



Guldtimer Modelflyverne

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3 - 1996

SAM - 1935

5. Årgang



WAKEFIELD ANNO 1950

Erik Knudsen med sin første Wakefield
- den selvkonstruerede EK - 5

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
Kjærsvvej 73
4220 Korsør
Tlf. 53 572376

Giro: 081-5381

Æresmedlemmer:

Per Weishaupt
og
Sven Wiel Bang

Greig fond !

DMV har købt/fået en del gamle byggesæt fra Greigs arvinger. Nogle af dem opbevares af DMV til udstilling mm.

Nogle få byggesæt er i overskud og sælges til fordel for en Greig fond, hvis overskud skal gå til en

GREIGS VANDREPOKAL

i kl. A-1 .

Næste nummer - 1/97 - vil vi prøve at få ud i april måned. Det er planlagt til at indeholde blandt andet :

1. De nordiske landskampe 1945-53
2. Mere om "Cirrus"
3. VM for A-2 i Trollhättan i 1950
4. Linestyling
5. OMF's historie fortsat
6. Linestyret Spitfire (tegning)
7. Eaton Bray 1946

Samt forhåbentlig stof fra vore læsere.

DEAD-line: 15. Marts

Til de næste numre er der planlagt artikler om:

1. King Peters Cup 1939
2. Optræksteknik for gummimotormodeller
3. FJ-modellerne
4. Eliteflyverprøver
5. Linestyling
6. VM i 1955 og 1956
7. Trimning af gummimotormodeller

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

Byggesættene er lidt medtaget af tidens tand - men prisen er også lav. Tegning medfølger. Materialerne er 50 år gamle!

Torpedo gummimotormodel (abachi) 1946 97 cm

Greigs dieselmotormodel 1946 90 cm

Krølle A-2 (ikke i æske-ufuldstændigt) 142 cm

Olympia A-1(" " ") 85 cm

Pris pr. Stk. 150 kr. + porto (Olympia 100 kr.)

Kun få tilbage - kontakt

Hans F. Nielsen, Klemivej 4,
8355 Ny Solbjerg

Tlf.: 86 92 78 76

NB. Tegninger - 50 kr. kan købes separat.

Til medlemmerne !

Godt nytår! Jeg håber, at det bliver et år med megen aktivitet - både ved byggebræt og ved møder og stævner. Egentlig ses vi jo for sjældent - selv om Danmark er et lille land, tager jo tid og penge. Rundt omkring i landet kunne man måske prøve nogle stykker at slå sig sammen i lokale grupper, som aftalte at mødes regelmæssigt - en gang om måneden eller en gang om ugen... Man kunne bygge i fællesskab, snakke gamle dage, planlægge nye byggeprojekter, se video (med oldtimerflyvning). Osv.

Vor udstilling af FJ-modeller vil igen i år blive hængt op på Veteranflymuseet i Stauning og udvidet lidt. Den planlagte Greig -udstilling må vente til efteråret - vi mangler stadig byggere til nogle af modellerne. Hans F. Nielsen har bygget A-2 modellen "Krølle", A-1 modellen "Olympia" mm.

Hans har rigtig haft gang i værktøjet i vinter - Per Weishaupts store flotte svævemodel "Opvind" nærmer sig færdiggørelsen. Den bliver udstyret med det originale termikbremsesystem med bremseklapper på kroppen... Når jeg får min "Jumbo" bygget - det ske snart - er der ved at være basis for en udstilling om Per Weishaupts modelflyveaktiviteter. Muligheden for at udstille på flymuseet i Billund bliver undersøgt.

Aktiviteter i 1997: Datoerne for stævner i 1997 er fastlagt.

DMV's 2-dages stævne bliver afholdt den **13. - 14. september** i Skjern, hvor der findes en god plads til fritflyvning på Skjern enge.

Landsmødet bliver den **26. oktober** - sandsynligvis i Nyborg.

Datoerne ligger fast, selve arrangementerne vil der komme mere om i de næste blade. Fritflyvningsunionens kalender er endnu ikke færdig - men vi er altid velkomne til at komme og flyve med vore modeller ved deres konkurrencer. Se i næste nummer.

Har nogen af medlemmerne lyst til at arrangere andre aktiviteter, vil det være meget velkomment...

Svenske konkurrencer:

Vårtävlingen, som plejer at være i Halmstad, er i år flyttet til Revingehed i Skåne, hvor der findes en rigtig god flyveplads (jeg har fløjet der flere gange).

Konkurrencen bliver kun en enkelt dag - lørdag den **24. Maj**.

Oldtimer SM flyves igen i år på Rinkaby -fältet . Tidspunktet bliver. **23.-24. August**

Kontingentet for 1997 150 kr. bedes indbetalt **senest den 20. februar** til Fritz Neumann, hvis du ikke vil gå glip af bladet Girokort medfølger dette blad. Er man tilmeldt bladet SAM Speaks, koster det yderligere 160 kr. , som kan indsendes på samme girokort. Man får et udmærket blad på 24-30 sider 6 gange årligt. Nye abonnenter kan tilmeldes.

For at undgå de høje girogebyrer kan norske og svenske medlemmer sende 150 kr. i norske eller sv. kr. direkte i et brev til Fritz.

Husk på girokortet at skrive dit telefonnummer, så det kan komme med i adresselisten.

Korsørmødet i 1991. På dette første møde i foreningen optog Hartvig Jensen mødedeltagerne på video, medens de fortalte om, hvem de var og hvad de havde bedrevet rent modelflyvemæssigt. Hartvig er ved at redigere denne video og vil gerne føje nogle ting til. Han kunne ønske sig nogle gode fotos af deltagerne med deres gamle modeller til at føje ind i videoen . Her findes også interviews med Per Weishaupt og Johannes Thinesen m.fl.

Når videoen er færdigredigeret, vil man kunne købe kopier af den.

SÅ - find flux et par gamle fotografier, skriv lidt tekst og send det (hellere i dag end i morgen) til:

Hartvig Jensen, Vadstrupvej 4, 2880 Bagsværd

Greigs tegninger.

Også i nogle af de følgende numre af bladet vil det være muligt at indlægge nogle af de originale tegninger, som vi har fået af arvingerne. Denne gang er tegningen til G 3 - en 10ccm dieselmotor fra 1950, som selvbyggere dengang kunne købe støbegods til. Der er nogle få sæt af dette støbegods, som kan købes af evt interesserede for **højeste bud**. Pengene indgår i Greig-fonden.

Henvendelse til EK.

Der findes også en G 1 fra 1946 (2,5 ccm) og G 2 fra 1950 (5 ccm). Støbegods findes dog kun til G 3.

Johannes Thinesen

har venligst sendt foreningens arkiv en hel del historisk materiale. Blandt andet kopier af nogle sider fra "MODEL FLYVE BLADET " november 1943, hvor "SIR JOHN" besøger Dansk Modelflyve Industri i Odense. Svend Greig fortæller her om starten af Dansk Modelflyve Industri i Skjern og flytningen til Odense.

Læs selv på de følgende sider.

"SIR JOHN" = Johannes Thinesen samarbejdede med Svend Greig om Modelflyvebladet, hvor Thinesen var redaktør og Svend Greig udgiveren.

Mange tak til Johannes Thinesen for det tilsendte.

Byggesæt til oldtimermodeller

findes der ikke mange af. I England fremstiller KEIL KRAFT stadig nogle af de gode gamle byggesæt til gummimotormodeller. Kvaliteten kender jeg ikke.

Foruden de to afbildede fås f. eks AJAX med ca 75 cm spændvidde , Achilles med ca 60 cm spændvidde og Competitor på 80cm.

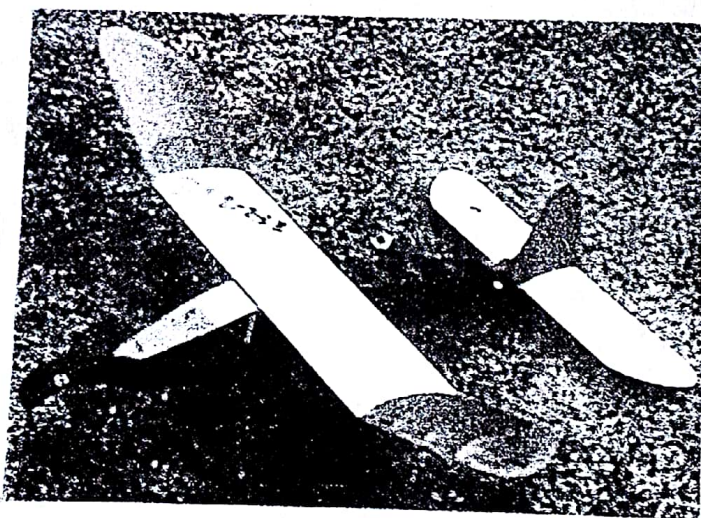
Det er også muligt fra SAMS at købe et byggesæt til en Korda 1939 wakefield.

Keil Kraft byggesæt kan formentlig fås ved at kontakte firmaet Amerang (se nedenfor).

**KK 0076
SENATOR
32" Span**

Only

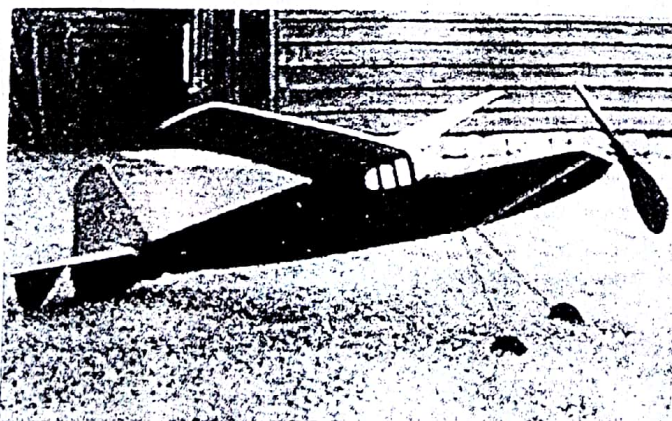
£8.95



**KK 0075
GYPSY
40" Span**

Only

£13.95



Amerang
Commerce Way
Lancing
West Sussex
BN15 8TE.
TEL: 0903 765496

Dansk Modelflyveindustri

startet i et Anfald af Vrede!

Modelflyvernes egen „Købmand“, Svend H. Greig, fortæller om Danmarks største Modelflyveforretnings Start og Udvikling.



Saadan ser der ud paa Dansk Modelflyveindustri's Kontor.
Til venstre staar Fabrikant Svend Greig med en Skalamodel af FW 189. Den smilende unge Dame er Frk. Else Hansen og Damen til højre er Frk. Lis Herborg.

Førhen sagde vi altid: „Jeg skal have skrevet til Skjern efter Lister“ eller lign., naar vi i Modelflyveklubberne skulde have skrevet efter Lister. Nu er det Fruens Bøge ved Odense, som er Hjemstedet for den unge, men fremgangsrigte Modelflyveindustri, hvis Indehaver, Fabrikant Svend Herborg Greig, i Maj Maaned flyttede ind i Villaen Carl Baggers Allé 35 og indrettede sin landskendte Virksomhed her.

