



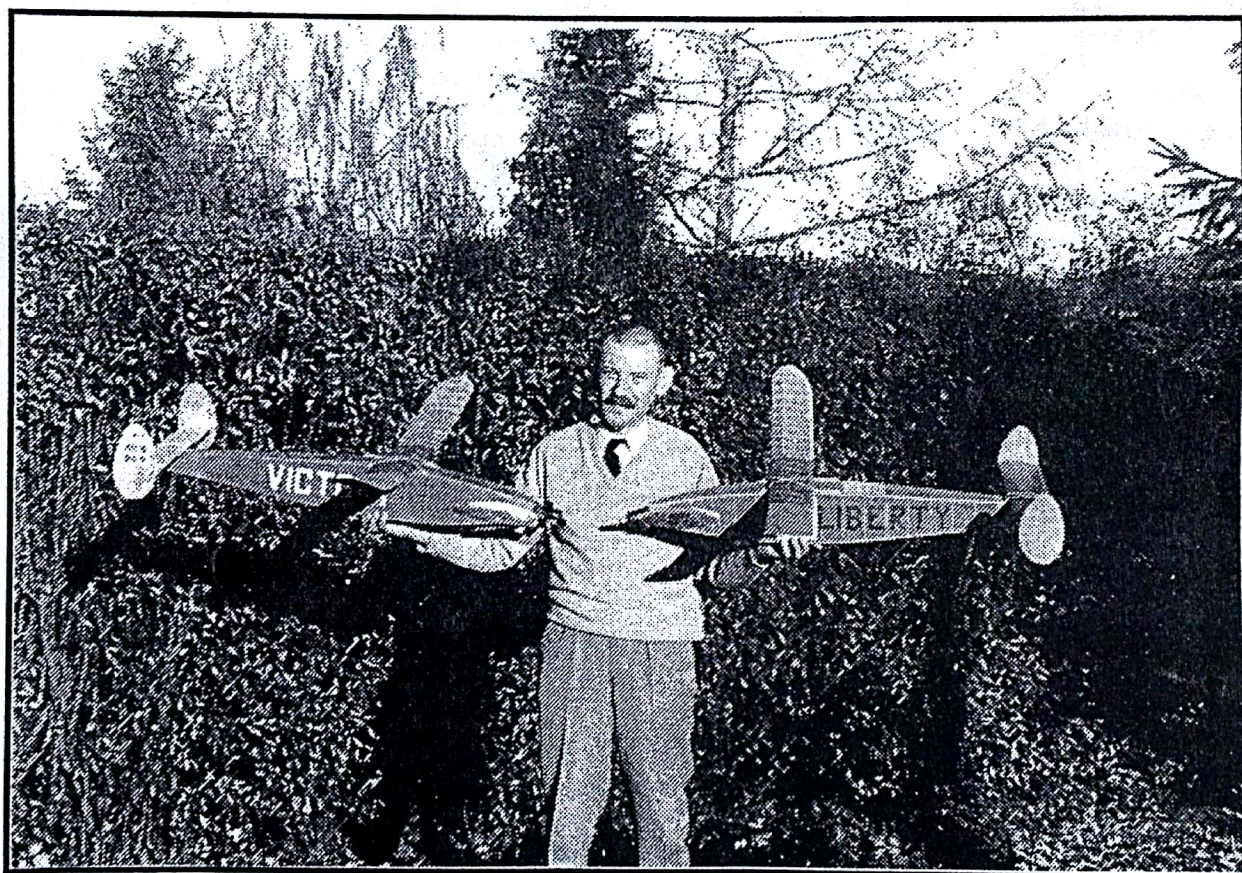
# Oldtimer Modelflyverne

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1 - 1997

SAM - 1985

6. Årgang



## Wakefield modeller anno 1940

Jørgen Larsen, tidligere formand for modelflyveklubben Cirrus, ses her med sine to veteranmodeller.





# Modelflyverne Oldtimer

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

1. Årgang

1997-1998

nr. 1 - 1997



Wakelid modeller anno 1940

Jørgen Larsen, tidligere formand  
for modelflyverklubben Cimex, ses  
her med sine to veteranmodeller



## Til medlemmerne

**Oldtimerstævnet 1997** holdes i år i Skjern weekenden 13.-14. september efter en beslutning på landsmødet 96. Samtidig afholder Fritflyvnings-Unionen DM for fritflyvende modeller.

Deltagerne i begge stævner får fælles tilholdssted på en skole - **Amagerskolen** - hvor overnatning også kan finde sted. I indbydelsen vil andre overnatningsmuligheder blive beskrevet. Der kan arrangeres fælles socialt samvær lørdag aften i et stort lokale med gode muligheder for ophængning af billeder, udstilling af modeller m.m.

Ny klasse denne gang er RC-oldtimer. Kontakt Niels Hassing for nærmere oplysninger.

Måske bør navnet for stævnet være **"Danmarksmesterskabet for oldtimermodeller 1997"**? Indbydelse medfølger næste nummer.

**Landsmødet 1997** holdes i Nyborg / Århus den 26. oktober 1997. Forslag til beslutning på mødet skal være indsendt senest 1. september.

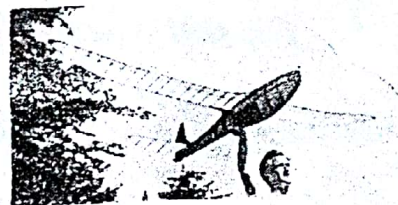
**De svenske mesterskaber** for oldtimermodeller afholdes på Rinkabyfältet den 23.-24. august. Danske modelflyvere er velkomne til at deltage. Det er Skandinavien største fritflyvnings-konkurrence, og den flyves på en fremragende fritflyvningsplads. Kontakt EK for nærmere, hvis du er interesseret.

**International Postkonkurrence 1997.** Jim Moseley, Canada, har i en årrække afholdt postkonkurrencer for oldtimerflyvere fra hele Verden. De har haft et stigende antal deltagere og vi i Danmark er også inviteret. Læs mere side 23.

**Udstillinger.** Vor udstilling af **FJ-modeller** er atter i år på **Veteranflymuseet i Stauning**, som ligger ca 15 km. fra Skjern. Her har Hans F. Nielsen og EK opstillet den. Den er nu næsten fuldstændig. Hans har i vinter bygget **FJ-2a** fra 1948 og **Fj-7** fra 1943. Når den sidste model er hængt op, er samlingen komplet.

I et kommende nummer vil hele samlingen og modellernes historie blive beskrevet nærmere. Jeg kan ikke lade være med at tænke på, at da klubben begyndte i 1991, havde vi ikke tegning til en eneste FJ-model. Nu har vi dem alle samt oplysninger om alle modellerne...

Hans og jeg planlægger også en udstilling af Per Weishaupts "Opvind" og "Jumbo". Hans er færdig med Opvind, medens jeg stadig arbejder på Jumbo.



Billedet herover viser **Sven Wiel Bang** med sin flotte og velflyvende **FJ-6**

**Dette blad** bringer denne gang beretninger fra "dengang" fortalt af 2 af vore medlemmer.

**Tak** til Jørgen og Arne for bidragene... Vi kan bruge meget mere af den slags.

**Et godt tilbud:** Har du ikke selv lyst eller tid til at skrive, vil den gamle redaktør gerne gøre det for dig. Hvis du fortæller om dine oplevelser til mig - evt. pr. telefon- kan jeg optage det på bånd og senere nedskrive det. Inden det bringes i bladet, får fortælleren det til gennemlæsning og godkendelse. Måske kan jeg også bidrage med billeder eller andet, som kan supplere din beretning. Hvis du har oplevelser og hændelser, som du synes, at vi bør høre om - så kontakt mig.

I øvrigt vil jeg meget gerne have **forslag til personer, begivenheder og modeller**, som man kunne tænke sig at læse om i bladet.

**Kender du SPAR ES?** Mange af vore medlemmer vil straks undre sig over et så tåbeligt spørgsmål ...

**Men:**

I Aeromodeller marts 1985 bringes omtale og byggetegning af den danske **Aage Pedersens** lille gummitotormodel **SPAR ES** på ca 60 cm spændvidde. Englænderen Vic Smeed har fundet den i Hobbyboken 1945 og straks tabt sit hjerte til den. **Se billedet af den side 22.**

Kan nogen af vore læsere fortælle os mere om modellen og dens konstruktør?

**Button** og **Badge** timere blev omtalt i sidste nummer af bladet. Der er 3 typer:

**Badge Classic** for modeller over A-2 størrelse.

**Badge Lite** for A-1, wakefield og A-2.

**Button Lite** for mindre modeller.

Illustrationen i sidste nummer viser en **Badge** timer, som er den nemmeste at montere og afmontere - blot et passende hul i kroppen og et par små skruer

**Button** skal monteres på en lille krydsfinerplade, der så kan skrues fast i modellen. Så vil også den kunne flyttes fra model til model.

Prisen er for **Button** er 114 kr. og for **Badge** 72 kr. Dertil kommer porto.

Henvendelse Frank Dahlin eller

**EK.**



## En tidligere formand for CIRRUS fortæller:

Jørgen Larsen beretter selv "Historien om VICTORY", og samtidig fortæller han om andre begivenheder i dansk modellflyvnings historie. Den gamle redaktør har suppleret Jørgens artikel fra *Modellflyve Nyt* 6/91 med andet stof fra "dengang" ...

# Lundtoftestævnet den 9. Maj

FLYV nr. 6 1941



Lundtoftestævnet den 9. Maj. En Motormodel trækkes op.

Den 1. April udsendte Forbundet en Invitation til Landets Klubber om at deltage i et nationalt Stævne efter internationale Regler. Stævnet skulde foregaa paa Lundtofte Flyveplads Store Bededag d. 9. Maj, og arrangeredes af Forbundet og Berlingske Tidende.

Der skulde konkurreres i to Klasser: Klasse A Wakefieldmodeller og Klasse B — F.A.I. Svævemodeller. I hver Klasse kunde der deltage 10 Modeller. Hver Model maatte faa 3 Starter, og Gennemsnits-tiden gjaldt ved Bedømmelsen. Endvidere gjaldt den svenske 6 Min. Regel, som Forbundet har i konkurrencereglerne Punkt 10. Motormodellerne skulde startes fra Startbane og Svævemodellerne skulde startes med 100 m Snor efter henholdsvis Wakefield- og F.A.I. Reglerne.

Til den fastsatte Frist var der kun tilmeldt 4 Wakefieldmodeller og 9 Svævemodeller. Den ringe Tilmeldelse af Wakefieldmodeller skyldtes dels daarligt Vejr i den Periode Udtagelsesflyvningerne foregik, men naturligvis ogsaa den kedelige Mangel paa Motorgummi, der virker lam-mende paa Bygning af Motormodeller i det hele taget. Ved at forlænge Fristen en Uge lykkedes det at faa ialt 9 Deltagere med Wakefieldmodeller.

Ved Udtagelseskonkurrencen, som Klubberne udførte under eget Ansvar, opnaaedes flere gode Flyvninger. C. E. Hoyer fra »Condor« opnaaede 2 Min. 44 Sek. med sin Selvkonstruktion og O. Møller, Vanløse M.F., opnaaede 17 Min. 18,4 Sek. med sin F.J. 6.

Sent Natten før Stævnet ankom Deltagerne fra Fredericia og Odense til Vandrehjemmet »Trollehøj«, hvor der var sørget for Kost og Logi til dem til Lørdag Morgen. Dette Ophold paa Vandrehjemmet var en ekstra herlig Oplevelse for Deltagerne fra Provinsen.

Fredag d. 9. Maj oprandt med det mest straalende Vejr man kan tænke sig. Om

Formiddagen trimmede Deltagerne deres Modeller for sidste Gang og herunder fløj flere Reservemodeller bort i Termikken, som var ret kraftig. Stævnet skulde begynde Kl. 14, men allerede Kl. 12 strømmede Folk til Flyvepladsen, og da Stævnet begyndte, var der flere Tusinde Tilskuere — Voksne og Dreng i lange Rækker. De første 300 Dreng fik gratis foræret en Kaste-Model, og der blev uddelt gratis Programmer til Publikum.

Kl. 14 begyndte Stævnet. Vejret var før det Tidspunkt slaaet om. Det blæste fra alle Verdenshjørner, og Termikken var sluppet op bogstavelig talt. Under Stævnet maatte Startbanen og Startsnorene flere Gange drejes op imod 90 Grader for at imødekomme Vindretningen.

Ret modellflyvemæssigt skuffede mange af Deltagerne de mange Modellflyvere blandt Publikum, som havde ventet større Præstationer af de mange Eliteflyvere. Ganske vist havde mange Uheld, men man maa have sin Model i saa Tip-Top Stand, at Uheld undgaas, og saa maa Modellerne være bedre trimmet.

For Tilskuerne blev Stævnet imidlertid en Succes. De fik Modellflyvning at se i alle Afskyninger — Havarier og Rekordflyvninger. Til at begynde med lavede Wakefieldmodellerne Kunstflyvning, der endte lodret i Jorden, hvorved Modellerne blev til værdifuldt Brænde. Svævemodellerne fløj flere Gange lavt hen over Tilskuerne, der rigtigt kunde beundre Modellerne Flyvning.

Efter tre Kvarters Flyvninger kom saa Prikken over i'et. »Lille Jensen« fra Odense Model-Flyveklub startede sin Svævemodel for anden Gang. Modellen fandt hurtig Termik, og nu begyndte en imponerende Flyvning. Gennem Højttalerne blev Publikum gjort opmærksom paa, at Modellen vilde flyve bort. Ustandselig steg Modellen lodret op lige over Pladsen, idet Termikken var ret kraftig højere oppe. Publikum

klappede af Betagelse over det smukke Syn, for det havde man dog aldrig set før. Efter 17 Min. 47 Sek.s Forløb forsvandt Modellen ind i en Cumulus Sky over 1000 m tilvejs. Man troede Modellen vilde krænke Sveriges Neutralitet ved at flyve ind over svensk Omraade, men det viste sig et Par Dage senere, at den var landet i Øresund ud for Espergærde, hvor den blev fisket op af to Fiskere.

Denne smukke Flyvning gjorde et saa stort Indtryk paa Publikum, at en begejstret Herre straks skænkede »Lille Jensen« en Trøstpræmie paa 20 Kr. til Bygning af en ny Model.

Lige efter denne Flyvning fløj Hartvig Jensen, Kbhvns. Modellflyver Klub, en fin Tid paa 7 Min. 25,7 Sek. med sin Wakefieldmodel. Modellen forsvandt i Horisonten til stor Glæde for Publikum, men til Sorg for Hartvig Jensen. Motorgummi- et var nemlig helt nyt. Den næststørste Tid for Svævemodeller opnaaede Mogens Friis fra Fredericia med 5 Min. 22 Sek. og næststørste Tid med Wakefieldmodeller fik Frank Hendrich fra K.M.K. med 2 Min. 4,8 Sek.

Vinderlisten ser saaledes ud:

Klasse A. Wakefieldmodeller.

