



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3 - 1997

SAM - 1985

6. Årgang

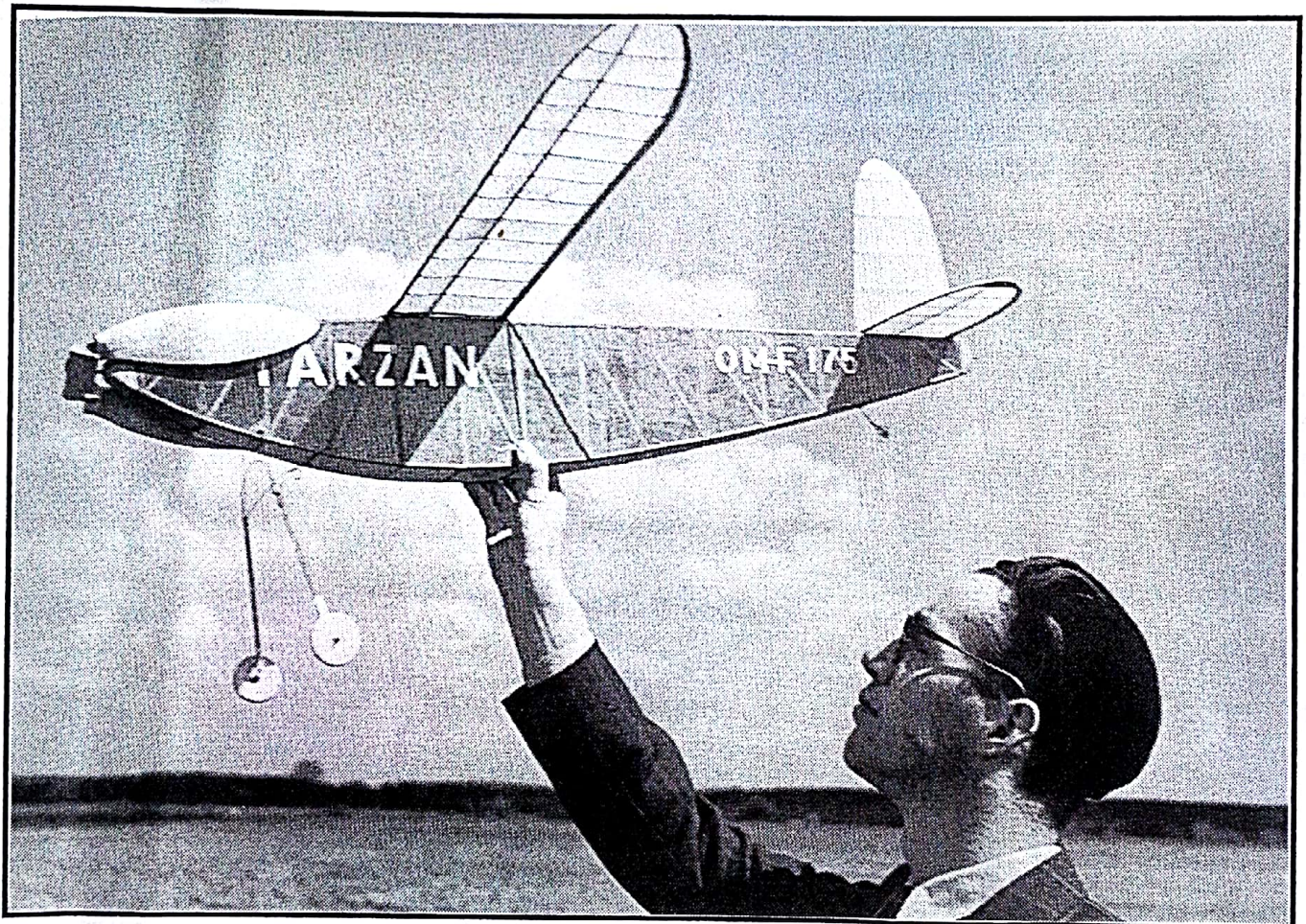


Foto: Per Weishaupt

Johannes Thinesen

Dansk modelflyvepioner - bl.a. medforfatter til
"Modelflyvesport" - ses her med sin wakefield
årgang 1941.

2

Dansk Modelflyve Veteranklub

SAM 35

stiftet den 6. Oktober 1991

Formand:

Erik Knudsen
Amagervej 66
DK-6900 Skjern
Tlf.: 97 35 17 67

Sekretær:

Poul Rasmussen
Nyvangsvej 25, 2. th.
DK-4400 Kalundborg
Tlf.: 59 51 62 11 (nyt!)

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærvej 73
DK-4220 Korsør
Tlf.: 53 57 23 76
Giro 081-5381

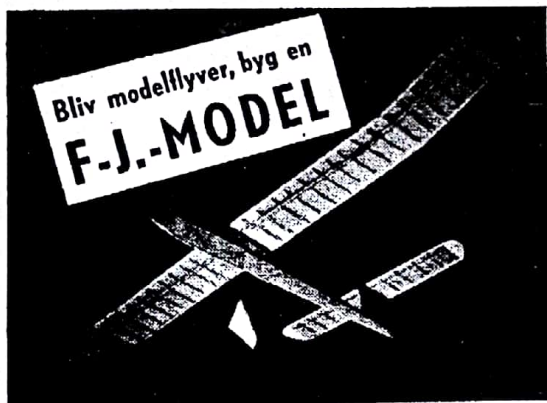
Æresmedlemmer : Per Weishaupt og Sven Wiel Bang

Kontingent: 150 kr. årligt

Medlemsbladet **Oldtimer Modelflyverne** udkommer 3 gange årligt.

Redaktør: Erik Knudsen.

I Familie-Journalen fra marts 1950 fandtes denne lille annonce for FJ-modeller - det kunne tyde på, at alle de tidligere modeller var udgået på dette tidspunkt?



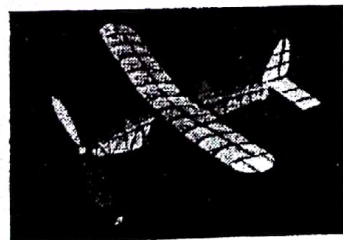
Modelsvæveplanet F-J-2 a

F-J-2 a, det nye modelsvæveplan i international klasse. Planspændvidde 1713 mm, kroplængde 966 mm.

Kompl. byggesæt med færdige profiler og arbejds-tegning kr. 18,50
Tegning alene kr. 2,50

F-J-5, den populære gummimotormodel, kan der nu atter faas materialer til. — Planspændvidde 505 mm kr. 5,00

F-J-7, letbygget modelsvæveplan. Planspændvidde 490 mm. — Byggesæt med udstansede profiler og bøjede lister. lige til at lime sammen kr. 3,00



Motormodellen F-J-5

Bestilling og beta-ling indsendes ved indbetalingskort til Familie Journalens hobby-afd., Køben-havn Valby, Post-konto nr. 67300. — I Kbh. kan varerne købes direkte i Møn-ster Tidende servi-ce, Mikkelsbr.gade 3.

Næste nummer af bladet vil vi prøve at få ud i maj måned.

Det er planlagt til at indeholde stof om blandt andet:

1. De nordiske landskampe
2. Norsk modelflyvnings historie
3. Cirrus
4. Trimning af gummimotormodeller
5. Bygning og flyvning af indendørs skalamodeller - bl. a. Peanutmodeller.

Samt stof fra vore læsere...

DEAD-line: 15. april

Til de næste blade er der planlagt stof om :

FJ - modellerne (evt. temanummer), linestyring, dieselmodeller, King Peters Cup 1939, vindermodeller fra wakefieldkonkurrencerne, VM i 1955 og 1956, eliteflyverprøverne ...

Hvis nogen af læserne kan hjælpe med stof, fotos, tegninger mm. vedrørende disse emner, så vil det være en god **hjælp**, og vi vil få nogen **bedre artikler...**

Forslag til artikler modtages meget gerne!

E.K.

Til medlemmerne

Vi ser for lidt til hinanden - men det kunne vi prøve at gøre noget ved med lidt privat initiativ. Med dette blad medfølger medlemslisten, så man kan se, hvor de nærmeste klubmedlemmer bor.

Byggeaftener - medlemmerne i et område kunne aftale fælles bygge- eller hyggeaftener en gang eller 2 om måneden, hvor man kunne få en oldtimersnak og måske bygge lidt. 2-3-4 personer er måske passende.

Lokale flyvedage - som med byggeaftener kunne man aftale nogle flyvedage, hvor man lige ringer sammen om morgenen for at høre, om vejret nu også er godt. Fritflyvningsunionens konkurrencekalender bringes nedenfor - her er man altid velkommen til at møde op med sine oldtimermodeller.

Hans F. Nielsen, Frank Dahlin og undertegnede vil prøve at arrangere noget sådant for vore jyske og fynske medlemmer. Er du interesseret i at være med, så kontakt mig og du vil høre nærmere...

Hvem tager initiativet på Sjælland?

Planlagte aktiviteter - på landsmødet blev det vedtaget at holde **Oldtimer - DM 1998** på flyvepladsen i Skjern den 5.-6. september.

Landsmøde 1998 holdes den 25. oktober et sted øst for storebælt. Arrangør efterlyses.

Derudover er der god plads i kalenderen til at arrangere andre stævner - se andetsteds i bladet om forslag til RC-konkurrencer. Ved Oldtimer DM i Skjern flyves der også med RC-svævemodeller, men pladsen må ikke bruges til RC-motormodeller... Der var blandt deltagerne i DM-97 enighed om, at pladsen var fremragende til fritflyvning, og at man hellere kørte et stykke vej frem for at flyve på en plads, hvor der var risiko for modellerne.

Vi håber så på, at man til DM-99 har fundet en flyveplads på Sjælland - helst også med tilladelse til RC-motormodeller. Har du et forslag?

Svenske konkurrencer kender vi endnu ikke datoer på - forhåbentlig kan vi undgå sammenfald af konkurrencer som sidste år.

Vore svenske venner ser vi meget gerne til vore stævner, og for mange danske oldtimerflyvere er Oldtimer-SM årets højdepunkt. Måske kan der i år også gennemføres en nordisk landskamp for oldtimermodeller.

Hvis du overvejer at deltage i Sverige, så kontakt mig og jeg vil orientere dig om datoer, så snart jeg kender dem.