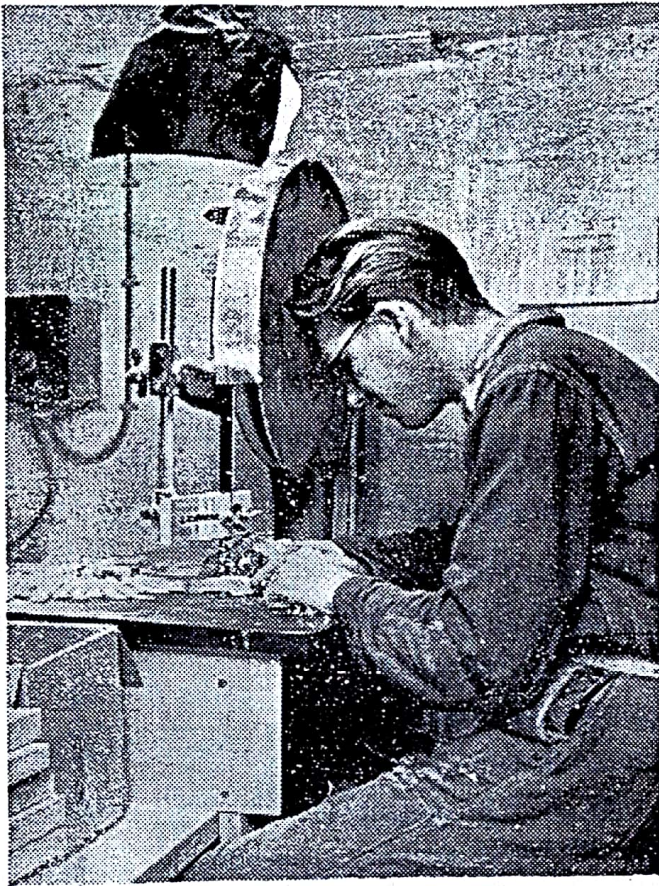
En Formiddag først i Oktober aflægger vor Medarbejder et Besøg hos Dansk Modelflyveindustri, hvor vi træffer den unge Fabrikant i hvid Kittel og i fuld Sving med Dagens Arbejde i det store Kontor- og Ekspeditionslokale i Stueetagen, omgivet af to af Industriens unge Blondiner, nemlig hans Søster Lis Herborg, der overalt har en hjælpende Haand parat, samt Frk. Else Hansen, der passer den omfattende Korrespondance

og andet Kontorarbejde. Det er hende, som skriver de Regninger, De faar fra Modelflyveindustrien!

Paa Væggene er der store Modelflyvefotos, Byggeplaner m. m. Langs Væggene er endvidere de store Reoler med Kæmpbundter af Lister, Finér, Bunker af Beklædningspapir, store Æsker med Byggesæt, Glas med Propellejer, smaa Dunke med Dope og mange andre rare Sager. Ved et Kæmpeskrivebord midt i Lokalet er Fabrikant Greig i fuld Gang med Indpakningen og Forsendelsen af Byggesæt. Han er sin egen „Svajer“, oplyser han.

Under Loftet hænger Richard Jensens flotte Benzinmodel — Helbalsakrop og knaldrøde Planer — som Prikken over „I“'et.

Vort Blik falder paa en Faktura, hvor der øverst til højre staar: Specialitet: Krigsflyvemaskiner (!). Da Telefonen i det samme ringer, og Fabrikant Greig



Fra Snedkeriet: Aage Pedersen saver Motorgondoler ud paa Baandsaven.

tager den og lidt efter siger: „Javel, det skal altsaa være 20 Spitfires, 20 Mosquitos og 8 Stukas; det skal straks blive afsendt,“ bliver vi endnu mere desorienteret, indtil vi fik at vide, at det drejede sig om Byggesæt til et af Byens Stormagasiner.

Fabrikanten viser os ned i den rummelige Kælderetage, hvor vi først beser Snedkeriet, der ledes af Værkfører Skovgaard. Her er en moderne Standsemaskine, som med et Snuptag lige saa nydeligt udstanser samtlige Ribber til FJ7 paa een Gang. Ved Siden af er Rundsaven, hvorpaa Lister af alle mulige Størrelser udskæres. Begge disse Maskiner passes af Værkføreren selv. Paa Baandsaven udskæres Delene til Skalabyggesættene i Kontur af Aage Pedersen, som derved sparer Skalabyggerne for meget unødvendigt Arbejde.

I det tilstødende Lokale er Pakkeriet, hvor den purunge Birthe Hansen tegner Omrids paa tilpassede Træklodser til Baandsaven, lægger de udsavede Dele i Æske m. m. Endelig ser vi det tredje Kæl-

derlokale, der tjener som Lager, inden vi gaar op i Greigs hyggelige Lejlighed paa 1. Sal, hvor den gæstfrie Fru Greig byder os Velkommen. Paa Væggene i Stuen, hvor vi tager Plads, er der bl. a. et stort Foto af Præsidenten i USA, Franklin D. Roosevelt, med en personlig Dedikation til Præsidentens Ven, Kaptajn Gray, der er Fabrikant Greigs Onkel.

Efter vi har sat os godt tilrette i „Fifaen“, beder vi Greig fortælle lidt om sig selv og sin kære Modelflyveindustri.

— Hvordan og hvornaar begyndte du paa alt det her? spørger vi.

— Jeg begyndte med at klippe Flyvebilleder og lign. ud af Aviserne, illustrerede Tidsskrifter m. m. for at samle disse i Scrapbøger, fortæller Greig med en eftertænksom Sammenkniben af venstre Øje og fortsætter:

— I Julen 1934 fik jeg foræret Flensted Jensens „Modelflyvning“. I Efteraaret 1936 stiftede jeg Skjern Modelflyveklub, som vist er Danmarks næstældste Modelflyveklub.

— Hvordan fik du da saa begyndt paa Modelflyveindustrien?

— Jo, det skete faktisk i et Anfald af Vrede mod Carl Rose, som jeg havde samarbejdet med i hans Modelflyveforretning „Modelmateriale“ i Tarm. Jeg havde bl. a. konstrueret Svævemodellen „Hangvind“ til ham. Jeg konstrueredesaa selv forbedret Udgave af denne, „SV—H 1“, hvormed jeg den 18. April 1937 satte to Danmarksrekorder paa 9050 m og 8 Min. 57,6 Sek. Disse Rekorder brugte Rose som Reklame for sit „Hangvind“-Byggesæt. Det blev jeg naturligvis knotten over, saa jeg besluttede mig til selv at lave min egen Forretning og konkurrere med Rose.

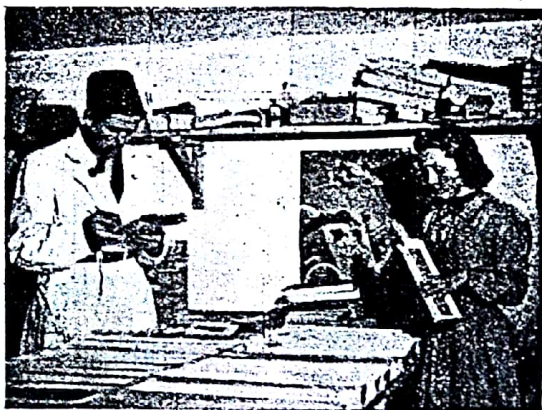
— Og Forretningen gav du det noget pretentiøse Navn: „Dansk Modelflyveindustri“?

— Ja, jeg tænkte, saa lyder det af noget. Men tilbage til Rose. Nogen Tid efter købte jeg „Model-Materiale“, som jeg for Resten har købt to Gange, idet Rose trods Aftalen igen startede en Modelflyveforretning i 1939 paa Grundlag af den kendte Motormodel RX—1 og Motoren RX. Jeg købte saa for anden Gang hans Forretning — og forhaabentlig for sidste Gang!

— Det ser ud til, at det er dit Speciale, at overtage andres Forretninger. Var der

ikke ogsaa noget om, at du har overtaget Aero Studio?

— Jo, det var en Konkurrent, som kun fik en kort Levetid. Jeg overtog Aero Studio for en Maanedes Tid siden.



Værkfører Jørgen Skovgaard gennemgaar her Styklisterne i Pakkeriet ved Siden af Frk. Birthe Hansen der pakker Byggesæt.

— Hvordan kunde du dog passe din Forretning ved Siden af dit daglige Arbejde — var du ikke i Malerlære den Gang?

— Modelflyveindustrien var i Begyndelsen kun en Fritidsbeskæftigelse. Jeg havde Værksted paa min Faders Loft. De fleste af Materialerne kunde man købe i Handelen herhjemme, men jeg kom hurtigt i Forbindelse med Svenskerne. Jeg handlede meget med Sven Wentzel i Stockholm. Senere har jeg faaet mange Varer fra Tyskland, især Balsa, som jeg har faaet fra Hamborg længe efter Krigsudbrudet. Motorgummiet fik jeg fra England, saa det var den Vare, der først slap op. Med Undtagelse af Motorgummi og Balsa fører jeg praktisk talt alle Modelmaterialer.

Efter en beskeden Begyndelse med langsom Fremgang, faldt Appelsinen i Greigs Turban. Illustreret Familie Journal begyndte nemlig Udsendelsen af en Række Byggesæt til Sven Wiel Bangs kendte FJ-Svævemodeller. Dansk Modelflyveindustri fik Leverancen, og saa var det sket.

— Var du alene, da du begyndte dine Leveringer til Familie Journalen? — og hvordan var Overgangen?

— Hidtil havde jeg vel en Ordre hveranden Dag. Men da FJ 1 kom frem i Familie Journalen, væltede Ordrene ind. Den første Dag alene kom der 241 Ordre og mellem 700 og 800 Kr. Den første

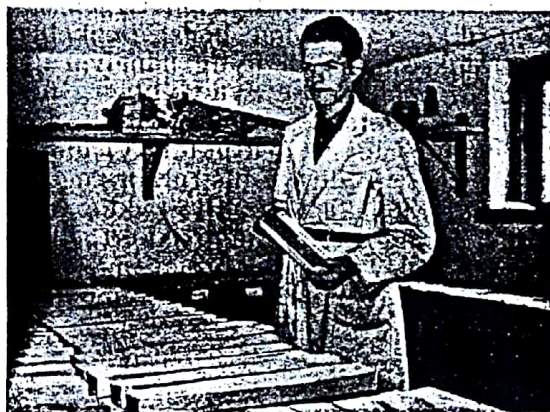
Maaned, da Salget var størst, var der 5—600 Ordre om Ugen. Jeg var ved at køre fast, da jeg var helt alene. Familien hjalp mig med at pakke, saa jeg klarede Skærene.

— Hvordan har Salget af FJ-Modellerne ligget?

— FJ-1 gik bedst. Den er blevet solgt i over 10,000 Eksemplarer, medens de andre FJ-Modeller sammenlagt er solgt i et lignende Antal. FJ-Modellerne har saaledes været Basis for en virkelig Storproduktion. Af mine egne Modeller er SV—H1 gaaet bedst, idet den vel kan være solgt i en 5000 Eksemplarer. I 1938 var Arbejdet blevet saa stort, at jeg maatte antage en Dame til Hjælp. Senere maatte jeg antage endnu en Dame. Min Faders Loft blev snart for lille, saa jeg flyttede i 1938 hen i Mellemgade, hvor jeg havde mit største Lager af Balsa, en hel Garage fuld. Da jeg blev gift i 1941, købte jeg mig et Hus i Nygade i Skjern. Der var tre Lejligheder foruden Værkstedet.

— Hvorfor tog du egentlig til Odense, naar det gik saa fint i Skjern?

