



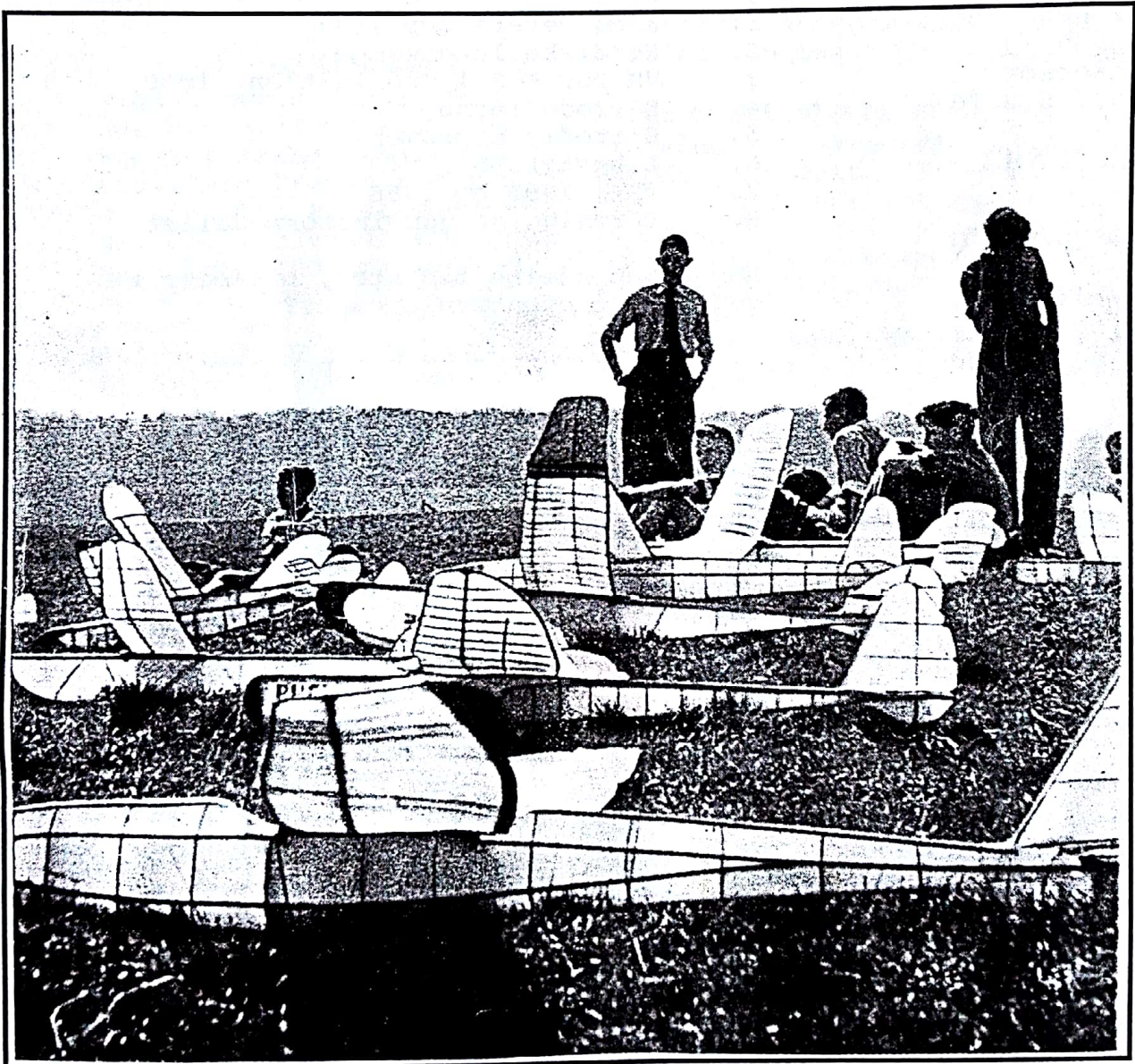
*Antal:  
Kasser + Arce. Vinkl  
187.09*

# Oldtimer Modelflyvere

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 4 - 1995

4. Årgang



Modelflyveklubben "Cirrus" på Eremitagen 1939.  
Ole Holten og Niels Hassing ses stående i baggrunden.



## Dansk Modelflyve Veteranklub

### Formand:

Erik Knudsen  
Amagervej 66  
6900 Skjern  
Tlf. 97 351767

### Sekretær:

Poul Rasmussen  
Nyvangsvej 25,  
2.th.  
4400 Kalundborg  
Tlf. 53 516211

### Kasserer:

Fritz Neumann  
Kjærsvej 73  
4220 Korsør  
Tlf. 53 572376

Giro: 081-5381

### Æresmedlemmer:

Per Weishaupt  
og  
Sven Wiel Bang



Niels Wagner Sørensen, Næstved,  
Eliteflyver M. 6.

### NYE ELITEFLYVERE.

Finn Johansen (Valby) Model P. K.  
10, Klasse 4. Tiderne 2 Min. 14.2 Sek., 1  
Min. 55.3 Sek., 1 Min. 47.2 Sek. M. 5.  
Niels Wagner Sørensen (Næstved) Mo-  
del selvkonstrueret Wakefield, Klasse 6.  
Tiderne 1 Min. 54.4 Sek., 1 Min. 54.0 Sek.,  
1 Min. 32.0 Sek. M. 6.

Næste nummer vil udkomme i marts/april.  
Det er planlagt til at indeholde blandt  
andet :

1. VM i A-2 på Beldringe 1954
2. Mere om "Cirrus"
3. Nordisk landskamp 1946
4. Brugen af det nye motorgummi
5. OMF's historie fortsat
6. Linestyring

Samt forhåbentlig stof fra vore læsere.

DEAD-line: 15. marts

Til de næste numre er der planlagt artik-  
ler om:

1. King Peters Cup 1939
2. Nordiske landskampe
3. VM for A-2 i Trollhättan 1950
4. FJ-modellerne
5. Eliteflyverprøver
6. Linestyring
7. VM i 1955 og 1956
8. Trimning af gummimotormodeller

Kan nogen hjælpe med stof, billeder mm.  
vedrørende ovennævnte emner?

### Meddelelse fra Kassereren

Sammen med dette blad finder du indbeta-  
lingskortet for kontingentet i 1996.  
Det andrager 150 kr. og bedes betalt

inden 28. februar

så du ikke går glip af bladet i det ny år.

Til vore medlemmer i Norge og Sverige:  
For at gøre det enklere ( og billigere )  
kan du betale 150 kr. i norske, svenske  
eller danske sedler i brev til mig. Som en  
særlig fordel ser vi bort fra kursforskell-  
en.

Fritz

Niels Wagner er en af de tidligste danske  
wakefieldflyvere, men holdt en pause under  
krigen. I 1953 tog han fat igen og deltog  
i bl. a. VM 1955 og 1956 med gode resulta-  
ter - dog ikke med den viste model...  
I teksten nævnes PK-10 - Paul Kuniss 10?



## Godt nytår!



### SP - 63 Ølhunden

Tage Hansens nybyggede model klar til højstart på Egeskov. Hans F. Nielsen, tidligere Ikaros i Haslev, er klar til at slippe modellen, som vandt sin klasse. Modellen fra 1944 er en af de første modeller i Danmark med profiler af SI-type og konstrueret til at kurve effektivt i termik.

Så nu er det tid til at begynde på din model til stævnet. En enkel svævemodel som Jokum, Fidusia eller Pjerri 75 er hurtigt bygget. Vælger du en ældre model, vil handicaptallene lette hjemhentningen, da den ikke skal flyve så længe for at få en max-tid.

Tegning og materialer? - ring eller skriv til et bestyrelsesmedlem...

Telefonnumre var der på landsmødet et stort ønske om at få med i medlemslisten. Det kan lade sig gøre, hvis alle, der ønsker deres telefonnummer på listen, angiver det på deres giroblanket, når kontingentet indbetales - eller på anden måde fortæller os nummeret. Det vil så komme med i den næste medlemsliste.

Handicaptal vil blive brugt ved vore næste konkurrencer. De kan findes på side 20 i blad nr.2/95. I næste nummer vil en revideret udgave findes sammen med en udførlig omtale af brugen.

Vores blad er desværre forsinket. Det skyldes hverken dovenskab eller manglende lyst. En længere forklaring vil indeholde ordene influenza, juleferie og den kendsgerning, at det kan være svært for Frank Dahlin og den gamle redaktør at finde et fælles tidspunkt til trykningen af bladet.

Det positive er, at opkrævningen til kontingentet når senere frem, og at redaktøren bliver ringet op af en del mennesker, der ligefrem savner bladet. Næste nummer kommer omkring 1. april.

TAK til de mange, som siden sidst har betænkt foreningen med tegninger, fotos med mere. Før Jul modtog vi fra Per Weishaupt en kasse med mange af Pers gamle tegninger sammen med notater og beregninger. Vægtangivelser og byggetid for de enkelte dele var også med! Også dagbøger fra de første år var med og er spændende læsning. En særlig Tak til Per for denne kasse fyldt med modelflyvehistorie.



## Svensk - Dansk samarbejde.

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap blev stiftet omkring 1970 af Sven - Olov Lindén. Jeg har været medlem siden før 1980, og det har naturligvis haft indflydelse på starten af vores klub i 1991.

De udgiver et blad - Oldtimer - hvor jeg har hentet megen inspiration og viden i årenes løb. Bladet udkommer 3 gange årligt og kan absolut anbefales.

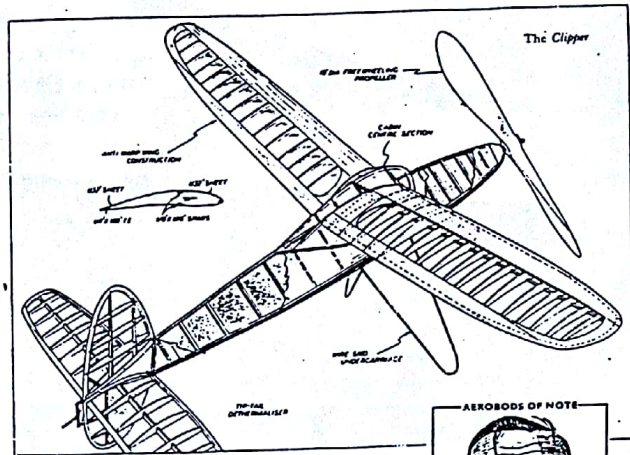
Det koster 100 sv. kr. årligt, og du kan blive medlem ved at indbetale beløbet til:

Svenska Modellflygares Oldtimer Sällskap. c/o Lars Ljungberg, Linneastigen 6, 149 31 Nynäshamn, Sverige. Postgiro 88 66 95 - 6.

Ordførende (formand) er:  
Sven - Olov Lindén,  
Hovstavägen 15, 703 63 Örebro,  
Sverige.

# OLDTIMER

SPECIALTIDSKRIFT FÖR MODELLFLYGARE Nr.2.1988



OLDTIMER I TYSKLAND  
T. WIEDLING BERÄTTAR  
TED EVANS  
RITNINGAR

## Svenske konkurrencer 1996.

Siden 1991 har en del danskere deltaget i svenske konkurrencer, der er særdeles velarrangerede og bliver gennemført i rigtig oldtimer ånd. Vi er meget velkomne, og det er en stor oplevelse at flyve i stævner med så mange deltagere. Se Poul Rasmussens referat fra SM 95 andetsteds i bladet.

De svenske oldtimermesterskaber er hvert år Skandinaviens største fritflyvningskonkurrence. De absolut en rejse værd.

Fra Kurt Sandberg har vi fået datoerne for 6! stævner i 1996:

27-28/4 i Halmstad - 4-5/5 i Uppsala - 26-27/5 i Rinkaby

9/6 på Gärdet, Sthlm - 31/8 - 1/9 SM i Rinkaby og 28-29/9 Revinge

Kopi af indbydelser kan fås hos Erik Knudsen.

## Society of Antique Modellers - S A M

har ca 5800 medlemmer verden over. De udsender et blad SAM speaks hver anden måned med alt om stævner, materialeindkøb, modeller, personer osv. De arrangerer hvert år internationale stævner, som medlemmer kan deltage i.

Medlem kan man blive på 2 måder: enten som individuelt medlem for US\$30 om året, eller som medlem af en national organisation - f.eks. en dansk, som vi kan oprette, hvis vi bare er 4 medlemmer. Prisen vil så reduceres - den er mindre, jo flere vi er. Hvis du er interesseret, så kontakt EK inden 15. marts...

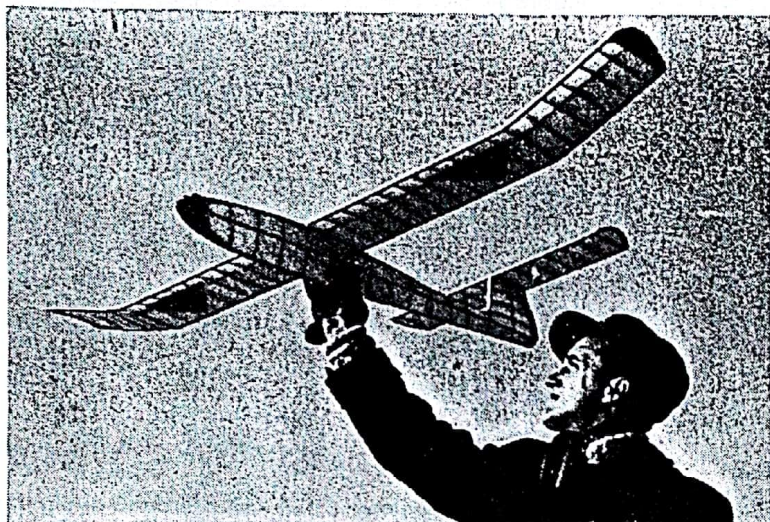
SAM afholder d.11/8 Historical Wakefield Cup 1996 i Italien!!!



## SVEN WIEL BANG

æresmedlem i Dansk Modelflyve Veteranklub

Ved landsmødet på Egeskov valgtes Sven Wiel Bang som æresmedlem for sin store indsats for dansk modelflyvning. Egentlig var tanken, at æresdiplomet skulle overrækkes på hans 78-års fødselsdag d. 8. oktober. Jeg ville så ved samme lejlighed have vist min FJ-6 til Sven. Forskellige ting gjorde, at jeg ikke kunne komme til Sjælland før efter jul, så diplommet overræktes ham af Poul Rasmussen og Fritz Neumann i november måned. I Hobbyboken 1953 har vi fundet denne beskrivelse af Sven:



*Sven Wiel Bang*

### Vem är vem inom danskt modelflyg?

Johannes Thinesen presenterar  
Danmarks mest framstående modelflygare

#### *Sven Wiel Bang*

har under många år varit en av de ledande inom danskt modelflyg och hans insatser för modelflygets utbredande är betydande. Som konstruktör av »Familie Journalens» segelmodeller och som mångårig ordförande i Dansk Modelflyver Union har han skapat sig ett namn utanför de egentliga modelflygarnas led.