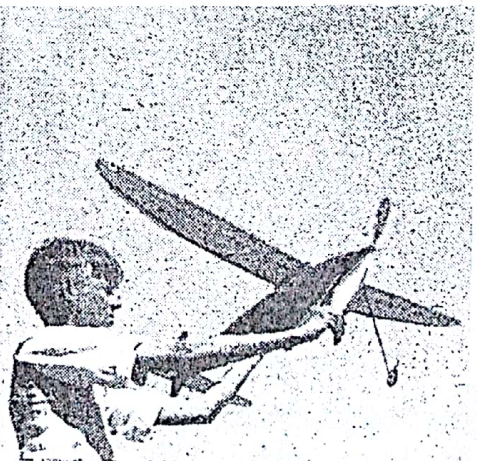
- Nr. 1. K. Hartvig Jensen, K.M.K.  
Gennemsnit: 2 Min. 34 Sek.
- Nr. 2. Frank Hendrich, K.M.K.  
Gennemsnit: 1 Min. 18,7 Sek.
- Nr. 3. Jørgen Larsen, Cirrus.  
Gennemsnit: 0 Min. 52,5 Sek.

Klasse B. F.A.I. Svævemodeller.

- Nr. 1. Jørgen Dommergaard, »O.Z.«  
Gennemsnit: 2 Min. 19,8 Sek.
- Nr. 2. Levin Jensen, O.M.-F.  
Gennemsnit: 2 Min. 18,0 Sek.
- Nr. 3. Mogens Friis, Fredericia.  
Gennemsnit: 2 Min 12,4 Sek.

Efter Stævnet, der var forbi Kl. 16, foregik Præmieuddelingen paa Ørholm Kro. Her talte bl. a. Redaktør Otting og Australiensflyveren Michael Hansen til Modellflyverne. Begge Talere fremhævede Modellflyvnings Betydning som et vigtigt Mid-del til at gøre Danmarks Ungdom »air-minded«. S.W.B.

## Jørgen med sin "Ceko 230"





# Historien om »Victory«

Foto: Jørgen M. Larsen.

Fortalt af Jørgen M. Larsen

På opfordring af Erik Knudsen i Skjern skal jeg her forsøge at fortælle historien om den af mine Wakefield-modeller, som engang, under en næsten glemt krig, kom til at hedde »Victory«.

Historien startede allerede i august 1939. Min daværende klubkammerat, Niels Hassing fra »Cirrus« i Holte, havde sammen med Peter Christiansen fra »Condor« i Helsingør og Henning Schrøder fra »Hawk« i Hellerup været til NM i Örebro i Sverige. De kom hjem med alle de nyeste fiduser om, hvordan Wakefieldmodeller skulle se ud. Stævnet i Sverige var i juni eller juli 1939.

Niels Hassing omsatte allerede efter hjemkomsten de nyindvundne erfaringer til en ny model, som blev præsenteret ved et stort stævne på Eksercerpladsen i Værløse. Niels havde i svensk stil bygget sin model med »Kraks« – d.v.s. to gummimotorer, sammenkoblet med tandhjul – og med denne model blev han nr. 1 i klasse 3. (gummimotormodeller over 1-meter i spv.) Sådan kaldte man dengang Wakefieldklassen her til lands. Selv blev jeg nr. 3 med min »Ceko-230« – en fransk konstruktion med parasolvinge og oval krop. Den hjalp mig mange gange til en 3. plads, når alt andet kiksede.

Alt dette nye gav naturligvis anledning til en masse spekulationer, og jeg gav mig til at pusle med tanken om en ny Wakefield-model til afløsning for »Ceko-230«. I løbet af efteråret 1939 lykkedes det mig at få stablet en prototype på benene, og efter at en del småkavanker efterhånden var luget bort, lykkedes det for mig at erhverve mit »Eliteflyver-certifikat« på Eremitagesletten den 29. dec. 1939 med denne model. Dengang var vi i »Cirrus« ikke så bange for kolde næser og blå fingre. Vi kørte til Eremitagen i næsten al slags vejr – blot det var tørt. Det var en cykeltur på ca. 6 km hver vej.

Den her omtalte model blev »forfader« til den senere »Victory«, men der var faktisk lang vej endnu, før det navn kom med i billedet.

## Besættelse og besværligheder

Den tyske besættelse af Danmark den 9. april 1940 satte mange besværligheder i gang – også på modellflyveområdet. For det første kunne vi ikke mere komme på Eksercerpladsen i Værløse, som var vor bedste flyveplads. Vi var herefter henvist til at bruge den gamle Lundtofte Flyveplads – eller Eremitagesletten. Det var også sket med at hente vore små forsyninger af balsa, japanpapir og motorgummi hos firmaet Bdr. Boreus i Helsingborg, hvor vi ellers plejede at foretage vore små smuglerindkøb – og med



angst og bæven passerede tolderne i Helsingør.

Det var dog lykkedes mig at få en lille forsendelse fra Helsingborg lige før den 9. april, hvorefter porten var lukket. Disse materialer blev anvendt til min videreudvikling af 1939-udgaven. Den nye model fulgte stort set de samme linier; men jeg forsynede den med et ét-benet understel – oprækkeligt – og med en fældbar propel. Begge dele var på det tidspunkt ret ukendte her. Ideerne hertil fik jeg ganske givet ved læsning af »Model Airplane News« og »Aeromodeller«, som var ivrigt læst i »Cirrus«. Ole Holten og Niels Hassing abonnerede på disse tidsskrifter – til stor glæde for alle klubkammeraterne – underligt nok kunne de danske modellflyvere godt læse engelsk dengang!! Man skulle tro, det samme ville være tilfældet i dag med den meget bedre skoleuddannelse.

På den nye model blev spændvidden forøget til 130 cm med en plankorde på 10 cm. Profilet blev Grant-X-8, et udmærket stabilt og »langsomt« profil, som jeg næsten altid senere har anvendt. Haleplanet blev 50 cm i spv. med en korde på 8 cm. Det blev forsynet med to finner af 1,5 mm balsa. Haleplanets profil blev Clark-Y. Motoren var brunt »dynamitgummi« 0,8 x 6 mm, og der var 16-18 strenge. Motorlængden var ca. 80 cm. Så man vil forstå, at det var en motor med »vrid« i. Hvilket også kom til at koste mange havarier på grund af det store vridningsmoment. Modellen var svær at trimme, – men når det lykkedes, så gav det også »pote« med den store motor-kraft – og det lykkedes da også tid efter anden at få styr på »hestekræfterne«, – syntes jeg da selv.

## Få, men gode begivenheder

Året 1940 forløb ellers uden de store begivenheder på modellflyvefronten. I maj blev der holdt en stor udstilling i et

lokale ved Rådhuspladsen i København. Senere kom der enkelte stævner – på Lundtofte og Trollesminde; men det var lidt af en tam forestilling. Men så begyndte man at bygge sig med indendørs flyvning, og i december arrangerede Berlingske Tidende, i forbindelse med Dansk Modellflyver Union, et stort stævne i Forum i København, og det var en fin oplevelse – aldrig set siden.

I foråret 1941 lod det til, at også modellflyverne var ved at vænne sig til den nye »tingenes tilstand«. Berlingske Tidende arrangerede sammen med Modellflyver Unionen et stort stævne på Lundtofte Flyveplads store bededag den 9. maj.

Det blev et stort tilløbsstykke med masser af tilskuere (folk var taknemmelige dengang, og der var ikke så meget at lave på søn- og helligdage under krigen). Peter Christiansen fra »Condor«, Frank Hendrick fra »KMK«, Hartvig-Jensen, hvis klub jeg ikke husker, samt jeg selv fra »Cirrus« var med i Wakefield klassen – hvilken som omtalt tidligere blev kaldet Kl-3. Peter vandt, og jeg mener Frank blev nr. 2. Selv smadrede jeg min nye model. Jeg fik startet lidt forkert på vinden, hvilket i forbindelse med en alt for lille V-form på min nye, lange vinge førte til, at modellen lige efter start fræsede direkte i jorden og endte med at frembyde et ynkeligt syn med propel og motor viklet sammen og liggende halvt inde i kroppen.

Det lykkedes mig dog at blive nr. 3 ved hjælp af min trofaste reserve – »Ceko-230«.

Min dumhed med for lille V-form på planet blev udbedret i løbet af maj måned, og ved udtagelsen til Nordisk mesterskab, som skulle afholdes i Sverige i juni eller juli 1941, placerede jeg mig til deltagelse – bl.a. med en flyvning fra Lundtofte, hvor udtagelsen fandt sted. Flyvningen blev noteret med over 12 min. og en distance på 7,5 km. Modellen landede i et træ i Skovfoged Andersens



høsegård – midt i Rudeskov. Var den fortsat blot nogle få meter længere, ind over skoven, var den sikkert aldrig blevet fundet. Stævnet i Sverige blev ikke til noget på grund af manglende udrejsetilladelse til holdet – enten på grund af tyskerne eller danske myndigheders overforsigtighed – for tænk, hvis vi hoppede af!!

### Dobbelt Danmarksmester

1942. Første søndag i september – stort anlagt stævne på Amager Fælled i samarbejde mellem Berlingske Tidende og Dansk Modelflyver Union. Atter mødtes Wakefield-flyverne Peter Christiansen, Frank Hendrick, Hartvig Jensen samt flere – selv var jeg der også. Men det var jo ikke kun Wakefield modeller, der blev fløjet med, der var også svævemodeller og benzinmotormodeller. Stævnet var blevet reklameret som det første »Danmarksmesterskab« i de tre kategorier. Så det var en alvorlig historie at møde op til. Deltagelsen var stor, og der var flere tusinde tilskuere, så man rystede jo lidt i bukserne. Foruden Wakefieldmodellen havde jeg også en lille benzinmotormodel med. Og »motortilsynet« – i form af Luftfartsinspektør M.P. Eskildsen – var strengt; men vi to-tre stykker, som mødte med benzinmotorer, fik da allernådigst starttilladelse. Og så må man tro mig eller ej; men det står i »Flyv« og Berlingske Tidende; jeg havde det fantastiske held at blive »Danmarksmester« både med Wakefieldmodellen og benzinmotormodellen.

Jeg har kun én gang senere haft et lignende held, og det indtraf allerede 14 dage efter stævnet på Amager Fælled, den sidste søndag i september 1942.

Den dag blev der holdt stævne på Trollesminde ved Hillerød, og åbenbart inspireret af begivenhederne på Fælleden blev det meddelt, at det skulle gælde »Sjællandsmesterskabet« i samtlige klasser.

Vejret var helt utroligt – høj blå himmel med solskin og faktisk vindstille – så bedre modelflyvevejr kunne ikke ønskes – i hvert fald set med »Wakefieldøjne«. Morgenen var tåget, lidt klam og med masser af »flyvende sommer«, men lige omkring middag fik solen brændt tågen af, og vejret blev som beskrevet.

Modellen artede sig helt fantastisk. Det blev til tre flyvninger hver på over 4 minutter. Under stiget hang modellen i propellen, og efter hver halvdel af en stigning drejede den sig 180 grader og fortsatte resten af stiget, hvorefter den ganske roligt lagde næsen ned i glidestilling, foldede propellen og fortsatte i nydelige små cirkler. Det passede den som sagt at lande efter mere end 4 min. hver gang, og jeg kunne i ro og mag hente den ca. 150 meter fra startstedet. Det er en oplevelse, jeg aldrig har haft – hverken før eller siden.

Det var, som englænderne siger, »My

Finest Hour« og herefter kaldte jeg modellen for »Victory« – hvilket senere under krigen medførte, at »Flyv« følte sig foranlediget til at gøre en sur bemærkning om, at det »selvfølgelig var ilde set, hvis man betegnede sine modeller med navne eller symboler, som kunne vække anstød hos besættelsesmagten«. Forfatteren til denne »Notits« har aldrig vedkendt sig dette – men ens egne tanker er jo todfri!

1943. I maj var der atter et stævne på Lundtofte. Resultaterne var ikke opsigtsvækkende, så vidt jeg husker, – »Victory« var ude af trim efter vinteren, men jeg fik da en 3. plads ved hjælp af »Ceko-230«.

I august samme år skulle jeg så forsvare mit »Danmarksmesterskab« ved et stævne på Roskilde Eksercerplads; men der kom jeg atter galt afsted i forholdet til vind/vridningsmoment, så »Victory« endte som pindebrænde, og der var masser af plads i modelkassen på hjemturen. Min gamle klubkammerat Ove Hansson fra »Circus« vandt mesterskabet – ironisk nok med en »NH-15«, som jeg selv havde lånt ham – det kan man vel kalde Nemesis.

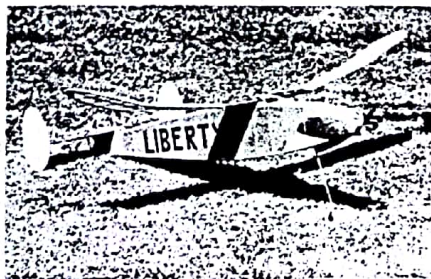
### »Liberty«

Men så var det også slut med modelflyvelivet på den side af krigen afslutning – for en hel del af Danmarks ungdom. Modstandsbevægelsen kom til, og der kom til at gå ca. 2 år, før vi kom ud at flyve igen. Mange andre var ikke så lykkelige, at de nogensinde kom til at holde en model i hånden igen. Danmark gik i krig.

Efter krigen – og et års ophold bag tysk pigtråd – kom jeg selv lykkeligt hjem til Holte igen, og den model, som jeg allerede havde påbegyndt i foråret 1944, blev færdigbygget. Den kom ganske naturligt til at hedde »Liberty«. Den var oprindelig identisk med »Victory«, men blev senere forsynet med et større haleplan for at kunne bruges efter regler, som kom til at gælde i 1952, men derom senere.

Sommeren 1945 må endelig ikke glemmes. Den bragte en invitation til at deltage i »Vingernes« 10-års jubilæum i Stockholm.

Det lykkedes med lodder og trisser at få indrejsetilladelse til Sverige for et hold på 10 mand med Johannes Thinesen som holdleder. Billederne fra den tur



gemmer Johannes i sit hemmelig arkiv, men man kan måske købe kopier!!!

Turen var vellykket, og vi havde en fin flyvedag på Skå-Edeby. Flyveresultaterne var små. Frank Hendrick og jeg havde den oplevelse at møde Arne Ellila i Wakefield, – men vi havde ikke store chancer med vore gamle »krigsmodeller«.

Vore svenske værter gjorde alt, hvad de kunne, for at vi skulle have det godt.

Med på holdet var bl.a. Høst Åris og Mogens Erdrup, som fik medalje for sin verdensrekord med hans »Suomi« – A-2 svævemodel. Svenskerne gav ham den udmærkelse.

Disse 10 visa til Sverige lykkedes det kun at få i hus ved hjælp af direktør Lindén fra det svenske konsulat og visse forbindelser til rigspolitichefens kontor på politigården i København. Men det er en historie for sig selv.

I 1946 kom der indbydelse fra England til at deltage i den »Første Internationale Uge« på Eaton Bray. Og jeg lod mig friste til at gøre forsøget – sådan helt på egen regning. I Nyborg stødte Tage Hansen til – og så var vi jo et tomands hold. Vi havde en oplevelsesrig tur og fik gode venner; men på modelflyvesiden var resultatet magert. »Liberty« kan ses under start i oktobernummeret af Aeromodeler – side 4.

1947 – i juli måned – DM for Wakefield på Beldringe, øsende regnvej. Per Weishaupt og Knud Flensted-Jensen ankom i en KZ III, og da vi mødtes på pladsen, blev vi enige om at aflyse det Danmarksmesterskab. Det kunne lade sig gøre, fordi vi faktisk kun var to deltagere: Kurt Rechnagel fra Haslev og så jeg selv.