— Jeg var CB-Undergruppiefører, men saa blev jeg af Sogneraadet udvalgt til at være Snefoged, hvilket var for meget for mig. Jeg søgte om at blive fritaget for at blive Snefoged, men jeg fik Afslag. En ny Ansøgning, anbefalet af Politiet og Statens civile Luftværn, blev ligeledes afslaaet. Det var saa Grunden til, at jeg pakkede mine Sager sammen, solgte mit Hus og flyttede til Odense. Det har været en mægtig Fordel for mig. Odense er en



Fabrikant Svend Greig.

langt bedre Forretningsby; jeg har her langt bedre Indkøbsmuligheder end i Skjern. Odense er endelig mere centralt beliggende; her er Landets største og førende Model-Flyveklub m. m. Et af By-

ens største Handelshuse, IG-Huset, har optaget Forhandlingen af vore Byggesæt til Skalamodeller. Det gaar saa strygende, at vi har solgt dem, lige saa hurtigt, som de er blevet fremstillet, skønt Baandsaven har gaaet uafbrudt i den Tid, som vi af Hensyn til Elektricitetsrationeringen maa bruge Maskinerne.

— Hvad Planer har du saa for Fremtiden?

— Her er allerede for lille Plads, saa jeg har begyndt at se mig om efter større Værkstedlokaler inde i Byen, saa jeg kan faa flere Maskiner og større Personale i Gang, slutter den energiske unge Fabrikant.

Vi forlader den unge, selfmade Modelflyvefabrikant med en god Portion Respekt. Kun 27 Aar og Indehaver af Danmarks største Modelflyveforretning, — skabt af ingenting og uden økonomisk Hjælp udefra.

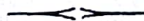
Det er godt klaret.

Sir John



KSAK ansætter sin første Modelflyve-Instruktør.

Iflg. Svensk Flygtidnings Oktober Nr. staar den svenske Modelflyvning over for en gennemgribende Reorganisation. Selv om Modelflyvningen i Sverige har været af en høj Kvalitet, har Organisationen ikke været den bedst tænkelige. KSAK har derfor for nylig udnævnt den kendte stockholmske Svæveflyver, Ingeniør G. H. Derantz, til den svenske Modelflyvnings første Instruktør. Vi ønsker den nye Modelflyve-Instruktør og de svenske Modelflyvere til Lykke med denne Foranstaltning, der sikkert vil bidrage til en yderligere Fremgang indenfor den succesfulde svenske Modelflyvning.



BYG EN

„Moskito”
MODEL



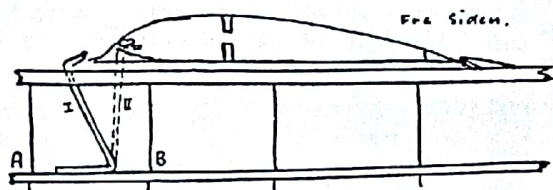
Spv. 288 mm.

Byggesæt med Materialer i udsøgt Træ samt Tegning. Byggeanvisning, Ltm, Sandpapir, Traad m. m. kun 2,30 Kr. plus Porto. — Da Krop, Vingeb. m. v. er kontursavet, skulde kun en Kniv være nødvendig til Bygningen.

Dansk Modelflyveindustri . Fruens Bøge.

Katalog gratis.

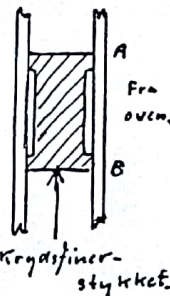
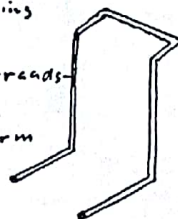
Forslag til Planbefæstigelse uden Gummibaand.



I Spændt Stilling

II Slap Stilling

Pianotraads-
bøjlets
Form



Det viste System er gennemprøvet i Praxis paa Modeller indtil 1½ Meters Spændvidde. Det har været prøvet i stærk Blæst, med haarde Optræk og alt andet end glatte Landinger, uden at det en eneste Gang har svigtet.

Det bestaar af en Fjeder af 1,5—2 mm Pianotraad, som bøjes efter Tegningen og snøres fast til de to midterste Længdelister i Kroppen. Af 4 mm Krydsfinér udsaves et Stk. i den angivne Form, saa det passer nøjagtigt mellem de to øverste Kroplister mellem Spanterne A og B. Rillen mellem Krydsfinerstykket og Listerne skal være ca. 4 mm bred og 30—40 mm langt. Stykket limes saa paa Plads, Planets Holdepind savnes saa skraat af lige efter Bagkantlisten, og det afsavede Stykke limes og surres paa Plads.

Systemet har den Fejl, at det kun kan anvendes paa Kroppe, der er flade paa Oversiden. Indtil Dato er det ikke lykkes for mig at anvende det paa andre Kropkonstruktioner.

Jørgen S. Petersen, „Eagle”.



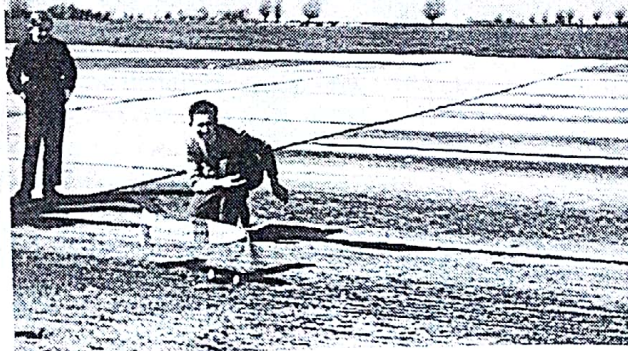
Til Læserne!

Husk at alle Tegninger skal være tydelige og klare. Bør være udført i Tusch. Husk, at der kun maa skrives Tekst paa den ene Side af et Stykke Papir.

En lærerig start

Stedet er Beldringe flyveplads ved Odense, hvor DM 1951 for gummimotormodeller blev afholdt i maj måned. Jeg deltog med min første wakefield EK -5. Det var en selvkonstruktion konstrueret i 1950 efter et grundigt studium af Sigurd Isacssons bog "Modellplankonstruktion". Modellen, som også ses på forsiden, havde planprofil SI 63008 og haleplanprofil SI 33006. Disse profiler havde jeg gode erfaringer med fra en A-1 model.

Modellen var god - på første trimstart med 60 omdrejninger fløj den væk og landede 20 km væk. Den blev fundet igen og ved DM 1951 var den trimmet på 60% af fuldt optræk, hvor den fløj sikkert og godt.



Jeg var helt overbevist om, at når den fik fuldt optræk til DM, ville den blive en hård konkurrent til Carl Johan Petersens Calle 18 W !

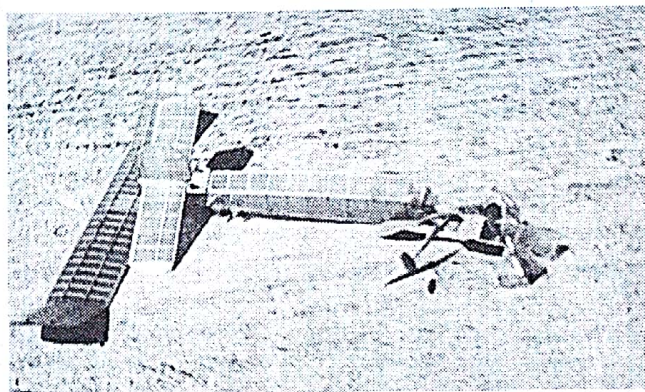
Men - hovmod står for fald...

Jeg oplevede det, som alle gummimotormodelflyvere vil nikke genkendende til - ved fuldt optræk

drejede den skarpt til højre og "landede" efter få sekunder med næsten alle omdrejninger på motoren. Resultatet af denne landing ses på billedet herunder. Også dette resultat af en start vil mange ikke genkendende i til - ikke?

Det øverste billede viser jordstarten - troen på en superflyvning var stadig i behold.

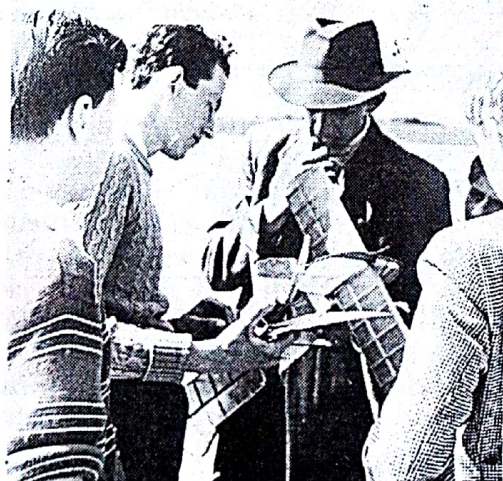
Nå - jeg kunne ikke nå at reparere, så jeg fløj konkurrencen med min Cleo, som fløj sikkert, men ikke kunne klare Calle 18 W. Bjarne Jørgensen vandt med en lille C-1 model...



Efter katastrofen samlede jeg stumperne op - på nederste billede diskuterer "havarikommissionen" SP og mig mulige årsager til styrtet. Hvad vi fandt ud af, husker jeg ikke, men SP brugte det meste af en time til at forklare mig nybegynder om gummimotormodellernes mysterier.

Forklaringen var naturligvis - ved jeg i dag - at modellen var trimmet fint til 60% optræk, men at 95%

optræk næsten altid kræver et andet trim. Virkningen af modellens trimklap og vridninger forøges meget kraftigt, når modellens hastighed øges - faktisk med kvadratet på hastigheden. Så nu ved jeg, at modellen skal prøves ved fuldt optræk inden konkurrencen.