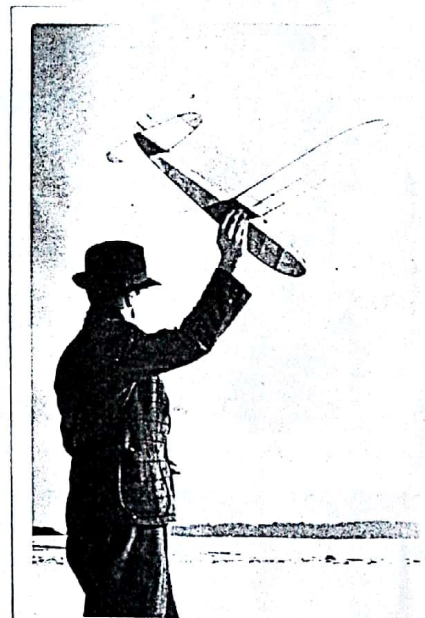
Bang är född den 8 oktober 1917 och började sin bana som bilmekaniker. Han började emellertid snart nog studera vidare och utbildade sig i Tyskland till flygingenjör. Efter anställning hos den danska flygfabriken KZ kom Bang sedan till Dansk Shell — naturligtvis på flygbensinavdelningen.

Modelflygeriet grep honom redan 1934, sedan dess har han konstruerat sammanlagt omkring 125 modeller. År 1938 utgav »Familie Journalen» hans segelmodell FJ-1, som byggdes i 10.000 exemplar! Som tävlingsflygare har han också rosat marknaden och är alltfört aktiv.

På det organisatoriska området har Bang gjort en rad betydande insatser. Han var ordförande i DMU 1938—39 och 1940—42 och representerade samtidigt unionen i Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab DKDAS. Sedan 1946 har Bang varit vice ordförande i DMU.

Den förnämligt upplagda teorikursen för modelflygare som ordnades 1941 av Berlingske Tidende leddes på ett förtjänstfullt sätt av Bang och samma år utgav Bang tillsammans med Per Weishaupt och signaturen »Modelflyvesport» — den mest omfattande modelflygboken i Norden. Till slut bör nämnas att den sällsynt väfnaste Sven Wiel Bang också är segelflygare samt innehavare av sportflygcertifikat.

Modellen til venstre er "Sven Tveskæg" fra ca 1950. Nedenunder ses øverst en FJ-1a fra 1940, og den næste model er en udgave af FJ-2 fra omkring 1940. De 3 herrer er alle forskellige udgaver af Sven, der viser datidens herremode...





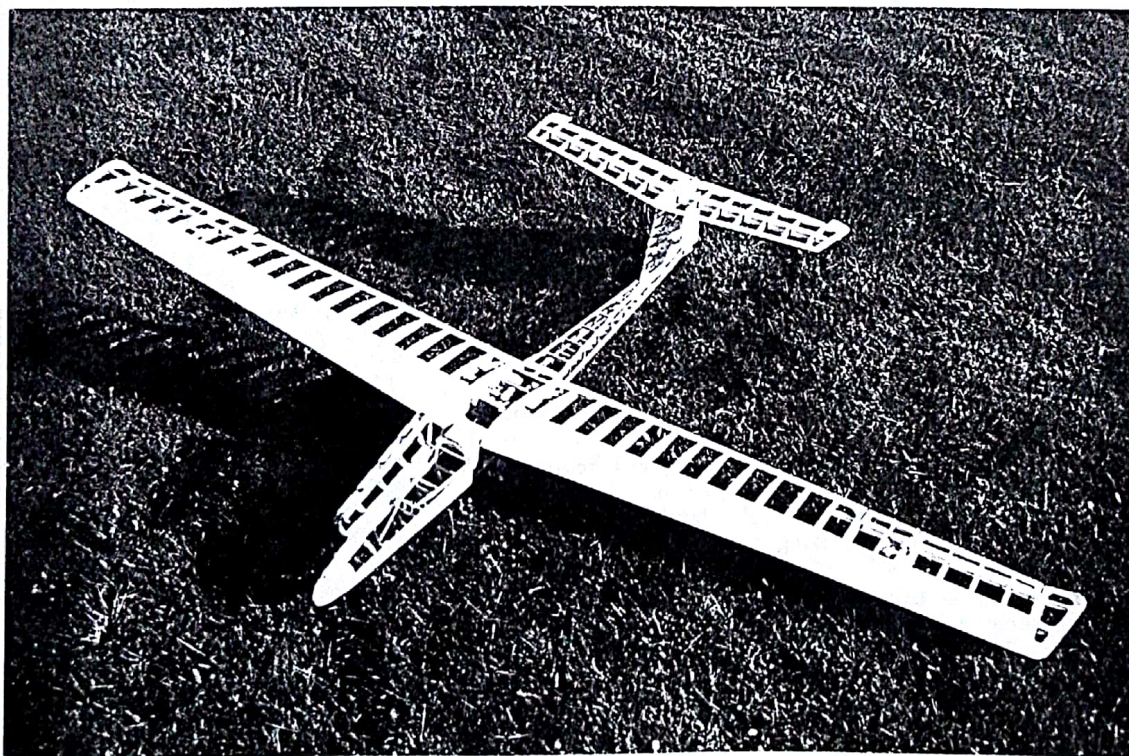
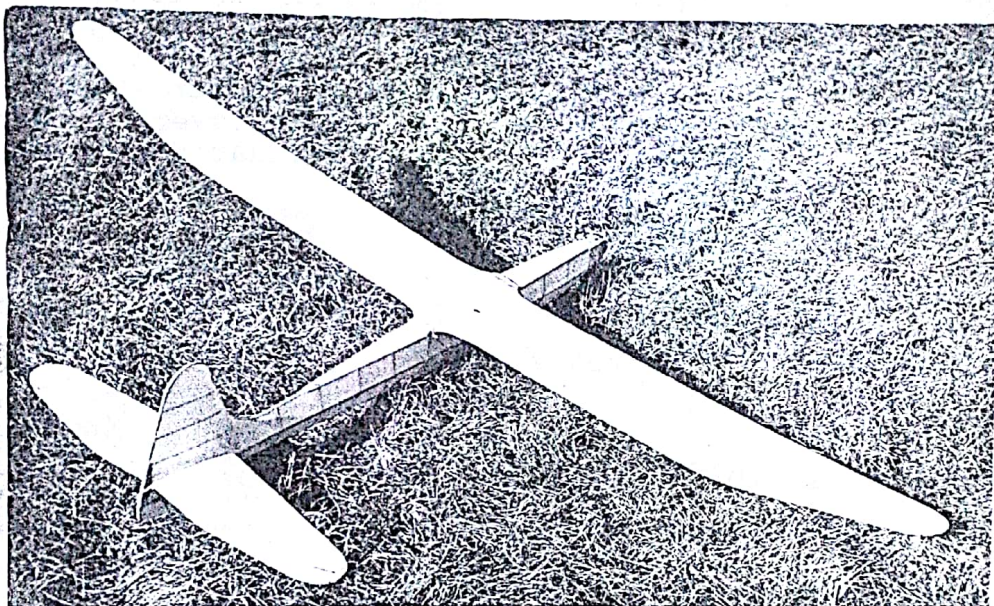
Dette ungdomsbillede af den da 19-årige Sven er taget på Lundtofte Flyveplads den 21. maj 1936. Modellen fløj den dag en tid på 6 minutter og en strækning på 1 km - en virkelig præstation på den tid, så vi forstår Svens glade ansigtsudtryk.



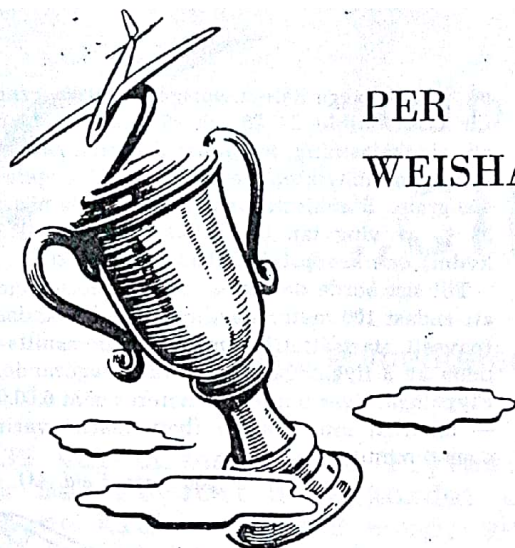
Næste model er en forløber for FJ-6: "Termik" fra 1937.

Den sidste model blev færdig i sommeren 1992 og er en RC- model med T-hale. Sven havde den meget velbyggede model med til Hillerødstævnet i 1994.

En gang modelflyver - altid modelflyver...







PER  
WEISHAUPT:



## En "Wakefield"-segelmodell?

Som bekant tävlar man vid de flesta internationella tävlingar för gummimotormodeller med en modell av bestämd storlek — den s. k. Wakefieldmodellen. Fördelen tycks vara den, att samtliga deltagare kommer att ha samma utgångspunkt och att det blir de konstruktiva finesserna och själva trimningen som avgör. Ibland är det förstas termiken, som spelar ett spratt och kan få den sämsta att vinna med strålande flygtider.

Läte man alla gummimotormodeller gå i samma klass, skulle en modell med 120 cm spännvidd ha större chanser än en på 70 cm — och det är ju inte rättvist.

Vad segelmodellerna beträffar har det ännu

### Per Weishaupt

slår här ett stort slag för den standardiserade segelmodellen eller Wakefieldsegelmodellen, som han vill kalla den. Det är att hoppas att hans goda och verkligt banbrytande förslag snarast skall tas upp till diskussion inom de nordiska modellflygorganisationerna.

inte funnits någon enhetstyp. Visserligen var denna kategori inte så utbredd före kriget, men under krigsåren har segelmodellerna utvecklats ofantligt. Det gäller över hela världen, men kanske främst i Norden, som har de främsta segelmodellflygarna.

Det vore följaktligen bäst om ett nordiskt världsbolag eller annat företag instiftade en pokal, vilken skulle svara mot den framlidne oljekungen, Lord Wakefields pokal för världsmästerskapet med gummimotormodeller.

Även om tiderna just nu inte ger oss tillfälle till tävlingsutbyte, så är säkert den dag ej långt avlägsen då de nordiska modellflygarna på nytt kan drabba samman med all världens modellflygare i kamp om mästar-tecknen. Och även om vi alltså för närvarande inte kan få en pokal för segelmodeller, så bör vi söka förbereda denna sak i god tid! Det talas så mycket om ett nordiskt modellflygsamarbete — låt oss börja detta med att fastställa en nordisk standardstorlek på segelmodeller.

Vilken storlek skall vi då välja? Det är ett allmänt känt faktum, att större modeller tack

### A-2 klassens oprindelse

I 1944 bragte Per Weishaupt for første gang tanken om denne klasse på bane. Her fremsætter han den i marts 1945 i det svenske Modellteknik. I dag - 50 år efter - kan vi konstatere, at Pers tanke har båret frugt. Med få ændringer bruges klassen den dag i dag ved VM for svævemodeller.

I 1946 valgtes den foreslåede modeltype som en nordisk standardmodel ved landskampene mellem Danmark, Finland, Norge og Sverige. A-2 modellerne anvendtes for første gang i 1946.

Fra 1946 - 1950 udvikledes A-2 modellerne ved disse konkurrencer til en meget høj standard, og ved den svenske Aeroklubs 50-års! jubilæum i 1950 afholdtes en international A-2 konkurrence ved Trollhättan.

Året efter vedtog FAI at afholde verdensmesterskaber for svævemodeller med A-2 modellen som standardmodel. Pers ønske var gået i opfyldelse. I 1951 afholdtes det første verdensmesterskab for svævemodeller i Jugoslavien, men det er en anden historie, som vi vender tilbage til.



vare större Reynoldskt tal flyger bättre än små. Men sedan man blev på det klara härmed, har de minsta segelmodellerna bättrat sig. På samma gång kan man konstatera, att de gamla S 3-modellerna inte är bättre utan oftare sämre än S 2-modellerna. Grunden härtill ligger nog i att man bygger fler S 2-modeller varigenom chanserna att nå toppresultat blivit störst med dessa modeller.

Wakefieldmodellen har en vingyta mellan 12,3 och 13,5 kvdm (200 square inches and 5 % tolerance) och skall väga minst 227 gram (8 ounces). Skulle en större modell inte vara fördelaktigare? Jo, men man skulle aldrig kunna orka dra upp gummimotorn fullt!

Lägg märke till att storleken inte beror på spännvidden utan på vingytan. Spännvidden är visserligen lättare att kontrollera, men fixerar man vingytan är modellens flygmöjligheter och möjligheterna till självständigt konstruktivt arbete inom en snäv ram större. Därför indelas också de danska modellerna efter vingytan sedan flera år tillbaka — med

på 5 % åt bägge hållen, varigenom gränserna för 25 kvdm blir 23, 25 och 26,25 kvdm. Med en vingbelastning på minst 15 gram/kvdm skulle minimivikten bestämmas till ungefär 400 gram. Stabilisatorns yta borde vara högst 33 % av vingytan (eventuellt fixerat till 8 kvdm) och kroppstvärnsnittet  $L \times L : 200$ .

Till sist borde det finnas bestämmelser om att endast 100 meter startlina finge användas (oavsett startsättet!) samt att genomsnittstiden av 3 flygningar skulle vara avgörande. Flygningar över 6 minuter noteras som 6.00.0 — försävt inte alla tre flygningarna varit över 6 minuter!

(Var god forts. å sid. 48)



gott resultat. Fixerade man spännvidden, skulle det bli alltför stor skillnad mellan en modell med ett sidoförhållande på 1:12 och en med 1:6. Vid ytindelningen blir modellerna mer likartade och tävlingsmomentet därigenom större.

Nå, hur stor skall då vår standardiserade segelmodell vara? Wakefieldmodellen är för liten för en representativ segelmodell. Allt för stora segelmodeller är för ohanterliga — och transportegenskaperna är viktiga när det gäller internationella tävlingar. De bästa danska modellerna ligger i mellanklassen (Kl. 8), och allra överst i denna klass, vars gränser är 13,5 och 29,5 kvdm. De flesta modellerna är på 28—29 kvdm, d. v. s. spännvidden ligger mellan 150 och 170 cm, alltså något större än de svenska "mellanmodellerna" (i gamla klass S 2 — red. anm.)