Det traf sig så heldigt at jeg senere på sommeren selv skulle en tur til Haslev for at hilse på en moster og onkel, og så gik det sådan, at vi fik lov til selv at afholde stævnet der. Tilladelsen blev givet af Weishaupt og Knud Flensted-Jensen, som dengang var formand for Modelflyver Unionen. Vi forlagde altså til Haslev og mødtes en sommeraften på den lokale »Søndermark«. Vejret var dejligt, og »Liberty« var for én gangs skyld i fint trim; men det var kornmarkerne også, så – ak og ve – det endte med, at den under en trimflyvning forsvandt i kornet. Ihærdig eftersøgning fulgte, men jeg kunne jo ikke tærsk alt bondemandens korn, så jeg besluttede endnu en gang at flyve med min gamle »Ceko-230«. »Victory« var aldrig kommet til hægterne efter sin smadring på Eaton Bray, så jeg havde kun Ceko som reserve. Og den var ikke god nok. Kurt Rechnagel vandt det Danmarksmesterskab. Kort efter fandt jeg selvfølgelig »Liberty« igen, ak ja – Hic Transit Gloria Mundi.

### Slut på modelflyvekarrieren

I oktober 1947 havde vi et hold i Haag i Holland – 10 mand høj med Per Weis-



haupt som holdkaptajn. Tage Hansen og jeg var også med, og Per Weishaupt luftede sin gamle »Jumbo«. Holdet havde ikke megen lykke med sig, måske p.g.a. et underligt konkurrencesystem, som det ikke rigtigt lykkedes os at finde ud af.

Tage Hansen og jeg slog som sædvanlig vore »pjalter« sammen, vi havde en god tur – og blev en oplevelse rigere, da vi blev »agterudsejlet« af Skandinavien-Expressen i Utrecht – men det er en historie for sig.

I den samme oktober måned blev »KMK« inviteret til bestævne i Malmø. Også denne gang kom vi afsted med et hold på 10 mand med Sven Wiel Bang som holdkaptajn. Jeg var med, men udmærkede mig ikke på nogen måde.

Og så var det slut med min modellflyveindsats. Levevejen skulle jo sikres på en eller anden måde, og jeg uddannede mig til radiotelegrafist. Jeg var først til søs og derefter – fra 1952 – i Flyvevåbnet.

I 1952 forsøgte jeg at komme med til VM for Wakefield i Sverige. I den anledning fik »Liberty« et nyt haleplan for at kunne leve op til de dengang nye regler. Jeg kunne imidlertid ikke få orlov fra Flyvevåbnet – der var ikke noget, der hed idrætsfrihed dengang. Erik Knudsen og hans bror fik modellen med, og det var meningen, at brormand skulle flyve »Proxy« for mig. Det gik desværre ikke så godt – men det var ikke Proxy-pilotens skyld.

Nu ligger »Victory« og »Liberty« i deres transportkasse og kommer næppe i luften igen. »Ceko-230« er under genbeklædning i sit 52. år. Når det er gjort, bliver den »arkiveret« sammen med de to andre. Hvad der skal blive af dem, må tiden vise; men de har alle tre haft en interessant tilværelse og har faktisk rejst en del – dengang man sejlede og kørte med jernbane.

### Renæssance

I de senere år med stigende interesse for gamle modeller har jeg haft den glæde at få anmodninger om tegning til mine to gamle »Flagskibe« fra mange steder i udlandet.

I 1975 bad Sven-Olov Lindén i Örebro om tegning til »Victory«.

Sven-Olov er primus motor for svenske »Oldtimers«.

Så fulgte Peter Michel (SAM-35), Engelske Oldtimers. Han byggede »Liberty« og vandt engelsk mesterskab for Oldtimers med den.

Så fulgte George E. Stephenson i Newcastle upon Tyne. Han byggede et smukt eksemplar af »Victory« og havde megen glæde af at flyve den.

Desuden forsynede jeg George med tegning til Peter Christiansens 1941-Wakefield, af hvilken han byggede og fløj et meget smukt eksemplar.

George og hans kone Molly emigrerede for et års tid siden til Californien, så



George E. Stephenson, Newcastle upon Tyne, England, med sin udgave af »Victory«. George bor nu i Californien.

nu flyver han i det helt ideelle modellflyvevej.

Stan Fairless, som var kammerat til George i Newcastle, byggede også et eksemplar af »Victory« – han var også glad for den.

Og så kom Richard Fryer fra Wales og

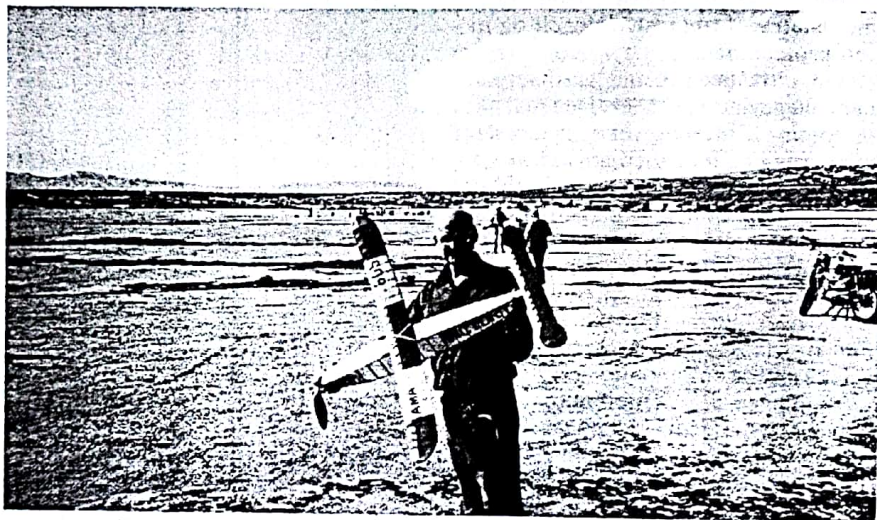
bad om tegning til »Victory« – han havde læst en artikel i »Aeromodeller« om den og havde set tegningen i A4-format samme sted. Han byggede to meget smukke eksemplarer af modellen. Hans resultater har jeg desværre ikke hørt om.

Som rosinen i pølseenden gjorde Erik Knudsen mig opmærksom på en amerikansk modellflyver, som også har bygget sin udgave af »Victory« – han viste sig ved nærmere efterforskning at være tidligere amerikansk mester i Wakefield, han hedder Andy Faycum og bor i Californien. Han skrev, at han ville flyve modellen ved dette års national for Oldtimers i Wakefield – det må vel siges at være en slags anbefaling. Jeg er spændt på at høre om hans resultater.

Ud over disse Oldtimers har Sven-Olov leveret en tegning til en japansk modellflyver; men det er ikke lykkedes mig at opspore ham, så jeg kender ikke resultatet.

Og her slutter så historien om de gamle modeller – i hvert fald indtil videre.

Andy Faycum, tidligere amerikansk mester i Wakefield, fotograferet med sin »Victory« i Californien.



» Brormand « Poul Knudsen viser » LIBERTY « frem til fotografen ( formanden for det svenske Oldtimer Sällskap S.O. Lindén! ) ved wakefieldkonkurrencen 1952 i Norrköping. Bjarne Jørgensen i ung udgave ses til venstre...



# Lundtoftestævnet 15. December 1940

SØNDAG den 15. Dec. Kl. 10,30 afholdtes paa Initiativ af fire københavnske Klubber et stort Model-flyvestævne paa Lundtofte Flyveplads. Der var mødt 50 Deltagere fra 8 nordsjællandske Klubber. Stævnet fik et meget heldigt Forløb. Der var meget faa Havarier, og Vejret var efter Aarstiden ret godt, — Solskin, Blæst og ca. 3 Grader Frost.

Som Konkurrenceledere for Motor- og Svævemodeller var henholdsvis Jørgen Dommergaard og Sven Wiel Bang. Hver Deltager skulde gennemføre 3 Flyvninger, og det lykkedes at naa de ca. 150 Starter paa 4½ Time. Vindertiden blev Gennemsnittet af de tre Flyvninger.

Motormodellerne blev haandstartet og Svævemodellerne blev højstartet med indtil 150 m Snor. Det er værd at bemærke, at Modellerne, trods det, at det i lang Tid ikke har været Vejr til at trimme dem i, fløj godt. Der sporede lidt svag Termik enkelte Gange, men det var kun Modellerne med meget lille Synkehastighed og Planbelastning, der nød godt af den.

I Klasse A (Motormodeller under 100 cm Spv.) var der ret stor Deltagelse, og næsten alle Modellerne fløj godt, trods ringe Tid til Trimning. Vinderen i denne Klasse, Jørgen Christiansen fra Condor, havde bygget en Model med Tip-Plader, og Modellen viste trods Loop og andre Kunstflyvningsnumre, meget gode Flyveegenskaber. Svend Aage Jensen. Termik, der fik Andenpladsen, var kun to Sek. under Christiansens Tid. Han viste en Række fine Flyvninger med den svenske Tip-Top paa 75 cm Spv.

I Klasse B (Motormodeller over 100 cm. Spv.) blev der budt paa meget fine Flyvninger. Frank Hendrik fra

Windby, der blev Nr. 1 og P. Christiansen, Condor, der blev Nr. 2, præsterede glimrende Flyvninger med deres Wakefieldmodeller med 2-bladede fældbare Propeller. Frank Hendrick blev samme Dag Eliteflyver med sin Model P. K. 16 (Konstrueret af Paul Kuniss, Windy). Modellen havde glimrende Stigeevne og ringe Synkehastighed under Glideflyvningen. Eliteflyvertiderne blev 1 M. 33 Sek. — 1 M. 50,2 Sek. — og 2 M. 15 Sek.

I Klasse C (Svævemodeller under 100 cm Spv.) var der ikke saa stor Deltagelse, men der opnaaedes ret gode Tider. Nr. 1 blev Jørgen Larsen, Cirrus, med en ualmindelig smukt bygget F. J. 1a. Det er første Gang, at den nye F. J. 1a har bevist sine gode Flyveegenskaber paa et Stævne. Nr. 2 blev J. I. Olsen fra Københavns Modelflyver Klub med en Selvkonstruktion. Den var beklædt med rød Silke og havde Planbelastn. 15.

I Klasse D (Svævemodeller mellem 100 og 150 cm Spv.) var der meget stor Deltagelse. Resultatet blev, at Ingeniør E. Monberg fra Københavns Modelflyver Klub blev Nr. 1 med et Gennemsnit paa 2 Min. 44,7 Sek. Monbergs Model E. M. 7 var overordentlig smukt bygget. Planet havde Ører og var forsynet med Grant V-8 Profil. Nr. 2 blev Svend Thomsen, ligeledes fra K. M. K., med en meget velflyvende Selvkonstruktion.

I Klasse E (Svævemodeller over 150 cm Spv.) var der 10 Deltagere og de 8 gennemførte alle tre Flyvninger. Der stod en haard Kamp mellem Chr. Zøylner og Jørgen Dommergaard, (begge fra O. Z.) om 1. Pladsen. Zøylner vandt med 1,3 Sek. mere end Dommergaard. Zøylners Model C. Z. 6 var bygget til Kompasstyring, der

dog ikke brugtes under Stævnet. Modellen havde Spv. 260 cm. Planareal 74 cm², Profil Göttingen 497 og Pibl. 16. Dommergaards Model J-D-35 havde Spv. 252 cm, Sideforh. 1:13. Pibl. 16, og havde Kurveudløsning. Der var Tipplader paa Haleplanet til Stabilisering under Højstart. Planprofilet var R. A. F. 32.

Vinderlisten saa saaledes ud:

## Klasse A.

1. Jørgen Christiansen, Condor. Selvkunst. 51,9 Sek. Bed. Tid: 1 M. 2 Sek.
2. Svend Aage Jensen, Termik. Tip Top 49,9 Sek.
3. Jørgen Larsen, Cirrus. N-H-15 48,8 Sek.

## Klasse B.

1. Frank Hendrick, Windy. P-K-16 1 Min. 24,3 Sek. Bed. Tid: 1 M. 50,2 Sek.
2. P. Christiansen, Condor. X-P-17 1 Min. 19,3 Sek.
3. Erik Bugge, Stratus. Selvkunst. 53,7 Sek.

## Klasse C.

1. Jørgen Larsen, Cirrus. F-J-1a. 1 Min. 07,1 Sek. Bed. Tid: 1 Min. 49,3 Sek.
2. J. I. Olsen, K M K. J-I-O. 49,8 Sek.
3. Hening Thrane, K M K. Tiger. 31,8 Sek.

## Klasse D.

1. E. Monberg, K M K. E-M-7. 2 Min. 44,7 Sek. Bed. Tid: 3 Min. 46,7 Sek.
2. Svend Thomasen, K M K. News 5. 2 Min. 30,3 Sek.
3. J. I. Olsen, K M K. J-I-O. 1 Min. 4 Sek.

## Klasse E:

1. Chr. Zøylner, OZ. C-Z-6. 3 Min. 22,0 Sek. Bed. Tid: 3 Min. 33,0 Sek.
2. Jørgen Dommergaard, OZ. J-D-35. 3 Min. 20,7 Sek. Bed. Tid: 4 Min. 5,8 Sek.
3. Frank Hendrick, Windy. Selvkunst. 2 Min. 36,6 Sek.

Jørgen Dommergaard.

## Jørgen Larsen med F-J-1a

Jørgen fløj ikke udelukkende med wakefieldmodeller, men var dengang en meget alsidig modelflyver, der fløj alle typer.

På dette stævne gjorde han sig bemærket med sin F-J-1a. Det er en meget formskøn model, som Sven Wiel Bang konstruerede som afløser for den mere funktionelt udseende F-J-1. F-J-1a fløj med sit hvælvede profil noget bedre og opfyldte FAI-reglerne om kropstværnsnit.





# MODELFLYVEOPVISNINGEN PAA AMAGER FÆLLED

**A**TTER i Aar har Dansk Modelflyver Union afholdt en stor Modelflyveopvisning for Københavnerne i Samarbejde med Berlingske Tidende.

Arrangementet fandt Sted Søndag den 13. Sept. paa Amager Fælled, og ikke som de foregaaende Stævner paa Lundtofte Flyveplads. Stævnet var oprindelig planlagt som en Modelflyvekonkurrence mellem svenske og danske Modelflyvere, men dette maatte desværre pludselig opgives af forskellige Grunde, og de danske Modelflyvere fik altsaa heller ikke denne Gang Lejlighed til at prove Kræfter med deres svenske Kammerater. Programmet for Stævnet blev derfor: 1. Flagopsendelse, 2. 5 udvalgte Svæve-Eliteflyvere konkurrerer mod hinanden, 3. Demonstrationsflyvninger og 4. Danmarksmesterskabskonkurrencer med Motormodeller (D. M.).