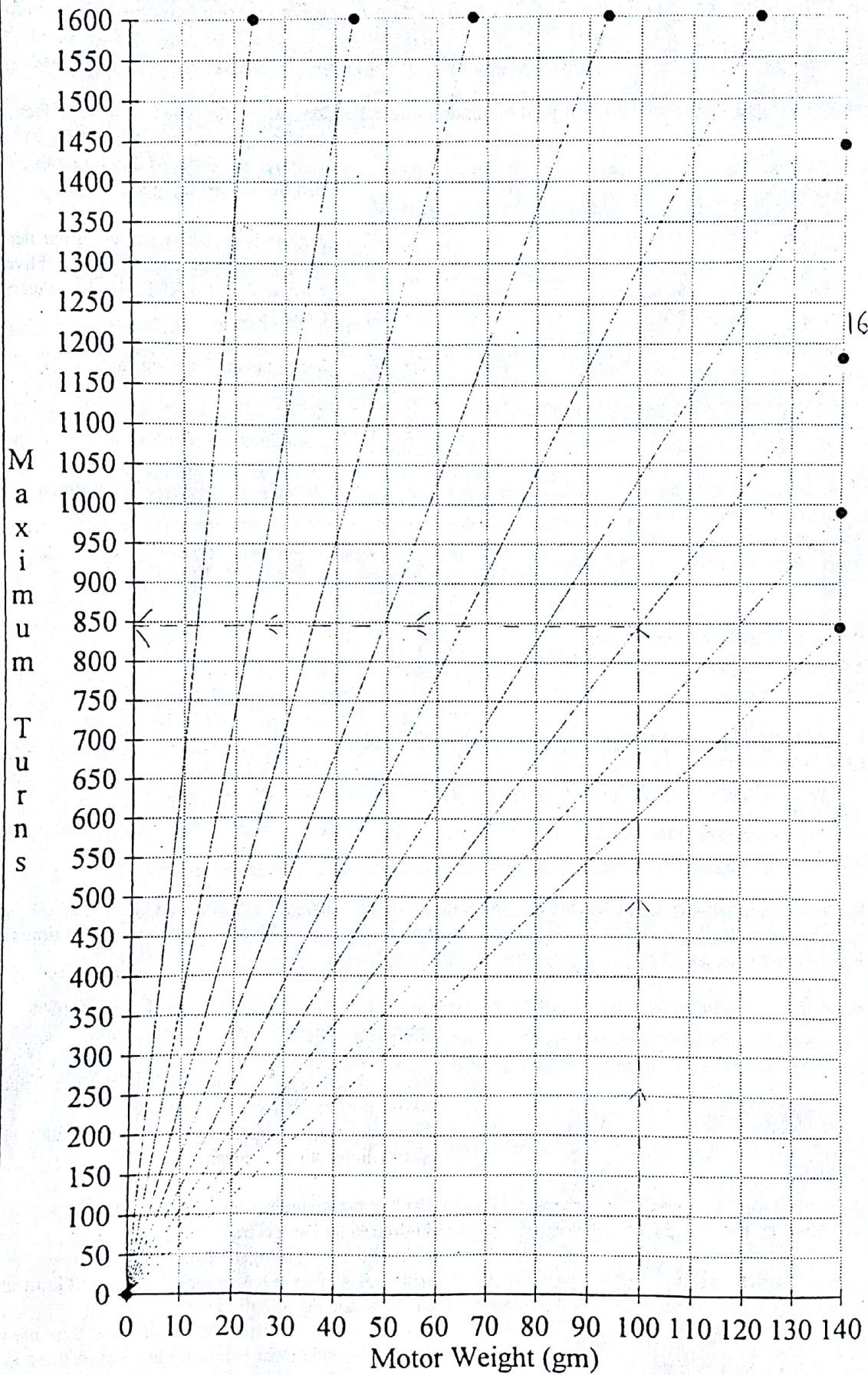
Det kan måske undre, at nogle relativt få omdrejninger kan gøre så stor en forskel på trimningen. Forklaringen er naturligvis den, at vridningsmomentet for motoren øges meget kraftigt på den sidste del af optrækket. Modellen skal altså trimmes til at kunne flyve med det største vridningsmoment for at være på den sikre side - og vi vil vi jo gerne have sikre starter hver eneste gang...

Fotos: Poul Knudsen

MSP PLANS PRESENTS

TAN II 1/4 in. COMPETITION WINDING

Strands 4 6 8 10 12 14 16 18 20 resp.



Compiled by Martyn Pressnell

Hvor mange omdrejninger?

Det klassiske spørgsmål : ” Hvor mange omdrejninger kan du give motoren?” er meget svært at besvare præcist. Da resultatet af en enkelt omdrejning - eller bare 1/10 omdrejning for meget - er katastrofalt, hvis man ikke anvender beskyttelsesrør i modellen under optrækket, ja, så er det også et vigtigt spørgsmål. I en konkurrencesituation vil man naturligvis også udnytte motoren fuldt ud, så motorens fulde energi udnyttes. Mange oldtimerflyvere anvender ikke beskyttelsesrør - det er tilladt - så for dem er det ekstra vigtigt at kende det maximale omdrejningstal.

Hvor tæt på det maximale omdrejningstal man kan gå, er et spørgsmål om dumdristighed, mod, erfaring og viden.

Antallet af omdrejninger på en bestemt motor afhænger af mange ting. Typen af motorgummi, motorens længde og tykkelse (tværsnit), optræksmåden og temperaturen. Da TAN II er det eneste motorgummi, der kan købes i dag og kvaliteten af det er nogenlunde ensartet, kan vi holde os til det. Det er så et held, at det er absolut det bedste motorgummi, som vi nogensinde har haft til rådighed. I modsætning til tidligere motorgummi er det bedst ved forholdsvis høje temperaturer, så moderne wakefieldflyvere i nogle år har brugt motorvarmere. For os, der omhyggeligt har skygget for motoren i stærk sol for at undgå det klassiske solskinsbrud, er det en mærkelig ting. Motorvarmere er forøvrigt ikke længere tilladt - hvad nogle begræder, da rigtig motortemperatur kunne give op til 20% mere energi i motoren...

På modstående side ses et diagram over “maximum turns” for TAN II gummi, som vi (tak) har lånt fra det svenske “Oldtimer”. Nederst vandret kan vægten i g (den bestemmer længden) aflæses. Til venstre lodret aflæses det maximale antal omdrejninger. Tværs over diagrammet er tegnet rette linier (grafer) svarende til antal strenge af 1x6 mm motorgummi. Man skal selv finde den graf, der svarer til antal strenge. De fleste bruger i dag 1x3 mm, som bedre kan lægges op til forskellige tværsnit.

En wakefieldmotor på 100 g (oldtimer!) og 32 strenge 1x3 mm (16 str. 1x6) kan bruges som eksempel:

Find 100 g på den vandrette akse. Gå lodret op til du støder på linien for 16 strenge.

Fra dette sted går du vandret til venstre, hvor du på den lodrette kan aflæse “maximum turns”.

Antal omdrejninger : ca **840 omdrejninger**.

Efter min erfaring er det lavt sat, men det afhænger selvfølgelig af optræksteknik, temperatur og produktionstidspunkt for gummiet.

Prøv selv med 10g og 8 strenge 1x3mm: træk motoren op (uden for modellen), tæl omdrejninger til den knækker - du kan så sammenligne med tabellen...

Martyn Pressnell accepterer ikke erstatningskrav for ødelagte modeller, hvis tabellen ikke passer!

Det er en almindelig erfaring, at ved andet optræk (se motoren efter inden 2.optræk - er der små brist i den, bør den kasseres) kan den tage flere omdrejninger. Noget af det nye gummi er “engangsgummi” -dvs. ved maksimalt optræk kan det kun bruges én gang - men man kan jo også flyve med 90% optræk og bruge motoren flere gange.

Men - men - men - er vridningsmomentet ens ved hvert optræk til f.eks 850 omdrejninger? NEJ! Ved andet optræk til 850 omdr. vil momentet være mindre, og motoren kan tage flere omdrejninger - og det skal den have for at få maksimalt optræk!

Hvor stort vridningsmoment?

Adskillige gange ved fly-off og andre afgørende starter har jeg set, at en deltager har ødelagt sin start ved at give motoren lidt ekstra omdrejninger i dagens højtidelige anledning med det resultat, at stiget spoles eller modellen går i jorden.

Hvorfor - **modellen var ikke trimmet til det højere vridningsmoment**. For at være sikker på, at vridningsmomentet ikke er større end det modellen kan klare, må man bruge en momentmåler (torquemeter).

Men - en oldtimerflyver bør vel i alt fald få lidt dårlig samvittighed ved at bruge den slags “moderne” isenkram? NEJ! I en af Frank Zaics årbøger fra 30'erne ses et sådant apparat. Til indendørsmodeller har det altid været en uundværlig del af udstyret.

Fortsættes næste side.

Min EK-5 fra 1951 havde Dunlopgummi som motor, men først i 50'erne dukkede Pirelligummi op og var det eneste på markedet i mange år. Det var meget ens i kvalitet og momentmålere var ikke særlig nødvendige. Midt i 70'erne forsvandt det og Filati gummi dukkede op. Det var elendigt - meget uens og årsagen til, at adskillige holdt op med at flyve med gummimotormodeller. Momentmålere var nu uundværlige til test af gummiets egenskaber og kontrol af de enkelte motorer for at udvælge de bedste til konkurrencebrug.

Jeg begyndte at bruge momentmålere i 1979 og har brugt dem lige siden. Man kan teste de enkelte motorer og udvælge de bedste (hvordan? - se i et kommende nummer). Desuden sikrer man sig, at momentet ikke er for højt til modellens trim. En motor af bestemt længde og tværsnit knækker ved et bestemt moment - så jeg tæller ikke omdrejninger, men trækker op, til største moment er nået. Derefter lægger jeg mærke til omdrejningstallet på min tæller - nærmest af gammel vane. En motors største vridningsmoment findes ved forsøg - som regel er det nået, når det giver sig til at vokse meget stærkt i sidste fase af optrækket.

En ekstra gevinst er det, at hvis man under optrækket bliver udsurgt af nysgerrige tilskuere, så glemmer man ikke, hvor mange omdrejninger man var nået til...

Momentmålere kan købes, men man kan også selv lave dem. Tegningen på næste side er fra det amerikanske "Free Flight Digest" nov. 1982. Jeg har brugt en sådan lige siden til wakefieldmodeller. Princippet i måleren kan selvfølgelig overføres til mindre modeller (tyndere pianotråd). Skalaens tal behøver ikke være nøjagtige værdier for inch/ounces - man kan bruge relative tal (ellers må man låne et nøjagtigt torquemeter til kontrol, når man skal inddele sin skala).

Man kan selvfølgelig også bare trække den motor op uden alt det besvær og så bruge Pressnells diagram til at være på den sikre side af største antal omdrejninger...

Det passer måske også nok bedst med oldtimerflyveres mentalitet? Det er dog almindelig kendt, at konkurrencedjævelen af og til kan besætte selv en oldtimerflyver...

Nogle af vor læsere har måske synspunkter og gode råd, som vi andre kan nyde godt af - lad os få glæde af dem i næste nummer!

I næste nummer også lidt om anvendelsen af beskyttelsesrør i modellen under optræk.

EK.

TAN II gummi og urværkstimere

Jørgen Korsgaard, Ahornweg 5, Ellund, D-24983 Handewitt, Tyskland (tlf.: 0049 4608 6899) sælger

1 pakke med ca 450 g TAN II gummi for 150 kr. + porto

Seelig urværkstimer til svævemodeller 120 kr. + porto. En kvalitetstimer til en meget lav pris

Poul Rasmussen fortæller, at Witzel Hobby, Ringsted (telf.: 57 67 30 92) sælger gode fyrrelister.

Blandt andet trekantede bagkanter i fyr 3x12 mm og 3x15 mm.

Trykknaptimere

På næste side har Frank Dahlin tegnet installationen af en sådan timer, som han har brugt i bl. a. sin Fidusia med gode resultater.

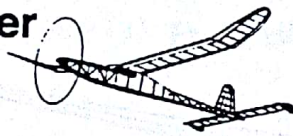
Da vægten kun er 2,5 - 3,5 g, er de løsningen på timerproblemet for små modeller, hvor man hidtil af vægthensyn har måttet bruge lunte. De er mere nøjagtige end lunter, men kræver lidt justering.

Det er en cylinder med siliconevæske, der bremser en "mølle", som trækkes af en elastik, hvis kraft bestemmer gangtiden. Det er sikkert nok og kan let styres.

Der er to slags - Badge for større modeller, og Button for mindre modeller. Vi har bestilt et parti - prisen er endnu ikke kendt, men bliver lidt under 100 kr. for Badge og lidt over 100 kr. for Button.