Fritflyvningsunionens konkurrencekalender for 1998 kan ses her:

- 19.april : vårkonkurrence 1, Skjern enge
- 25-26. april: 10 start i Hillerød.
- 3. maj: vårkonkurrence 2, Skjern enge
- ?? Begynderweekend på Hjelm hede ved Skive
- ?? Sommerlejr
- 15-16. august: Jyllandsslag på Hjelm hede (Jørgen Korsgaard)
- 19-20 september : DM i distrikt øst

- 27. september: Høstkonkurrence 1, Skjern enge
- 28. oktober: Høstkonkurrence 2; Skjern enge

Henvendelse.

Konkurrencer øst for Storebælt:
distriksleder Henning Nyhegn, Industrivænget
28, 3400 Hillerød . tlf.: 42 26 35 25

Konkurrencer vest for Storebælt:
distriksleder Frank Dahlin, Gjerager 7, 6880
Tarm
Tlf.: 97 37 2442

Sommerlejr og begynderweekend:
Hugo Ernst, Ægirsvej 38, 7000 Fredericia
Tlf.: 75 92 92 93

Jyllandsslaget:
Jørgen Korsgaard, Ahornweg 5, Ellund,
D-24983 Handewitt, Tyskland.
Tlf.: 0049-4608-6899

Ring altid i forvejen af hensyn til evt. aflysning.

Kontingent 1998

Kontingentet er uændret 150 kr. og betales til Fritz Neumann på giro 081-5381

senest 1. marts

på vedlagte girokort.

Medlemmer i Norge og Sverige er velkomne til at sende 150 svenske eller norske kroner i en kuvert - betaler man pr. giro, skal man betale 150 danske kroner p. gr. af de høje gebyrer.

VIDEO

På det stiftende møde i Korsør den 6. oktober 1991 optog Hartvig Jensen mødet på video. På mødet fortalte de tilstedeværende om deres tilknytning til dansk modelflyvning. På videoen kan altså ses og høres en del af dansk modelflyvnings historie fortalt af hovedpersonerne.

Siden har Hartvig optaget interviews med bl.a. Per Weishaupt og Johannes Thinesen ligesom han selv fortæller om sine egne oplevelser. Videoen blev vist på landsmødet, hvor den vakte stor begejstring.

Hvis det ønskes, kan Hartvig få fremstillet kopier til en pris af ca 100-150 kr. afhængig af, hvor mange, der skal fremstilles.

Hvis du gerne vil bestille denne kvalitetsvideo, skal du henvende dig til Hartvig inden 1. marts.

Hartvig Jensen, Vadstrupvej 4, 2880 Bagsværd.

Tlf.: 44 98 11 35.

Hobbyboken 1946

De flygende ankorna kommer med stor sannolikhed bli morgondagens melodi. Ankorna kan nämligen byggas helt »därsäkra» — en rätt konstruerad anka kan bl. a. göras absolut stålsäker.

En av Nordens främsta specialister är Oscar Vang. OMF. Han har i många år sysslat med ankor och han presenterades i HB 1944 med OV 22 Ente. Vang behärskar sina ankor fullständigt, och hade Vang varit med i OMF:s lag mot Vingarna vid en av de senaste tävlingarna hade Vang och OMF vunnit överlägset. Tidigare har Vang bl. a. använt RAF 32 till profil, men har numera en egen profilserie:

Data:

Spännvidd (huvudvinge)	Längd 1350 mm.
2040 mm.	Vikt 800 g.
Spännvidd (förrvinge)	Profiler:
840 mm.	Huvudvinge OV 63009.
Vingytta 40 dm ² .	Förrvinge OV 63009 a.

Svend Johansen

Kort før landsmødet modtog jeg den triste meddelelse om, at Svend Johansen var død.

Han har været med i klubben siden dens start og været til de fleste af arrangementerne. Han var medlem i Windy, hvor han fløj en del sammen med Henning Jønsson.

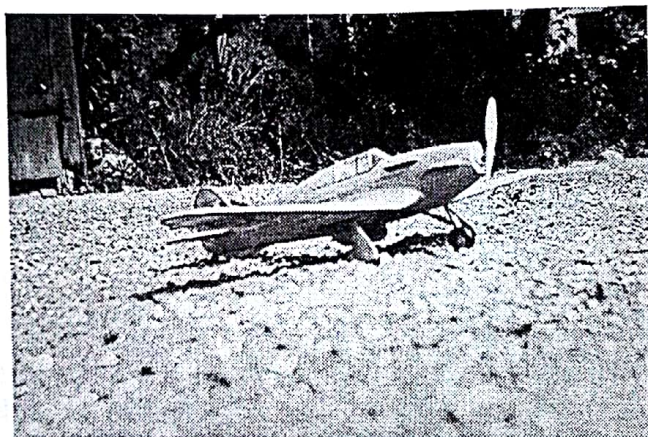
Hans store interesse var skalamodeller - både massive og flyvende.

Svend ringede af og til og fortalte om sine mange spændende oplevelser. Han vil blive savnet.

Æret være hans minde.

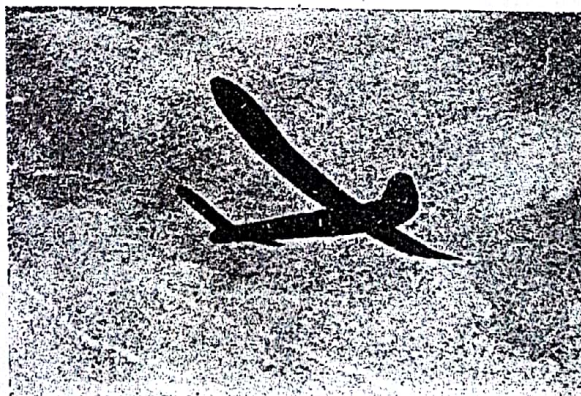
EK

Denne flotte skalamodel af Hawker Hurricane er bygget af Svend Johansen.

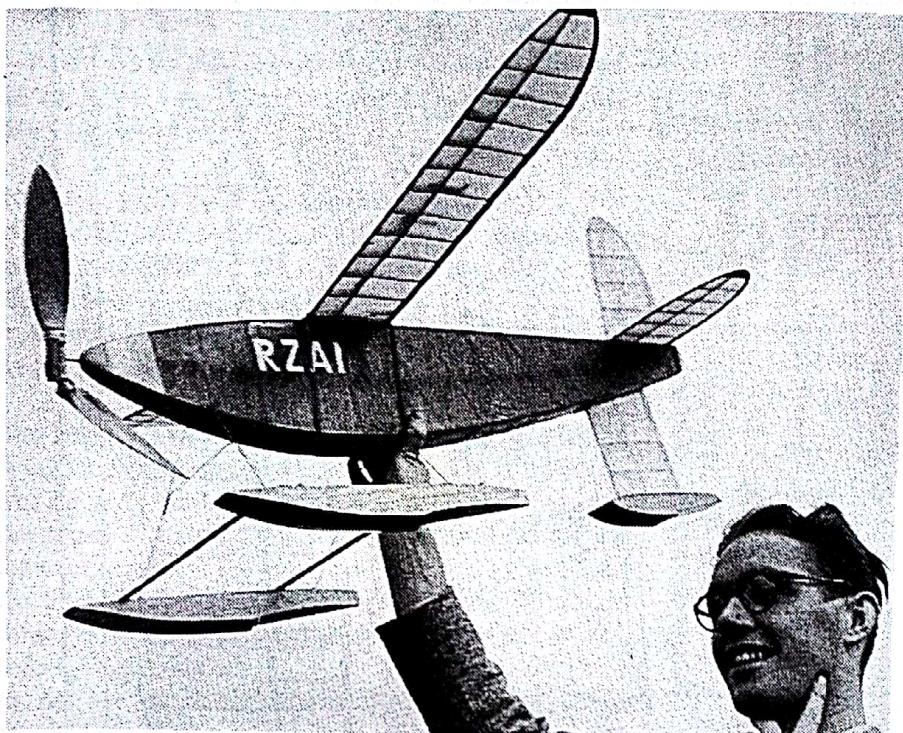


Tegning til OV-22 ses på side 15 og til "Kalle Anka" på side 16

»Kalle Anka» har utomordentliga flygegenskaper och ses här snoka efter termik.



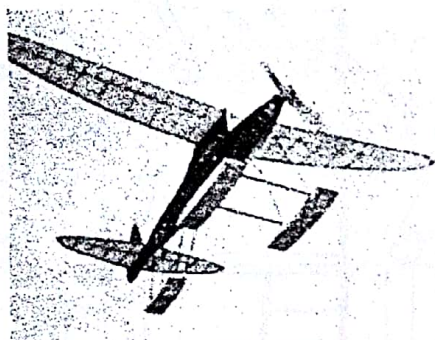
3 danske sømodeller med gummimotor.



Her ses Johannes Thinesens wakefield fra forsiden udrustet med 3 pontoner. Læg mærke til måden, som halepontonen er fastgjort på - formentlig for at modvirke det store sideareal på de forreste pontoner.

Det kunne jo være interessant at vide mere om eventuelle flyvninger og erfaringer med den.

Den lille model - Johannes Thinesens Flyvefisken - ved vi mere om, idet den var indehaver af den danske rekord for sømodeller i 1941.



Absolutte Rekorder pr. 1. Februar 1941

A	P. Kuniss	Windy	PK-17	18,54.1		
B	P. Weishaupt	OM-F	Per-W 26		19250	
C	N. Hassing	Cirrus	NH-Speedster			15,4
D						
E	J. Thinesen	OM-F	JT-Flyvefisken	0,34,8		
F	Wedorf Hansen	Sølvfalken	FJ-6	76,22.0		
G	J. Donnergaard	OZ	Pluto		32300	

Modellen kunne minde om en ombygget RX-1 - en model, som Thinesen vandt en del konkurrencer med ret tidligt.

Gættekonkurrence

Her vises et andet billede af en dansk sømodel.