Der var god Grund til at antage, at man med dette Program og saa nær Byen, kunde forvente et stort Publikum, hvis blot Vejret blev pænt. — Og det tør man vel nok paastaa det blev. Det blev et Vejr saa pragtfuldt med straalende Sol og ganske svag Vind fra N.Ø. hele Dagen igennem, at Arrangørerne rigeligt fik deres store Arbejde belønnet paa rette Maade. Der havde nemlig indfundet sig over 5.000 Tilskuere, da Stævnet Kl. 14½ prc. tog sin Begyndelse. Zoneredningskorpset havde foretaget Tovafspæringer, og der var opstillet Mikrofonanlæg, hvorigennem Redaktør Otting hele Tiden holdt Tilskuerne underrettet om de forskellige Flyvninger og Resultaterne.

Om Formiddagen havde man gennemfløjet de første to Flyvninger af D. M., idet der havde meldt sig 30 Deltagere hertil, saaledes at det vilde tage for lang Tid at afvikle hele denne Konkurrence under Publikumstævnet.

Det første Nummer paa Programmet, Flagopsendelsen, udførtes af Unionens nye Formand Kommuneleder Knud Flenssted-Jensen med en "Grosse Winkler". Det var et betagende Syn at se det store 2½ m Dannebrogsflag langsomt dale ned fra 100 m Højde baaret af en stor skinrende hvid Faldskærm, og Publikum klappede da ogsaa kraftigt.

Det var den helt rigtige Begyndelse, og nu fulgte Flyvningerne Slag i Slag. Unionens Bestyrelse havde udarbejdet nøje Regler for de forskellige Officials Arbejde, saaledes at det blev det bedst organi-

serede Stævne, vi hidtil har lavet herhjemme. Hver Deltager havde et stort Nummer paa Ryggen, saaledes at Publikum ved at kigge i det uddelte Program straks kunde se, hvem de forskellige var.

De 5 S-Eliteflyvere, der havde kvalificeret sig ved Udtagelsesflyvningerne rundt om i Landet i Slutningen af August Maaned var: Børge Hansen, Hobro, Svend Skou, Odense, Levin Jensen, Odense, Boy Konstmann, Sønderjylland, og Bernh. Jensen, Vanløse. For at dette Nummer ikke skulde tage for lang Tid, højstartedes der kun med 40 m Snor. Resultatet blev, at Boy Konstmann fik den bedste Gennemsnitstid 2 Min. 48,2 Sek. efter en Termikflyvning paa 4½ Min. Desværre viste disse Modeller ikke deres bedste Flyveevner, idet der var mange daarlige Højstarter.

Næste Punkt paa Programmet — Demonstrationsflyvningerne — bød for første Gang herhjemme paa fine Opvisningsflyvninger med Benzinmotormodeller. Jørgen Larsen, Holte, deltog med en Selvkonstruktion med en Kratmo Motor, og Mogens Carlsen, Køge, med en R.X.3 med en hjemmebygget Feldgibel Motor. Begge Modeller viste særdeles fine Flyveegenskaber, med Stigevinkel paa over 45° og fin Svæveflugt. Jørgen Larsen opnaaede det bedste Resultat under Opvisningen, men bagefter foretog hver en ekstra Flyvning og her opnaaede Mogens Carlsen en Tid paa 1 Min. 30,1 Sek. efter en Motorløbetid paa 29 Sek. Derefter fløj Svend Skou fra Odense med sin kendte Andemodell, der som sædvanlig vakte stor Interesse.

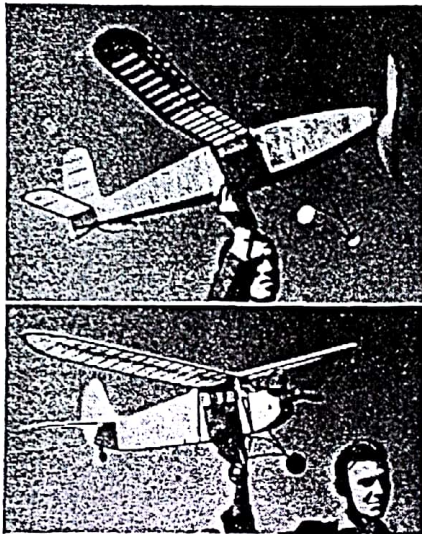
Og saa kom man til den sidste og vigtigste Del — Danmarksmesterskabsflyvningerne. Under Formiddagens Flyvninger var der sket et Par Havarier og adskillige af Deltagerne var mødt uden Modeller (Fy), saaledes at man ved den tredje Flyvning var nede paa 12 Deltagere. Som Følge af det ideelle Vejr opnaaedes for en Gangs Skyld nogenlunde pæne Resultater ved en Konkurrence med de smaa Klasse 1 Modeller. Nr. 1 blev Arne Sparre, Helsingør, med et Gennemsnit paa 42,5 Sek. (bedste Tid 1 Min. 03,7 Sek. — Haandstart). Klasse 2 vandtes af den dygtige Peter Christiansen, Helsingør, med Gennemsnitstid 2 Min. 00,6 Sek. (bedste Tid 2 Min. 36,7 — Haandstart). Klasse 3 blev jordstartet, og Tiderne blev derfor noget mindre i Forhold til Klasse 2. Vinder blev Jørgen Larsen, Holte, Gennemsnitstid 1 Min. 07,6 Sek. (bedste Tid 1 Min. 19,4 — Jordstart).

Derefter foretog Formanden for Det kongelige Danske Aeronautiske Selskab, Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen Uddelingen af Præmier. Berlingske Tidende havde udsat 5 smukke Sølvbægre og Aeronautisk Selskab et Gavekort til Skjern Modelflyveindustri.

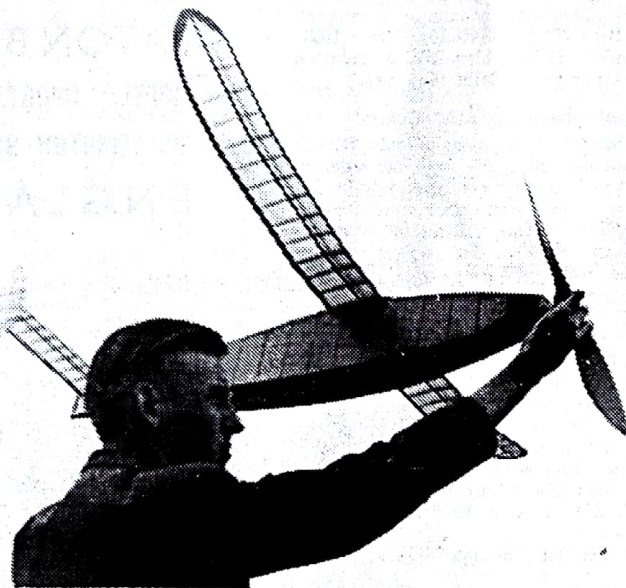
Det var Unionen en stor Glæde og Ære at se, at mange af vore kendte Flyvernævne overværede Stævnet, og Publikums Interesse for at se Modellerne paa tæt Hold var til sidst saa stor, at Afspæringerne sprængtes.

Stævnet var godkendt og blev kontrolleret af Dansk Luftsportsraad. Stævnets Præsidium bestod af Hr. Luftfartsingeniør M. P. Eskildsen og Hr. Oberstløjtnant L. Bjarkov. Stævneleder var Jørgen Mortensen, Hillerød.

Jørgen Gamst.



Øverst: P. Christiansen med sin Wakefield Motormodel. Nederst: Jørgen M. Larsen med sin Benzin-Motormodel.



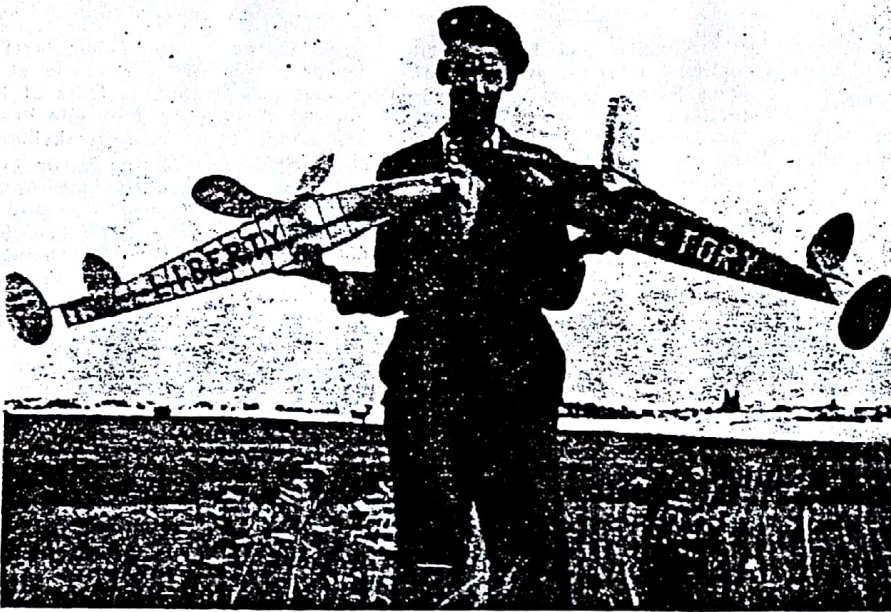
Jørgen med sin wakefield før maj 1940

- inden den blev døbt "VICTORY" ...



## MED DANSKE MODELFLYVERE I ENGLAND

Begivenhedsrig Tur — men uheldige Resultater



Jørgen Larsen med sine Wakefield-Modeller.

DET ser ud til, at det er Modelflyverne, der hele Tiden gaar foran i det internationale Samarbejde. Modelflyverne var de første, der fik Kontakt med de øvrige nordiske Lande i Fjor, og nu er det igen Modelflyverne, som optager Konkurrencen med en ny Række Lande ved en international Lejr i England i August.

Da Unionen med ret kort Varsel modtog Indbydelsen til Eaton Bray, havde man ikke noget større Haab om virkelig at faa Deltagere derover. Men det lykkedes! Nationalbanken havde intet imod, at Tage Hansen, Nyborg (som ikke maatte komme til Jämsjävålejr i Juni), samt Jørgen M. Larsen, Sportsflyveklubben, rejste derover.

Det var derefter noget af et Kunststykke at faa alle Formaliteter i Orden, men efter nogle hektiske Dage var alle Brikkene til Puslespillet imidlertid paa Plads; de nødvendige Visa kom i Orden Dagen før Afrejsen, og det lykkedes derefter at faa Billetter til Englandsbaaden.

Efter en lidt bevæget Rejse over Nord-søen foretog de to Danskere den 15. August Invasion i England, fortæller Jørgen Larsen.

— Efter et forfærdeligt Besvær med Modelkasserne tilbragte vi Natten hos nogle Venner i London. Næste Eftermiddag begav vi os til Flyvepladsen, som ligger ca. to Timers Jernbanekørsel fra London. Atter en Masse Besvær med Kasserne, men af Sted kom de da. Nærmeste Station, Leighton Buzzard, naaede vi efter Mørkets Frembrud, og saa begyndte en ny Odysseé. Det var nemlig ikke muligt at finde et eneste Menneske, der vidste, hvor Flyvepladsens Administration havde til Huse. Omsider fandt vi dog en »Bobby«, og vi trak Vejret lettet, da vi endelig var kommet indenfor Døren det rette Sted og saa noget Lys igen.

Mrs. Dickson modtog os og fortalte, at hendes Mand netop var paa Stationen for

at modtage det 50 Mand store franske Hold. Samme Aften blev vi alle transporteret de 6 km til Flyvepladsen. Anlægget viste sig ikke at være færdigbygget endnu. Der stod kun de nøgne Mure! Selve Flyvepladsen var omtrent paa Størrelse med Lundtofte, og det omliggende Terræn var nogenlunde, set med en Modelflyvers Øjne.

### Uheldig Dag for Danskerne.

Søndag den 18. begyndte Anstrengelserne for Alvor. I Konkurrencen for Svæve-modeller deltog mange smukke og velflyvende Modeller. Tage Hansen startede i denne Klasse, men paa Grund af Hvirvler kom hans Model i Hakflyvning og opnaaede kun 57,5 Sek., med hvilken Tid han blev Nr. 52 af 35 Deltagere. Hver Mand fik kun een Start som Følge af de mange Deltagere. Den kendte Wakefieldvinder fra 1937, Franskmanden Fillon, blev Nr. 1 med en Termikflyvning paa 9 Min. 08,5 Sek.

### Dieselmotorer paa 50 Gram!

Franskmændene havde nogle smaa Dieselmotorer paa kun 50 Gram med. Modellerne, de sad i, var kun 80 cm i Spændvidde. De var nærmest konstrueret efter amerikanske Principper, lavede fine Spiralstigninger og svævede meget fladt. Franskmændene besatte de 13 første Pladser af 31 i denne Konkurrence med Tider fra 3.37 til 1.05.

Hverken Svævemodeller eller Wakefield-modeller virkede synderligt imponerende. Jørgen Larsen opnaaede under Trimflyvninger med sin Wakefield 1.48 efter Jordstart, men sprængte Motoren.

Efter Reparationen var det umuligt at trimme Modellen til tilfredsstillende Glidning. Til Konkurrencen den 25. blev Jørgen derfor kun Nr. 13 af 34 med en Tid paa 1.31,2. Nr. 1 blev Belgieren Clasens med 4.05,5.

I Lejren var der Deltagere fra England,

Frankrig, Belgien, Holland, Monaco, Tjekkoslovakiet, U.S.A. og Danmark som eneste skandinaviske Repræsentant. Alle de 8 Dages Ophold var gratis, og der blev endda udleveret for ca. 20 Kr. Materialer foruden en stor Portion Motorgummi til hver Deltager!

Saa vidt Jørgen Larsen, der i en senere Artikel vil fortælle nærmere Enkeltheder om Modellerne m. m. Unionen har faaet Brev fra England, hvori man udtrykker sin Glæde over det danske Besøg og haaber, at Deltagerne ikke var for skuffet over Resultatet. Uheldet var stærkt ude efter dem — med sprængte Motorer og bortføjne Modeller.