Då dessa modeller med hänsyn till transporten är lite väl stora, har jag för min del kommit till den slutsatsen, att 25 kvdm vore passande — eller för enkelhetens skull 26 kvdm, vilket är wakefieldmodellernas dubbla vingyta. Även här borde man ha en tolerans

### En "Wakefield"...

(Forts. fr. sid. 31)

Härigenom skulle man ha skapat en standardstorlek, som komme att ge konstruktörerna rika möjligheter att visa sin verkliga förmåga i konstruktion, trimning och flygning.

Det är mitt hopp, att frågan om en standardstorlek inte bara skall diskuteras modellflygarna emellan, utan tas upp till diskussion inom de nordiska modellflygorganisationerna så att vi äntligen skall få den standardiserade segelmodell, som så väl behövs!

Pendanten til wakefieldpokalen, som Per forestiller sig i artiklen, blev i 1950 skänket af direktør Arnulf-Olsson og døbt "The Swedish Glider Cup". Den uddeles stadig til VM-vinderen i F1A, som klassen nu hedder.

Klassen kaldes også for Nordic-klassen, da den opstod som resultat af et nordisk samarbejde, og man diskuterede dengang, om et bedre navn havde været "The Nordic Glider Cup".

I de næste numre af bladet mere om de nordiske landskampe.

EK





# MODELFlyVEKLUBBEN „CIRRUS“ - HOLTE

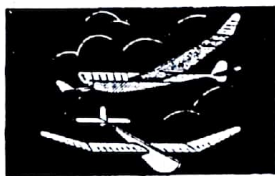
En eksperimenterende og resultatrig klub

Fra 1935 var Odense Model Flyveklub den absolut førende klub i Danmark med et utal af Rekorder og sejre i konkurrencer. I 1938 dukkede en klub - CIRRUS - op, som meget hurtigt blev en alvorlig konkurrent. Den levede et kort og - især de første 3 år - resultatrigt liv fra 1938 til 1944. Nedenstående notitser i FLYV april 1938 fortæller om den begivenhed, som for alvor satte det hele i gang...

## REKORD I KLASSE XII.

I Søndags den 13. Marts Kl. ca. 12 satte en Svævemodel af Typen »Der grosse Winkler« en Kæmpe-rekord i Klasse XII for Svævemodeller. Modellens Ejermand Hr. Ole Holten, Søn af Ing. Holten i Holte, er aktivt Medlem af Modelflyveklubben »Globus Aero-Klub«. Efter den ret lave Højstart drejede Svævemodellen langsomt, i en stor Kurve, væk fra Lundtofte Flyveplads og fløj derefter stik imod Øst over mod Dyrehaven. Klubbens Flyveleder, Modellens Ejer og 5 andre Medlemmer gav sig øjeblikkeligt til at løbe over Pløjemarkerne i samme Retning som Modellen. Man ventede nu, at »Winkleren« vilde lande, men forregnede sig. Langsomt og sikkert steg Svævemodellen i store Cirkler op mod den blaa Himmel og fløj nu flot imellem to ikke ret store Skyer. Mandskabet paa Jorden havde travlt med at følge Planet og maatte kravle over høje Plankeværker, store Hegn og Grøfter. Men Modellen blev ved med at flyve og naaede efterhaanden ud over Dyrehavens store aabne Sletter. Atter steg »Winkleren« og var nu oppe i ca. 200 m's Højde. Medlemmerne løb og løb og kom til sidst helt over paa den anden Side af Eremitageslottet. Men nu fløj Modellen ud over Sundet med Kurs mod Sverige. Den havde da fra Udløsningsøjeblikket til den forsvandt over Øresund, fløjet 35,52,2 Min., altsaa over en halv Time. »Globus Aero-Klub« søger nu at faa Danmarksrekorden anerkendt af »Dansk Modelflyver-Forbund«, som Klubben er Medlem af. Modellen blev Dagen efter efterlyst i »Berlingske Tidende« og »Nationaltidende«, og om Tirsdagen fik Klubben Besked fra en Fisker, der havde fisket »Winkleren« op af Vandet ved Hellebæk Nord for Helsingør. Den var i »Globus« indregistreret GLB-27 og hedder »RIP«. Den maa-ler 1,75 cm i Spændvidde og 1,39,6 cm i Kroplængde. »Globus Aero-Klub«.

»Der Grosse Winkler«



»Winkler Junior«



»Hans Hucklebein«



»Luftikus«



## Dansk Modelflyver Forbund

ABSOLUT DANMARKSREKORD  
SLAAET.

DANSK MODELFlyVER FORBUND's Bestyrelse har vedtaget at anerkende følgende Rekord i Klasse E (abs. Rek. for Svævemodeller), Tid: 35 Minutter 52,2 Sek., fløjet den 13. Marts af Hr. O. Holtens »Grosse Winkler« fra Lundtofte Flyveplads. Hr. Holten er Medlem af Globus Aero Klub, Hellerup. Rekord er ogsaa anerkendt som Rekord i Klasse XII. Begge disse Anerkendelser er under Forbehold af Tilslutning fra den førstkommende ordinære Generalforsamling, da Betingelserne ikke var ganske opfyldte. Endelig er anerkendt Distancerekord i Klasse XII: 5000 Meter.

Den tidl. absolutte Danmarksrekord indehavedes med 8 Min. 57,6 Sek. af Hr. Sv. Herborg, Skjern. Den tidligere Rekord i Klasse XII indehavedes af Aksel Boje, O.M.-F., med en Stolch (5 Min. 13,1 Sek., 870 Meter).

Forbundets Bestyrelse vil gerne hermed takke Hr. Holten for hans Præstation, der kaster Glans over hele den danske Modelflyvning. Denne Slags Rekorder er ganske vist betinget af et ikke ringe Held, men kræver ogsaa en godt bygget Model. Den tyske Rekord, der vist er Verdensrekord, er sat i Slutningen af 1935 og er paa 55 Min. Den forrige Rekord var paa 40 Min. og 22 Sek. Gaar man tilbage til April 1935, var Rekord i Tyskland paa 22 Minutter. Man ser, at den unge danske Modelflyvning kommer ganske godt med.

Forbundets Formand overrakte ved Globus Aero Klubs ordinære Klub-aften den 22. Marts Rekordindehaveren en Sølvplade med Inskription som Tegn paa Forbundets Glæde ved at kunne indregistrere en saa fin Rekord.



Dansk Modelflyver Forbund var netop blevet optaget i Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab:

Herved har Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab den Ære at tildele

Hr. Ole Holten  
Modelflyveklubben Cirrus, Holte

Selskabets Vandrepræmie for efternævnte Rekord for 19<sup>39</sup>/40 i Modelflyvning

1) Abs. Rekord for Svævemodeller-Tid: 35 Min. 52,2 Sek.

Selskabet udtaler sin Anerkendelse og Lykønskning i Anledning af det opnaaede Resultat.

Et Eksemplar af Statut for nævnte Vandrepræmies Tildeling vedlægges.

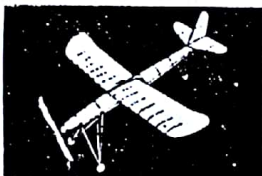
Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab

*Arvid*  
Formand.

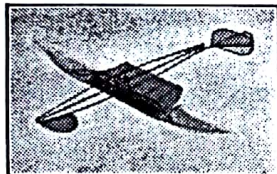
NY MODELFLYVEKLUB.

Den 13. Juli blev Modelflyveklubben »Cirrus« dannet. Klubben, der begyndte med fem Medlemmer, har foreløbig intet Værkstedlokale, men klarer sig dog, idet de fleste af Medlemmerne selv har Værksted. Klubaften etc. skiftes Medlemmerne for det meste til at afholde. Tre af Medlemmerne holder udenlandske Tidsskrifter om Modelflyvning og saavidt muligt cirkulerer disse Blade blandt Medlemmerne, saa at alle kan følge med i, hvad der sker i Udlandet paa Modelflyvningens Omraade. Det er en fortræffelig Ide, som andre Klubber bør lægge sig efter, hvis de ikke allerede har gjort det.

»Svalen«



»Schwinguin«



Klubben havde i Midten af Juli ni Modeller: fem Svævemodeller, to Motormodeller og to »Schwingenflugmodeller« eller »Vingslagsmodeller«. Der er 1 »Grosse Winkler«, 1 »Einheitsmodel«, 3 Selvkonstruktioner, 1 »Kungsörnen«, 1 »Sport Trainer« (de to sidste af Balsa), samt to »Schwinguin«. Under Bygning haves 1 »Luftikus«, 1 »Winkler Junior«, 1 A. L. 3 og en selvkonstrueret Motormodel.

»Cirrus« er fra Starten Medlem af Dansk Modelflyver Forbund. Flere af Medlemmerne har været Medlem af »Globus Aero Klub« i Hellerup, men Afstanden var for stor i Længden, til at man kunde faa samme Udbytte af Foreningen som Medlemmerne i Hellerup.

Formand er Danmarksrekordindehaveren Ole Holten, Krogvej 22, Holte.

Første side i klubprotokollen:



DANSK MODELFLYVER FORBUND

Kasserer-Brev.

Klubnavn: »Cirrus«, forkortet: Ci. Adresse: Krogvej 22 By: Holte.

Medlem No.	Medlem fra den	Navn, *Adresse, By	Fødsels-Aar, Dag	Emblem modtaget d.	Indskud betalt (Dato)	Kontingent 1939 betalt den (Dato)
1.	13/7-38	Ole Hansson, Olevej 21, Holte	25/9-1920	24 juli 38	24 juli 38	24/2-39
2.	"	Kjeld Hausing, Krogvej 3, Holte	9/12-1921	"	"	24/2-39
3.	"	Erik Holten, Krogvej 22, Holte	2/11-1923	"	"	24/2-39
4.	"	Ole Holten, " "	13/9-1921	"	"	24/2-39
6.8.	1/9-38	Pet. Rathjaek, Bøllevej 41, Holte	24/9-1923	1. Sept. 38	1. Sept. 38	24/2-39



De 4 Stiftere af Cirrus



Herover:  
Erik Holten med SF 19 på  
Lundtofte flyveplads 1938.  
(Flensted-Jensen konstr.)



Herover:  
Ole Holten med sin rekord-  
model Grosse Winkler 1938.

Nederst til venstre:  
Niels Hassing på Eremitagen  
i 1938 med sin "Schwalbe".

Herunder:  
Ove Hansson med sin pokal  
efter at have vundet DM  
1942 m. gummimotormodeller.





## Historien om CIRRUS

På de foregående sider er klubbens stiftelsesdag -13/7 - 38 dokumenteret, og vi er blevet præsenteret for stifterne. Herunder kan ses et uddrag af de oprindelige klublove. Læg mærke til, at "manddomsprøven" for at blive optaget var bygningen af en flyvedygtig model. Var man i tvivl om flyvedygtigheden, blev der foretaget en afstemning blandt medlemmerne for at afgøre optagelsen!  
Ikke noget med passive medlemmer her...

At klubbens medlemmer virkelig var utrolig aktive, vil fremgå af de næste numre, hvor deres hærgen blandt rekorder og konkurrenceresultater vil blive beskrevet. Deres alsidighed vil også falde i øjnene - man eksperimenterede med alle typer modeller, hvor man i OMF mest koncentrerede sig om svævemodeller, som man hentede inspiration til hovedsagelig fra vort sydlige naboland Tyskland.

De første modeller i Cirrus var også tyske, men flittig læsning i Aeromodeller og Model Airplane News satte tankerne i sving, så udendørs og indendørs gummimotormodeller af balsa, store benzinmotormodeller, sømodeller, hastighedsmodeller og endog Radiostyrede modeller kom hurtigt på programmet. Alt dette vil man kunne læse mere om i kommende numre.

Nogle navne på andre klubmedlemmer kan antyde lidt om klubbens seriøse indsats: Jørgen Larsen, Victor Frandsen, Axel Feddersen, Bent Søndergaard, Jørgen Dommergaard, Paul Kuniss, Helge Nielsen osv.  
Dem hører vi mere om...

Love for Modelflyveklubben, "Cirrus"  
stiftet 13.7 - 1938.

(Ct.)

1. Klubbens Navn er "Cirrus". Dens Formaal er at være Løse Modelflyvningens Interesent.

2. Enhver kan uanset Alder være Medlem.

Total blive optaget i Klubben kræves at man inden 3 Mdt. Totalt har bygget en flyvedygtig Flyvmodel. I Tvivlsstilfælde angaaende Modellens Flyvedygtighed stemmes det om Vedkommende skal optages ell. ej. Iaaften  $\frac{2}{3}$  eller mere af de afgivne Stemmer, det skal være over Halvdelen af Klubbens Medlemmer, gaar imod Optagelse kan de me ikke finde Plad. Et de afgivne Stemmer under Halvdelen af Klubbens Medlemmer stemmes lialligst 1 Uge efter at Medlemmet ses. Hændelse er afgørende uanset Antal af afgivne Stemmer. Afstemningen er hemmelig.

Under samme Stemmebedingelse kan Klubben straks vælge en Person, det anmodes om Indmeldelse i denne, Optagelse.

Enhvert Medlem er stemmeberettiget paa Generalforsamlingerne med mindre han skylder Kontingent ell. a. for 3 Mdt. ell. mere. Klubbens Medlemmer inddeles i de aktive og de passive. De aktive Medlemmer betaler 1 Kr. i Indskud. Ellers er Medlemsbidraget 0,25 Kr. pr. Maaned. De aktive Medlemmer skal saa vidt muligt selv





»A. L. 3«, Rekord-Kropmotormodel  
af A. Lippmann sen. .... Kr. 2.40

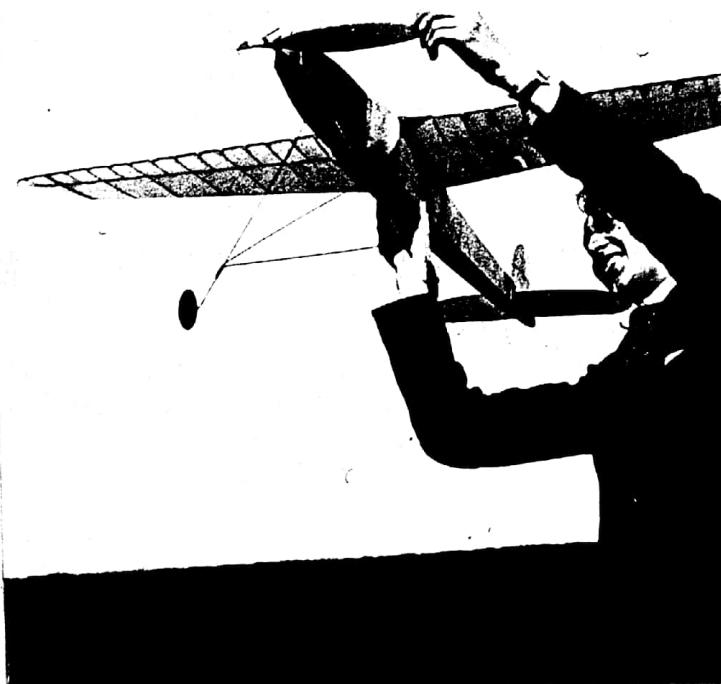
Spændvidde 1710 mm  
Længde.... 1350 mm

Vinder ved  
Modelstævnerne 1933 og 1934

Strækning 2950 m



Ole Holten med A.L. 3



Niels Hassing trækker motoren op på Ole Holtens store tyske gummitormodel A.L. 3, som var bygget af fyrretræslister og krydsfiner.