Kan man besvare de 5 spørgsmål rigtigt, venter der en præmie til den dygtige:

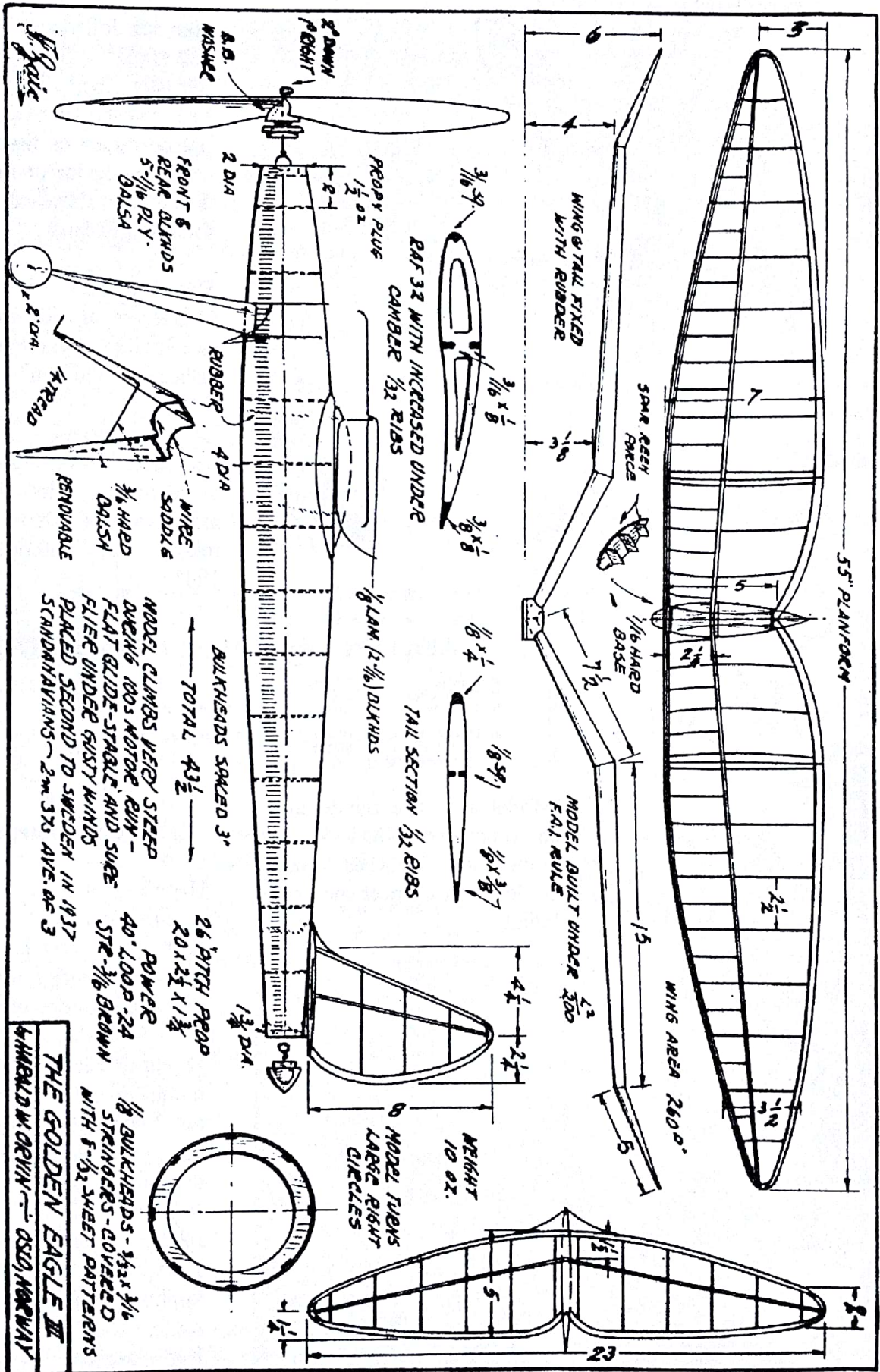
Hvem er personen? Hvilken model er det? Hvor foregår det? Hvornår er billedet fra og ved hvilken lejlighed er det taget?

Indsend de rigtige svar inden 1. April for at være med i konkurrencen.

Har nogen af læserne erfaringer med sømodeller hører vi gerne om dem...



The Golden Eagle III



I teksten på tegningen nævnes The Scandinavians 1937. Kan nogen fortælle om dette stævne?

Norsk wakefieldmodel 1937

Et af vore norske medlemmer **Kjeld Masch** sendte os i efteråret en del tegninger af nogle af de modeller, der fløj luften tynd i Norge før 1940.

Den mest spændende tegning var en tegning i fuld størrelse af den norske modelflyvepioner **Harald W. Orwins wakefield** fra 1937. Iøjnefaldende var bl. a. den mågeformede vinge.

Noget dæmrede i den gamle redaktørs hoved - den model havde jeg set før...

Efter nogen tid stødte jeg i **Frank Zaic's årbog 1938** på en tegning af samme model. Men - det var et billede af den, jeg kunne huske...

Mer søgen - i **Aeromodeller** fra november 1995 var der et foto af modellen. En engelsk modelflyver havde bygget den efter Zaic's tegning og luftede den ved et engelsk oldtimerstævne, hvor den overraskede mange ved sine gode flyveegenskaber!

At det var en norsk wakefield konstrueret af Orwin nævntes dog ikke.

Og - her i januar modtog jeg det amerikanske **SAM SPEAKS**, hvor et andet billede af modellen kunne ses. Denne gang kaldes den en engelsk wakefield fra 1937. Da jeg synes at "æres den, som æres bør", vil jeg naturligvis gøre SAM SPEAKS opmærksom på fejlen.

Morsomt kunne det have været at fortælle Harald Orwin om dette, men desværre er han afgået ved døden for ikke så længe siden.

Rigtig interessant er det så i samme Zaic-årbog at se en tegning af den berømte **Dick Kordas 1938 model** - se den selv her i bladet.

Har Korda "videreudviklet" Orwins model - eller er det "to sjæle en tanke"? Korda vandt som nok bekendt wakefieldkonkurrencen 1939, men med en helt anden type model.

Mens wakefieldmodeller først dukker op i **Danmark** omkring 1939, var man åbenbart meget før i gang med wakefieldmodeller i Norge.

Orwins model er fra 1937, og allerede dette år deltog en anden norsk modelflyvepioner - **Erik Engelhardt-Olsen** - i wakefieldkonkurrencen i England, hvor han blev nr. 17 af 44 deltagere. I resultatlisten herfra kan også ses, at fra Sverige blev **Bjørn Andersson** nr. 6, **B. Lindh** nr. 12 og **Arvid Palmgren** nr. 16.

Jeg ved, at der i 1938 blev udtaget et norsk hold til at deltage i wakefieldkonkurrencen, der dette år holdtes i Paris, da franskmanden **E. Fillon** havde vundet i 1937. Holdet bestod af **Per Hoff**, **Engelhardt-Olsen** og **Ejnar Granum**. Jeg ved også, at ialtfald **Per Hoff** deltog. Desværre har jeg ingen resultatliste fra konkurrencen, så

jeg kan ikke se, om de andre deltog - måske kan **Per Hoff** hjælpe med at fortælle mere?

(**Per Hoff** modtager vort blad og har tidligere hjulpet med informationer).

Hvorom alting er, så synes det, som om norsk modelflyvning tidligt har nået international standard. I næste nummer vil jeg bringe en artikel, som **Per Hoff** har skrevet om norsk modelflyvnings barndom til "Modell Hobby-bladet" for nogle år tilbage.

Fra **Frank Zaic's årbog 1938** har jeg også kopieret et indlæg af **Harald Orwin** samt en liste over de norske modelflyverekorder 1937...

Har man fået lyst til at bygge denne unikke wakefield - så er tegningen i vort kartotek.

Blandt de tegninger, som **Kjell Masch** sendte, kan nævnes en **Gummimotormodel på 160 cm spændvidde af Chester Lanzo** - den er større end Jumbo!

Andre tegninger er "**Kestrel**" - en amerikansk benzinmotormodel på 125 cm spændvidde, **Mercury Norseman** - en engelsk A-2 model, en 80 cm gummimotormodel til både hjul og pontoner konstrueret af **Gordon S. Light** (wakefieldvinderen fra 1935).

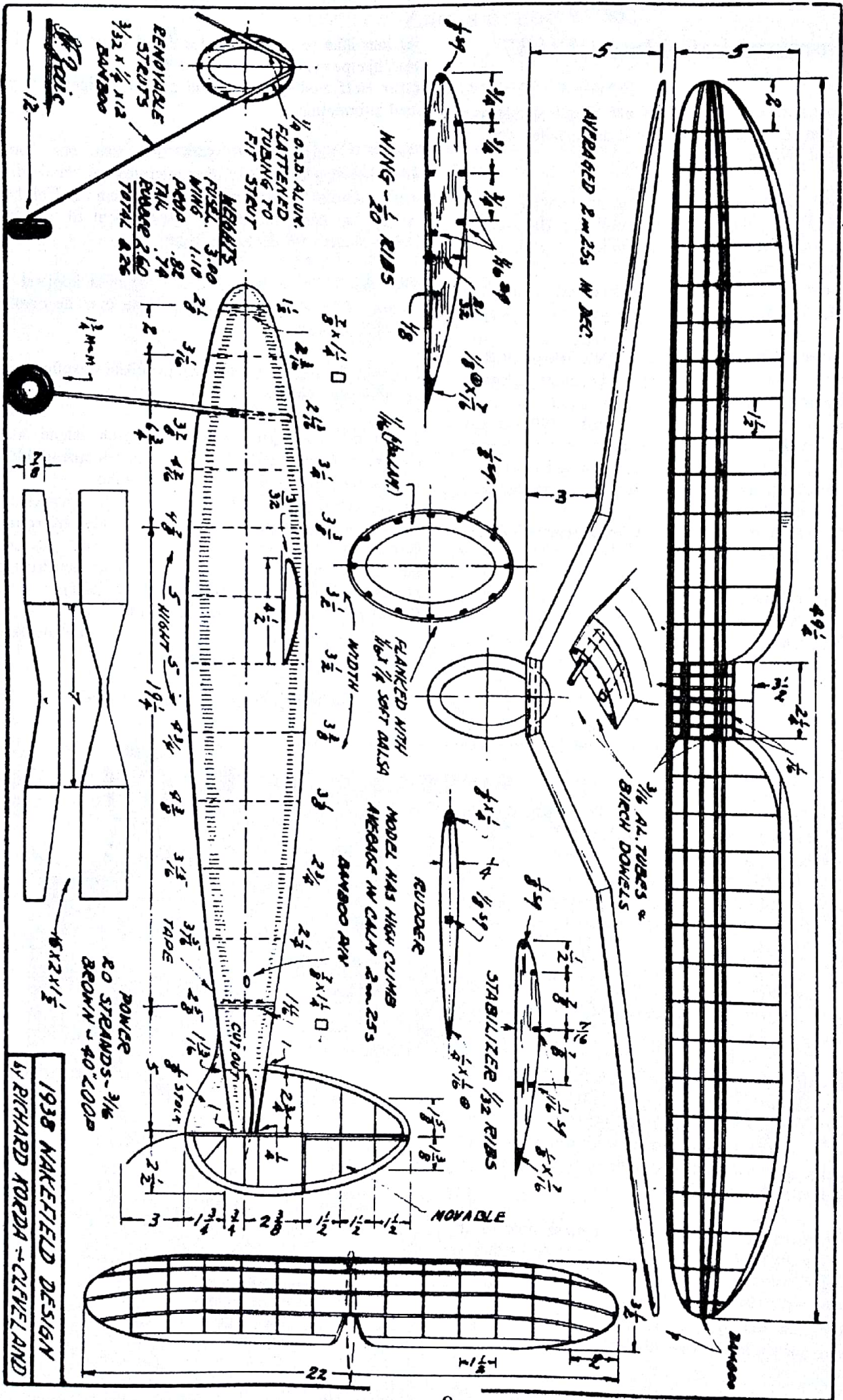
En virkelig gave fra **Kjell Masch**. **TAK**.