Kontakt Erik Knudsen

Rubber Power



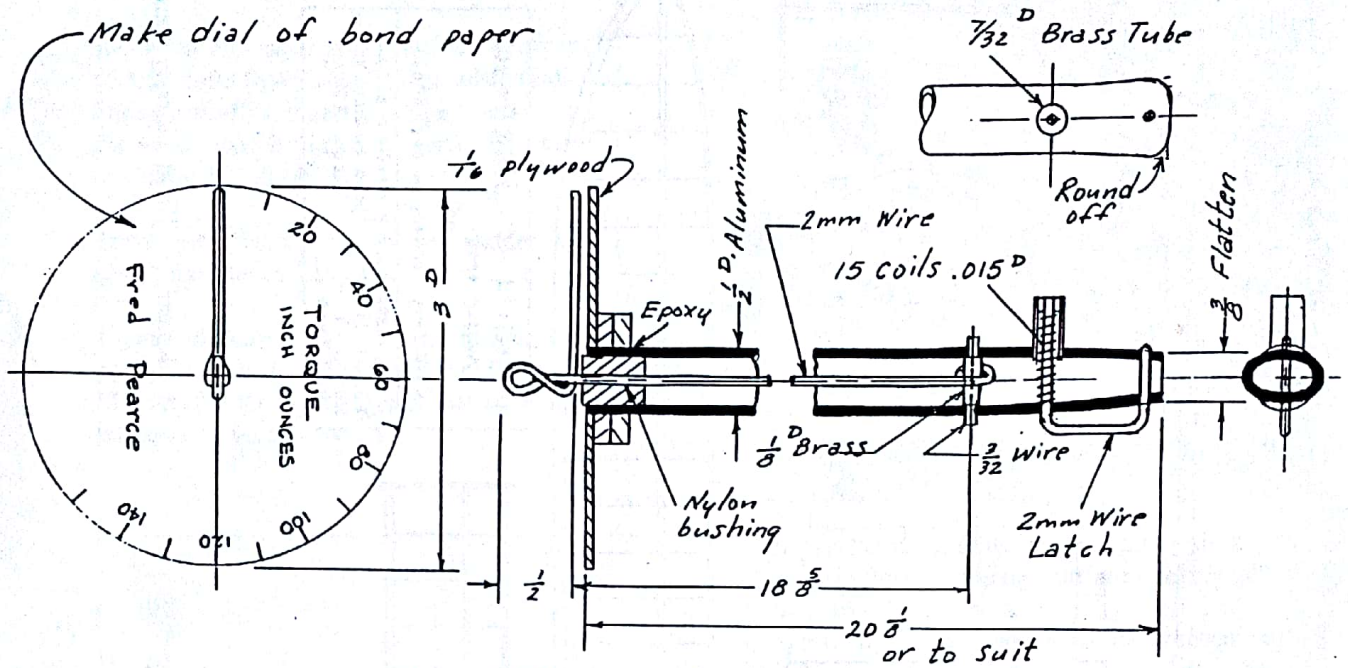
Torque-Meter Winding Rod

FRED PEARCE

Calibration

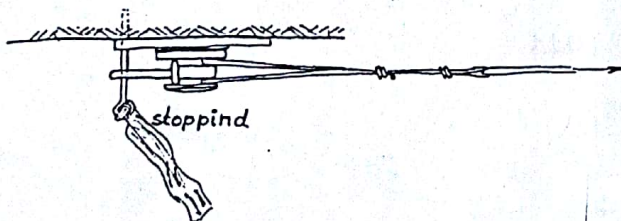
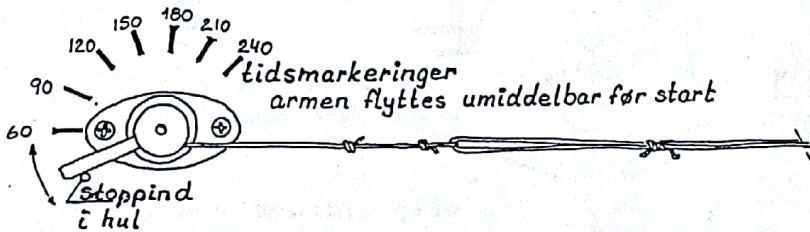
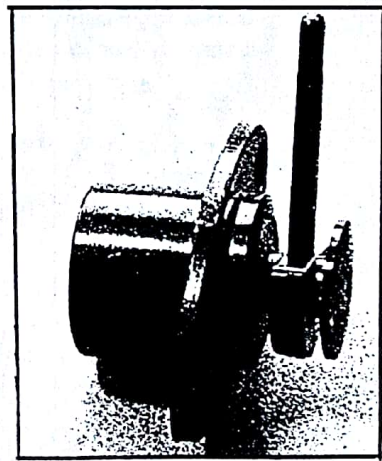
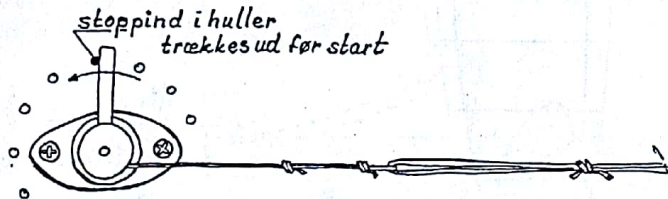
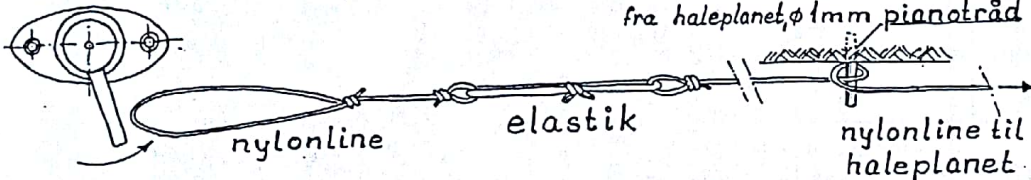
$$\theta = \frac{TL}{KG} = \frac{100 \times 19.125 \times 32 \times 57.3}{\pi (.079)^4 \times 16 \times 12 (10)^6} = 151.2^\circ \text{ for 100 inch ounces}$$

Make dial of bond paper

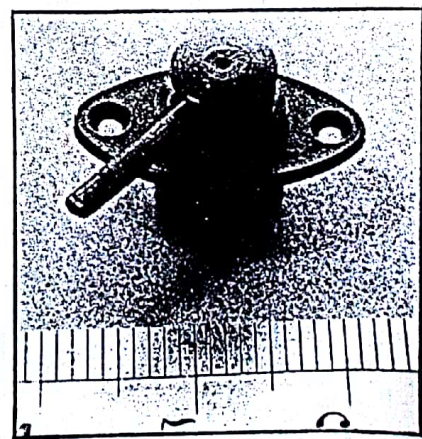


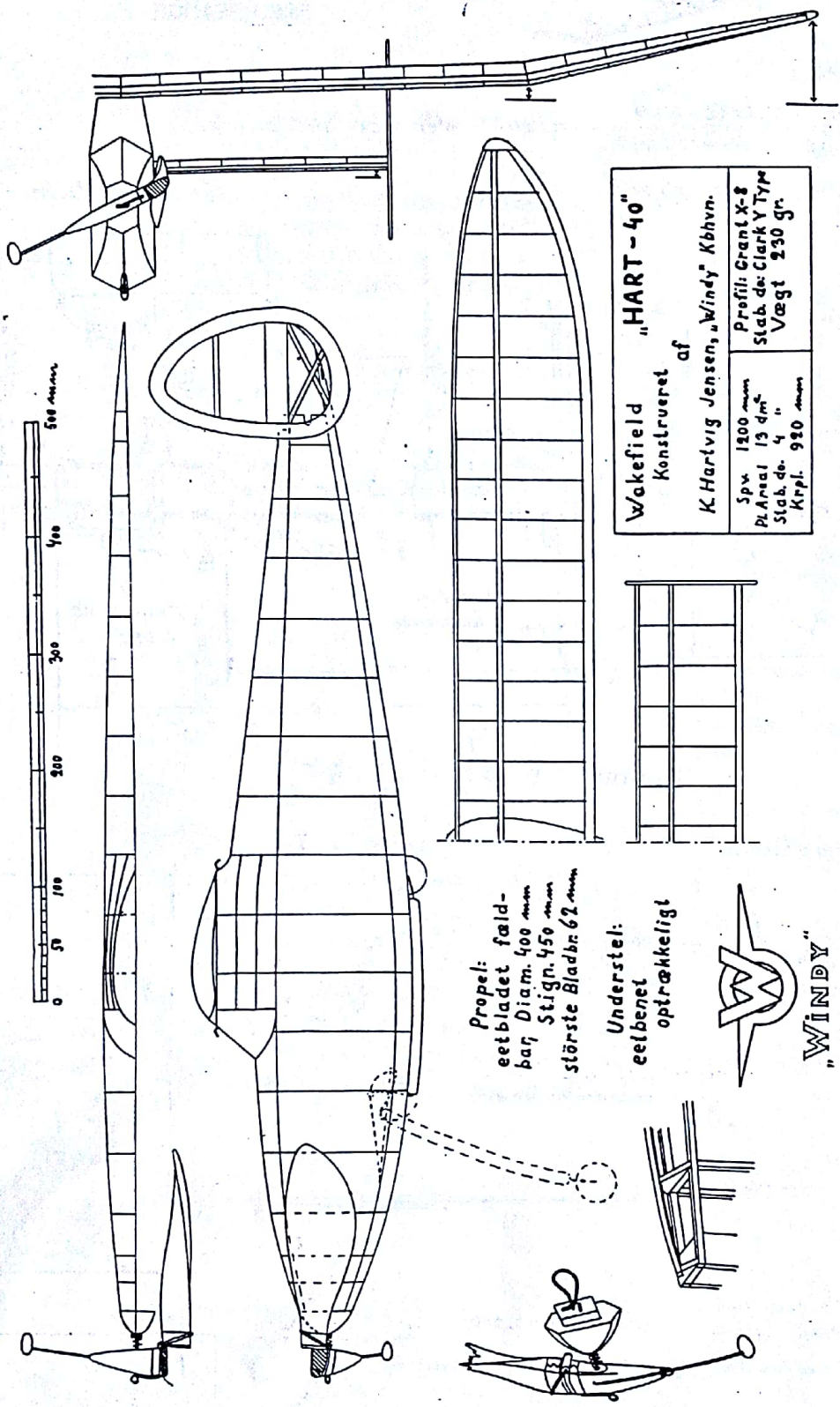
"Button" timere

Mål 1:1 Classic knaptimer



2.2.97





Wakefield "HART-40"	
Konstrueret af K. Hartvig Jensen, "Windy" Kbhvn.	
Spv. 1200 mm	Profil: Grant X-8
Pl. Areal 19 dm ²	Stab. de: Clark Y Type
Stab. de. 4 "	Vægt 230 gr.
Krpl. 920 mm	

Propel:
 eetbladet fæld-
 bar Diam. 400 mm
 Stign. 450 mm
 største Bladbr. 62 mm

Understel:
 eelbenet
 oprækkeligt



DANSK WAKEFIELD

Konstr. av Knud Hartvig Jensen.

Fra HOBBYBOKEN 1944

Fredensborgstævnet 1996

Hartvig Jensen med en nutidig version af sin danmarksrekordmodel fra 1940.

Rekorden blev sat i maj 1941 ved et stævne på Lundtofte flyveplads. På den sidste af de 3 konkurrenceflyvninger gik den i termik og forsvandt. Den landede i Vedbæk - rekorden stod urørt i en del år.

Tegning til "Hart 40", som den hedder, kan ses på foregående side.

I sin tid kunne den også forsynes med pontoner (billede kan ses i blad nr. 1/92). Men måske får vi den nye model at se med pontoner til vores stævne i år?



Ingvar Persson fra Sverige vandt wakefield med sin flot byggede og veltrimmede "Judge" fra 1936.

Modellen vandt wakefieldkonkurrencen i 1936.