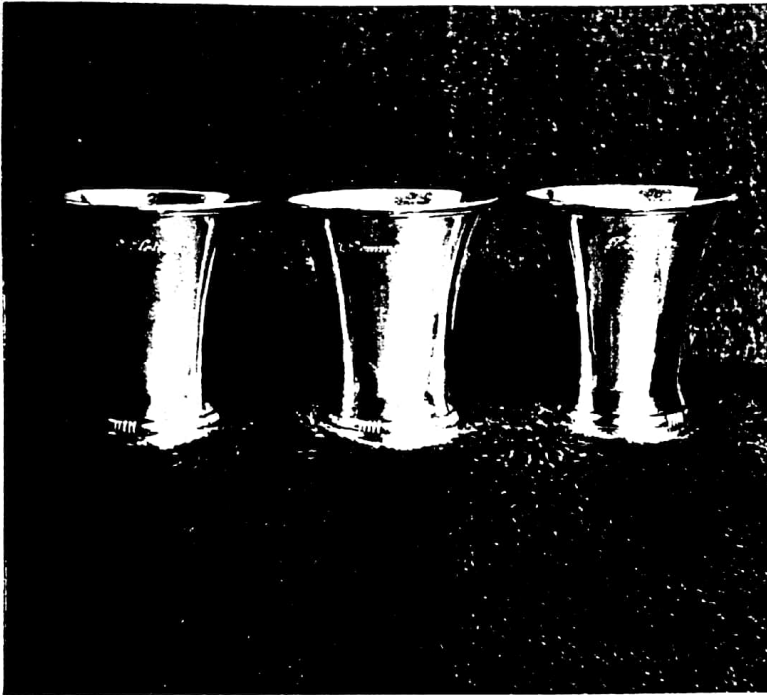
Ole Holten holder selv sine hænder beskyttende om modellens forkrop i tilfælde af en motorsprængning. Der var sikkert ingen andre, der ville ...

Det var en stor model - faktisk større end Per Weishaupts "Jumbo".

Annoncen for tegningen til A.L. 3 til en pris af 2,40 kr., har jeg fundet i et katalog fra fra F.N. forlaget, hvorfra også de andre siluettetegninger i artiklen stammer.

Her findes et utal af mest tyske tegninger, men også materialer til bygning såsom japanpapir, balsa, bambus, lim, doppe, kuglelejer og meget andet godt.





#### Vandrepræmier for Modelflyverne.

DET Kgl. Danske Aeronautiske Selskab har udsat nogle Vandrepræmier for Modelflyvere, som sikkert vil blive meget eftertragtede Trofæer for de danske Modelflyvere.

Der er udsat ialt 5 Vandrepræmier for følgende Præstationer:

- 1) Rekord for Svævemodeller: Flyvetid.
- 2) Rekord for Svævemodeller: Distance.
- 3) Rekord for Gummimotormodeller: Flyvetid.
- 4) Rekord for Wakefieldmodeller: Jordstart-Tid.
- 5) Den Klub, der i Løbet af et Aar efter sidste Tildelingsdato har opnaaet flest anerkendte Danmarksrekorder.

Alle danske Modelflyvere, der er Medlem af Dansk Modelflyverforbund, kan deltage i Konkurrencerne om disse Vandrepræmier; de skal for at blive Ejendom, vindes 3 Aar i Træk eller ialt 4 Gange.

Vandrepræmierne er uddelt første Gang og vundet af følgende:

- 1) Ole Holten (35 Min. 52.2 Sek.)
- 2) J. Dommergaard (32.300 m.)
- 3) P. Kuniss (3 Min. 02.2 Sek.)
- 4) P. Christiansen (1 Min. 56 Sek.)
- 5) Odense Modelflyveklub.

Allerede i 1939 satte den nye klub sit præg på dansk modelflyvning ved at vinde 3 ud af de 5 vandrepokaler, som Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab havde udsat, da modelflyverne indtrådte i DKDAS. De indgraverede navne kan skimtes på pokalerne.

#### Hvor er de nu?

Erik Holten har sendt os ovenstående foto og stiller samtidig en række spørgsmål, som jeg hermed lader gå videre: Der er 5 pokaler, og det kunne være interessant at vide, om de stadig uddeles? Og hvis ikke, hvor er de så endt henne? Vandt nogen dem til ejendom?

Hvor er KLM's vandrepræmie for smukkeste udførte model endt henne, og hvor er Prinsessepokalen? Kan nogen svare på disse spørgsmål? Et af dem kan jeg svare på - de uddeles ikke længere.

#### Hvordan var det muligt

at samle alle disse oplysninger om Cirrus? Kun fordi jeg fra tidligere medlemmer - Ole og Erik Holten, Niels Hassing og Jørgen Larsen har modtaget en masse materiale fra dengang. Gamle udklip, fotos, protokoller mm., som disse personer har bevaret og nu stillet til rådighed for DMV. **TAK!**

Vi kan godt bruge mere stof om Cirrus, selv om vi har meget at vælge imellem til de næste numre. F. eks. personlige oplevelser fra klubbens spændende liv.

#### Forsidebilledet

er en gammel forside fra FLYV juni 1939 og viser en modelflyvedag på Eremitagen. De to personer, der rager op, er Ole Holten til venstre og Niels Hassing til højre - begge fra Cirrus. Modellen med den farvede tip i vejret, er en "Grosse Winkler". Tæt ved Ole Holten stikker en v-formet vinge i vejret. Den model er Niels Hassings NH-3, som Johannes Thinesen straks døbte til at hedde Ammoniak...



Veteranerne kan endnu!

Tage Hansen, som begyndte med modelflyvning ca 1932, vandt med sin Øl-hund bygget i 1995.

Niels Hassing, der begyndte o. 1934, vandt med sin NH-15 konstruktion fra 1938 - dog med en nybygget model, der ses her til venstre.



Eli Nielsen, der begyndte o. 1940, vandt med sin Anita 44, der forøvrigt også vandt ved Hillerød-stævnet i 1994.

Lørdag den 19.<sup>6</sup> september mødtes ca 20 oldtimermodelflyvere, heriblandt 3 svenskere og en enkelt nordmand til veteranstævne på Egeskov gods på Sydfyn.

Landsmødet lørdag aften fandt sted på Ringe Vandrehjem, hvor man også boede og spiste til alles tilfredshed.

Efter en kort briefing på vandrehjemmet kørte vi de ca 10 km til Egeskov, hvor vi fandt et startsted med højt græs til trimning og høstede marker til konkurrencestarterne. I det fine vejr med vind omkring 2-3 m/sek trimmedes der på livet løs. Konkurrencestarterne kunne flyves både lørdag og søndag efter frit valg, så mange fik trimmet og var klar til konkurrencestarter søndag. Nogle fik også fløjet konkurrence lørdag - og det viste sig at være klogt.

Søndag morgen silede regnen ned, da vi skulle begynde. Vi udsatte et par timer, som vi tilbragte i tørvejr på Egeskov, hvor der så til gengæld var tid til snak om gamle dages modelflyveeventyr. Kl 12 silede regnen stadig ned, så vi måtte aflyse og gøre resultatet op ud fra lørdagens flyvninger. Det var ærgerligt og utilfredsstillende, men vi måtte så glæde os over den fine lørdag. Resultatlisten ses på næste side. Vi anvendte handicap - tallene står i parentes. Der var tilfredshed med dette, men tallene skal måske justeres lidt.

Modellerne spændte fra 1938 til 1952 (se resultatlisten). Derudover så vi Niels Hassings benzinmotormodel "Privateer" fra 1939 (nybygget!), Grim Randsted fra Norge med en Per Hoff wakefield og en Per Hoff C-2 "Colibrie", begge fra 49. De fløj fint under trimningen lørdag. Thomas Johansson fra Sverige havde en Korda 39, medens Frank Dahlins Peter Christiansen wakefield blev sat ud af spillet af en motorsprængning lørdag.

Tycho Andersson fløj med Laruska (svensk Fidusia) og medbragte også en anden A-1'er Gladan. Hans F. Nielsen havde bygget en af Kurt Rechnagels flyvende vinger, som dog ikke var færdigtrimmet...

Alle deltagere fik til hver model et diplom kopieret efter de gamle danske diplomblanketter og udfyldt med navn, klasse, placering og modeltype. Præmierne var gamle danske tegninger efter eget valg.

Vi havde en dejlig weekend, og vi vil også næste år forsøge at arrangere et 2-dages stævne omkring landsmødet...

Erik Knudsen



## Resultatliste

### A-1: 10 tilmeldte

1.	Eli Nielsen	Anita 44	1944 (2)	120 + 120 = 240
2.	Eli Nielsen	Fidusia	1950 (1)	105 + 106 = 211
3.	Tycho Andersson	Laruska	1950 (1)	60 + 120 = 180
4.	Arne Hansen	Pjerri 75	1952 (1)	75 + 55 = 130
5.	Fritz Neumann	Fidusia	1950 (1)	108 + 0 = 108
6.	Bjarne Jørgensen	Scrappy	1946 (1,33)	47 + 0 = 47
7.	Fritz Neumann	Jokum	1948 (1,33)	4 + 0 = 4

### A-2/A-3: 4 tilmeldte

1.	Tage Hansen	Ølhunden	1944 (2)	120 + 120 = 240
2.	Hans F. Nielsen	Pjerri 69	1949 (1,33)	100 + 110 = 210
3.	Hans F. Nielsen	Diogenes	1946 (2)	88 + 120 = 208

### C-1: 7 tilmeldte

1.	Thomas Johansson	Trumf	1938 (1,5)	98 + 83 = 181
2.	Bjarne Jørgensen	BJ. C-1	1950 (1)	90 + 0 = 90

### C-2: 4 tilmeldte

1.	Niels Hassing	NH-15	1938 (1,5)	102 + 120 = 222
2.	Tycho Andersson	Hi-Climber	1938 (1,5)	98 + 105 = 203

### C-3 Wakefield: 4 tilmeldte

1.	Bjarne Jørgensen	Calle 18W	1951 (1)	112 + 0 = 112
----	------------------	-----------	----------	---------------

### Twin- Pusher: 1 tilmeldt

1.	Bjarne Jørgensen	Wallace Summers	1936	80 + 0 = 80
----	------------------	-----------------	------	-------------

Grim Randsted fra Norge med en Per Hoff wakefield "Colibrie" fra 1949, hvor Per Hoff deltog med typen på Cranfield.

Per Hoff er en norsk modelflyvepioner, der begyndte model-flyvning ca 1933.

Han har fløjet med alle typer af modeller, og deltog allerede i 1938 i wakefieldkonkurrencen i Paris.

I dag bygger og flyver han flotte radiostyrede skalamodeller - en af de sidste er en Spitfire.

Han ses dog også af og til med en oldtimermodel.





## OLDTIMER-SM 1995.

Efterhånden er det tradition med dansk deltagelse i de svenske oldtimer-mesterskaber. Vi skulle denne gang have været fire danske deltagere, men Erik Knudsen og Frank Dahlin måtte sende afbud, så kun Fritz Neumann og jeg deltog.

Konkurrencen fandt sted i dagene 5. og 6. august ved Rinkaby. Det bedste sted i Sverige til modelflyvning. Overnatning fandt sted på selve Rinkaby-feltet under fine forhold.

Lennart Hansson var øverste konkurrenceleder, men han var samtidig deltager og fik tid til at føre resultatlisten. Det var utroligt, hvad han overkom på de to dage.

Vejrguderne var som sædvanlig med os - næster for meget, for temperaturen var 27-28 grader, det var solskin, og vinden var lige tilpas til at flyve i. Altså optimale forhold.

Der var tilmeldt ca. 160 modeller. Men mange deltagere flyver i flere klasser eller med op til tre modeller i hver klasse. Da man som bekendt kun flyver tre flyvninger i hver klasse, kan det lade sig gøre at flyve i mere end en klasse pr. dag eller flyve med op til tre modeller i samme klasse som Kurt Sandberg.

Fritz deltog med to modeller i S1, Fidusia og Jokum. Jeg deltog i Wakefield, en gummitormodel i klasse A, en gummitormodel i B, og endelig deltog jeg i S1 med Jokum.

Der var begge dage ret kraftig termik - en selvfølge i det gode vejr - så det blev til nogle lange hjemhentningsture trods 2 min. max, der tit blev til mere end max, idet mange stadig anvender lunte, der altså er svær at beregne brændtiden på.

I første flyvning med Jokum fik Fritz stærk termik og bremsesvigt. Vinden var på det tidspunkt svag, så modellen forsatte bare opad. Modellen blev senere fundet i en kartoffelmark ikke så få km. fra startstedet. Fritz fuldførte med sin Fidusia og blev nr. 9.

Jeg startede med at haverere min efterhånden gamle Kadet så meget, at den ikke kunne repareres på stedet. Derimod fuldførte jeg med de tre andre modeller, og det blev til en 3. plads i klasse A, også en 3. plads i S1 med Jokum og en 5. plads i Wakefield med min Korda 37.

Når man har så mange modeller tilmeldt, er der mere end rigeligt at se til, men et stort held var det, at Arne Hansen, hans kone Lillian og deres søn var til stede. Mens Arne optog metervis af videofilm, var Lillian og sønnen en uvunderlig hjælp for Fritz og mig ved reparation, start og hjemhentning. Uden den hjælp havde jeg ikke gennemført i de tre klasser. En stor tak til familien Hansen.