Erik Knudsen

En nordmand (Per Hoff) i Paris 1938



Korda wakefield 1938



Zaic's årbog 1938:

MODEL BUILDING IN NORWAY

by Harald W. Orvin

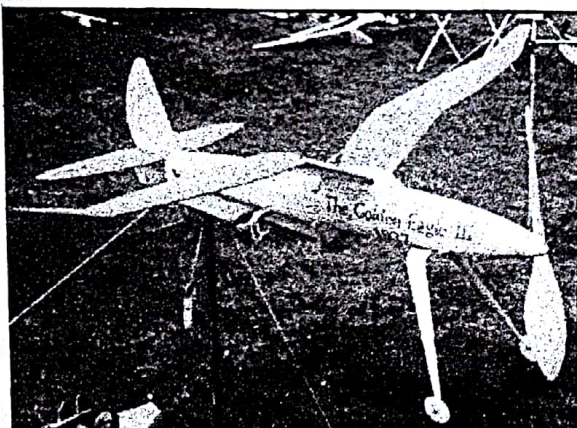
Model building in Norway began as early as 1911-1912 but the first model club was not started until 1921. An union of most Norwegian clubs was made in 1934. Our first National contest took place in 1935. The models were built of hardwood and were covered with silk or fabric. Best time was 33.5 seconds. In the spring of 1936 the "Allers Flying Club" was launched. It now has about 30,000 members all over the country and the interest is still growing. The leading group is connected with the Norsk Aero Klub.

Here in Norway we have an altogether different climate from yours. Seldom do we have thermals, and up to date we had no contests with ideal weather. In the neighborhood of our great cities there are only small places to fly without 90% chance of losing the model as there are so many hills and so much wood. Under these conditions we use the average of three flights contest procedure. Our rules are similar to American. Our new models are highly efficient, having an average duration of 4 or 5 minutes in calm air or dead air as you say. We now use only balsa and tissur models. And also use high power - about 1/3 of total weight. We have tried building American models but they seem not to suit conditions under which we work.

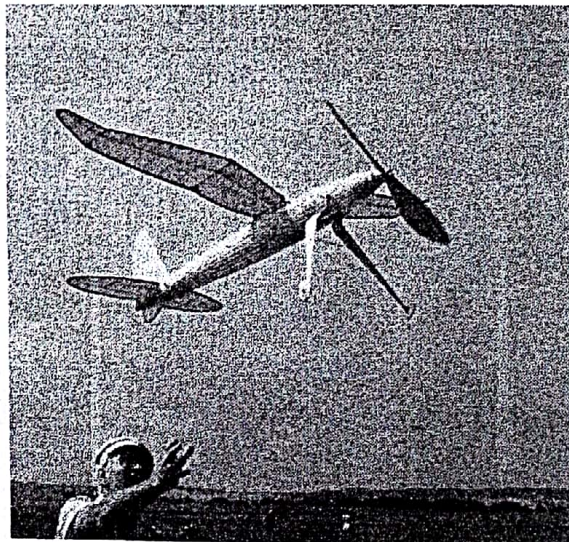
LIST OF NORWEGIAN RECORDS

June 1937

Fuselage Models			GASOLINE ENGINE		
Class C (70-100 cm span)			Rise Off Ground	Henry Stub	16m 20.7s
Hand Launched	Hans P. Grammes	20m 13s	GLIDERS		
Rise Off Ground	Per Bugge	2m 36.3s	Towline Launched	Harald W. Orvin	5m 36s
Class D (100-150 cm span)			FUSELAGE MODELS: Min. Cross section		
Hand Launched	Harald W. Orvin	2m 56.2s	L ² /200--Min. weight 10 gr.per.sq.dm.		
Rise Off Ground	Harald W. Orvin	2m 18.4s			



Fra SAM SPEAKS



Fra Aeromodeller

Teksten i Aeromodeller: Keith Palmer of Luton gets his unusual 1937 Golden Eagle away to another good flight. It comes from the Zaic Yearbook and surprised many with its performance. Photo: Ron Moulton.

Aktiv Oldtimer

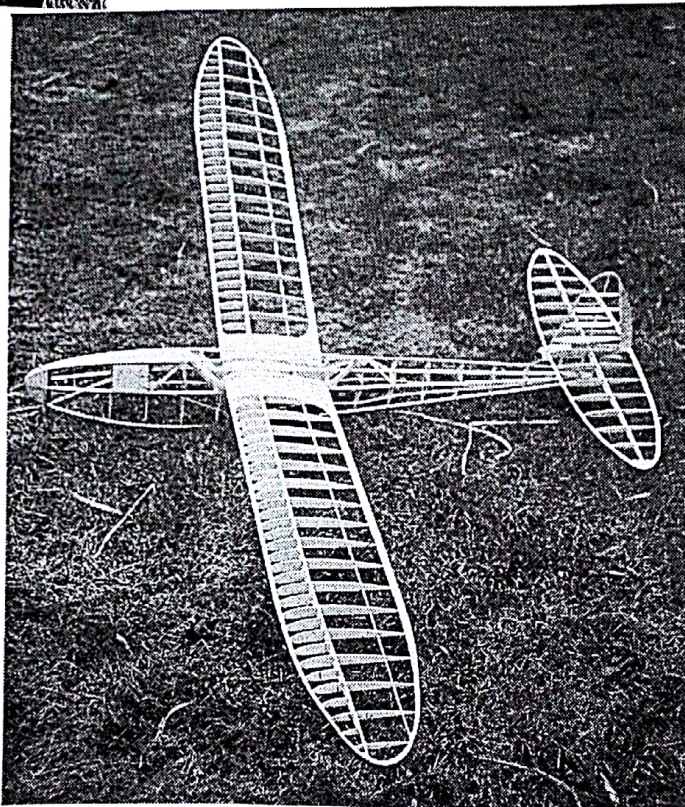


Hans Frederik Nielsen har efterhånden bygget et imponerende antal oldtimer - modeller. Til venstre ses han med sin SV-H 1 fra 1937. SV-H 1 er ikke én model, men den findes i mange udgaver. Modellen her er en kopi af den allerførste model med fladkrop, som satte en imponerende Danmarksrekord i Skjern, der var med til at reklamere for Dansk Modelflyveindustri, som Sven Herborg (senere Greig) startede i Skjern, men senere flyttede til Odense.

Til højre ses Per Weishaupts "Opvind" i ubeklædt tilstand. På bagsiden kan den nydes i "påklædt" tilstand. Den mangler endnu at få sin luftdåb. Det er meningen, at modellen senere skal indgå i en udstilling af Per Weishaupt - modeller. Den gamle redaktør er i fuld gang med en "Jumbo" til samme formål.

Andre modeller bygget af Hans Frederik Nielsen foruden de tre her på siden : FJ-1, FJ -2a, Diogenes, Sherif, Greigs A-2 Krølle, Olympia, Greigs Dieselmodel - og så har jeg sikkert glemt nogen...

Et godt eksempel til efterfølgelse - bare med en enkelt model eller to!



Til venstre ses FJ-2 i klasse XI fra oktober 1938. Det er en forstørret FJ -1a tiltænkt den erfarne modelflyver. Spændvidden er 149 cm .

Tegningen til denne model var den sidste, vi manglede til FJ-modellerne . Da Hans og jeg første gang var i Stauning for at hænge vor udstilling op, måtte vi vi beklage, at vi manglede en model.

Vi fik lov til at kigge i Veteranflyklubbens bibliotek - der var den. Vi lånte tegningen, og en måned efter havde Hans bygget den...

1946 - det første efterkrigsår

Efter at Verden havde gennemlevet 5 lange krigsår, kendte optimismen og tanken om det internationale fællesskab næsten ingen grænser. Ingen kunne forestille sig, at nogen efter disse 5 rædselsår kunne drømme om nye krige. Nu - ca 50 år efter - har man allerede næsten glemt de fem år...

Også modellflyverne havde måttet undvære international kontakt, og da England inviterede til international sommerlejr på det nyåbnede Eaton Bray, strømmede Europas modellflyvere til.

Fra Danmark deltog Tage Hansen fra Nyborg og Cirrusmedlemmet Jørgen Larsen.

764

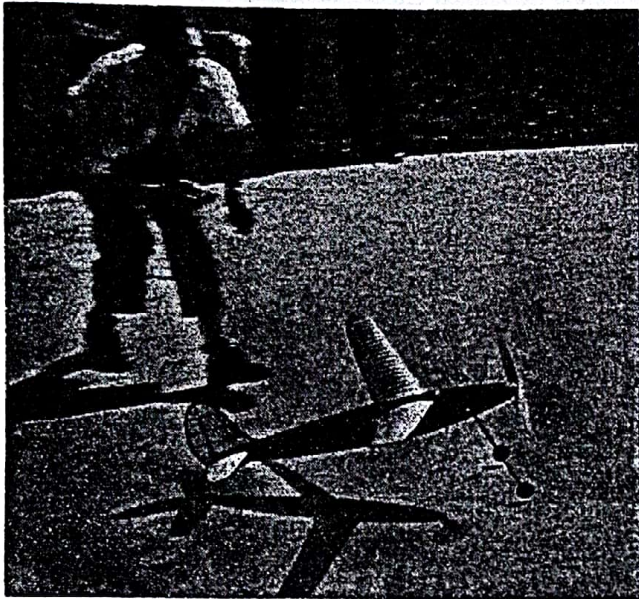
AEROMODELLER November, 1946



Billedet herover viser Ivan Horejsis czechiske vindermodel i dieselklassen.