Ingvar Persson medbragte også en meget smuk model af den berømte engelske wakefieldflyver Bob Copland, som var forkæmper for strømlinjede modeller i stedet for de mere klodsede modeller med kassekrop og rektangulære planer.

Coplandmodellen fra 1946 var med rund strømlinjet krop med et utal af lister og forsynet med en trapezformet vinge.

Poul Rasmussen med sin C-1 model "Sportster" fra 1948

Tegningen blev i sin tid bragt i det amerikanske "Model Airplane News".

Poul har fundet sin tegning i det svenske "Oldtimer".



Fotos: EK.

Årets højdepunkt for en lille flok danske oldtimer-modelflyvere er det svenske oldtimer-mesterskab. I år fandt denne konkurrence sted i dagene 31. august - 1. sept. på den bedste plads i Sverige - nemlig Rinkaby-feltet. Det var femte gang, vi deltog, og for femte gang i træk var vejret bare ideelt trods en lidt dårlig vejrudsigt. Lennart Hansson, Kurt Sandberg m.f. må have en særlig aftale eller bevågenhed hos den lokale vejrgud.

For at være fremme til konkurrencens begyndelse lørdag formiddag var de fleste danske og mange svenske deltagere ankommet dagen før. De svenske arrangører havde arrangeret logi for deltagere og ledsagere i den militære forlægning i Rinkaby, hvor vi også spiste lørdag aften og søndag morgen.

Vi var i år 6 deltagere, og det var: Niels Hassing, der deltog med sin egen konstruktion fra 1938, gummimotormodellen NH-15. Erik Knudsen med Familie Journalens F-J-6 svævemodel med en spændvidde på 233. Fritz Neumann med tre små svævemodeller, Fidusia, Jokum og F-J-1a. Arne Hansen med sin egen, nyrestaurerede A 2 fra 1948 AH-20 Cumulus. Frank Dahlin med den nybyggede svævemodel KR-21 Diogenes fra 1945 og en Fidusia. Undertegnede fløj min efterhånden gamle wakefield Korda 37 og den meget lille gummimotormodel Sportster fra 1948.

Ialt var der tilmeldt 170 modeller til konkurrencen. Alene i klassen, hvor Niels Hassing deltog, var der 26 tilmeldte modeller, og i anden klasse for små gummimotormodeller var der tilmeldt 33.

Lørdag aften blev der efter spisningen afholdt landsmøde, hvor vi danske dog ikke deltog bortset fra starten, hvor svenskeren Rune Tedenryd af Erik Knudsen fik overrakt den nu indgraverede Per Weishaupt pokal.

En nærmere beskrivelse af konkurrencens forløb ville blive meget omfattende, så kun de danske resultater skal nævnes.

Herunder ses:

Sigurd Isacsson med sin nybyggede "Segel - Scout", som han blev nr. 2 med ved den første nordiske landskamp med A-2 modeller i Finland 1946.

Modellen var som noget særligt på den tid forsynet med termikbremse. Den nye model var også forsynet med den originale, meget specielle form for bremse.

Segel-Scout blev solgt som byggesæt i Danmark af Dansk Modelflyve Industri, som også havde en særlig version beregnet for dieselmotorer...



Herover ses:

Frank Dahlins velflyvende udgave af Fritz Neumanns A-1 konstruktion "Fidusia" fra 1950.

Birgit Dahlin klar til højstarten.

Den udsendes som byggesæt af Sven Truedsson under navnet "Laruska".

Fotos: EK.



Erik Knudsen med sin FJ-6.



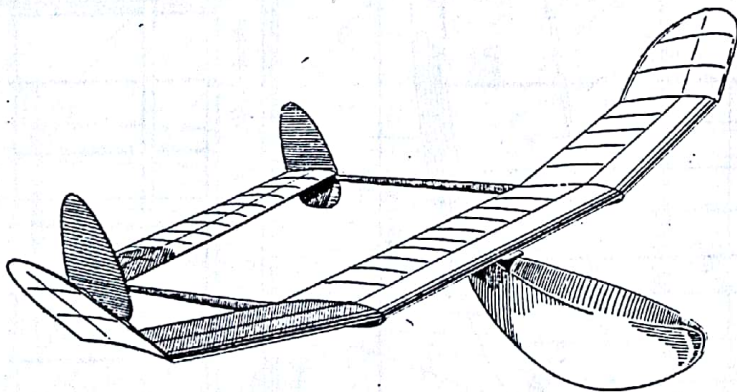
Til højre ses Markku Tähkhääpä, som var kommet fra Finland med en flok velbyggede og veltrimmede modeller. Han ses her med sin originale A-2 model fra 1949. Den var beklædt med brunt indpakningspapir - stærkt og egentlig også helt pænt.

Niels Hassing kæmpede bravt for at tilkæmpe sig så mange sekunder som muligt på de tre flyvninger, hvor max var 150 sek. Niels Hassing fik ialt 233, der rakte til en 16. plads. Erik Knudsen med sin F-J-6 i den svenske klasse S 2 og opnåede 176 og em 9. plads. Fritz Neumann, der bare kan det der med små svævemodeller blev nr. 2 i klasse S 1 med 268 sek. Desuden blev han nr. 23 med F-J-1a, og nr. 27 med Fidusia. Arne Hansen deltog ligesom Erik Knudsen i klasse S 2 og blev nr. 5 med sin Cumulus. Frank Dahlin blev i samme klasse nr. 11 med sin Diogenes med 166 sek. Jeg selv blev i klasse D nr. 8 med min Korda og nr. 3 i Classic Wakefield. I klasse A for de mindste gummimotormodeller blev det til en 5. plads.

Vi har tidligere opfordret danske oldtimerflyvere til at besøge denne store og særdeles interessante konkurrence. Men vi så kun Eli Nielsen, der havde krydset sundet.

En stor tak til de svenske arrangører med Lennart Hansson i spidsen, som endnu engang stod for et meget fint arrangement, der blev en stor oplevelse for os danske deltagere og ledsagere.

Poul Rasmussen.



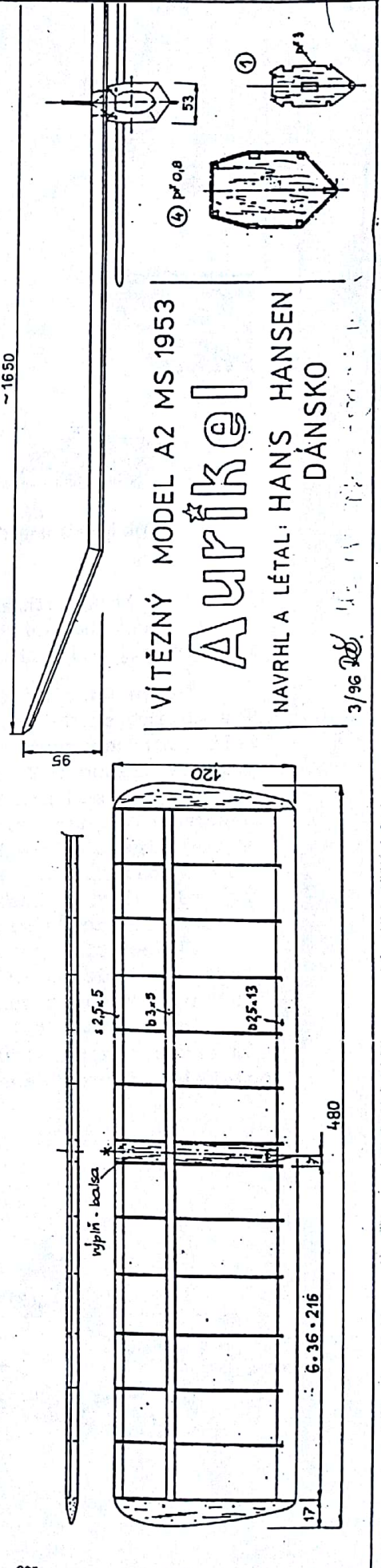
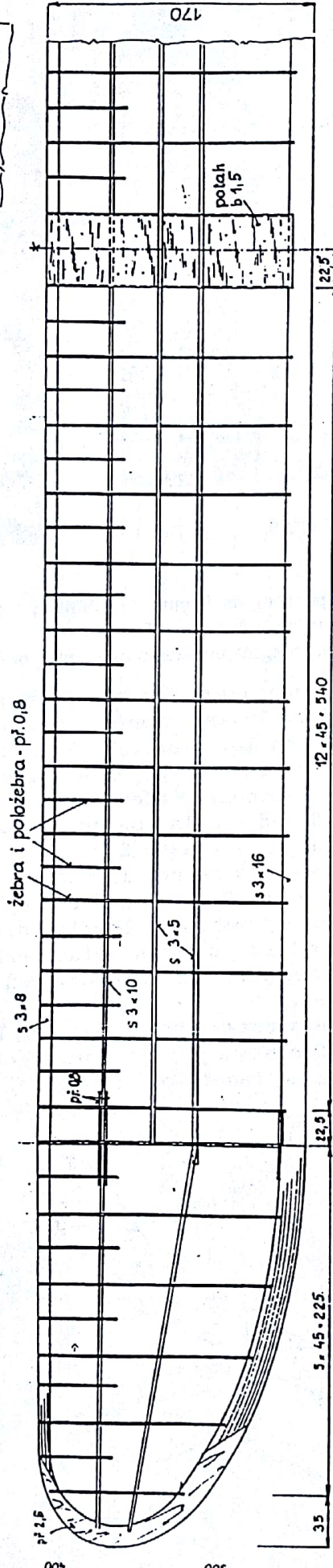
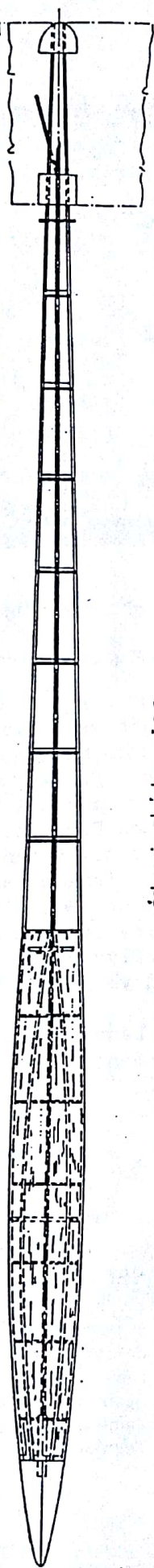
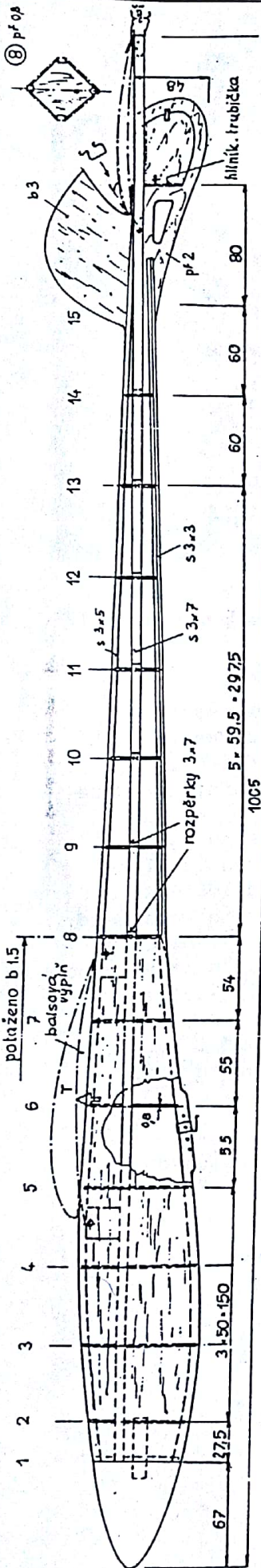
SEGEL-SCOUT