*Jørgen Larsen  
Danmark*

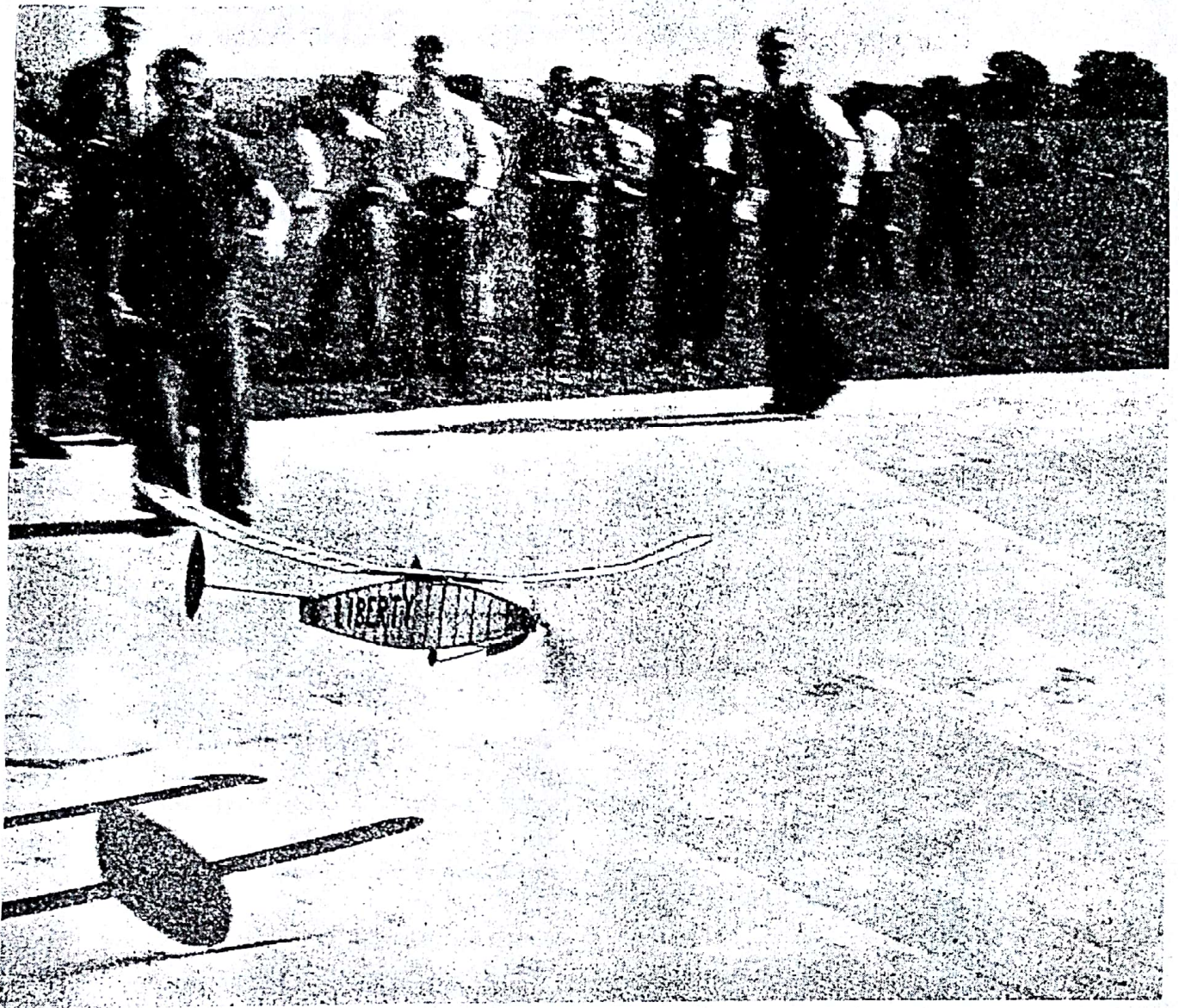


EATON BRAY  
MODEL SPORTSDROME  
NR. LEIGHTON BUZZARD  
ENGLAND

INTERNATIONAL RALLY  
18-25, AUGUST 1946

I næste nummer mere fra EATON BRAY om de øvrige deltagere og deres modeller.





LIBERTY. A word full of implication to our European visitors is echoed throughout this splendid action shot of a Danish Wakefield model leaving the take-off area during International Week at Eaton Bray.

*Aeromodeller Photo.*  
AEROMODELLER  
Vol. XI - No. 131  
October 1946



Øverst kan man se **Jørgen Larsens** "LIBERTY" i en flot jordstart - læg mærke til, at det opklappelige hjul er lige ved at være på plads i kroppen.

Til venstre ses **Tage Hansen** i færd med at trække gummimotoren op - **Jørgen Larsen** holder modellen.

Det kunne være interessant at høre, om Tages modeller - han blev pænt placeret med sin svævemodel...



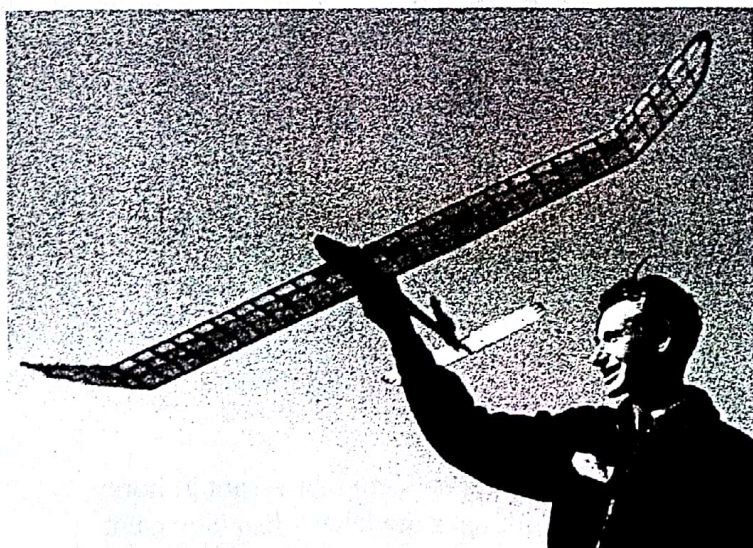
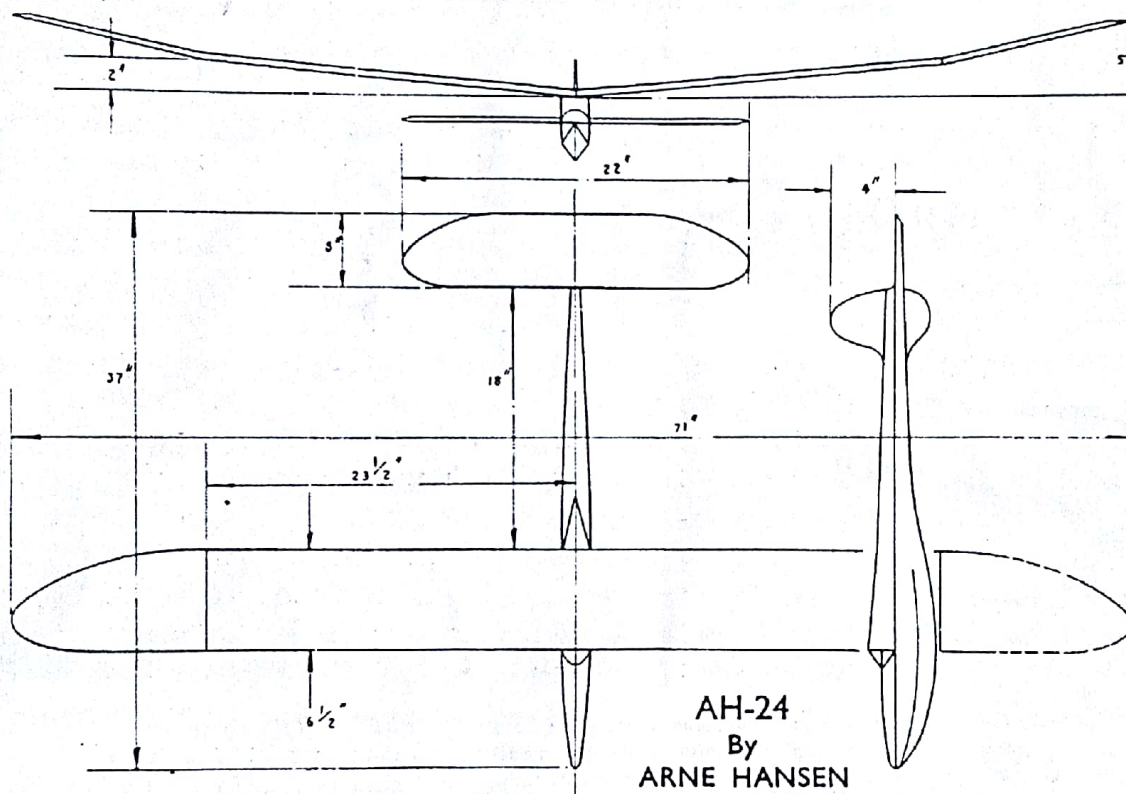
## ARNE HANSEN



er en af vore internationalt kendte A-2 eksperter med mange topplaceringer ved VM. Her ses han med sin AH-24, som han fløj med i 1950. Fotografiet må dog være senere end Trollhättan, da Arne åbenbart nu har lært at bruge lunte.

Efter at være pensioneret, er Arne ved at komme i form igen - rygter vil vide, at han med sin Cumulus vandt S-2 ved "Vårtävlingen" på Revinge her i 1997...

Tegning og foto: Aeromodeller Annual 1950



Arne ses her i februar 1949 med den første AH-20 Cumulus - den har rundede plantipper i modsætning til den model, der blev udgivet af Greig som byggesæt.

Cumulus blev en meget populær model. Den blev anvendt til adskillige C-diplomer - bl. a. redaktørens eget.

Arne anvendte byggesætsudgaven som reservemodel i Trollhättan.



# FØRSTE VM FOR SVÆVEMODELLER

## TROLLHÄTTAN 1950

Klasse A-2 får sit internationale gennembrud

Af Arne Hansen

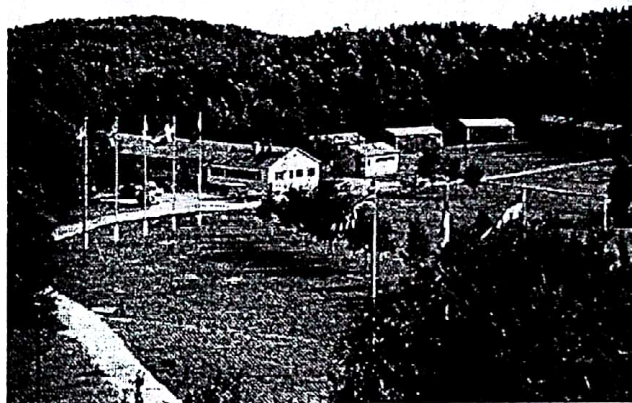
Den store interesse for svævemodeller, der var opstået i Danmark under krigen, delvis på grund af mangel på balsa og motorgummi, inspirerede Per Weishaupt til at arbejde for indførelsen af en svævemodelklasse til international konkurrencebrug.

I 1944-45 argumenterede han kraftigt for en "Wakefield-svævemodel" med et planareal på ca. det dobbelte af Wakefield-modellens.

De fælles nordiske modelflyveregler, der blev indført i 1946, kom til at indeholde en sådan middelstor svævemodel, som man satsede på at få anerkendt af FAI som standard ved internationale konkurrencer. Den fik betegnelsen klasse A2 og blev første gang anvendt internationalt ved den nordiske landskamp i Finland samme år. Her blev Mogens Erdrup nr. 3 med sin senere så berømte "Suomi".

I 1950 havde Kongelig Svensk Aeroklub 50 års Jubilæum, og da det samtidig var Sveriges tur til at arrangere Nordisk Landskamp med A2-modeller, besluttede man at udvide denne til en større international konkurrence med det formål at give den status af VM for svævemodeller.

Der var på det tidspunkt en voksende interesse for A2-modellen også udenfor Norden, hvor den blev kendt som "Nordic Glider".



Indkvarteringen i Skatås ved Göteborg

Dette var i høj grad et resultat af et stort introduktionsarbejde, som P.W. havde udført bl.a. med artikler i "Aeromodeller" og "Model Aircraft".

Det var naturligt, at Per ved denne lejlighed ønskede, at Danmark skulle gøre en god international reklame for A2-modellen.

Forventningerne var også store, da Danmark ved NM i Finland året tidligere havde vundet både hold og individuelt ved Jens Arne Lauridsen. Det var derfor med spænding, at aspiranterne til holdet mødtes i maj til udtagelseskonkurrence på Beldringe flyveplads ved Odense. Konkurrencen var kun vejledende, idet årets øvrige resultater havde stor indflydelse på udtagelsen af holdet. Det blev Åge Høst-Åris, Børge Hansen, Jens Arne Lauridsen og Arne Hansen, der skulle repræsentere Danmark ved dette første uofficielle VM for svævemodeller, d.30. juli ved Trollhättan.

Konkurrencen skulle afvikles efter regler, der i store træk var almindelige på den tid. Startlinens længde var på max.100m, og resultatet for hver deltager blev beregnet som summen af 3 flyvninger med max-tid på 6 min. dog således, at den konstaterede flyvetid ville blive noteret og brugt, hvis flere havde 3 max-tider eller samme samlede tid.



Den nordiske landskamp blev som tidligere for 4-mands hold, og resultatet blev den samlede flyvetid for de 3 bedste på holdet. Den internationale kamp om "The Swedish Glider Cup" eller det uofficielle VM for svævemodeller skulle derimod afgøres individuelt, men på basis af max.4 deltagere fra hvert land. Der blev tilladt 2 reservemodeller indsat ved evt. bortflyvning eller havari, så det var ret afgørende, at transportkassen indeholdt 3 stk. veltrimmede modeller.



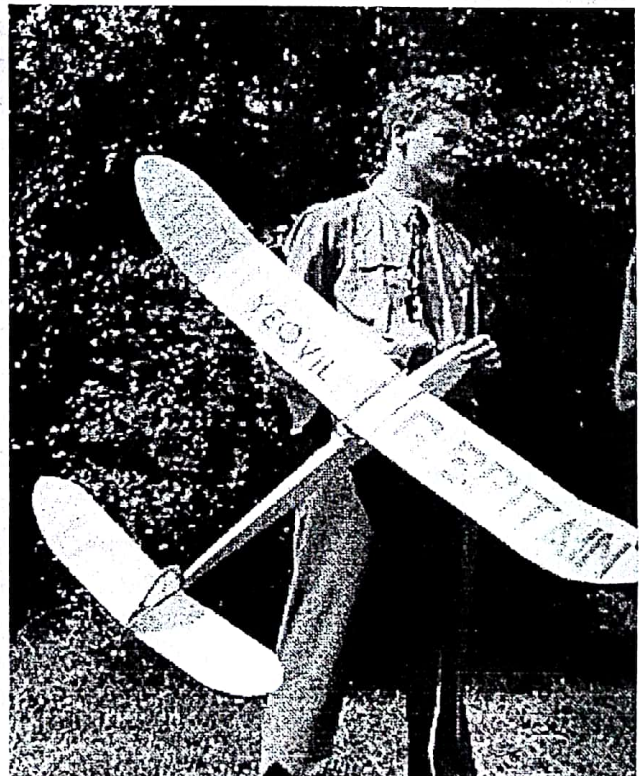
Per Weishaupt aflurer finesser ved Hinks model

Den 28. juli var der ankomst til aeroklubben i Göteborg. Som holdleder havde vi naturligvis P.W., men desuden havde vi som hjælpere Sven Wiel Bang samt S.P., der kom fra Finland, hvor han havde deltaget i Wakefield-konkurrencen ugen tidligere.

Vi blev indkvarteret i Skatås i byens udkant, et område bestående af en del hytter til overnatning, samt et fælleshus til møder og spisning. Der var ingen faste arrangementer før lørdag aften, og der var ikke mulighed for trimning, da det var et meget skovbevokset og kuperet område.

Der var dog enkelte, der forsøgte sig med håndstarter på en lille plads mellem hytterne, men det blev som mødested, at denne fik betydning for os. I løbet af fredag og lørdag samledes vi her med vores modeller for at udveksle ideer og erfaringer. Det var betydningsfuldt for os, der på grund af krigen endnu ikke havde haft mange internationale kontakter.

Vi havde dog allerede flere nordiske venner at hilse på. Fra Sverige var der Kurt Sandberg, som 3 af os havde konkurreret med ved den nordiske landskamp i Norge i 1948. Vi kendte en del til de nordiske modeller. Svenskernes stabile termikmodeller, finnernes smukt byggede modeller, delvis beklædt med 0,4 mm krydsfiner og typisk med korte kroppe, samt planer med stort sideforhold. Nordmændenes modeller ofte med stokbagkroppe specielt Stein Schjøll's særprægede modeller med dobbelte halebomme. Norden var repræsenteret med fuldt besatte hold, men så var det i øvrigt spændende, hvem der ellers kom og med hvad!