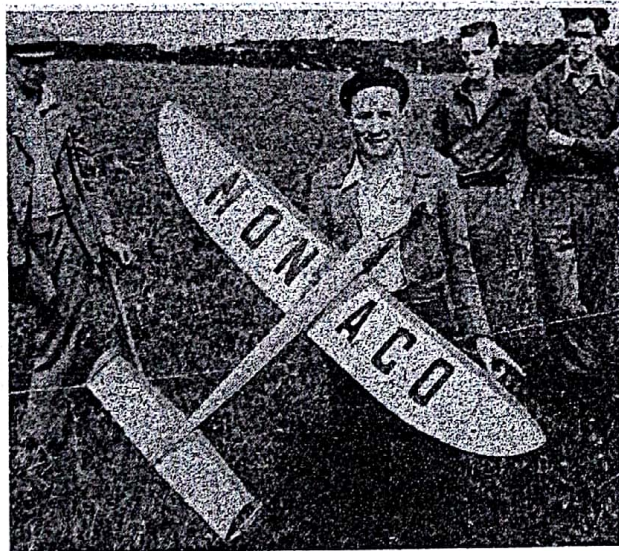
Jørgen var medlem af dommerkomiteen i Cocours d'Elegance. Han ses længst til venstre med Baskerhue...





H.C. Aitken fra England starter sin strømlijede model i wakefieldkonkurrencen. Det kunne ligne en af Coplands modeller - den er ihvertfald næsten identisk med disse.

Her ses Guillemard fra Frankrig med en af stævnets smukkeste modeller - en stor mågevinget svævemodel.



Den kendte modellflyver M. Aubertin fra Monaco med sin interessante svævemodel med særdeles lille sideforhold.

M. Maraget fra Frankrig med sin fascinerende lille dieselmodel, der steg som en elevator. Motoren var på 0,7 c.c.



De udenlandske Modeller i Eaton Bray

Anden Del af Jørgen Larsens Beretning

SOM lovet i sidste Nr. af FLYV vender jeg saa tilbage til at omtale de udenlandske Modeller, som jeg fik Lejlighed til at tage i Øjesyn under mit Ophold i England. Først vil jeg fortælle om de franske Dieselmotorer, som var en Oplevelse for sig. Den interessanteste maa siges at være en lille Motor paa ca. 0,9 cm³ og med en Vægt paa 50 Gram. Modellerne til disse Motorer var 70—80 cm i Spændvidde, og Konstruktionerne bestod alle uden Undtagelse af Balsa. Desuden havde Franskmændene Motorer i tre forskellige Størrelser foruden ovennævnte Lilliput. De fleste af Modellerne var meget velflyvende, og under Stigning laa de saa godt som alle i en ret skarp Kurve i en Vinkel paa 45—50°. De fleste af de Konstruktioner, som saas, havde Planet paa en Baldakin helt fremme over Motoren, men der saas dog ogsaa en enkelt lavvinget Model som trods Loven og Profeterne fløj ganske udmærket.

Svævemodellerne: Ja, paa dette Omraade tror jeg ikke, vi har noget at lære; de Mo-

deller, de udenlandske Kammerater mødte med i England, var næsten alle konstrueret efter den saakaldte »gamle Recept«. Der var en enkelt fransk Model, som var meget velflyvende, den var ca. 3 Meter i Spv. De øvrige maa alle siges at være à la Stroh. Af Profiler saa man kun de gængse Typer som Eiffel-Göttingen-R.A.F. og i enkelte Tilfælde Grant af en eller anden Form. Saa hvis det er anden Gang bliver muligt at sende et større Hold til England, vil jeg tro, vi skulde have en meget stor Chance for at hjemføre en Sejr, i hvert Fald med Svævemodeller. Om vi kan komme til at gøre os gældende med Dieselmotormodeller afhænger i høj Grad af hvilken Indsats vore Motorfabrikanter er i Stand til at yde. Vi maa først og fremmest have Vægten sat betydeligt ned og Ydelsen lidt i Vejret. Naar det er naatt, saa tror jeg godt, vi kan være med i Vognen, men heller ikke et Øjeblik før.

Wakefieldmodellerne. Som Rosinen i Pølseenden vil jeg omtale mit »Hjertebarn« Wakefieldmodellerne. Der var ca. 35 Del'n-

gere i denne Klasse, og i den Uge, som forløb fra vi ankom til Flyvepladsen og til Konkurrencen for Gummimotormodeller skulde afholdes, saas mange fine Trimflyvninger. Til Tider kneb det en Del at faa den rigtige Stigning frem, men gennemgaaende fløj de rigtig pænt. Undertegnede prøvfløj om Fredagen før Stævnet om Søndagen, og det saa ud til at gaa straalende; den første Flyvning var paa 1 Min. 48 Sek., og saa troede jeg naturligvis, at jeg kunde give Motoren et Par Omdrejninger til, men om Forladelse, nu havde den holdt siden 19:10, og nu vilde den ikke mere.

Resultatet blev, at der pludselig manglede ca. 15 cm af Kroppen bagude. Saa stod man jo der med Haaret ned ad Nakken, men der var ikke andet at gøre end at reparere. Jeg havde »Kassen« flyveklar igen om Lørdagen; men det viste sig saa, at den var blevet en Del tungere, og det var ikke muligt for mig at trimme den tilfredsstillende. Som Følge deraf blev jeg desværre kun Nr. 13 af 35 Deltagere. Det kunde have været værre, men helt godt var det jo ikke. Næste Gang maa vi se at faa nogle flere med og med Gummimotormodeller. Der er ingen Tvivl om, at vi kan faa en fin Placering, hvis der blot bliver sendt 10 Mand af Sted næste Gang. Vi maa i hvert Fald aldrig mere sende 2 Mand ud med kun 3 £ i Lommen hver. Det forslaar hverken helt eller halvt. Tage Hansen og jeg havde fire Dage i London efter Stævnets Slutning, og hvis ikke jeg havde haft nogle Venner der, saa kunde vi lige saa godt have lagt os til at dø, for vi kunde alligevel ikke have klaret os for de 3 £, vi havde med os herfra. Men lad det være os en Lære, at en sådan Tur skal planlægges paa en helt anden Maade til næste Aar. Og saa maa vi haabe, at Hr. Bramsnæs stiller sig noget mere velvillig med Hensyn til Rejsepenge, ellers maa jeg paa det kraftigste fraraade, at nogen begiver sig til »Stenkulsgæne«.

Bramsnæs er uskyldig.

Til Jørgen Larsens sidste Bemærkninger maa i Retfærdighedens Navn tilføjes, at Nationalbankdirektøren, der ellers er en udmærket Skydeskive, her for en Gangs Skyld er sagesløs. Unionen søgte kun 3 £ til hver, idet der ikke var beregnet noget 4 Dages Ophold, ligesom man anser Chancerne for overhovedet at faa noget bevillet for at være større, naar man var saa beskeden som mulig. Men derfor har man naturligvis alligevel lært et og andet til næste Gang, hvor vi ogsaa haaber at blive indbudt med et lidt længere Varsel.

P. W.



Wakefieldvinderen fra 1937 - Emanuel Fillon fra Frankrig - vandt både Concours d' Elegance og selve konkurrencen for svævemodeller med denne imponerende kæmpemodel.



Også fra USA kom der deltagere. Mr. Brandwood starter her sin model med benzinmotor.



Det var åbenbart varmt derovre -medlemmer af det belgiske hold skygger for gummimotoren under oprækket.

Alt dette fandtes på Eaton Bray

Også priserne kan ses - kender nogen historien om Eaton Bray's videre skæbne? Hvor mange år varede det ved?

The Modellers' own Airfield.

All the facilities of a modern aerodrome available at last for the model aircraft enthusiast. Runways and Take-off bases. Control Tower, Loud Speaker Equipment, Scoreboards. Recovery Squad for retrieving models.

Workshop and Facilities for running repairs. *Model Accessories Shop. *Technical Staff In attendance to give expert advice and assistance if needed.

For your Comfort there is a *Canteen for snacks and hot and cold drinks, shelter from showers if needed. Washing facilities and lavatories for both sexes. Car park and cycle storage. First Aid Station. *Landing facilities for light aircraft.

***Members' Clubhouse** will be provided with Common Room, separate Lounges for Ladies and Gentlemen, with washing and lavatory facilities. Private Car Park and Members' Enclosure. This building will not be ready until later in the 1946 season, but alternative accommodation is available for members immediately.

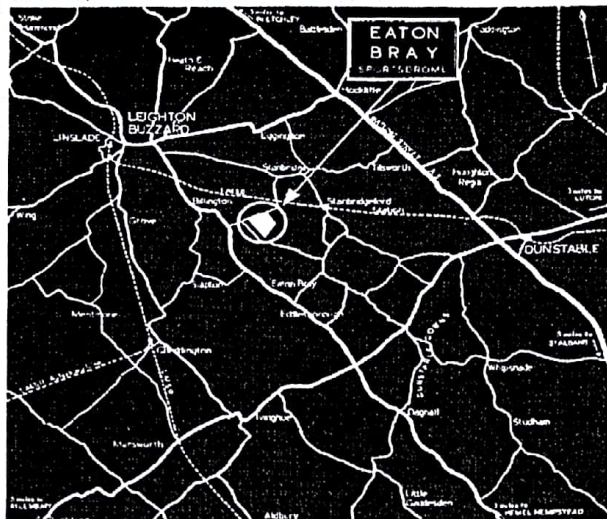
Contests and Competitions regularly arranged including International Events. A number of splendid trophies have already been presented. Facilities will also be offered to responsible bodies to sponsor Gala Days under the management of the organisers.

Additional Attractions include *Lake for model launches, seaplanes and flying boats. Concrete track and timing facilities for model race cars.

Camping Enclosure for Trailer Caravans and Tents, with running water at reasonable rates.

Something for Everyone. All the family will enjoy a day at Eaton Bray—inexpensive, packed full of interest—in the downland air of Britain's finest flying country.

* Starred items will not necessarily be ready for the opening of 1946 Flying Season, but are progressing as fast as present labour and supply positions will permit.