Et oldtimer-SM er en oplevelse af de store, og det er faktisk utroligt, at ikke flere danske medlemmer tager turen over sundet for at opleve en sådan konkurrence blot for en enkelt dag. Lad os håbe, at mange finder ud af, at de er gået glip af en stor oplevelse ved at blive hjemme.

Poul Rasmussen.

På næste side kan resultatlisterne fra SM ses. Læg mærke til de mange deltagere! Nogen vil nok også kunne nikke genkendende til navnet på en model eller en deltager...

De svenske gummitormodelklasser er A (0-50 cm), B (50-75 cm), C (75-100 cm) og D (100-150 cm). I Classic wakefield og ved Truedssontävlingen bruges "kodciffr". Det er herfra ideen til det danske handicaptal stammer. Svævemodelklasserne er S1 (0-100 cm), S2 (100-150 cm), S3 (150-250 cm) og S-int = A-2. F er dieselmotormodeller og TP er Twin-Pusher.



# Resultater fra De svenske Oldtimermesterskaber.

Klass A						
Pl	Namn	Modell	1.a	2.a	3.e	Total
1	Anders Sjöberg	FIB	120	120	88	328
2	Tomas Hultgren	FIB	120	114	6	240
3	Poul Rasmussen	Sportster	56	42	120	218
4	Thure Josefsson	TI-39	44	73	92	209
5	Gunnar Wivardsson	Whippet Quick	65	49	46	160
6	Sven-Olov Lindén	Trim	40	50	27	117
7	Anders Hakansson	TI-39	39	45	8	92
8	Karl Axel Pettersson	TI-39	32	30	26	88

Klass D						
Pl	Namn	Modell	1.a	2.a	3.e	Total
1	Anders Hakansson	Tusse	150	150	150	450
2	Tomas Hultgren	Northern Arrow	150	146	150	446
3	Sigurd Isacson	Rimfaxe	145	150	150	445
4	Ginger Sjöberg	Rimfaxe	150	127	150	427
5	Bertil Dahlqvist	Lanzo Duplex	150	150	123	423
6	Lennart Hansson	Lanzo Duplex	150	130	137	417
7	Rolf Astervik	Chief (Tjiff)	108	145	107	360
8	Bertil Dahlqvist	Blomgren -49	150	150	—	300
9	Poul Rasmussen	Korda -37	89	64	120	273
10	Lennart Flodstrom	Joseph	150	119	—	269
11	Thomas Johansson	Korda -39	77	107	67	251
12	Einar Hakansson	Erhardt -30	60	76	78	214
13	Sven-Olov Lindén	Korda -37	53	86	70	209
14	Sune Stark	Stark -37 (orig.)	677	83	20	170
15	Sten Persson	Adams -37	150	—	—	150
16	Sofia Wivardsson	Gipsy	94	—	—	94
17	Gunnar Wivardsson	Super Clodhopper	91	—	—	91
18	Sten Persson	Smoothie	82	—	—	82
19	Anders Hakansson	Landegren Wake	15	—	—	15

Klass B							
Pl	Namn	Modell	1.a	2.a	3.e	Total	Fly-off
1	Anders Hakansson	Landegren Krax	120	120	120	360	180
2	Sigurd Isacson	Vastanvind	120	120	120	360	0
3	Anders Hakansson	Vastanvind	112	120	120	352	
4	Anders Hakansson	Clipper	120	112	120	352	
5	Anders Sjöberg	Landegren Krax	120	111	105	336	
6	Tomas Hultgren	Fröjds	120	98	108	326	
6	Sofia Wivardsson	Baby	120	86	120	326	
8	Sten Persson	Cleo	120	84	120	324	
9	Sten Persson	Clipper	120	120	83	323	
10	Ginger Sjöberg	Termik III	120	120	62	302	
11	Carl-Johan Eiroff	Tern	103	74	120	297	
12	Bertil Dahlqvist	Landegren Krax	51	120	120	291	
13	Orjan Gahm	Meteor	111	78	67	256	
14	Lennart Hansson	Clipper	63	71	111	245	
15	Ginger Sjöberg	Vastanvind	120	120	—	240	
16	Gunnar Wivardsson	Trumfe	60	58	120	238	
17	Sven-Olov Lindén	Fröjds	54	120	59	233	
18	Anders Sjöberg	Vastanvind	120	108	—	228	
19	Karl-Axel Pettersson	Kungsörnen	27	120	35	182	
20	Helge Wannberg	Hewa M2	68	90	—	158	
21	Gösta Aurér	Tern	44	43	48	135	
22	Lars Ljungberg	Landegren Krax	120	—	—	120	
23	Lars Ljungberg	Cleo	100	—	—	100	
24	Tycho Andersson	High Climber	3	33	36	72	
25	Bertil Dahlqvist	Cleo	69	—	—	69	
25	Bengt Rosengren	Eaglet	8	27	3	38	
27	Karl-Axel Pettersson	Tern	—	29	—	29	
28	Tycho Andersson	Musketör	5	4	—	9	

Klass S1						
Pl	Namn	Modell	1.a	2.a	3.e	Total
1	Kurt Sandberg	HW-44	120	65	120	305
2	Sigurd Isacson	Sunnanvind	112	120	61	292
3	Poul Rasmussen	Jochum	120	30	120	270
4	Arne Berglin	Flugan	120	81	43	244
5	Helge Wannberg	Novis	120	53	630	236
6	Carl-Johan Eiroff	Scrappy	59	120	45	224
7	Helge Wannberg	Hewa 3 an	90	59	68	217
8	Rune Tedenryd	Sunnanvind	85	65	35	185
9	Fritz Neumann	Fidusia	120	25	35	180
10	Kurt Sandberg	HW-43	67	49	38	154
11	Paul Sjöblom	Hector	107	—	40	147
12	Sven Landervik	HW-43	36	62	34	132
13	Fritz Neumann	Jochum	120	—	—	120
14	Gunnar Stedt	Flyglisken	65	—	—	65
15	Arne Berglin	Sunnanvind	18	—	—	18

Klass C						
Pl	Namn	Modell	1.a	2.a	3.e	Total
1	Tomas Hultgren	Warring's Lightw.	147	144	126	417
2	Anders Hakansson	Landegren Spec.	130	136	150	416
3	Lars Ljungberg	Postis G.2a	150	120	112	382
4	Lars Ljungberg	Löwens G1:a	150	95	112	357
5	Lennart Hansson	One-and-a-half	130	97	109	336
6	Orjan Gahm	Landegren Spec.	150	91	83	324
7	Martti Bogdanoff	Laban	120	109	78	307
8	Rolf Astervik	Löwens G.1a	75	68	150	283
9	Bengt Stibner	Laban	86	61	49	246
10	Thure Josefsson	Löwens G.1a	34	80	107	221
11	Gunnar Wivardsson	Gipsy	89	71	52	212
12	Sofia Wivardsson	Casano	122	17	38	177
13	Carl-Johan Eiroff	Gipsy	87	75	—	162
14	Owe Carlsson	Laban	36	75	39	150
15	Karl-Axel Pettersson	Laban	35	70	—	105
16	Gösta Aurér	Hugin	63	25	—	88
17	Ginger Sjöberg	Convertible	74	10	—	84
18	Anders Sjöberg	Landegren Spec.	75	—	—	75
19	Anders Hakansson	Laban	48	17	—	65
20	Karl-Axel Pettersson	Cirrus	47	—	—	47

Klass S2							
Pl	Namn	Modell	1.a	2.a	3.e	Total	Fly-off
1	Helge Wannberg	Peking-45	120	120	120	360	132
2	Arne Berglin	Master	120	120	120	360	84
3	Sven Landervik	Taifun	120	120	120	360	65
4	Carl-Johan Eiroff	Master	114	116	114	344	
5	Sven Ragwall	Meteor 20	120	119	61	300	
6	Kurt Sandberg	KS-46	105	62	120	287	
7	Kurt Sandberg	MT 13	90	73	55	218	
8	Kurt Sandberg	Donald Duck	75	92	49	216	
9	Rune Tedenryd	Pelikan	24	75	31	130	
10	Helge Wannberg	Monira	59	70	—	129	
11	Arne Berglin	Skyway	68	52	—	120	
12	Bengt Stibner	Monsun	45	22	43	110	
13	Sture Sandberg	Master	40	—	—	40	

Klass Sint						
Pl	Namn	Modell	1.a	2.a	3.e	Total
1	Kurt Sandberg	Toothpick	150	76	150	367
2	Arne Friberg	Stratos	150	109	106	365
3	Rune Tedenryd	Skymaster	150	60	150	360
4	Sven Ragwall	Winner	68	150	140	358
5	Carl-Johan Eiroff	Termik	150	70	53	273
6	Sven Ragwall	Cherokee	150	68	47	265
7	Sven Landervik	Skymaster	90	136	38	264
8	Sven Landervik	Bora Gunic	—	56	120	176
9	Rune Tedenryd	Bora Gunic	31	37	102	170
10	Ove Larsson	Nordic	150	—	—	150

Klass F						
Pl	Namn	Modell	1.a	2.a	3.e	Total
1	Sten Persson	Jupiter	90	120	120	330
2	Leif Sundvall	Zeek	58	120	120	298
3	Gunnar Stedt	San de Hogan	120	22	120	262
4	Sven Ragwall	Scimitar	75	80	81	236
5	Gunnar Stedt	Half W. Goose	28	120	—	148
6	Paul Sjöblom	Ether Rocket	48	43	54	145
7	Johan Bagge	SFT-3	120	—	—	120

se også side 24



## CALLE 16 D



Vi har hermed fornøjelsen at præsentere læserne for dieselmotormodellen *Calle 16 D*, der er konstrueret af ingeniør *Carl Johan Petersen*, OMF, bedre kendt som *Calle*. Han er konstruktør af flere af vore bedste og mest udbredte svævemodeller. I det sidste årstid har især dieselmotormodellerne haft hans bevågenhed, og han har inden for denne klasse opnået en absolut førende stilling herhjemme. Han blev således danmarksmester i 1948, bedste mand i de 6 distriktskonkurrencer samme år, hvor han også havde årsrekord. Ved konkurrencen i 3. distrikt 6. febr. i år blev han atter bedste mand, satte årsrekord på 4,12 og klarede flyvningerne til C-diplomet, som han nåede at få inden for samme år som A- og B-diplomerne. Hans 4. dieselmotormodel, *Calle 16 D*, der er hans nyeste og hidtil bedste konstruktion, har vi sikret os for TFA. Det er en præstationsmodel, der nok vil være for krævende for begyndere i almindelighed, idet man helst skal have bygget nogle A-2 eller A-3 svævemodeller forinden.

*Kroppen* er opbygget af to 3×10 sidelister og en 3×3 hjælpeliste foroven. I stedet for en bundliste er der anvendt en stivere beklædning, enten karton eller bedre balsa. Planet hviler på en baldakin, hvori motoren er indbygget. I baldakinens venstre side er der en udskæring, hvorigennem man kan komme til motoren. Kroppens længde er 740 mm og største tværsnit 0,51 dm<sup>2</sup>.

*Understellet* er eetbenet og består af et v-formet ben af 2 mm piano-tråd. Omkring det svære træhjul er der lagt en belægning, der er udskåret af en cykelslange.

*Planet* er et A-2 plan på 24,5 dm<sup>2</sup>. Det er lige på midten med elliptiske ører. Det er opbygget af en 3×6 mm forkant, hovedbjælkens øverste og underste liste er henholdsvis 3×6 og 3×3, medens hjælpebjælken består af to 3×3 lister. Bagkanten er tilspidset og 10 mm dyb. Det anvendte profil er et Göttingen 239, spændvidden er 1340 mm.

*Haleplanet*, der er rektangulært og bærende, er på 7,3 dm<sup>2</sup>. Det har en 3×6 forkant, to 3×3 som hovedbjælke, hjælpelisten er 3×3 og bagkanten tilspidset og 10 mm dyb. Det anvendte profil er af Calles konstruktion. De relative små *finner*, der på originalen er af balsa, men i byggesætudgaven af 1 mm krydsfiner, er anbragt som tiplader på haleplanet. De danner sammen med hjulet en trepunktet understøtning af modellen på jorden. Den ene finne er forsynet med trimklap.

*Motoren* er en Thorning III kompressionstændingsmotor på ca. 1/10 hk. Vægten er bragt ned på ca. 150 g ved, at den originale brændstofftank er ombyttet med en lettere af celluloid, og ved at motorhuset foran krumtappen er bearbejdet. Som det vil være de fleste læsere bekendt, er motorløbetiden ved konkurrencer m. m. begrænset til højst 30 sekunder. *Calle* har i sin model indbygget en fotoudløser, der lukker for lufttilførslen og dermed standser motoren, før de 30 sekunder er gået.

*Propellen* er af moderne, amerikansk type med brede, afskårne tipper. Stigningen er 200 mm og diameteren 277,5 mm.

Originalmodellen er beklædt med silke, der anbefales, men også almindeligt beklædningspapir er anvendt, men ikke så stærkt. Flyvevægten er ca. 550 g.

De gode resultater, som *Calle* har opnået med *Calle 16 D*, skyldes foruden hans ubestridte dygtighed til at trimme modellen, også at hans model har et større planareal end de fleste andre danske konstruktioner med samme motorstyrke. Han har derved skabt en gasmotormodel, der har så fin synkehastighed, at den opnåede stigeøjde (ca. 100 m i regelen) med motoren på kan udnyttes til at opnå en betydelig glideflyvetid, der kommer op i nærheden af, hvad en A-2 model kan præstere!

Sir John:

### Varighedsrekorden i D og D 1 atter til OM-F

St. Bededag generobrede *Valdemar Petersen*, OM-F, varighedsrekorden for dieselmotormodeller, idet hans *Calle 16 D* kom i termik og fløj 17'07", hvilket er anerkendt som ny rekord i D og D 1. Samtidig klarede han prøverne til C-diplomet.

### Fynsmesterskaberne i modelflyvning

Søndag den 22. maj blev 2. del af Fynsmesterskaberne i modelflyvning afviklet. Resultaterne (sammenlagt tid fra de 3 flyvninger) blev:

- A 1: *Preben Petersen*, OM-F, 466".  
*Erik Wichmann*, Nyborg, 363".
- A 2: *Aage Høst-Aaris*, OM-F, 537".  
*Bent Skov*, OM-F, 349".
- A 3: *Niels Madum*, Svendborg, 344".  
*Jørgen S. Petersen*, Nyborg, 87".
- D 1: *Carl Johan Petersen*, OM-F, 548".  
*Valdemar Petersen*, OM-F, 441".



»C-diplomaten« *Valdemar Petersen* med sin rekordmodel *Calle 16 D*.  
*Gloster Meteor IV*.