En virkelig stor og flot model, konstrueret af den berømte svenske modelflyve-ekspert ingeniør Sigurd Isacson

Spændvidde 153 cm

Samlesæt med tegning kr. 9,25

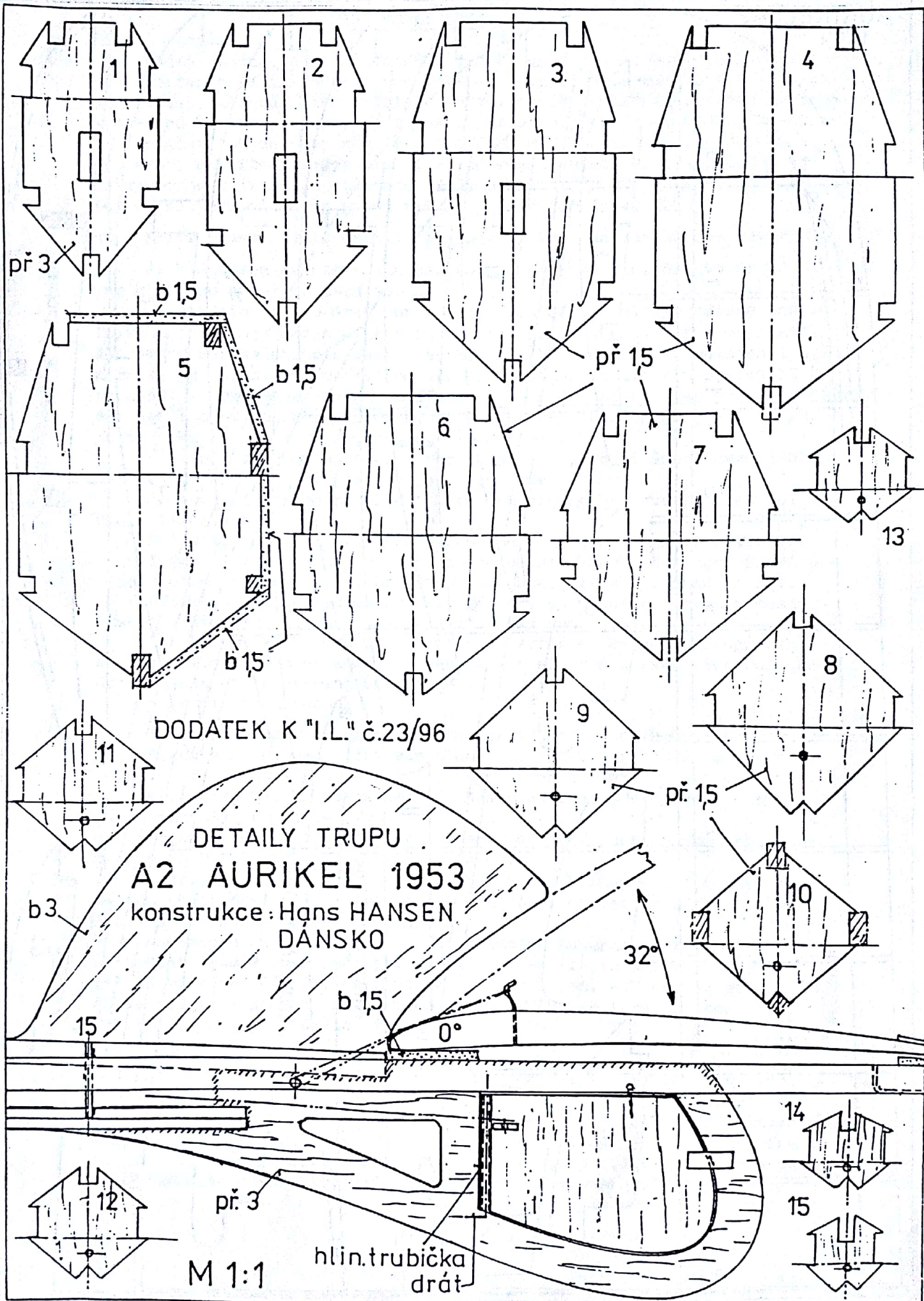
Tegning alene kr. 1,75



VÍTĚZNÝ MODEL A2 MS 1953
Aurikel
 NAVRHL A LÉTAL: HANS HANSEN
 DÁNSKO

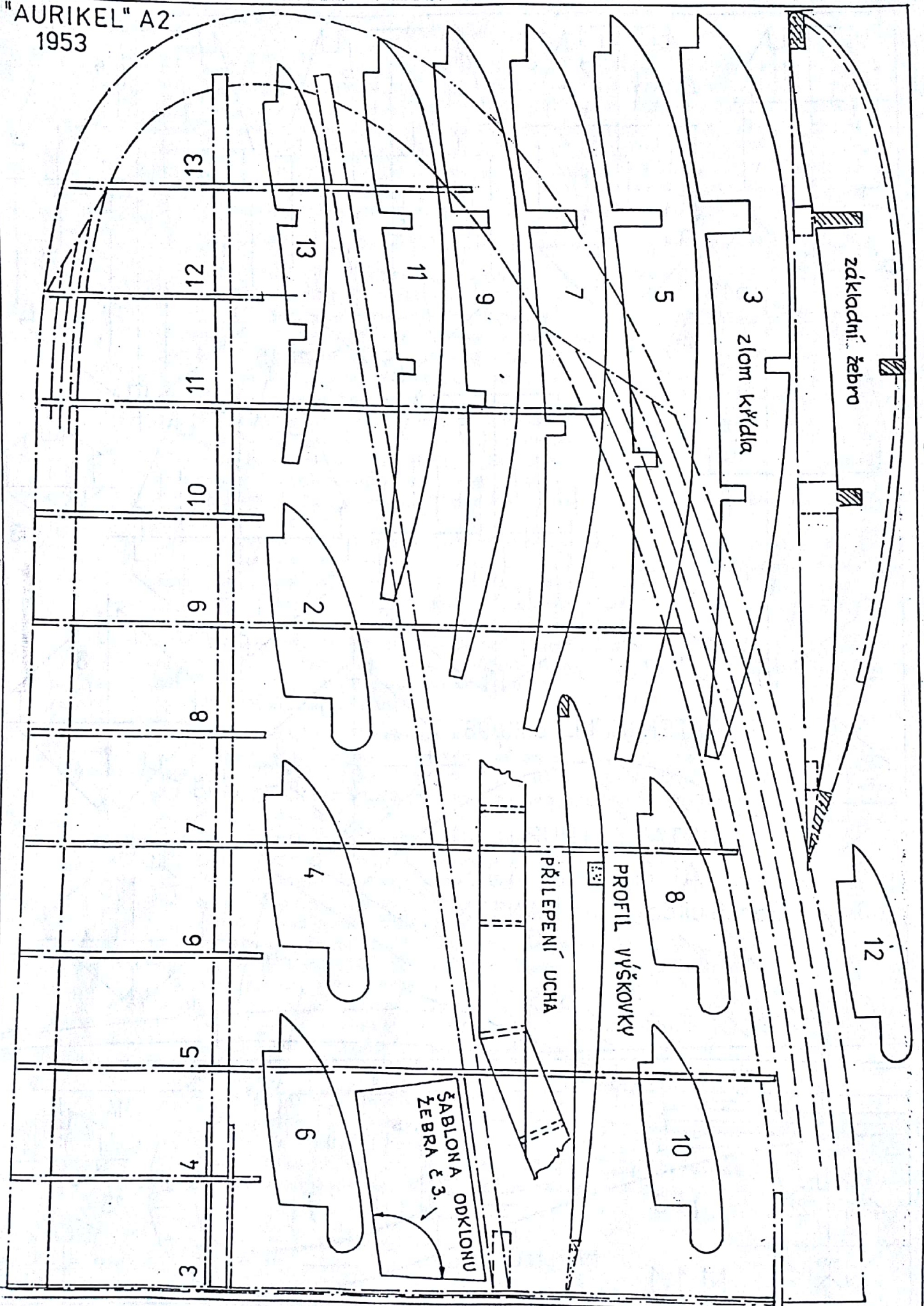
3/96

Radoslav Cizek er især kendt for sine tegninger i Frank Zaics årbøger og for sine smukke, velflyvende wakefieldmodeller fra 50'erne, f. eks. XL-58 og XL-59.



Cizek er i dag aktiv oldtimerflyver i SAM 95 Bohemia og redaktør for deres blad, hvorfra tegningen er lånt. Jeg sendte ham en Aurikeltegning, som han så har forskønnet.

"AURIKEL" A2
1953



LANDSMØDET 1996.

Mødet fandt sted i Kalundborg den 6. oktober. 10 medlemmer deltog. Formanden Erik Knudsen bød velkommen og mindede om, at det i år er 5 år siden, klubben blev stiftet. De mål og de forhåbninger, medlemmerne havde ved klubbens start, må siges at være nået et langt stykke af vejen. Det er gået, og det går stadig meget fint med indsamling af tegninger, billeder, skrifter, bøger, modeller og meget andet. Og ikke mindst er konkurrenceaktiviteten stigende. Medlemstallet er i dag tæt på 70, og der er således al mulig grund til optimisme for fremtiden.

Fritz Neumann valgtes til dirigent og Poul Rasmussen som referent.

Erik Knudsen nævnte i sin beretning, at Sven Wiel Bang i år er blevet klubbens andet æresmedlem.

I anledning af 50-året for indførelsen af de fællesnordiske model-flyveregler - og især A 2 klassen - har klubben invisteret i en pokal, der bærer Per Weishaupts navn. Der kan kun konkurreres om pokalen i A 2 klassen og kun blandt modeller, der er konstrueret i tiden mellem 1946 og 1954. - Pokalen er evigt vandrende. - Som det sikkert er bekendt, blev der fløjet om pokalen ved klubbens stævne i Fredensborg 27. og 28. juli. Pokalen gik i første omgang til Sverige.

Fra boet efter Sven Greig, der døde tidligere på året, har klubben overtaget en del tegninger, byggesæt og andet.

Johannes Thinesen har ladet høre fra sig og har overladt en del materiale til klubben.

Per Weishaupt har overladt klubben en del tegninger og billeder.

I foråret deltog Fritz Neumann som eneste danske deltager i den årlige oldtimerkonkurrence i Halmstad. Det blev til en 2. plads i S 1.

Det så bedre ud med dansk deltagelse i de svenske oldtimer-mesterskaber i Rinkaby 31. august - 1. sept. Seks mand deltog.

Det er ved knibe med plads til opbevaring af de mange ting, som klubben efterhånden er kommet i besiddelse af, men forskellige muligheder for sikker opbevaring undersøges.

Beretningen godkendt.

Fritz Neumann fremlagde klubbens reviderede regnskab.

Regnskabsperioden omfattede tiden fra 1/9-95 til 30/9-96. Indtægterne beløb sig til kr. 14.199,92, udgifterne til kr. 12.629,85. Overskud kr. 1.570,07. Klubbens samlede kassebeholdning ved revisionen beløb sig til kr. 11.246,76.

De største udgiftposter er selvsagt bladet, porto og kopiering af tegninger til arkivet, der stadig vokser.