To EATON BRAY MODEL SPORTSDROME, BILLINGTON ROAD, STANBRIDGE, Nr. LEIGHTON BUZZARD, BEDS.

I enclose P.O./Cheque for
 (1) Season 1946 £4 (Juniors £2).
 (2) " Flying Season " .. . £3 (.. 30/-).
 (3) *Weekly Holiday Season 7/6 (.. 3/9).
 Delete as (4) *Fortnightly Holiday Season 12/6 (.. 6/3).
 necessary. (5)

Name

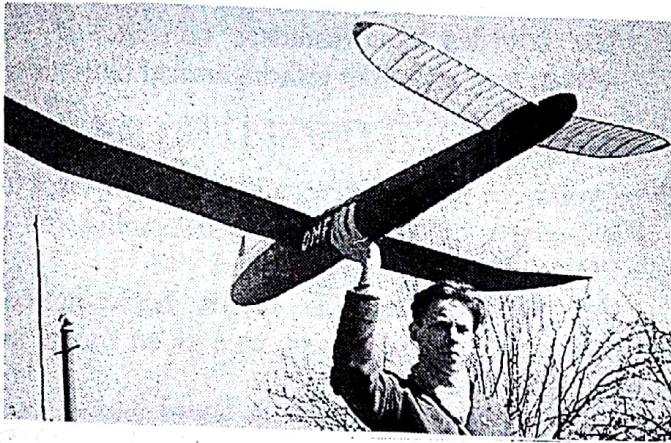
Address

* State dates required.

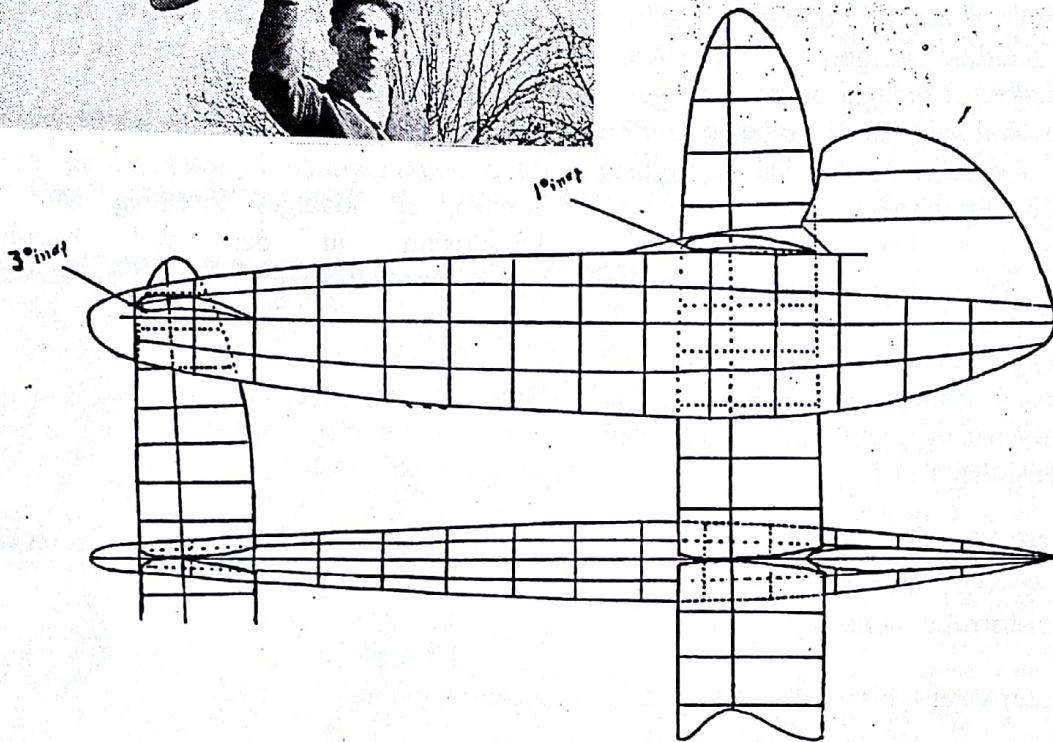
Printed for Eaton Bray Model Sportsdrome Ltd., by Alabaster, Pasture & Sons, Ltd., London and Maidstone.

Jørgen Larsen starter sin Victory på Amager Fælled i 1942, hvor han vandt DM.

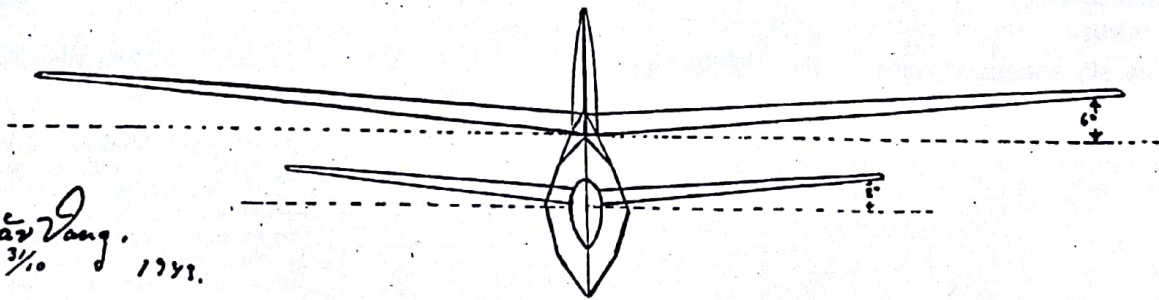




Oscar Vang, OMF, med andemodell
1944-45.



Oscar Vang.
3/10 1948.



OV 22 — ENTE

Dansk anka, konstr. av Oscar Vang.

DATA:

Spännvidd (huvudvinge): 83 cm
» (förvinge): 45 cm
Längd: 73 cm
Vingyta: 12,5 dm²

Vikt: 200 g
Vingbelastning: 16 g/dm²
Profil: R. A. F. 32

OV 22 — Ente är en trevlig modell, med goda flygegenskaper. Trimningen vållar rätt stort besvär, och endast mera erfarna modellflygare tillrådes att bygga denna modell. Flygande ankornas egentliga hemvist är Tyskland, där typen fått allmän spridning.

Nyt fra RC-udvalget

Det går fremad med bygning af oldtimermodeller forsynet med RC-udstyr.

Medens modellernes udvendige form og størrelse naturligvis bør tilstræbes overholdt, er det oftest nødvendigt og ønskeligt at ændre modellernes indvendige opbygning for at give plads til RC-udstyret, som normalt omfatter akkuer (batterier), radiomodtager, rormaskiner (servoer), kontakter, ledninger og styrestænger. Rorflader, som skal indpasses i modellen, fordrer ofte ændring af detaljer før modellens bygning samt realistisk materialevalg.

Det har altid (før og nu) været sådan, at den enkelte modelbygger i nogen grad selv prægede sit "værk" i byggefasen ved valg af materialer og udførelsesform. (Mange gamle tegninger er iøvrigt ikke forsynet med angivelse af materialer og disses dimensioner).

Ved valg af RC-udstyr skal man sikre sig, at rormaskiner (servoer) kan yde en kraft, som passer til modelstørrelse og nødvendig rorflade.

En radiomodtager vejer typisk	30-40 g
" servo " "	15-25 g
" samlet akku " "	60-120 g
" kontakt " "	10-20 g
Kabler og styrestænger vejer	15-30 g

Der udbydes af forhandlere særdeles let RC-udstyr, men praktiske erfaringer med dette udstyr har udvalget ikke.

Typisk må man påregne 150 - 250 g i vægt for RC-udstyr og en samlet planbelastning for en RC-del på 18 - 25 g/kvadratdm.

Høj planbelastning kan betyde besværligheder med løbestart i stille vejr, men er en fordel ved landing i modvind.

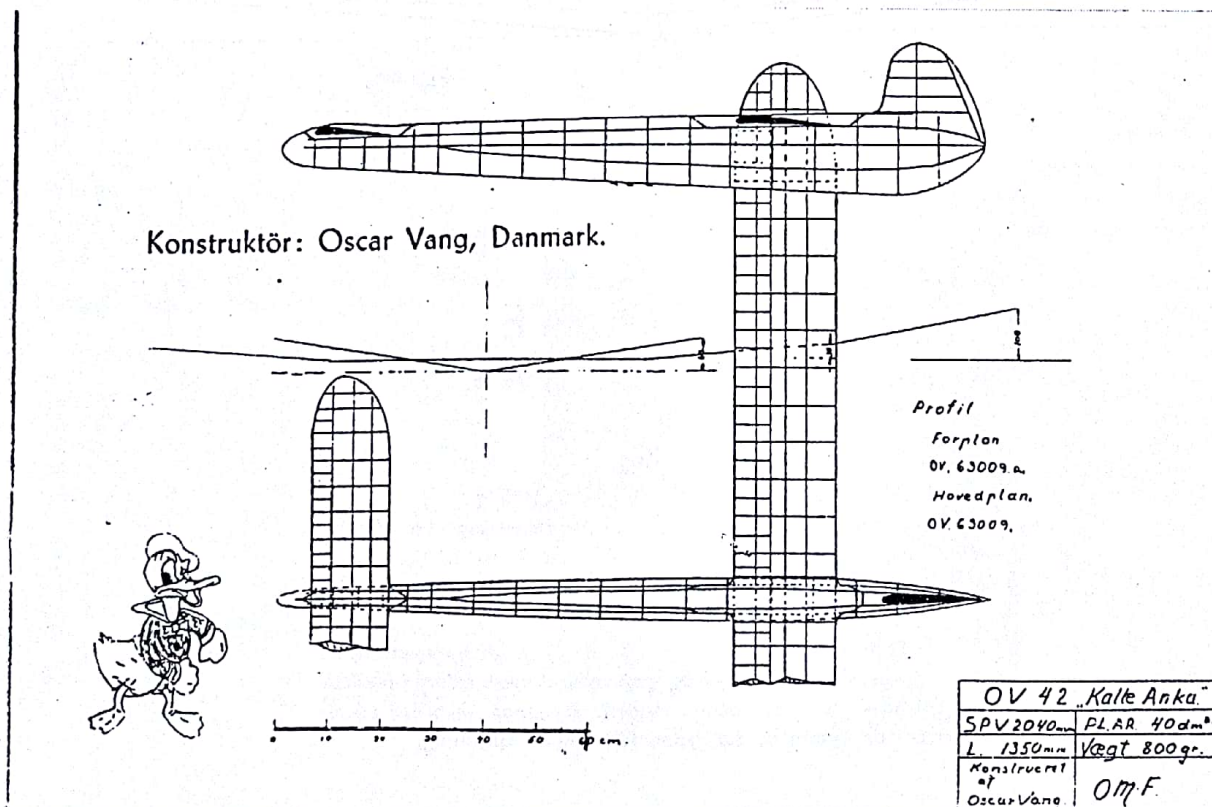
Med udgangspunkt i erfaringer og de nævnte hensyn, er udvalget foreløbig nået til den konklusion, at der ved bygning af oldtimermodeller med RC-udstyr bør være vide rammer for materialevalg --- hvor meget vides endnu ikke, men den enkelte model skal naturligvis i størrelse og form være i overensstemmelse med den oprindelige fritflyvningsmodel.