Det er bemærkelsesværdigt fint, at tiderne i klasse D 1 er bedre end i A 2.

### Flyv september 1948

#### Danmarksmesterskaberne.

DM for Motormodeller afholdtes den 15. August i Aarhus. Paa Grund af stærk Blæst om Formiddagen henlagdes de til sent paa Eftermiddagen.

For Gasmotormodeller blev det en overvældende Sejr for Odense Model-Flyveklub, som besatte de fire første Pladser. *Carl Johan Petersen* blev Mester med 1,29 i Gennemsnit, fulgt af *Carl Høst-Aaris* med 1,25, *Valdemar Petersen* med 1,09 og sidste Aars Vinder *Flemming Poulsen* med 0,58. Calles Model steg imponerende, og Timer'en stoppede Motoren præcis paa 29 Sekunder hver Gang. Glidningen var ikke saa overvældende.

Med Hensyn til Gummimotormodellerne blev Resultatet meget ringe. Modellerne saa slet ikke ud til at være trimmet ordentligt. Det blev *Jørgen S. Petersen*, der vandt med kun 29 Sekunder i Gennemsnit. Ingen af de øvrige Deltagere naaede over Fejlstartsgrensen i Gennemsnit.

Danmarksmesterskabet for Svævemodeller afholdes den 19. September ved Odense.

Fra 1948 til 1953 var Calles nye konstruktion altdominerende i danske konkurrencer. Den afveg fra de tidligere danske dieselmotormodeller ved et større planareal og et glid som - næsten - en A-2 model. Prototypen til *Calle 16D* var rent faktisk en A-2 model *Calle 10*, som *Calle* "forvandlede" til en dieselmotormodel for at prøve sin ide om, at dieselmotormodellerne burde være større. Mange i OMF fløj i denne periode med D-1 modeller, og der udvikledes mange gode modeller. *Mogens Erdrup*, *Åge* og *Carl Høst-Aaris*, *Valdemar Pedersen* og flere andre deltog i dette. I 1953 begyndte de kraftige udenlandske motorer at dukke op, og det krævede nye konstruktioner. Tegning til *Calle 16D* på bagsiden.





### Hobbyboken 1953

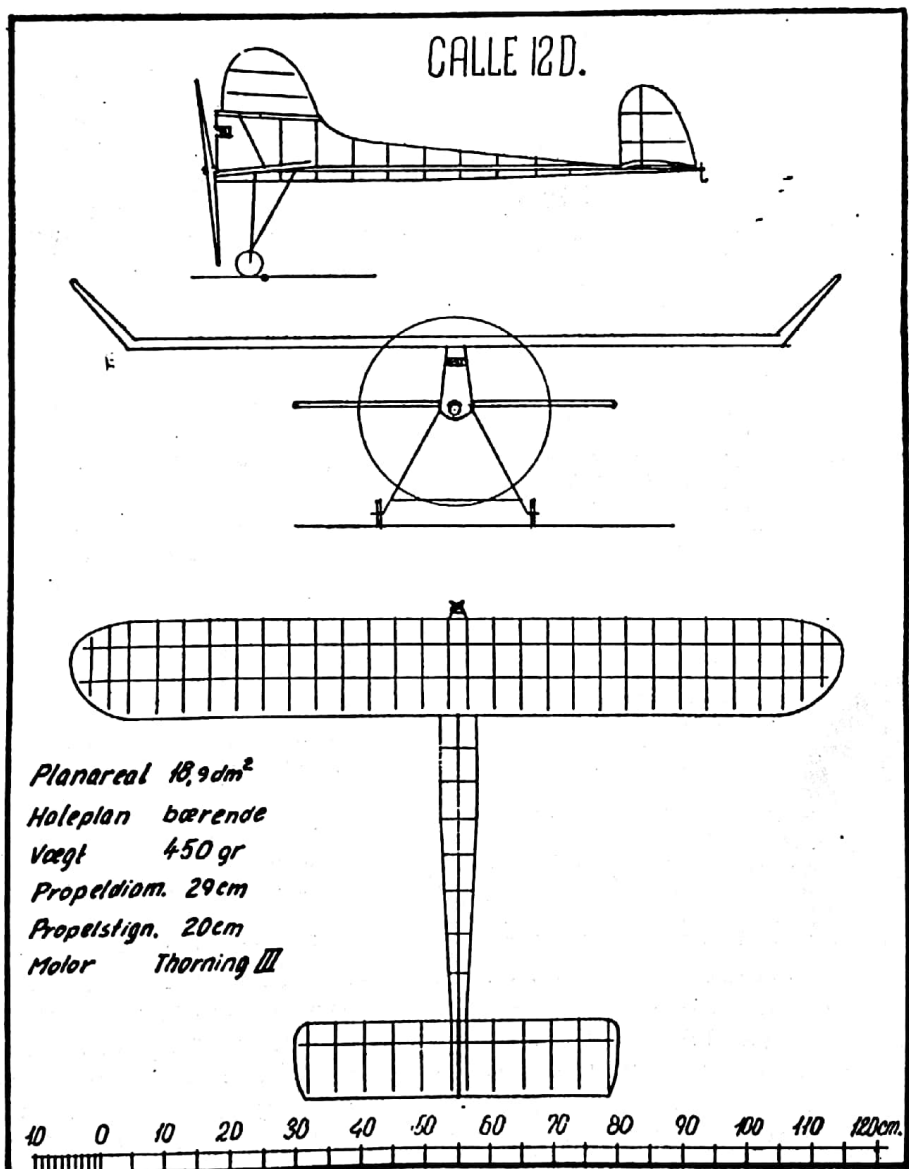
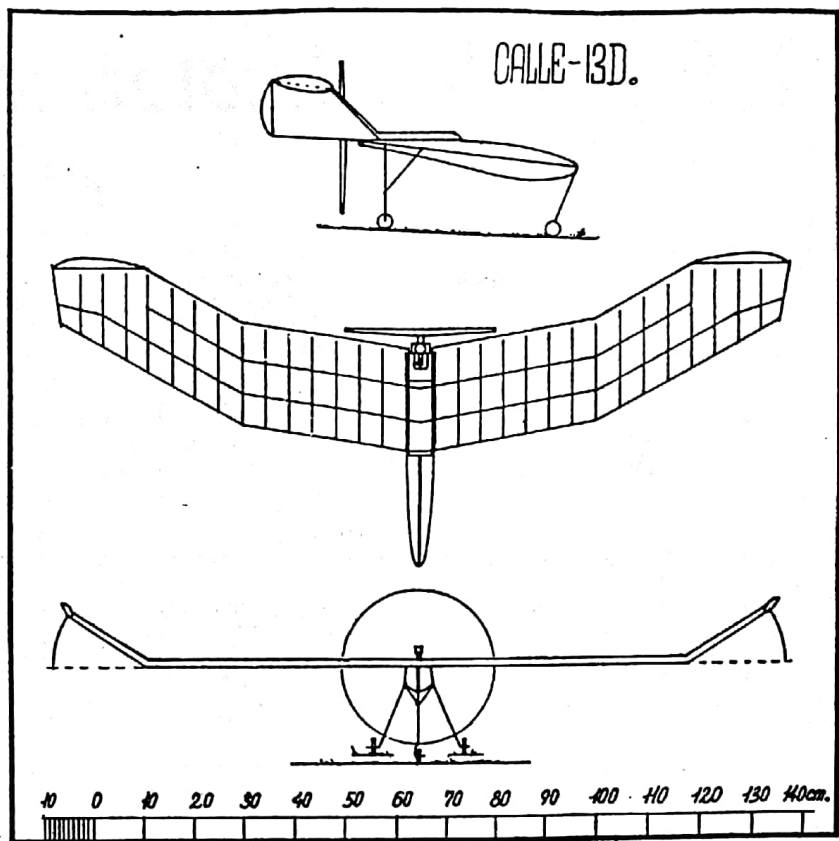
indeholder en omtale af danske dieselmotordeller. Deriblandt også Calles flyvende vinge Calle 13 D.

Den havde et planareal på 25 dm<sup>2</sup>, spændvidde på 125 cm og var forsynet med et af Kurt Rechnagels specielle planprofiler beregnet til flyvende vinger. Motoren var en Thorning III og vægten 500 g.

Det var Calles første D-model med et større areal end sædvanligt. Meningen med at forsøge med en flyvende vinge var ønsket om mindre luftmodstand. Måske kan nogle af bladets læsere fortælle om hans flyvninger med den og grunden til, at han gik over til normalmodeller igen?

Efter Calles succes med Calle 16 D byggede han en model til en engelsk Elfin 2,49 motor (Calle 17 D?), men såvidt jeg ved, blev den aldrig trimmet færdig.

Calles arbejdstegning til Calle 13 er forøvrigt bevaret, så hvis nogen har mod...





## Linestyling til og med 1950

Da jeg begyndte som modelflyver i 1946, læste man meget om det nye i engelske og amerikanske blade og så skulle jeg jo også prøve det.

I 1947 fik jeg en tysk tegning af en Fokker D 8 som gummimotormodel. I begyndelsen af 1948 byggede jeg denne som linestyret model til en Mikro 2 motor. I slutningen af 1948 fløj jeg første gang med den indendørs i en gymnastiksal. Det var meget spændende, men jeg turde ikke flyve med den udendørs.

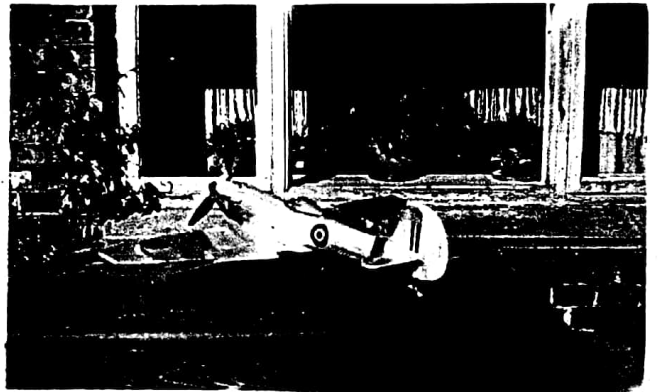
Interessen for denne nye modeltype var vakt og i april 1949 byggede jeg en "Samba" hvisnok med en Thorning 3 motor. Og den fløj jeg en del med sommeren 1949.

I september 1950 konstruerede jeg en linestyret model F.N. 8 som blev udstyret med en Elfin 2,49 motor. Foto vedlagt.

I slutningen af 1950 byggede jeg, efter en engelsk byggesæt en meget flot skalamodel af Spitfire MK 22 til Elfin 2,49. Den havde kombineret højderor og flaps. Den havde jeg stor fornøjelse med de næste mange år. Foto vedlagt.

Dette var lidt om mine berøringspunkter med linestyling i tiden indtil 1950 som vi jo har sat som grænse for veteranmodeller.

Fritz Neumann

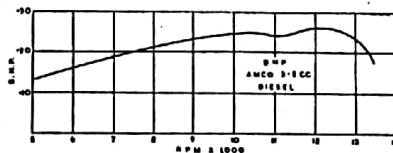


De første danske gløderørmotorer dukkede op ca 1950. Først var Ceros og formentlig fulgte den viste Viking 3,2 ccm efter.

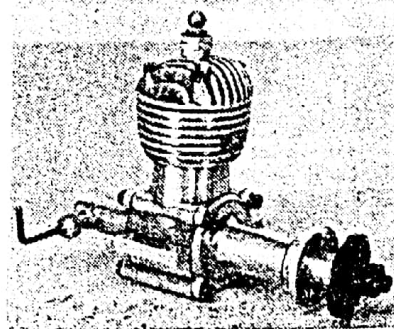
became evident, probably due to the quick cut-off of ports. Cylinder started to unscrew from the crankcase at speeds in excess of 11,000 r.p.m., but the trouble was not repeated when the cylinder was screwed down really tight when hot.

**B.H.P.** The Amco 3.5 diesel is definitely in the "super" class, as the peak output was .260 b.h.p. at 11,600 r.p.m. This figure remains almost constant up to about 12,000 r.p.m., when the output falls very gradually. At 13,000 r.p.m. a distinct drop commences, showing a loss of about .001 b.h.p. for every 100 r.p.m. increase. The curve is remarkably flat, yet the most interesting part is that lying between 10,500 and 11,500 r.p.m. Here, a distinct drop in power is to be noted; a loss of .002 b.h.p. from maximum, occurring at 11,000 r.p.m.

Checked Weight. 4.07 oz. (less tank).  
Power/Weight Ratio. 1.022 b.h.p./lb.



**Remarks.** Readers will note the extraordinary high power/weight ratio of the Amco 3.5 c.c. engine, which is the first of any miniature engines yet tested to reach a figure of 1 b.h.p. per lb. weight. In view of this extreme figure one might have expected some mechanical failure due to excessive lightening of the parts, but, in fact, no trouble of this kind was experienced. The test on the first engine, some months ago, revealed excessive wear on the con-rod bearings, but the present use of new materials seems to have overcome this.