Bennett blev nr. 6 og bedst på det engelske hold



Udenfor Norden var der også fuldt hold fra England, Schweiz og Jugoslavien, samt een mand fra Monaco. Han var dog englænder, men havde indmeldt sig i aeroklubben i Monaco for at kunne "snige" sig med til Sverige! Lidt skuffede var vi måske over, at ikke flere lande havde fundet vej til Sverige. Der havde dog også været tilmeldinger fra Frankrig, Italien og Belgien, men de udeblev.



Englands hold:  
Bootland, Hanson, Bennett og Hinks

Når vi studerede andre landes modeller, undrede vi os over, at især englænderne havde bygget deres i balsa, og det på trods af deres blæsende klima. De var præget af den tids wakefieldkonstruktioner med kasse- eller diamondkroppe, samt planer med mange lister.

Holdleder for det engelske hold var Robert Gosling, en af modelflyvningens virkelige pionerer. Han havde fløjet med gummimotormodeller allerede i 1909! Han var desuden medlem af juryen sammen med G.H. Dérantz fra Sverige og Arnold Degen fra Schweiz. Blandt holdlederne var der fra Sverige Rune Andersson ("Bananen") og fra Norge Harald Orvin. Blandt deltagerne fra Schweiz var Trangott Haslach, der havde den daværende verdensrekord for svævemodeller sat i 1944 med 2tim.21min.

Søndag morgen vågnede vi til blå himmel og svag vind, så vi så frem til en spændende dag. I busser blev vi transporteret ca. 90km. nordpå til Trollhättan, hvor konkurrencen skulle finde sted på SAAB's flyveplads, et stort græsområde, der til een side grænsede op til Göta-kanalen. Vejret var fortsat meget fint, skyfrit over området og med svag vind. Vi fik hurtigt modellerne op af kasserne. Høst-Åris havde sine smukke modeller med trapezformede planer. Børge havde sine kendte Pjerri-modeller, og Jens Arne sin JAL 52, hvormed han skulle forsvare sit nordiske mesterskab. Jeg havde "Cumulus" samt AH 24, en ny konstruktion, som jeg ville bruge i konkurrencen.

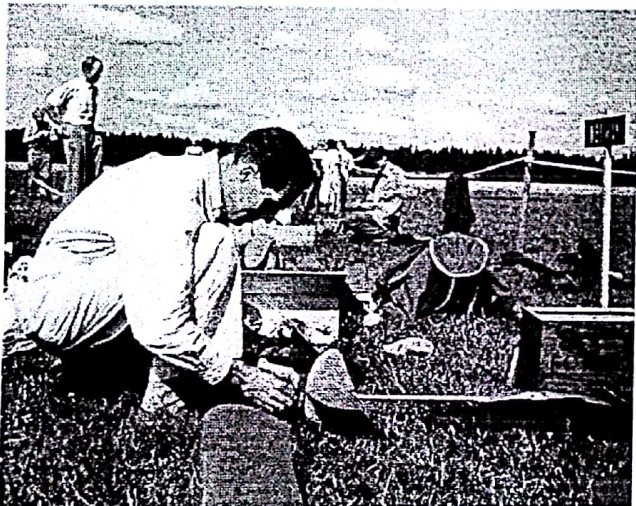


Høst-Åris med en af stævnets bedst byggede modeller

Der blev trimmet med forsigtighed. Nogle havde termikbremse, men vi var mange, der endnu ikke havde modellerne forsynet med det enkle, men effektive bremsesystem med tippet haleplan og lunteudløsning. Børge var således uheldig at miste en model under trimflyvningen.



Det tegnede til at blive en meget termik-præget konkurrence, med stor mulighed for at flere deltagere ville slutte med 3 max-tider. I det tilfælde skulle vinderen findes ved anvendelse af den konstaterede flyvetid. Det var derfor nødvendigt at gøre nogle taktiske overvejelser. For dem, der havde termikbremser, kunne det være hensigtsmæssigt i konkurrencen at anvende en lang udløsningstid svarende til en flyvning, som kunne forventes at være synlig for tidtagerne, der ikke måtte anvende kikkerter. Til opsøgn og hjemhentning af modellerne var der organiseret et stort antal hjælpere bl.a. forsynet med motorcykler og biler. Ved Götakanalen lå der motorbåde klar, og det fik betydning i et par tilfælde bl.a. for Jens Arne, der havde en landing i det våde element.

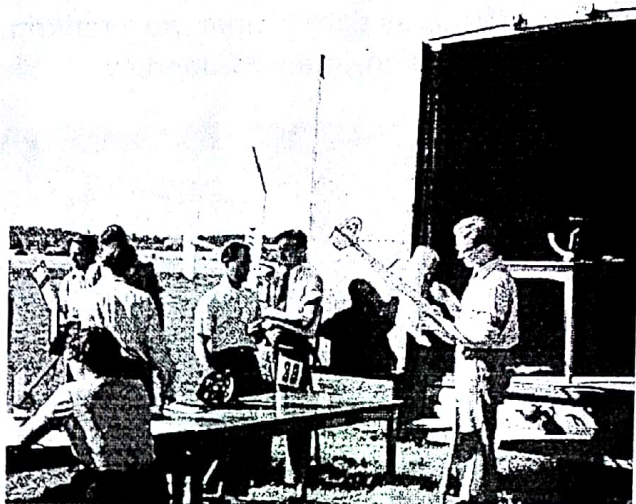


Thor Mølbach, Norge, ved at gøre klar til flyvning

Der var et afgrænset startområde med 2 tidtagere til rådighed for hvert land. Med perioder på 1,5-2 timer var der således gode muligheder for hver deltager eller holdleder at vælge de rette starttidspunkter. Før hver periode blev linelængden målt, og modellerne kontrolvejret for kravet om min.410 gr.

1. periode fra kl. 10-12 forløb med den ene max.-tid efter den anden. Den bedst noterede tid i denne periode fik finnen Silmunen med 18 min.03 sek.

Høst fik 2 min.45 sek. Jens Arne 2 min.40 sek. og Børge 2 min.11 sek. Ved min start løb jeg ud over startområdet i forsøg på at fange termik, og det lykkedes. Jeg fik 8 min.06 sek. men også en advarsel! Der var i 1. periode i alt 9 max.-tider heraf 3 finske og 3 svenske.



Kontrolvejning af modellerne før hver start

Efter perioden blev alle modeller placeret i en flyttebil, og vi blev kørt til frokost i Trollhättan. Kl. 13:30 var vi klar til 2. periode. For de mange med max.-tider kunne det fortsat blive afgørende at sikre sig en lang flyvetid. Høst brugte sin termikbremse med pneumatisk udløser. De såkaldte columbustryk havde den ulempe at være temperaturafhængige. Det bevirkede at den udløste for tidligt, og tiden blev 4 min.16 sek. Børge fik faldvind og 2 min.38 sek. Jens Arne havde en uheldig start under turbulent og skiftende vind og fik desværre kun 59 sek. Jeg var mere heldig med sikkert løft under starten. Ved hjælp heraf, samt på grund af at jeg anvendte 0,25 mm stålline, fik modellen en sådan tophøjde, at Gosling, som jurymedlem, bad om en fornyet linekontrol, der dog viste sig at være i orden. Tidtagerne kunne følge modellen i 10 min.37 sek. og det blev denne periodes længste flyvning.



Finnerne fik ingen max.-tider, og hos svenskerne var der nu kun Odenman med 2 max. flyvninger.

Englænderen Bennett var den tredje mand, der sikrede sig 2 max.-tider. Bernfest fra Jugoslavien, der havde max.-tid fra 1. periode, fik 3 min.20 sek. på 2. flyvning og lå nu på en 4. plads. Perioden sluttede kl. 15:00, og der var stor spænding før sidste periode, der skulle slutte kl. 16:30.



Der blev holdt godt øje med modellerne i kraftig termik

I 3. periode startede jeg tidligt med håbet om at kunne få en god termik, før denne aftog. Det lovede også godt lige efter starten, men det ændrede sig hurtigt, og tiden blev kun 2 min.27 sek. Det var nu med spænding hos både svenskere og danskere, at Odenman gjorde klar, men heller ikke han opnåede en sikker vindertid. 3 min.03 sek. var dog bedre end min, og der var lidt skuffelse i den danske lejr. Jens Arne gik ud og lavede en meget flot termikflyvning på 13 min.15 sek. så det blev et godt løft til holdresultatet. Høst fik 4 min.24 sek. idet modellen i lav højde fik en svag termik. For Børge fik tabet af hans bedste model før konkurrencen en uheldig indflydelse på hans resultat. Han fik 2 min.23 sek. i sidste flyvning. Svenskeren Persson fik periodens bedste tid på 14 min.17 sek. og Kurt Sandberg fik også en max. på 6 min.18 sek. De kunne ikke

nå Odenman, men det måtte give et meget fint holdresultat. Bernfest opnåede en tid på 8 min.28 sek. og han rykkede op på 1. pladsen foran Odenman. Det var nu kun englænderen Bennett, der kunne slå Bernfest, og der var stor spænding hos englænderne. Kravet til ham var en flyvning på mindst 3 min.21 sek. Han startede imidlertid i død luft, og kunne ikke løbe modellen i tophøjde. Den sank hurtigt under glidet, og resultatet blev kun 62 sek.

Det blev således Stjepan Bernfest, Jugoslavien, der med en totaltid på 920 sek. blev den første vinder af "Swedish Glider Cup" efterfulgt af Odenman med 903 sek. På 3. plads fik jeg 867 sek. og nordmanden Knut Hagen kunne med tre pæne flyvninger under max. sikre sig en 4. plads med 850 sek. Høst -Åris blev nr. 11 med 685 sek., Jens Arne blev nr. 13 med 579 sek. og Børge nr. 20 med 432 sek.



Bernfest med sin model - bygget på 3 dage!

Resultatet af det nordiske mesterskab blev at Sverige vandt for 4. gang efter krigen. De fik 2504 sek. Derefter fulgte Finland: 2171 sek. Danmark: 2131 sek. og Norge: 1964 sek.



Ved uofficielt på tilsvarende måde at udregne de øvrige landes holdresultater ville give, Jugoslavien: 1751 sek. England: 1703 sek. og Schweiz: 1327 sek. Dette kunne give et indtryk af styrkeforholdet mellem Norden og de øvrige europæiske lande.

På busturen tilbage til Göteborg kunne man trætte og afslappede filosofere over dagens oplevelser. Nogle var naturligvis opstemte og andre skuffede over resultatet. De meget turbulente vejrforhold, der på meget forvirrende måde hurtigt skiftede mellem kraftig termik og tilsvarende faldvinde, blev tydeligt afspejlet i resultaterne. Havde man været heldig med termikken, fik man en oplevelse af smukke flyvninger, hvor modellen i den svage vind kunne følges i lang tid.

Man kunne undre sig over, at det ikke lykkedes for nogle at opnå 3 max-flyvninger. Idet de tre første havde 2 max-tider og een dårligere flyvning, blev konkurrencen således vundet af den, der fik den svageste faldvind!

Undervejs i bussen var de skyformationer, vi i dagens løb havde observeret i horisonten, vokset faretruende, og inden vi nåede til Göteborg, brød et voldsomt uvejr løs, og så kunne vi glæde os over, at vi havde haft en mindeværdig konkurrencedag i sol og varme med en organisation, der havde fungeret meget tilfredsstillende.



Vinderen af "The Swedish Glider Cup" 1950

Samme aften samledes vi til middag og præmieuddeling på Liseberg, det kendte forlystelsessted i Göteborg. Den gennem mange år fungerende formand for aeroklubben i Göteborg Osvald Arnulf-Olsson havde udsat den fornemme pokal med det ønske, at den skulle blive en parallel til "Wakefield Cup". Den blev nu tildelt Bernfest, der blev hædret som den første uofficielle verdensmester med svævemodeller. Til hans nærmeste konkurrenter var der flotte krystalvaser fra Orrefors, og samtlige deltagere og holdledere modtog en plakette til minde om en meget begivenhedsrig konkurrence.

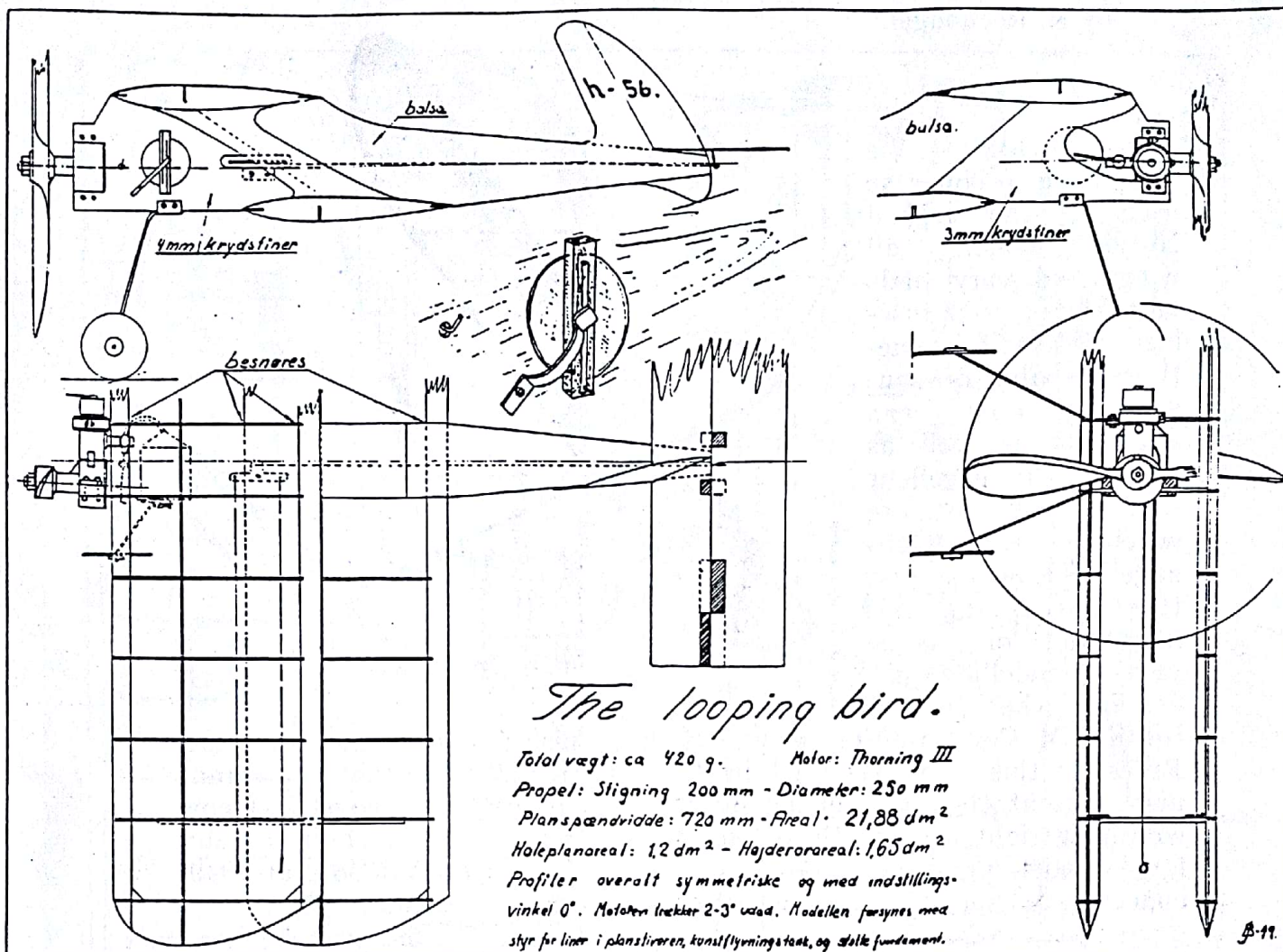
Dagen efter skiltes vi igen, og selv om deltagerantallet ikke havde været imponerende set med nutidens øjne, tror jeg, vi alle rejste hjem med nye inspirationer. Det var naturligt, at de 3-4 år vi i Norden var foran andre lande med A2-modellen, kunne ses på konstruktioner og holdresultater.