OY - 2222

Oscar Vang

Tak til Oscar for dette indlæg - vi modtager meget gerne mere.

Måske kender nogen mere til de nye lette RC - anlæg ?

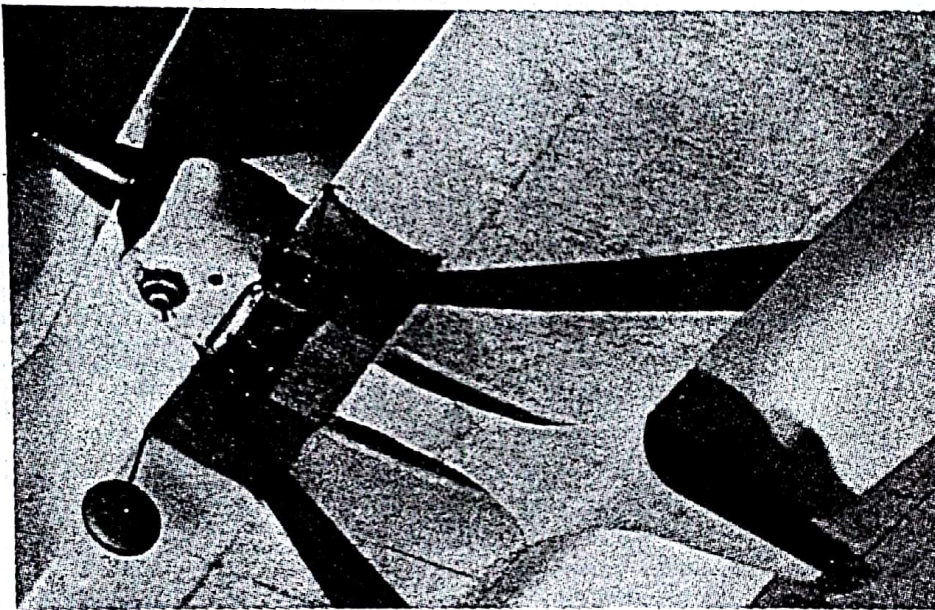


Kunstflyvningsmodellen

h-63

VED N. BØVING JENSEN

Denne måneds model er konstrueret af H. Jönsson, Windy. Det er en af de få modeller, om hvilke man kan sige, at de opfylder alle de krav, man kan stille til en linestyret kunstflyvningsmodel: Gode flyveegenskaber, godt udseende samt bygget i materialer, som det er muligt for alle at få.



Modellen set fra neden; bemærk tanken.

Man må sige, at h-63 hører til en af de bedste og smukkeste modeller, som hidindtil er lavet herhjemme. H-63 er en videreudvikling af den model, med hvilken Jönsson vandt danmarksmesterskabet i sommer. For dem som skulle få lyst til at lave h-63, skal vi nedenfor bringe en gennemgang af konstruktionen. Men vi skal dog lige gøre Dem opmærksom på, at det ikke er en model for begyndere, hverken hvad bygning eller flyvning angår.

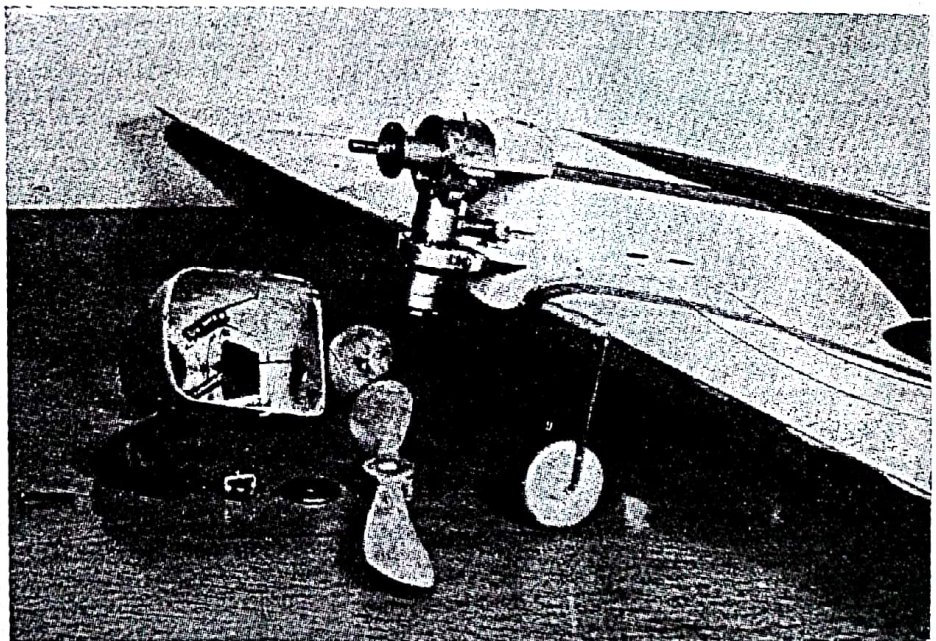
Kroppen: Øverste motorfundament er af 4 mm krydsfinér. Nederste motorfundament af 3 mm krydsfinér. Alle kroplister, undtagen dem som ligger oven på de brede spanter, er 4.4 mm abachi. De andre er 2.3 mm. Den forreste del af kroppen er på de flade sider beklædt med 0,4 mm krydsfinér. I dette krydsfinér findes der en udskæring lige bagved brandvæggen, således at man let kan komme til at snapse motoren. Dog er det nødvendigt at isolere stykket mellem de to udskæringer fra den øvrige del af kroppen, således at man undgår, at der trænger olie ind i kroppen. Spanterne ovenpå kroppen er 2 mm abachi.

Styring: Trekanten laves af 1—2 mm duraluminium. Den fastgøres til bageste tværstykke på motorfundamente med 3 mm maskinskrue (se tegning). Stødstangen er af 2 mm pianotråd. Hornet skæres og bukkes af 1 mm duraluminium. Højderor, klap og sideror er af 2 mm abachi.

Tanken: Tanken laves af plexiglas eller celluloid på den måde, som er beskrevet andetsteds i bladet. Dog skal denne tank være firkantet i stedet for rund. Tanken anbringes i planet mellem de to midterste ribber. Tanker må ikke limes fast, men holdes på plads ved hjælp af et par elastikker. Udførelsen sker gennem yderste plan. Det er derfor nødvendigt at beklæde det inderste, forreste stykke af yderste plan med 0,4 mm krydsfinér.

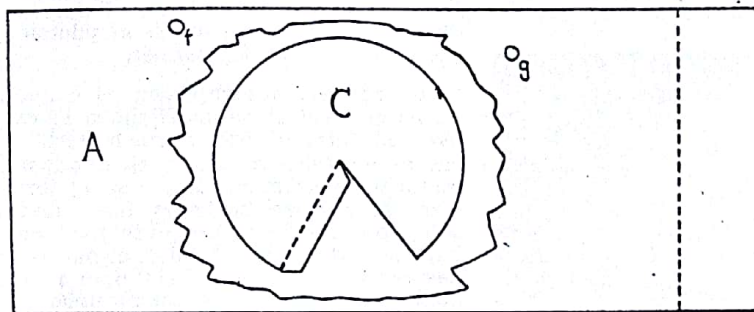
Motorhjel: Motorhjelm på denne model er lavet af papir. Hjelmen laves over en form af træ. Formen udskæres af en fyrretræsklods, så den har motorhjelmens indvendige mål og former. Træformen beklædes først med sølvpapir eller trækkes over med en ballon. Dette skal forhindre, at papiret hænger fast i formen. Så klipper man nogle ca. 1 cm brede avispapirstrimler ud. Disse fastgøres oven på formen ved hjælp af nogle knappenåle. Når hele formen er dækket af eet lag papir, limer man det næste lag på, med celluloselim. Mens man limer dette lag på fjerner man efterhånden knappenålene. Så beklædes hele formen med et lag tyndt silkestof el. lign. (Nylonstrømpe) og oven på dette igen 2 lag papirstrimler. Ind imellem hvert lag skal man slibe hjelmen af med fint sandpapir. Limningen skal altså være gennemtør, før man lægger det næste lag på, åbningerne ved udstødningen og spinneren forstærkes med henholdsvis

Fortælltes side 5

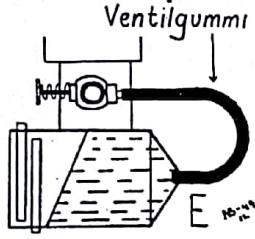
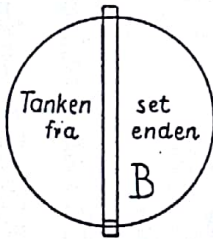
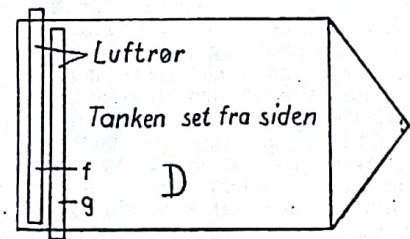


Modellen med motorhjel og propel fjernet.

Kunstflyvningstank for linestyrede modeller



Udfoldet tank
Indsat ses den
spidse endevæg.



A. Den udfoldede tank. B. Tanken set fra enden. C. Den spidse endeflade udfoldet. D. Tanken set fra siden. E. Den færdige tank monteret.

Tegning i skala 1:1

Da vi daglig får mange forespørgsler om, hvorledes man kan lave en kunstflyvningstank til linestyrede modeller, skal vi her bringe en konstruktionsartikel.