- den nye VIKING 3,2 GM  
(gløderørmotor) Pris: kr. 79,00

"HOBBY" april 1952  
(annonce)

Fortsættelse fra side 22



Navn	Klub nr.	Type	Hvd-plan dm <sup>2</sup>	Hale-plan dm <sup>2</sup>	Spv. mm	Læng. dc mm	Tvær-snit cm <sup>2</sup>	Vægt g	Motor		Propel		Præstation
									type	ccm	diam. mm	stign. mm	
1. Holm Jørgensen	111	S	7.4	3.8	640	605		405	ED	2.00	240	180	DR: 56 km/t
2. Holm Jørgensen	111	S	4.2	1.1	370	405		265	ED	2.00	190	280	DR: 100 km/t
3. Holm Jørgensen	111	Svip	2.4	1.1	300	420		240	Elfin	1.80	180	270	DR: 120 km/t
4. Henning Bruun	612	S	1.7	0.5	330	310		185	Elfin	1.49	165	250	DR: 125 km/t
5. Henning Bruun	612	HB-14	1.4	0.4	270	300	12	190	Elfin	1.49	165	187	DR: 136 km/t
6. Ole Mouritzen	403	S	3.6	1.0	400	470		360	Mc Coy	4.85	200	200	DR: 109 km/t
7. Ole Mouritzen	403	S	20.0	6.0	1000	700		525	Madewell	8.00	240	200	DR: 75 km/t
8. Henning Nielsen	612	HN-2	1.9	0.5	368	410		250	Elfin	2.49	178	254	b-diplom
9. Henning Nielsen	612	HN-1	11.7	2.5	760	475		345	Elfin	2.49	203	228	c-diplom
10. Henning Bruun	612	Artist	19.2	3.1	810	590	23	428	ED c. sp.	2.00	225	200	c-diplom
1. Ole Mouritzen	403	S	17.4	4.4	950	500	30	360	Elfin	2.49	200	200	c-diplom
2. Henning Bruun	612	HB-8	14.1	2.6	750	490		368	ED c. sp.	2.00	228	203	b-diplom
3. M. Simonsen	612	Monitor	13.0	3.2	790	540	35	325	Elfin	2.49	228	203	a-diplom
4. Jan Hackhe	111	S	17.5	3.5	800	570	20	400	Viking	2.50	250	200	a-diplom
5. Holm Jørgensen	111	S	12.0	3.6	750	450	25	310	Elfin	1.80	200	200	a-diplom
6. Orla Sørensen	211	OS-19	22.0	4.5	1000	700	40	800	Dooling	4.85	240	180	a-diplom
7. Egon Madsen	506	EM-43	12.0	4.0	800	435		515	Kestrel	1.90	180	200	a-diplom
8. Finn Mortensen	211	S	20.2	4.0	940	580		650	Mc Coy	4.85	245	150	a-diplom
9. Bøving Jensen	105	S	13.4	2.6	750	530		308	Elfin	2.49	200	200	a-diplom
10. Bent Sørensen	612	BSS	10.4	3.5	800	330	12	312	Elfin	1.49	203	203	a-diplom
11. Kjeld Pedersen	105	KOP-31	7.0	0.8	500	320	16	125	Allbon	1.49	150		a-diplom
12. Kaj Vendelbo	207	Samba	11.5	1.6	705	550		530	Thorning	2.50	250	200	a-diplom
3. Kurt Johansen	207	KJ-11	17.9	2.3	1080	500	30	510	Ceros	4.90	220	220	a-diplom

## 23 linestyrede modeller

MENS det de sidste år er gået tilbage med interessen for selv at konstruere sine modeller for de fritflyvende modelleres vedkommende, så synes linestyreingsfolkene at være mere teknisk interesserede. Vi har samlet en liste over 23 modelleres data på grundlag af de oplysninger, der er givet KDA ved diplomprøver og rekorder. Af disse, som giver et godt billede af situationen, er kun numrene 10, 13 og 22 ikke konstrueret af modellflyveren selv.

Vi bringer disse tabeller for at give konstruktørerne lejlighed til studier. De dygtige kan finde nogle fiduser hos rivalerne, mens mindre erfarne modellflyvere kan finde grundlag til deres første konstruktioner.

De fleste af konstruktørerne kommer fra de førende linestyreingsklubber: 111 Windy, Kbh., 403 Aviator, Ålborg, og 612 Vestenvinden, Esbjerg, men andre klubber kan også notere fremskridt.

En ting er ganske slående: udenlandske motorer anvendes næsten udelukkende. Og det til trods for, at de kun vanskeligt kan fremskaffes som gaver fra bekendte i udlandet. Der kan dog udføres præstationer med de danske motorer, men det er alligevel et emne tekel for vore motorfabrikanter, der siden krigen er sattet agterud i forhold til ulandet.

De første 8 er hastighedsmodeller, og det er interessant at se, hvordan de større hastigheder er opnået: ikke ved større motorer, tværtimod, men ved mindre og mere aerodynamisk velformede modeller. De større motorklasser har mindre rekorder end den lille (Klasserne er F1 (-2.5 ccm), F2 (til 10.00 ccm) og F3 (til 10.00 ccm)).

Kunstflyvningsmodellerne (9-23) deles i klasser på samme måde, men kaldes G1, G2 og G3. Kun få har endnu opnået c-diplom, men det strømmer ind med a-diplomer.

Der indføres nu internationale regler for kunstflyvningskonkurrencer, og vore modeller skal fremtidig opfylde internationale regler m. h. t. linelængder og mål (f. eks. krop-tværsnit, der skal være totalt planareal divideret med 80).

Vi ville gerne have illustreret modellerne, men er dels ikke i besiddelse af tegninger og kan dels ikke afse så mange illustrationer til modellflyvesiderne. Nogle har dog været illustreret sidste år, og vi håber at kunne bringe flere siden.

Artiklen fra Flyv har sammenlignende data over danske linestyrede modeller 1950. En god orientering om, hvor langt man var nået på dette område i Danmark.

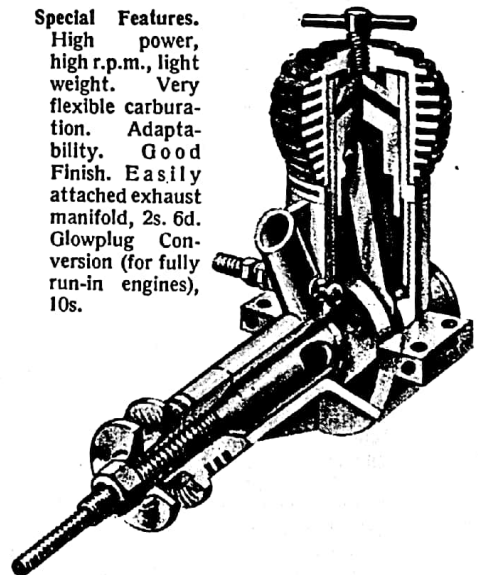
Nedenstående test over Amco 3,2 fra Aeromodeller Annual 1950 bringer sikkert minder frem hos tidligere danske ejere.

Sammen med Elfin 2,49 fås den som nyfabrikeret i høj standard fra CS i Kina for en pris af ca 60f (for hver). Adresse hos EK.

**AMCO 3.5.**  
**Manufacturers.** Anchor Motors, Model Engineering Division, The Newgate, Chester.  
**Retail Price.** £4 17s. 6d.\*  
**Delivery.** 14 days.  
**Spares.** Ex. stock.  
**Type.** Compression ignition (Diesel), G.P. when run in. Designed exclusively for Control Line.  
**Specified Fuel.** C.I., Mercury No. 3, G.P., Mercury No. 5.  
**Capacity.** 3.43 c.c.  
**Weight.** 3.75 ozs. bare, 4.12 ozs. with extension.  
**Compression Ratio.** Variable.  
**Mounting.** Beam or radial, upright or inverted.  
**Recommended Airscrews.** Depends on type of model.  
**Tank.** Not fitted.  
**Bore.** .6875 in. Stroke: .5625 in.  
**Cylinder.** S.14, hardened, ground, honed, round and parallel to .00005 in. 10 ports: 5 transfer, 5 exhaust. Screws in crankcase.  
**Cylinder Head.** Dural, black anodised. Screws to cylinder.  
**Crankcase.** L.A.C. 112A. Pressure diecast.  
**Piston.** Centri-cast iron. Conical Crown. Ground and honed to .00005 in.  
**Connecting Rod.** 24 St. alum. alloy. Drop forged.  
**Crankpin Bearing.** Plain, honed.  
**Crankshaft.** S.11. Hardened, tempered, ground.  
**Main Bearing.** Plain, honed.  
**Little End Bearing.** Plain, reamed.  
**Crankshaft Valve.** Shaft rotary.  
**Plug.** K.L.G. Mini-Glow, short reach.

### Special Features.

High power, high r.p.m., light weight. Very flexible carburation. Adaptability. Good Finish. Easily attached exhaust manifold, 2s. 6d. Glowplug Conversion (for fully run-in engines), 10s.



### TEST

**Engine.** Amco 3.5 c.c. Diesel.  
**Fuel.** Mercury No. 3.  
**Starting.** Pulley and cord used for convenience, but the engine was experimentally hand-started from time to time. No difficulty was experienced with engine either hot or cold.  
**Running.** Runs well and evenly at all speeds from 5,000 to 14,000 r.p.m. and accommodates itself well to various loadings. Below 5,000 r.p.m. signs of erratic running

Fortsættes på side 21



# NORSK MODELFLYVNING I DAG

Nordmændene har fine Dieselmotorer

Af Kjeld Enevold



Det sejrende Oslo-Hold: Thor Mölbaek, Knut Nyseth, Bjørn Gulbrandsen og F. Wahlquist.

UMIDDELBART efter Kapitulationen fandt den første nordiske Landskamp i Modelflyvning Sted i Stockholm. Finnerne og Danskerne kom, men Nordmændene udeblev. Det blev fortalt, at der næsten ikke var nogen Modelflyvning i Norge, og at Krigen havde ødelagt alt. Aaret efter blev der dog stillet et norsk Hold op til Landskampen i Bjørneborg. Selv om man nok kunde se, at det ikke var Nybegyndere, der havde bygget Modellerne, og selv om Uheldet var ude efter Nordmændene, fløj Holder kun halvandet Minut i Gennemsnit.

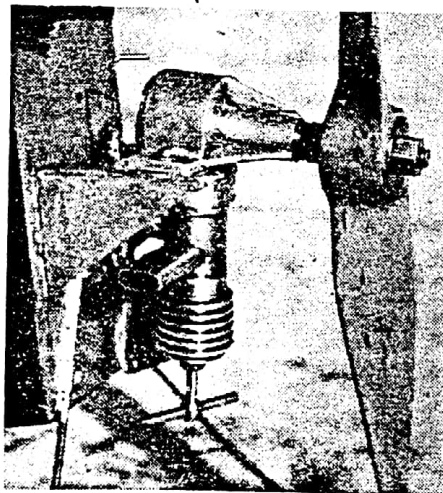
Det var derfor ikke med bange Anelser om at faa Klø, at Odense Model-Flyveklub tog til Oslo. Men jeg studsede lidt, da jeg efter Ankomsten hos Formanden Per Hoff saa ca. 15—20 Modelflyvepokaler. Da jeg saa nærmere paa dem, blev jeg endnu mere overrasket. »1933« stod der paa en af dem. Jeg fik at vide, at der var en Klike Modelflyvere, der havde fløjet lige siden 1932, og at det forøvrigt var nogle af dem, vi skulde flyve imod. Saa følte jeg, at en Sejr ikke var saa sikker. Vi fik som bekendt ogsaa Klø. Til vor Undskyldning kan jeg sige, at vi kun havde en halv Time at trimme i, før Konkurrencen begyndte, og at vi var meget trætte efter den besværlige Rejse. Det var fuldstændigt stille Vejrs, og jeg tror, at vi næsten allesammen fløj med for meget Bly i Næsen. Da Perioderne var meget smaa, var der ikke Tid til at prøve at taget noget ud ved Trimflyvninger.

Om Aftenen diskuterede jeg Modelflyvning med de norske »Modelflyvespidser«, og da jeg fortalte, at vi ikke var vant til at flyve i saa stille Vejrs, fortalte Bjørn Gulbrandsen, den individuelle Viuder, at han ikke kunde faa sin Model højere op end ca. 30 m i Blæsevejr! Jeg spurgte saa, hvad de gjorde, naar det blæste, og jeg blev meget forbauset, da jeg hørte Svaret: »Saa pakker vi Modellerne sammen og køber hjem!«

De norske Modeller ligner heller ikke de danske, snarere de finske. Lige Plan med smaa Ører og hvelvet Profil. Kroppen bestaar af en Pind, og ude i Næsen en »Klump« til at holde Kroptværsnittet med. Paa Halepartiet kan man kende enhver norsk Model. Haleplanet sidder oven paa Finnen, og Nordmændene har faaet den iøjnerlige Ide at give Haleplanet Ører med negativ V-Form. Modellerne vejer ikke mere end de forlangte 400 g.

Kan Nordmændene saa klø os paa dansk Jord? Vi faar se til Sommer, hvor Slaget jo kommer til at staa i Danmark. Jeg personlig tror, at Nordmændene faar svært ved at vinde.

Flyvningen med Gummimotormodeller er ikke kommet rigtig i Gang efter Krigen paa Grund af Mangel paa Gummi; men de flyver med Dieselmoteller.

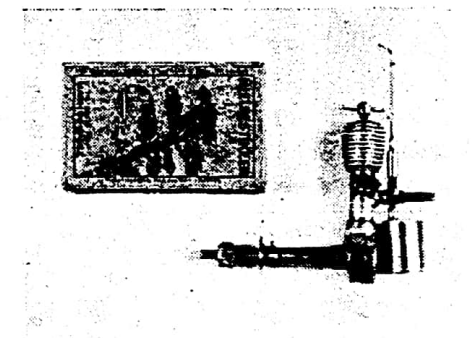


3,5 cm<sup>3</sup> norsk Dieselmotor, Konstruktion: Jan David Andersen.

Da vi danske ankom til Flyvepladsen var Dieselmotorkonkurrencen godt i Gang. Jeg saa en Modelflyver starte sin Model. Motoren gik ved første Forsøg!! Han startede Model, den steg — og fløj. 2,30 var Tide vist. Jeg har aldrig set mere velflyvende Dieselmoteller, selv ikke i Sverige!

Nordmændene er inde paa noget af det helt rigtige. De bygger lette, relativt kraftige og start sikre Dieselmotorer. Deres Specialist paa Omraadet Motorer, Jan David Andersen, har bygget en Dieselmotor, der kun vejer 150 g (med Propel + Tank bliver det knap 200 g). Dens øvrige Data er: Boring 13 mm, Slaglængde 18 mm, Volumenummer 2,4 cm<sup>3</sup>, 6000 Omdr./min., 1/12 HK. Propeldiameter 300 mm. Drejningsmoment ca. 1,0 kg cm. Modellerne varierer fra ca. 23—26 dm<sup>2</sup>, og de vejer fra 400 g til knap 500 g, d. v. s. næsten altid Planbelastninger paa under 20 g/dm<sup>2</sup>. Det er Planbelastninger, som danske Dieselmoteller vanskeligt kan opnaa. Modellerne stiger til ca. 75 m Højde, og svæver saa som A-2 Modeller. Jeg har aldrig herhjemme set en Model med dansk Motor have gode Stigeegenskaber, selv om de jo skulde være stærkere end den norske Motor; men jeg har en svag Mistanke om, at det er Propellen, der er fuldstændig misforstaaet!

Samme Andersen har ogsaa lavet en meget driftssikker Motor med ekscentrisk Krumtap uden Kompressionsstempel. Andersen bliver hævet og sænket, og Kompressionen bliver paa den Maade forandret —



1 cm<sup>3</sup> Dieselmotor, Konstruktion: Øjvind Andersen, sammenlignet med en Tændstikæske

fin Ide! Disse Motorer er meget fine, og det er en Fordel at slippe for Kompressionskruen paa Toppen af Motoren. Norske »jet«-Motorer er under Arbejde, en har været prøvet paa en Model, den fløj udmærket. Den var drevet med Karbid. En anden Specialist har bygget en Motor, som gik paa Parafin og Olie (altsaa uden Æter!!)