Bestyrelsen har ikke lagt budget for det kommende år, da det er næsten umuligt at spå om fremtidige udgifter, og der er således ikke lagt op til kontigentforhøjelse.

Formanden nævnte, at der i det kommende kunne ske en fordyrelse af bladet og var også inde på, om klubben skulle investere i pokaler til de klasser, der flyves i ud over A 2 klassen. - Under en efterfølgende debat om pokaler og præmier fremkom diverse forslag, som bestyrelsen fik til opgave at arbejde videre med.

Regnskabet godkendt.

Under punktet indkomne forslag var der fremsat to forslag vedr. radiostyrede oldtimermodeller.

Det første var fremsat af Niels Hassing og det andet af bestyrelsen. Begge forslag findes i sin helhed på siderne 18 og 19 i blad nr. fra 1996.

De to forslag var ret sammenfaldende, og der blev derfor kun stemt om bestyrelsens forslag, der blev vedtaget enstemmigt.

Det betyder, at Niels Hassing opfordres til at nedsætte en arbejdsgruppe, der skal udarbejde forslag til særlige konkurrenceregler for radiostyrede oldtimermodeller. Gruppen anmodes om derefter snarest at udsende materiale til samtlige medlemmer, så et forslag kan forelægges og eventuelt vedtages på næste landsmøde.

Valg af bestyrelse. Bestyrelsen genvalgt. Og det samme gælder suppleant og revisor.

Under eventuelt blev det aftalt at afholde landsmøde den 26. oktober 1997. Tid og sted ikke fastlagt.

Det blev aftalt at holde en todages-konkurrence 13. og 14. sept. 1997 i Skjern.

Det blev foreslået, at der udfærdiges en folder, der fortæller noget om oldtimer-modelflyvning. Har nogen en ide, eller er nogen inden for oldtimer-modelflyverne interesseret i fremstilling af en sådan folder? Ideen er i hvert fald god!

Vi har fået en afdeling af organisationen SAM, der udsender et virkeligt godt blad. Dog hovedsagelig af interesse for RC folk, men også lidt om fritflyvende modeller. Særligt gummimotormodeller.

En pokal til minde om Sven Greig er på klubbens ønskeseddel.

Hartvig er ved at være færdig med en videofilm med de nuværende medlemmer af klubben. Nu skal han blot finde ud af at få lavet den til overkommelig pris.

Elin Nielsen udtalte sin anerkendelse af bestyrelsens arbejde og og i særdeleshed Frank Dahlins arbejde med bladet.

Landsmødet sluttedes af med Modelflyvernes Slagsang.

Poul Rasmussen.

En arbejdsgruppe bestående af Harry Nielsen, Oscar Vang og Niels Hassing har været samlet den 3. januar og har barslet med følgende forslag til RC - oldtimerklasser:

Inden for alle tre klasser, nemlig svævemodeller, gummimotormodeller og gasmotormodeller, indføres for disse betegnelsen RC, som sættes foran de enkelte klassebetegnelser.

Indbygning af RC-udstyr i en old-timer model må ikke medføre nogen ændring i dens status som old-timer model, bortset fra de nødvendige ændringer på højde- og sideror, for at muliggøre deres bevægelighed.

Der tillades maksimalt 3 servoer. For svæve- og gummimotormodeller tillades luftbremse, og for gasmotormodeller tillades styring af motorgassen.

Konkurrenceregler for RC old-timer modeller:

Disse regler fastsættes af stævneledelsen før stævnets afholdelse, herunder også arten af startrekvisitter for svævemodeller.

Arbejdsgruppen håber, at de udarbejdede regler vil medføre stigende interesse, aktivitet og begejstring ved flyvning med vore old-timer modeller.

Niels Hassing, Harry Nielsen og Oscar Vang.

Tak til arbejdsgruppen for deres forslag. Bolden er nu givet op, og arbejdsgruppen og bestyrelsen modtager gerne kommentarer og spørgsmål til forslaget, så der kan ligge et gennemdiskuteret forslag klar til landsmødet til efteråret.

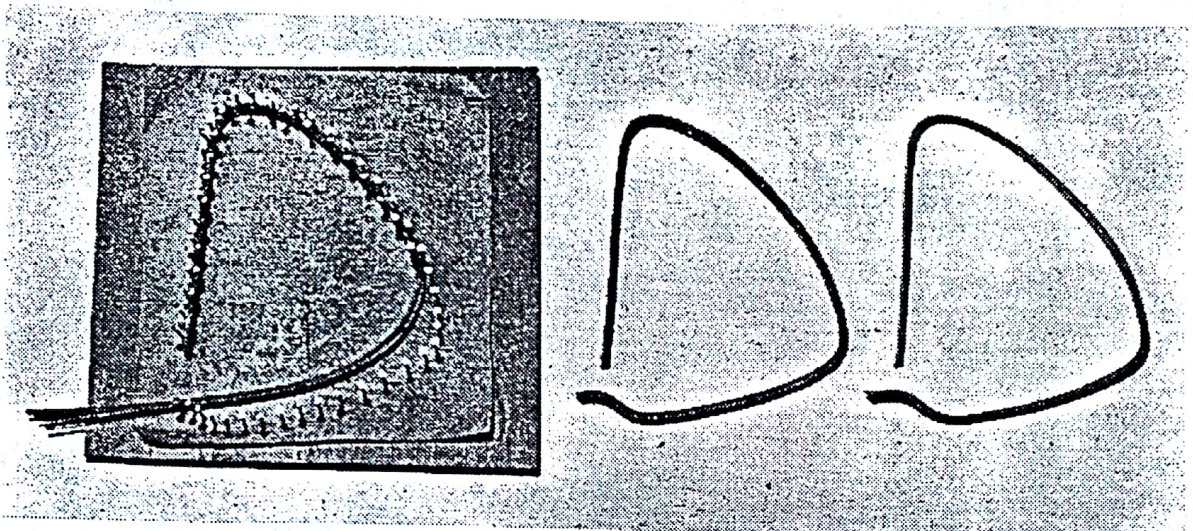
Bladet er naturligvis åbent for indlæg...

EK.

Nyt Materiale til Randbuer

I Stedet for Bambus, som jo efterhaanden er blevet vanskeligt at faa fat i, kan man lime sine Randbuer, til Planer og Ror, op af ganske tynde (ca. 1 mm) Lister. Det ikke alene erstatter Bambus, men er paa mange Maader dette langt overlegent, for det første kan man lave

Man lader den derefter sidde og tørre i en 8—10 Timer, hvorefter den kan tages op og færdigbearbejdes. Hvis man er meget dygtig til at bruge en Høvl, kan man spænde en fin Pudshøvl fast med Saalen opad, og forsigtigt høvle Buen af, ovenpaa og nedenunder; hvis ikke man



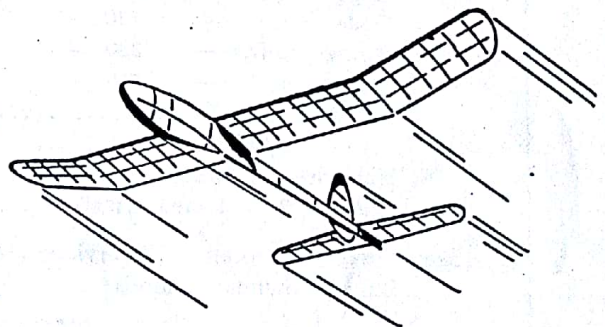
Til venstre er Listerne ved at blive lagt i Sømskabelonen, derefter den raa sammenlimede Bue, og til højre den færdige afpudsede Bue.

det i lange ensartede Længder, for det andet kan det bukes ret skarpt og sidst men ikke mindst gaar de aldrig ud af den Facon det er limet op i.

Det foregaar paa den Maade, at man tegner den Bue, man skal bruge, af paa et Stykke Kalkerpapir (se paa Fotografiet, til venstre), lægger dette paa et Træunderlag, som der maa sømnes i, og slaar en Række Stifter med passende Mellemrum langs Stregen, i Mangel af Stifter kan Knappenaale bruges, hvis Underlaget er tilstrækkeligt blødt, derefter tager man det Antal Lister, man vil bruge til Buen, som Regel vil 4 være passende, og Kommer Lim (Koldlim) imellem, trykker dem sammen med Fingrene, saa det bliver som een Liste, som man vil opdage er meget elastisk, denne lægger man saa ned i Sømskabelonen og presser fast med Søm, man slaar indvendig, saaledes at Listerne bliver presset tæt sammen.

mestrer en Høvl, tager man en Pudsekloks med Sandpapir, lægger Buen paa et plant Underlag, og forsigtigt sliber man den af paa begge Sider. Tilsidst tages Buen og Sandpapir løst i Haanden, og man sliber den udvendige Side rund, og Buen er parat til at passes til paa Modellen.

Knud Hartvig Jensen.



Krølle

er konstrueret efter de nyeste teorier, hvorfor den let flyver over 3 minutter i højstart.

Spændvidde 142 cm

Samlesæt med tegning kr. 8,85

Tegning alene kr. 1,85

Greigs 1/8 HK Dieselmotor

kan bygges af enhver Fagmand, der har Adgang til en Drejebænk. Den ideelle Hobby for Maskinarbejdere.

Arbejdstegninger	Kr. 1,65
Tilhørende Aluminiumstøbegods	- 12,85
Færdig Motor, med Propel	- 98,00

1/10 HK. »Thorning Benzen III«

den nye Flyvedieselmotor, leveret direkte fra os koster den med Propel kun Kr. 88,00

1/8 HK. »Stationær-Diesel«

Specialmotor for Model-Racerbaade og -Racer biler, leveres monteret paa Fundament og udstyret med Svinghjul, Lydpotte, Filtreanlæg m. v.
Kr. 110,00

Diesel Propeller	Kr. 4,95
— Svinghjul	- 8,35
— Brændstof	- 1,65

Diesel Flyvemaskine

Spændvidde 900 mm
Lille lækker Kabinemouel, der passer til enhver Motor
Byggesæt med Lim, Tegning, færdige Hjul, Profiler m. v. kan leveres for kun Kr. 8,85
Arbejdstegning alene.. - 1,65

Greigs Modelracerbaad

velegnet til Diesel-, Benzin- eller Gummimotor.
Længde 86 cm. Arbejdstegninger .. Kr. 1,65
Kontursavet Træmateriale

Greigs Modelracerbil

kører op til 100 km med Diesel- eller Benzinmotor. Længde 50 cm. Arbejdsteg. ... Kr. 1,65

De danske Statsbaner

(Skala 1:45 — International Sporvide 0)

Boggievogn, Længde 480 mm, Tegning ...	65 Øre
Godsvogn, — 170 - - -	45 -
S-Lokomotiv, — 330 - - -	85 -
Skinnebus — 310 - - -	35 -
Buffer til Boggievogne	Stk. 25 -
— - Godsvogne	- 25 -
Hjul, drejet i Messing	- 85 -
Hjulsæt (2 Hjul med Aksel)	- 180 -

(Skala 1:87 — International Sporvide H0)

Buffer i Standardudførelse	Stk. 20 Øre
Hjul i —	- 40 -
Hjulsæt (2 Hjul med Aksel)	- 90 -
Egerhjul med 8 Eger	- 80 -
Skinnesøm	- 1 -

+ Porto, forsendes overalt i Danmark fra **Greig, Rindingsvej, Odense, Tlf. 10399. Giro 6148**

Greig var en alsidig mand...