Man bemærkede især de nordiske modellens højstartsegenskaber og den tiltagende træning, man her havde fået for føling med termikken under starten. På det område var især Jens Arne kendt for at have særlige evner!

En lille, men væsentlig detalje for starten, var startkrogens placering, som vi i Norden havde længere tilbage mod modellens tyngdepunkt end de fleste andre. Vi fik på den måde en mere stabil start med større udløsningshøjde. På den anden side havde vi lært, at det nu var på tide, at vi tog hjem og forsynede vore modeller med en lunteudløst termikbremse på haleplanet!

Det skulle vise sig, at der med dette stævne var skabt grundlag for en meget stor udbredelse af A2-modellen, og den blev herefter hurtigt godkendt af FAI til international konkurrencebrug, samt som den klasse, der skulle anvendes ved de officielle VM-stævner, der blev indført for svævemodeller fra og med 1951.





### The looping bird.

Total vægt: ca 420 g. Motor: Thorning III  
 Propel: Stigning 200 mm - Diameter: 250 mm  
 Planspændvidde: 720 mm - Areal: 21,88 dm<sup>2</sup>  
 Høleplanareal: 12 dm<sup>2</sup> - Højderareal: 1,65 dm<sup>2</sup>  
 Profiler overalt symmetriske og med indstillings-  
 vinkel 0°. Motoren trækker 2-3° udad. Modellen føres med  
 styr for linier i plansireren, kunstflyvningsstak, og støttefundament.

## The looping bird

Modelflyvning er egentlig en pudsigt. Somme tider kan man bruge det meste af en vinter til at bygge en model, der, når den endelig kommer i luften, viser sig at have omtrent lige så gode flyveegenskaber som de »papiersflyvere«, man byggede i skoleårene, og somme tider — ja, somme tider kan det gå, som det gik, da »Looping Bird« blev konstrueret.

Det begyndte med, at tre linestyrings-entusiaster, Henning Jønsson, Axel Nielsen og Deres ærbødige en aften var i gang med den ædle sport. Det foregik på den måde, at Axel lagde model til flyvningen, medens vi andre kritiserede. Modellen var Axels sidste konstruktion, og i sikker tillid til sine evner som konstruktør havde han allerede inden prøveflyvningerne døbt sin model »good loop«. Vi andre udtrykte det på kammeratlig vis som vor bestemte opfattelse, at han skulle være mere end tilfreds, hvis han nogen sinde fik det lysthus i luften, samt

at hvis dette mod al forventning skulle lykkes, ville han givet knække propellen i landingen. Kort sagt — det tegnede til en virkelig vellykket premiere. Modellen startede selvfølgelig »som et søm«, og gik tilsyneladende også ret fint. Da Axel havde fløjet en 10—15 omgange, råbte Jønsson til ham, at betingelsen for et loop var, at største radius i loop'et var væsentlig mindre end linernes længde. Axel prøvede på at se ud, som om han ikke havde hørt det, og fortsatte med, som han siden udtrykte det, »at træne i store loop«.

Til sidst blev det Jønsson for broget, og med et beskedent: »Lad mig« snuppede han kontrolhåndtaget og hev modellen ind i et »loop«. Desværre viste det sig, at den ikke skulle komme igennem det. Hvadenten Axel havde ret i, at Jønsson »lopede« i vindsiden, eller Jønsson havde ret i, at det var sprøjteumuligt at »loope« med den model, så kan det med sik-

kerhed fastslås, at der ikke var nogen som helst chance for at repetere forsøget med den model. Axel var lidt smal i betrækket, da han samlede sin motor op og fejede balsaspånerne sammen, og Jønsson så nærmest ud, som om han havde knaldet en rude. Situationen krævede handling. »Kom i aften kl. 10,« sagde Jønsson, »så skal du få din model.« Men da han fik udleveret spånerne, rettede han det til: »Kom i morgen kl. 10 formiddag, så skal du få en ny.« Endelig enedes man om at hjælpes ad alle tre.

Kl. 20 gik Jønsson i gang med at tegne modellen, og knap ti minutter efter var Axel og jeg i gang med at skære de første dele ud. Efterhånden som tegningen skred frem, blev der indført arbejdsdeling, således at både blyant, kniv og lim var i konstant anvendelse. Hen på de små timer begyndte man at trænge til stimulanser af varierende karakter, og vi erindr endnu den jubel, det vakte, da Jønsson anbragte en tallerken stegt flæsk samt en do. med agurkesalat på bordet mellem en dase rød dope og et par tuber danalim. Kl. 5 gik vi igang med at beklæde, og da dette var overstået, tørnede vi ind.

I næste nummer bringes tegninger til 2 linestyrede modeller til Thorning III: skalamodellen Spitfire og kunstflyvningsmodellen EM 5 Super.

fortsættes side 22



## KR.56 Nordic Champion Sailplane from Denmark

by K. Rechnagel.

**D**ESCRPTION. — We have become so used to the typical Nordic model, all wings and very little more than a stick fuselage, that to find something capable of winning a *concours d'elegance* as well as putting up excellent flights, is all the more welcome. Kurt Rechnagel's KR.56 does just this and is the culmination of three years' modelling endeavour when it won

the K.L.M. Concours Cup for him at the Danish Summer Camp this year. Rules of this cup presented in 1941 by K.L.M., are that no entrant may present the same model in successive years. Rechnagel has now won it outright with his third consecutive win. In 1947, he built a really large model, pictured in the *Acromodeller*, but in both 1948 and 1949, concentrated on medium sized and more elegant machines.

Leading edge on wings and tailplane and the whole of the fuselage was planked in the original with obechi, but this has been replaced by balsa in our plan. The high quality of the planking and finish did much to help him win the cup.

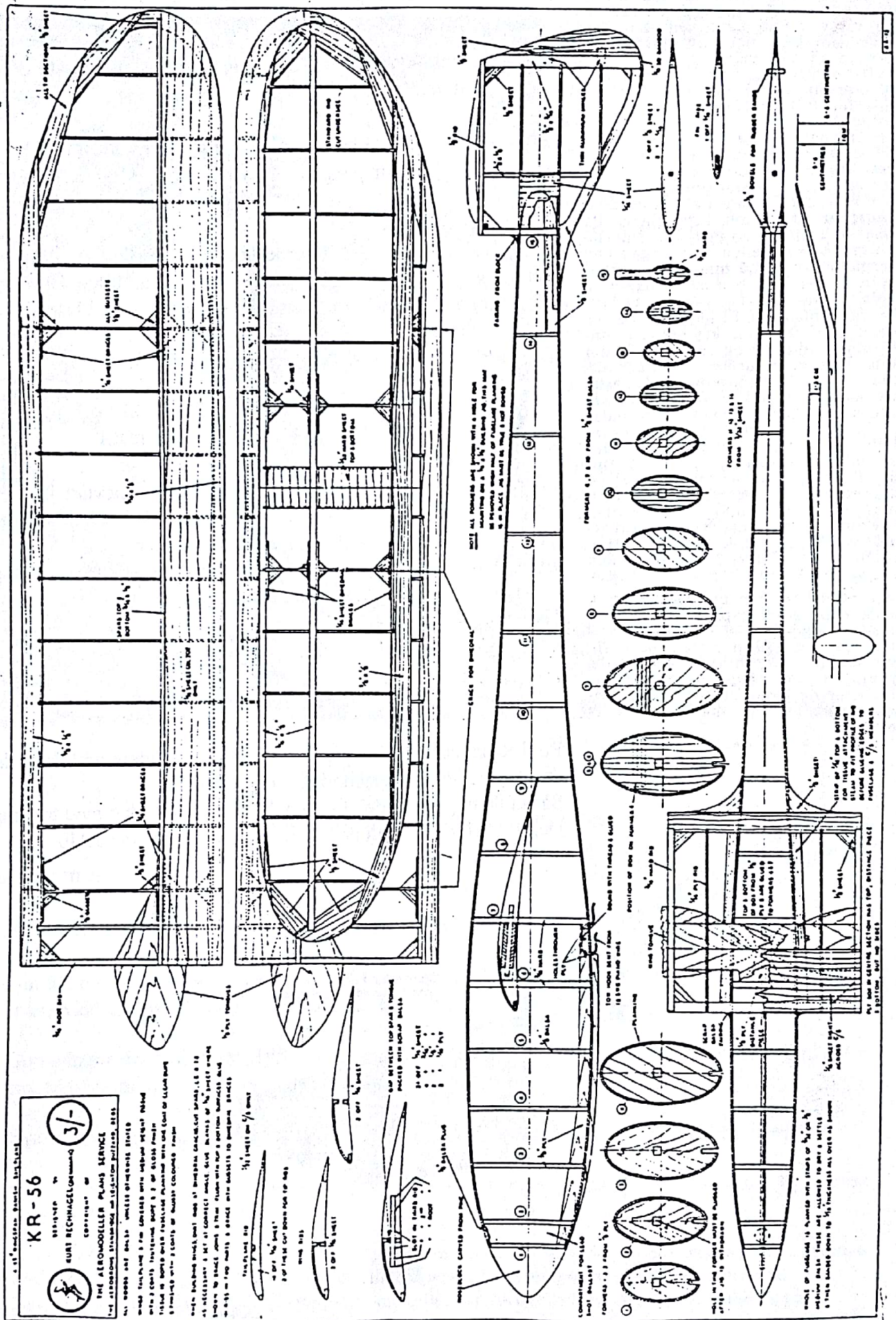


As the illustrations show, the model does indeed look good, and is of a style to appeal to British tastes, being neat in line and easily transportable.

Danish building style seems to be drifting away from the Swedish school and becoming more closely allied to Dutch and British thought as comparison with the other Danish model listed in the *Annual*, the JAL 52 by Jens Arne Lauridsen, will serve to confirm.

Aeromodeller Annual 1949 bringer tegning til 2 danske A-2 modeller, hvoraf den ene er KR-56. I en artikel med sammenligninger af 35 svævemodeller findes der dog ikke én A-2 model, og forfatteren Ron Warring anbefaler en noget større svævemodelklasse til FAI konkurrencer. Men allerede i 1950 har englænderne dog åbenbart taget A-2 klassen til sig og sendt et hold til Trollhättan...





**KR-56**  
 DESIGNER: **JOHANNES W. BUCHNER**  
 THE AEROMODELLER PLANS SERVICE  
 1000 N. 10th St., Minneapolis, Minn.

THIS MODEL AIRCRAFT IS DESIGNED TO BE BUILT AS A HOBBY MODEL. IT IS NOT INTENDED FOR COMPETITIVE FLIGHT. THE DESIGNER ASSUMES NO RESPONSIBILITY FOR ANY DAMAGE TO PROPERTY OR PERSONS CAUSED BY THE USE OF THIS MODEL. THE USER ASSUMES ALL RESPONSIBILITY FOR THE SAFE AND PROPER USE OF THIS MODEL.

ALL DIMENSIONS ARE IN INCHES UNLESS OTHERWISE SPECIFIED.  
 ALL PARTS SHOULD BE MADE OF Balsa Wood UNLESS OTHERWISE SPECIFIED.  
 ALL PARTS SHOULD BE MADE OF Plywood UNLESS OTHERWISE SPECIFIED.  
 ALL PARTS SHOULD BE MADE OF Plastic UNLESS OTHERWISE SPECIFIED.

WINGS: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.  
 FUSELAGE: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.  
 TAIL: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.

CONSTRUCTION: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.  
 FINISH: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.

FLIGHT: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.  
 PERFORMANCE: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.

SALES: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.  
 DISTRIBUTION: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.

CONTACT: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.  
 ADDRESS: 1/2" thick, 1/4" wide, 1/2" long.



## The looping bird

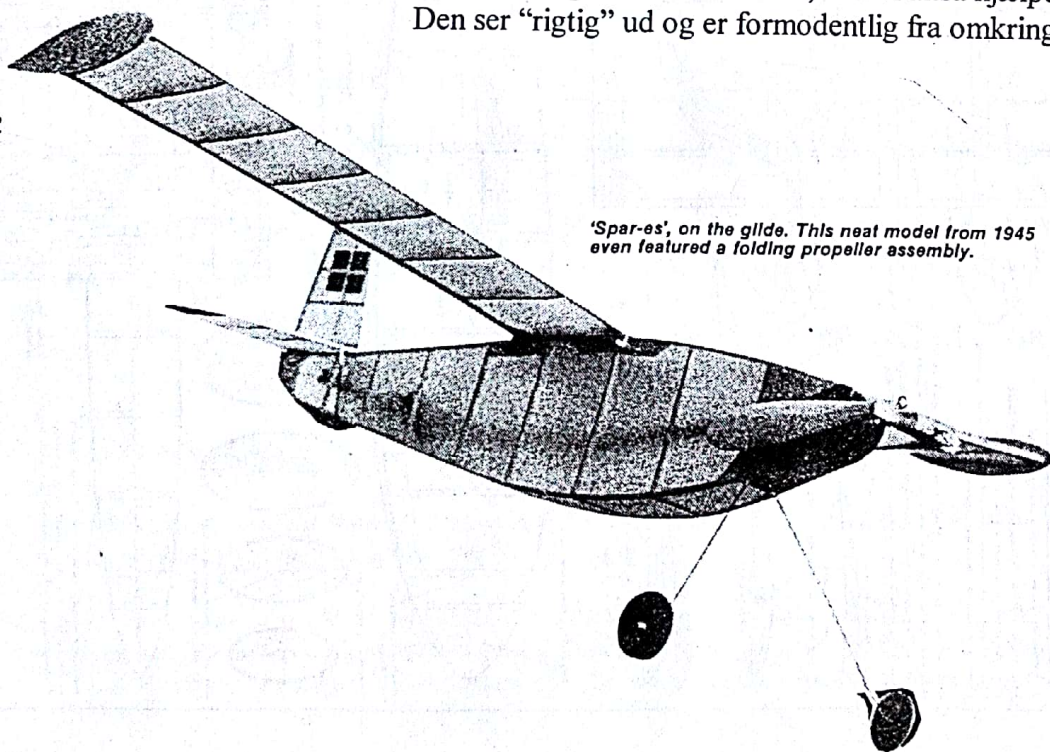
Den følgende formiddag og eftermiddag gik med at lakere og dope, og ca. 20 timer efter at den første streg var sat på tegningen til modellen, var vi i fuld gang med at prøveflyve den. Den viste sig selvfølgelig at være absolut prima.