Desuden saa jeg den mindste Dieselmotor, jeg nogensinde har set. Det var en Motor paa 1 cm<sup>3</sup>, og den sad paa en Model paa 70 cm Spændvidde. Motoren har været brugt lige siden 1944, og den gaar lige godt endnu.

De norske Dieselmotorer er meget start sikre. Vore Motorer er faktisk ikke start sikre, og de har meget svært ved at starte om Vinteren. Vi staar altsaa langt tilbage for Norge paa Dieselmotellernes Omraade, og selv om f. Eks. Mikro-Diesel vel nok er en god Motor, er den ikke god nok. Skal vi for Fremtiden klare os i en nordisk Konkurrence, maa vi først og fremmest have lettere Motorer.

Kjeld Enevold.

I sidste nummer af vort blad fortæller Mogens Erdrup om det uventede nederlag, som OMF løb ind i julen 1946 i Oslo. Her fortæller Kjeld Enevold om de norske dieselmotorer og -modeller, som er af høj klasse. Måske har Calle her fået inspiration til at gøre sine modeller større? Motorløbetiden var dengang 30 sek. Et FAI-forslag siger fra 1997 5 sek...

Harald W. Orwin död.

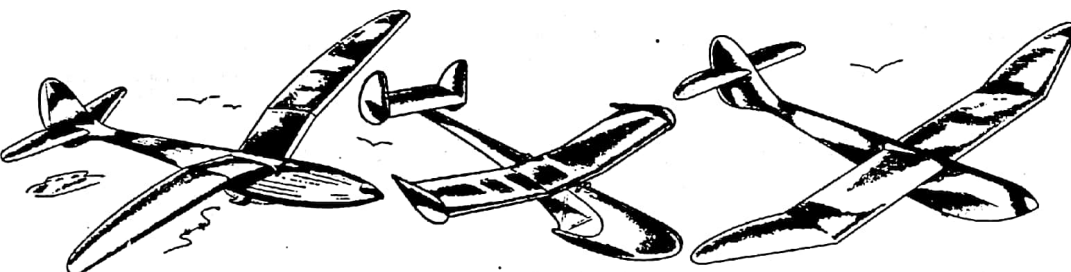
På Egeskovstævnet fortalte Grim Randsted, at en af norsk modellflyvnings pionerer, Harald W. Orwin, lige var død.

Han vil være kendt af mange danske modellflyvere. Lige efter 1945 havde OMF megen kontakt med modellflyveklubben i Oslo, og der blev arrangeret flere bykampe. Derefter mødtes man ved de nordiske landskampe og Harald Orwin, der efter 1945 var leder af Norsk Aero Klubs modellflyveafdeling, var næsten altid deltager eller holdleder.

Allerede i 1938 deltog Harald Orwin i wakefieldkonkurrencen for første gang. Billedet viser Orwin ved wakefieldkonkurrencen i 1950 på Jämi-Järvi sammen med SP. Tegning af modellen i vort blad 2/93.

Efterlysning! Sven - Olov Lindén efterlyser tegninger til disse 3 svenske modeller. Starke var hans første svævemodell! Mange danskere handlede jo hos Boréus, så måske kan nogen hjælpe? Sven - Olov har skaffet os mange tegninger - f.eks. FJ-6 og Grosse Winkler. Det er fint, at vi kan hjælpe hinanden på denne måde.

### 3 SEGELMODELLER SOM SLAGIT IGENOM



Erfarna modellflygare ha konstruerat dem. Drag nytta av deras erfarenheter. Skriv i dag.

**GP 41**, spännvidd 99 cm. Högvärdig segelmodell med utomordentliga flygegenskaper. Elegant, strömlinjeformad. Mycket tydlig ritning och arbetsbeskrivning. Lämplig övergångsmodell från motor till segelflyg.

Kr. 6: 75.

**STARKE**, spännvidd 94 cm. En lättbyggd och välflygande modell. Kan även byggas av dem som aldrig tidigare byggt modellplan. Tryckta spryglar till vingen, färdiga spryglar till stabilisator, färdiga fenor och ändskivor. En trevlig modell till billigt pris.

Kr. 3: 50.

**PASSAD**, spännvidd 150 cm. En välflygande modell som dess konstruktör, Rolf Dilot, Eslöv, vunnit många meriterande segrar med. Högvärdig tävlingsmodell för mera försgkomna modellflygare. Spryglar, spant och alla detaljer tryckta på flak.

Kr. 9: 25.

**NYHET!** Tyg för klädsel. Br. 90 cm. Kr. 1: 50 pr m. Furuullster, alla dim. Prisexempel: 2x2x900, 5 öre. Färdigaägade bakkantslister. Llm, färger, dope. Rek. vår prislsta. — Klubbar erhålla rabatt.

# BORÉUS

HALSINGBORG 1.  
Tel. 111 42, 137 32  
Postgiro: 13 800

#### KUPONG

Var god sänd mig:

... st. STARKE ..... å 3: 50  
... st. GP 41 ..... å 6: 75  
... st. PASSAD ..... å 9: 25  
... m. Tyg för Klädsel å 1: 50

Namn

Adress

#### Fra Oldtimer SM:

Classic Wakefield		koeff	1a	2a	3e	Total
1 Lennart Hansson	Lanzo Duplex	1,3	180	169	178	537
2 Bertil Danqvist	Lanzo Duplex	1,3	180	180	160	520
3 Emnar Hakansson	Ernarat -30	2,5	150	150	160	510
4 Rolf Asterik	Chief (Tjiff)	1,1	119	150	180	397
5 Four Rasmussen	Korra -37	1,4	125	90	166	383
6 Thomas Johansson	Korra -39	1,4	106	150	94	352
7 Bertil Danqvist	Blomgren -49	1,1	165	165	---	330
8 Sven-Olov Lindén	Korra -37	1,4	74	120	98	272
9 Rune Stark	Stark -37 (orig)	1,6	137	133	32	272
10 Sten Persson	Adams -37	1,3	180	---	---	180

Sven Truedsson Pokalen		koeff	1a	2a	3e	Total
1 Sten Persson	Clipper	1,8	120	120	120	360
1 Anders Hakansson	Clipper	1,8	120	120	120	360
3 Carl-Johans Eiroff	Tern	1,6	120	118	120	358
4 Lennart Hansson	Clipper	1,8	113	120	120	353
5 Martti Bogdanoff	Laban	1,1	120	120	86	326
6 Bengt Storer	Laban	1,1	95	67	54	216
7 Gosta Aurer	Tern	1,6	70	69	77	216
8 Owe Carisson	Laban	1,1	40	83	43	160
9 Karl-Axel Pettersson	Laban	1,1	39	77	---	116
10 Gosta Aurer	Hugin	1	63	25	---	88
11 Anders Hakansson	Laban	1,1	53	19	---	72
12 Karl-Axel Pettersson	Tern	1,6	---	46	---	46
13 Tycho Andersson	Muskator	2,2	11	9	---	20



## Landsmødet lørdag den 16. september 1995 på Ringe vandrerhjem.

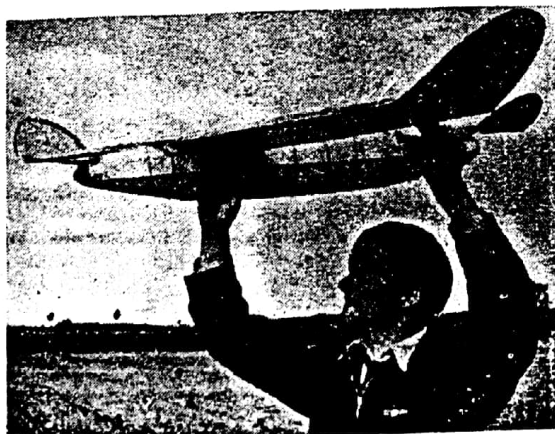
Efter fællesspisningen lørdag aften blev der afholdt landsmøde i DMV i et af vandrerhjemmets lokaler.

Mødet indledtes med at Fritz Neumann blev valgt til dirigent og Frank Dahlin til referent.

1. Dirigenten konstaterede at der var indkaldt rettidigt til landsmødet, som dermed var lovligt.
2. Formanden nævnte i sin beretning at beholdningen af tegninger er vokset. Fritz Neumann har med held annonceret i lokalradioen efter gamle modelflyveting. Der er dugget to smalfilm op, optaget af henholdsvis Calle og Mogens Erdrup i 1953 og 1954. Disse film har Erik Nienstedt overspillet til video. En KDA film er ligeledes ved at blive overspillet. Vi har haft en udstilling af FJ modeller ophængt på Egeskov hele sæsonen, vi vil forsøge med udstilling flere andre steder.  
Der var endnu ikke blevet optaget interview på bånd af de ældste medlemmer, men det vil ske i det kommende år.  
Der har i årets løb været dansk deltagelse i to svenske konkurrencer, og med gode resultater.  
Som den første er Per Weishaupt blevet udnævnt til æresmedlem af veteranklubben.  
Bladet vil blive udgivet på samme niveau som hidtil, hvis det skal trykkes vil det løbe op i 3-4000 kr. pr. nummer, og det er der ikke penge til.
3. Regnskabet der blev forelagt af kassereren Fritz Neumann blev godkendt. Forslag om uændret kontingent blev vedtaget.
4. Forslag fra bestyrelsen om handicaptal til konkurrencerne vedtog man at prøve som forsøg. Bestyrelsen foreslog at Sven Wiel Bang bliver udnævnt til æresmedlem, dette blev vedtaget.
5. Bestyrelsen blev genvalgt. Som suppleant blev Tage Hansen, Nyborg genvalgt.
6. Man vedtog at lægge landsmødet i forbindelse med oldtimerflyvestævnet også til næste år, men man skulle forsøge at lægge det lidt tidligere end i år. Man vil se på om en plads, som Niels Hassing bruger på Sjælland, er egnet.  
Der blev foreslået at der på medlemslisten kommer til at stå telefon nr. Dette vil blive indført på den næste liste lovede formanden.

Efter mødet havde vi lejlighed til at se de to ovennævnte film.

Frank Dahlin

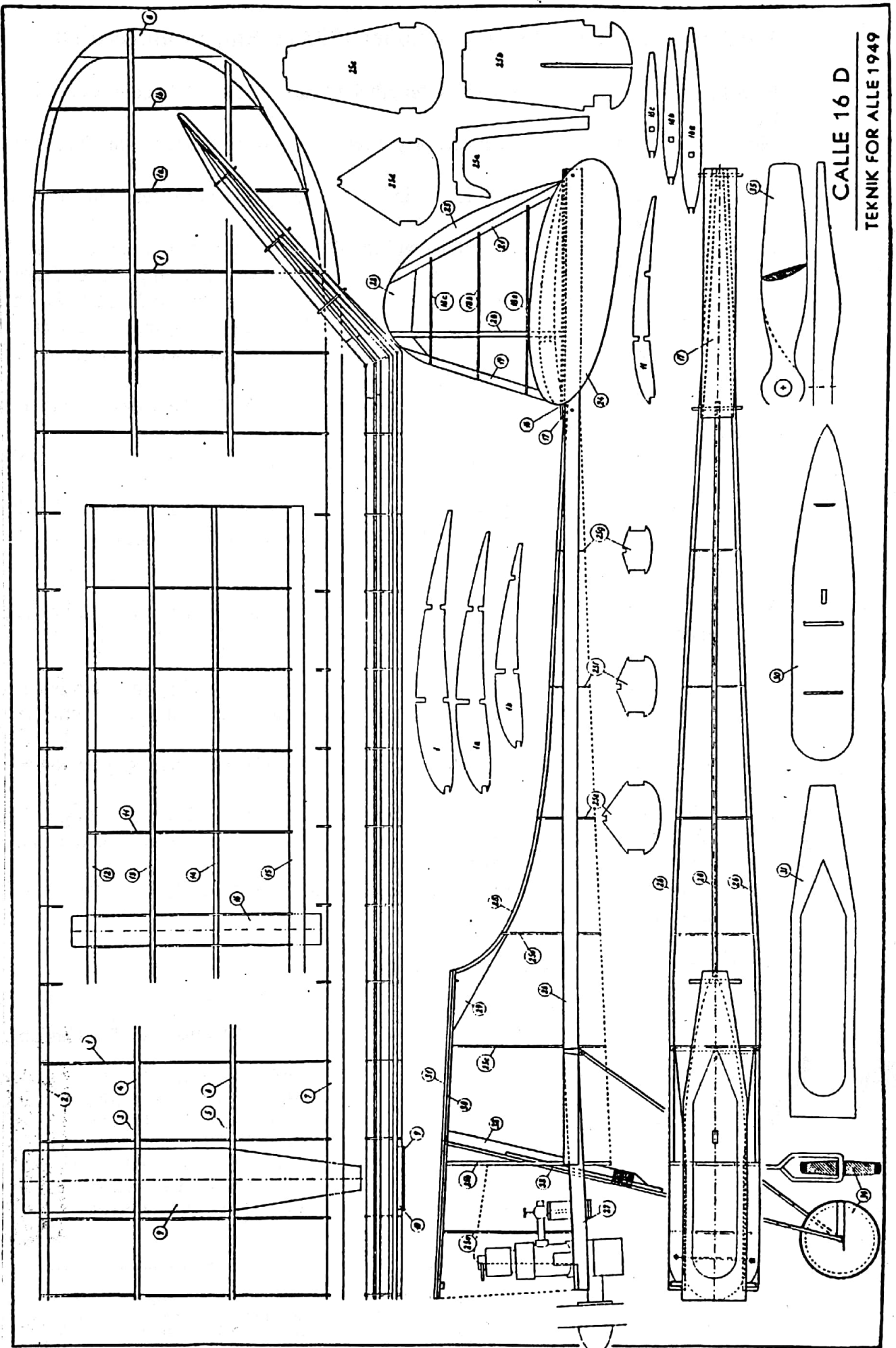


Grundigt forberedt!

I "Flyvebladet" fra november 1945 afsløres det, at vinderen af den store klasse svævemodeler på Egeskovstævnet 95, Tage Hansen, allerede for 50 år siden startede sine forberedelser til Egeskovstævnet.

Tage Hansen med »Ølhunden«.

I Forbindelse med DM'et 2/9 paa Marslev blev den nye Distriktsleder for Fyn, Tage Hansen, Nyborg MF, Eliteflyver S. 47, idet han med »Ølhunden« opnaaede følgende Tider: 1) 2,31, 2) 2,55, 3) 4,26. Det er den første Prøve efter de vedtagne Regler om 100 m Højstartssnor.



Tegning i fuld størrelse findes i kartoteket.

Se teksten inde i bladet.