»Det er det, jeg altid har sagt,« sagde Jønsson, »Axel spiser gennemgående for lidt agurkesalat, mens han bygger.«

Hvis nogen af læserne skulle have lyst til at bygge modellen (den kan også bygges langsommere), skal jeg lige nævne, at motorfundamentet er af 4 mm krydsfiner, og støttefundamentet er af 3 mm krydsfiner. På disse er kroppen bygget op. Siderne er 4 mm balsa, medens rundingen bag overplanet er af 1,5 mm balsa, resten papir. Undersiden bag underplanet er papir, foran planet 0,4 mm krydsfiner. Holdepladerne til begge planer er ligeledes af 0,4 mm krydsfiner. Stabilisator, højderor og finne er 2 mm balsa. Planernes forkant- og bagkantlister er af 1,5×15 mm hård balsa, medens hovedbjælken er 1,5×12 mm hård balsa. Planstiverne i 4 mm balsa er limet ind efter beklædningen. (Der var pålimet ribberne små lapper inden beklædningen). En 40 cm<sup>3</sup> kunstflyvningstank er fastholdt af en aluminiumsbøjle, og motoren er fastholdt dels med 2 bolte og dels med en 2 mm aluminiumsstøttering. Linerne føres til kontrolpladen gennem en celluloidplade, der er fastlimet på den inderste planstiver.

Da modellen var en uge gammel, havde den to tredjepladser i hastighedsflyvning og en førsteplads i kunstflyvning (70 points). Disse fik den på start, flyvning i lav højde, flyvning i stor højde, dyk, stigning, wing-over og loop. Der er måske alligevel noget om den med agurkesalaten.

Børge Jørgensen.



'Spar-es', on the glide. This neat model from 1945 even featured a folding propeller assembly.

## Pokaler

Erik og Ole Holten har i den nye klasse for RC oldtimer modeller udsat en vandrepokal, som der skal flyves om for første gang 13.-14. September.

En vandrepokal - Greig-pokalen - for kasse klasse A-1 vil nok kunne anskaffes for pengene fra Greigbyggesættene, og vi har en pokal til klasse A-2.

Til gummimotormodelklasserne har vi endnu ingen pokaler, men måske har nogen af medlemmerne lyst til at følge Erik og Ole Holtens gode eksempel og udsætte pokaler i disse klasser.

Det er klasserne C-1, C-2 og wakefield...

## Oldtimerbus fra Sjælland?

Oldtimerflyvere fra Sjælland, der agter sig til stævnet i Skjern d. 13.-14. September, kan måske med fordel i fællesskab leje en bus til transporten herover af deltagere og modeller.

En sådan "flyverudflugt" kunne også indbefatte et besøg på Veteranflymuseet og flymuseet i Billund...

Hvem tager initiativet?

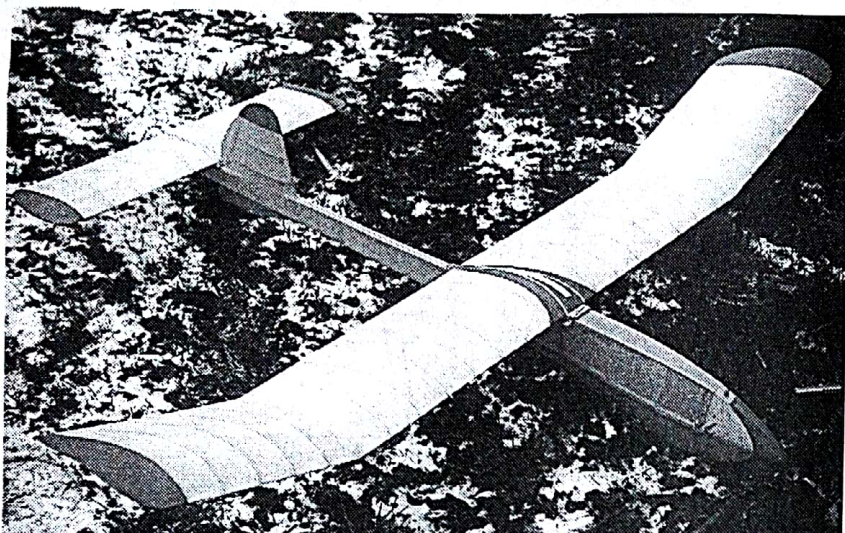
## SPAR ES.

Poul Rasmussen har skaffet os tegning og 3 siders omtale af denne danske model fra Aeromodeller marts 1985.

Så skulle nogen "falde" for den, kan vi altså hjælpe med tegningen. Den ser "rigtig" ud og er formodentlig fra omkring 1940...



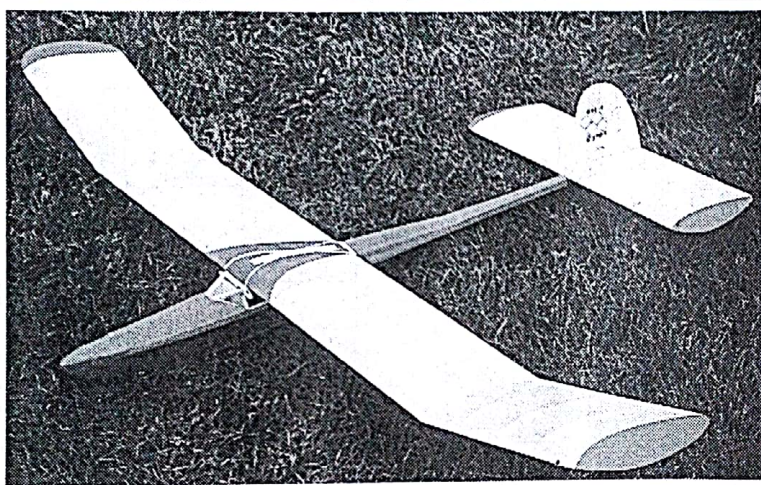
## Tegning/delvist byggesæt til 2 Greig - modeller.



Hans F. Nielsen har bygget disse 2 modeller ud fra tegninger og lidt ufuldstændige byggesæt fra Greig. Det er stadig muligt at købe tegninger og materialer hos Hans F.

Hele overskuddet går til en vandrende Greig - pokal i klasse A-1 ved vort årlige stævne.

Øverst til venstre ses A-2 modellen fra 1950 "Krølle". Den har en spændvidde på 142 cm. Tegning/materialsæt koster 150 kr.



Den lille model er A-1 modellen "Olympia" fra 1950. Den har en spændvidde på 85 cm. (Den må ikke forveksles med den lidt større model fra 1946, som hedder Calle 8 Olympia). Tegning/materialsæt koster 100 kr.

Tegning alene : 50 kr. for hver.  
Begge tegninger. 90 kr.

Se side 2 for flere oplysninger!

### Jim Moseley

#### 1997 WORLDWIDE POSTAL COMPETITION

Konkurrencen er for følgende klasser:

1. 1933 Chester Lanzo Cabin med 150 sek. max. (gummimotormodel - tegning næste gang).
2. Gummimotormodeller fra før 1951 op til 63,5 cm spændvidde. Max afhængig af spændvidden - med 100 sek ved 63,5 cm spændvidde og ellers mindre.
3. Gummimotormodeller før 1951 med spændvidde større end 63,5 cm og mindre end 91,4 cm. Maximum op til 120 sek.
4. Svævemodeller før 1951 op til 127 cm spændvidde. Maximum 120 sek. med 50 meter snor.

Man betaler et beskedent startgegyr pr. model (10-12 kr.) og sender resultater ind inden 15. november. Flyvnigerne skal flyves mellem 31. august og 31. oktober.

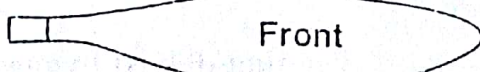
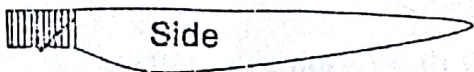
Jeg har lovet Jim Moseley, at jeg vil sende startgebyr og resultater til ham for danske deltagere. Hvis nogen er interesserede i at deltage, vil jeg gerne sende de udførlige regler med oplysninger om fly-off, præmier mm.

Flyvninger til stævnet 13.-14. September vil kunne tælle med. Så der er ikke noget at betænke sig på!

EK.



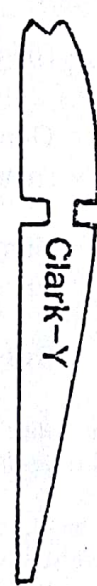
Prop-block: hard- to medium Balso. Propshaft: 2mm. pianowire.



31 each, reinforced  
with 1mm. Balso.



19 each 2.5mm. Medium Balso.  
2 outside, 3mm. hard Balso.

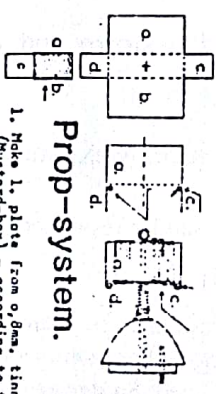
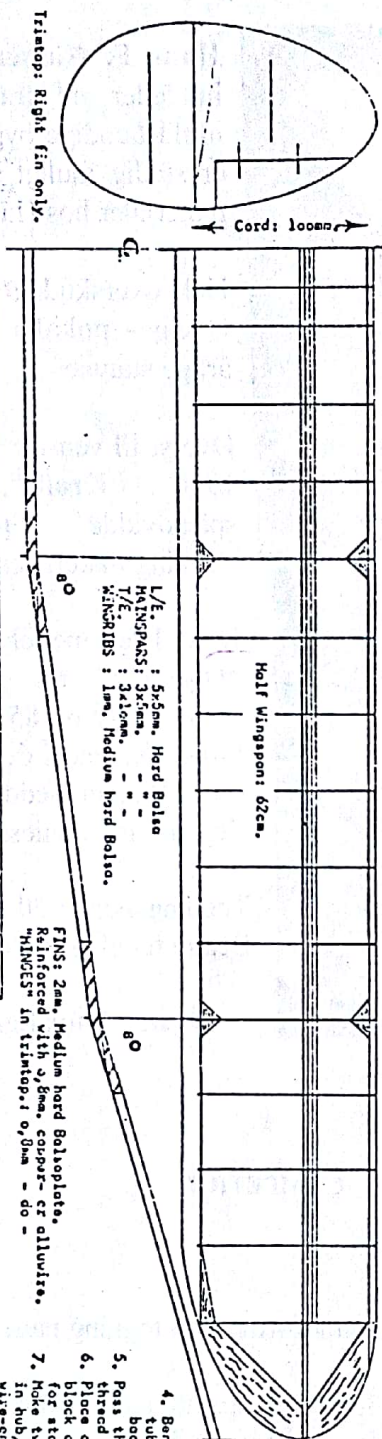
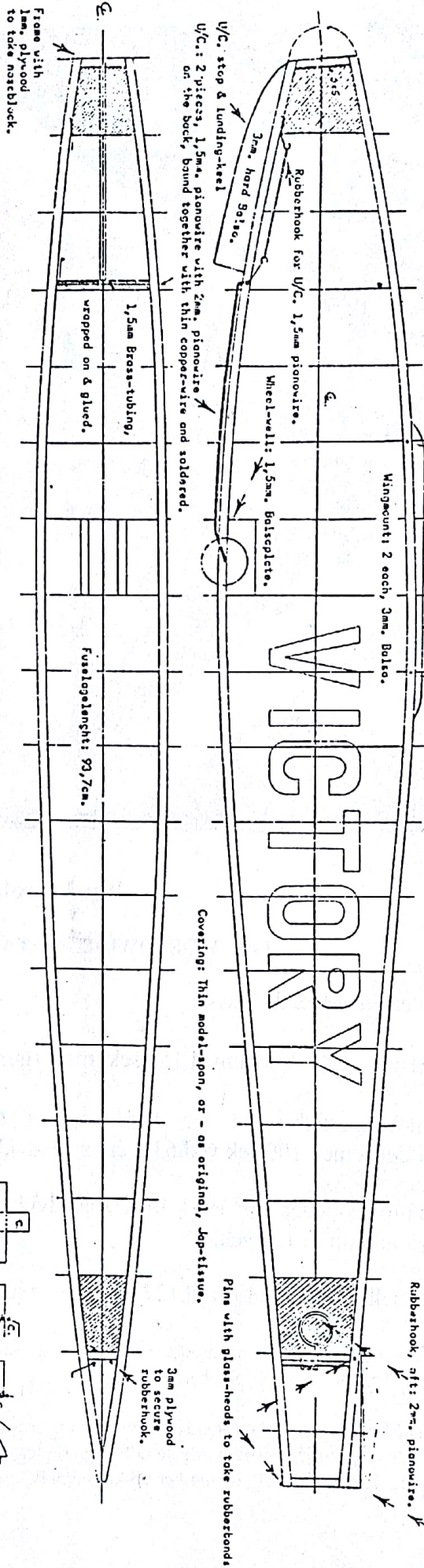


FUSelage :  
LONGERONS : 5x5mm. Hard Balso.  
SPACERS : 3x5mm. Medium hard Balso.

Pine with glass-heads to take rubberbands.

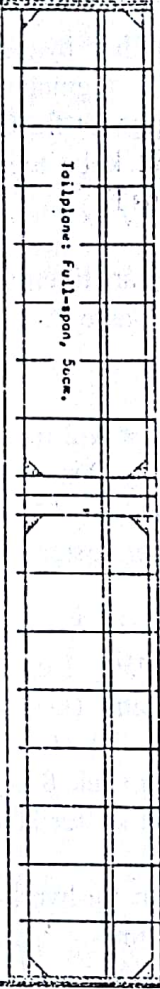
Home-letters: Cut from plain, white paper, doped-on.

Tailmount: 2 each, 1.5mm. Balso.  
Rubberhook, fit: 2mm. pianowire.



Prop-system.

1. Make 1. plate from 0.8mm. tinned ironplate (Nustord-box) - according to template.
2. Drill 2mm. hole in plate center.
3. Bend top a, & b. 90° and glue to prop-hub with bolso cement. tube in corner and solder. Fold around tube, down along the back of hub, and solder again.
4. Pass the propshaft through unit and wrap as shown, with strong cotton thread and glue.
5. Place coll-spacer and ball-run in the 2mm. brass tubing in the nose-block and form a rubberhook from the free end of shaft, allow spacing for stop-arrangement on back of block.
6. Make two hinges from 1mm. stainless steelwire and pass through tubes in hub, bend ends, and place protrusions in right position. Press wire-ends into bolso and glue. Where glue is secure, wrap even with cotton thread and glue well.
7. Make two hinges from 1mm. stainless steelwire and pass through tubes in hub, bend ends, and place protrusions in right position. Press wire-ends into bolso and glue. Where glue is secure, wrap even with cotton thread and glue well.



Tailplane: Full-spon, 5mm.

TAILPLANE: L/E: 3x3mm. Hard Balso. MAINSPARS: 3x3mm. Hard Balso.  
T/E: 3x10mm. Hard Balso. RIBS: 0.8mm. Medium Balso.

"VICTORY" WAKEFIELDMODEL

by J.M.LARSEN, DENMARK.

DESIGNED 1940

Scale: 1/4

Drawn by: John M. Larsen, Folehaven 11, 3520 FARUM, Denmark. In January 1970