Tanken laves af lidt tyndt cellulid eller plexiglas (som karton) samt et cellulid-sugerør. Først klipper man et firkantet stykke (A) ud og limer dette sammen til et rør. Den punkterede linie viser, hvor meget der er beregnet til sammenlimning. Limningen foretages med culluloselim (Danalim — Pandetikon eller lign.). Hvis man bruger cellulid vil limen blødgøre det således, at røret får et nærmest dråbeformet tværsnit. Dette undgås ved at lime tanken over en stump rundstok af den ønskede størrelse (her 2,8 cm dia.). Mens denne limning tørrer, klippes den spidse endevæg C ud og limes. Når denne limning er tør, kan man samle tanken. Det kan betale sig at lave den lige endevæg noget større, end tegning b viser. Når man så har limet den på, kan man klippe det, som rager udenfor, af. Så limes luftrørene f og g fast i hulerne f og g, som tegning D viser. Til sidst går man alle limningerne efter en gang til, for at sikre sig, at tanken er tæt.

Tanken monteres bagved motoren med spidsen pegende udad. Dersom man bruger Thorning III eller Mikros I, forbindes tanken med dysen som tegning E viser. Hvis man bruger Mikro II, vendes dysen således, at dyse-skruens hoved peger indad. Indsugningsrøret skal altså pege samme vej som tankens spids, nemlig udad.

Tanken fyldes ad luftrøret f med f. eks. det påfyldningsapparat, som der findes tegning til i dette nummer.

På tegning E er vist, hvorledes tanken monteres, samt hvorledes brændstoffet står under flyvning.

Niels Bøving Jensen.

Modelflyveklubben WINDY,

der er blevet stiftet i oktober 1949 med det formål at fremme interessen for linestyring, har foreløbig 14 medlemmer. Den gennemsnitlige medlemsalder er ca. 25 år. Klubben har kontakt med flere sjællandske modelflyveklubber, der ligeledes dyrker linestyring, bl. a. Helsingør, Næstved og Nykøbing F. Skulle der være endnu flere, vil man gerne i forbindelse med disse.

Endvidere er det almindelig bekendt, at mange enkeltpersoner uden for klubberne er interesseret i linestyring. Til orientering for disse skal det oplyses, at iflg. luftfartstilsynets bestemmelser må flyvning med »luftfartøjsmodeller, drevet med brandfarlige stoffer« kun foregå inden for klubber tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub. Det må derfor anbefales at melde sig ind i en bestående klub, eller endnu bedre: sammen med andre interesserede starte klubber, således at vi — når foråret kommer —

kan arrangere konkurrencer med linestyrede flyvemodeller.

Man kan henvende sig til Modelflyveklubben Windy, adresse: Børge Jørgensen, Wagnersvej 6 st., København SV, eller blot til T. F. A.'s redaktion.

B. J.

Kunstflyvningsmodellen h-63

(fortsat fra side 4)

en ring af 2 mm krydsfinér og nogle stumper 3—5 mm liste. Til sidst gøres overfladen glat og jævn ved hjælp af plastisk træ (ved åbningerne), sandpapir og lak. Fastgørelsen af den færdige hjelm sker ved hjælp af to fjedre, som tydeligt ses på fotografiet.

Spinneren: Spinneren drejes i eet stykke efter tegningen. Propellen spændes med en møtrik (svensk milimeter-

gevind) med en skive imellem. På møtriken loddes en højle af messing, på hvilken der igen er loddet en 3 mm møtrik. Spinneren spændes så fast ved, at der skrues en 3 mm skrue ind i denne møtrik fra spinnerens spids.

Planet: Planet er opbygget på sædvanlig måde. Det består af en forkantliste 3.5 mm, to hovedbjælker 5.5 mm og en tilspidset bagkantliste 3.12 mm. Alle lister er af abachi. Planribber og randbuer er af 2 mm abachi. Fastgørelsen til kroppen sker ved hjælp af en besnøring rundt om det forreste tværstykke på underste motorfundament og hovedbjælken.

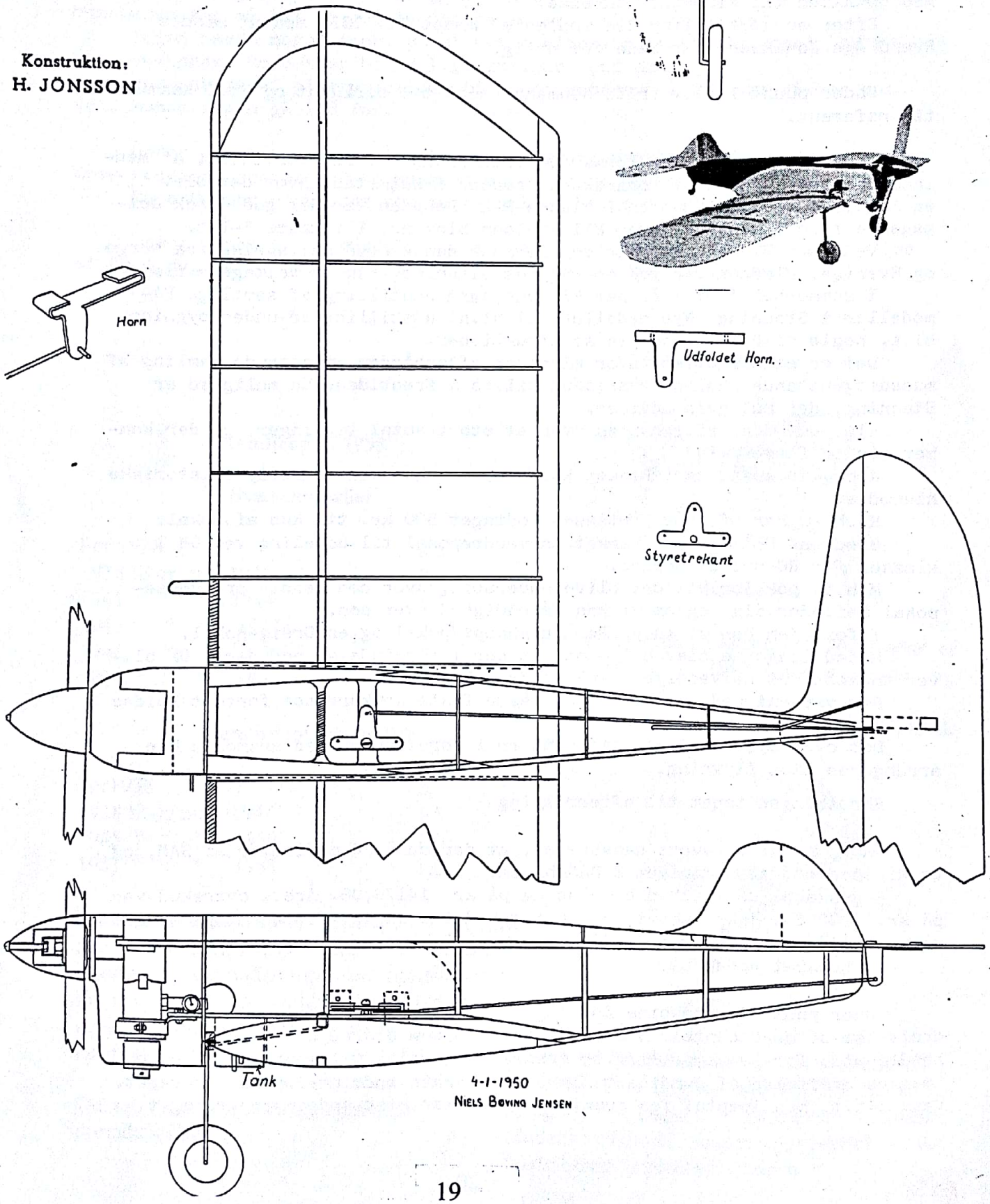
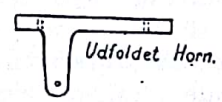
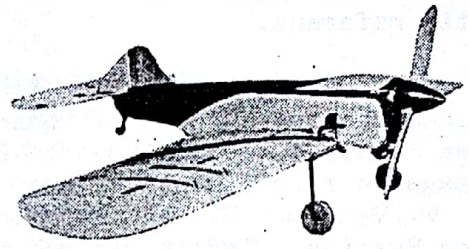
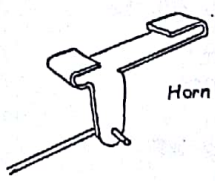
Understel: Understellet laves af 2 mm pianotråd. Understellet besnøres fast til forkantlisten, hvilken det derfor er nødvendigt at forstærke. Fra forkantlisten bøjer det 90° bagud hen til øverste hovedbjælke, hvor det igen bøjer 90° af og løber under øverste hovedbjælke i stykket mellem de to midterste profiler i planet.

N. B. J.

Kunstflyvningsmodellen h-63

(skala 1:3)

Konstruktion:
H. JÖNSSON



LANDSMØDET 1997.

Flere fik deres "tunneldåb" under Storebælt i forbindelse med landsmødet den 26. oktober i Nyborg, hvor Tage Hansen som tidligere havde skaffet lokale i Frisengården. Kun 9 ud af klubbens 68 medlemmer havde fundet vej til Nyborg.

Inden mødet var der som sædvanlig for lidt tid til snak, kiggen på nybyggede modeller, billeder m.v., fordi der også skulle være tid til at se Hartvig Jensens færdigredigerede film, der blev optaget i forbindelse med optakten til klubbens dannelse.

Efter en kort spisepause indledtes mødet kl. 1330 med at mindes Svend Åge Johansen, der døde for nylig.

Under punkt 1 blev Fritz Neumann valgt til dirigent og Poul Rasmussen til referent.

Under punkt 2 nævnte formanden Erik Knudsen i sin beretning, at medlemmer havde deltaget i forårskonkurrencen i Halmstad, hvor det blev til en 1. plads til Arne Hansen i klasse S-2. Desuden var der god dansk deltagelse i SM i Rinkaby, hvor Eli Nielsen blev nr. 1 i kasse S-int.

Ved DM i Skjern Enge var der foruden dansk også deltagelse fra Norge og Sverige. Pladsen var god men vejret elendigt. Kun to deltagere fløj.

I sommerhalvåret i år har klubben haft udstilling af samtlige FJ-modeller i Stauning. Nye modeller til bl.a. udstilling er under bygning bl.a. nogle af Per Weishaupt's konstruktioner.

Det er stadig uvist, hvor klubbens efterhånden omfattende samling af museumsgenstande skal opbevares/udstilles i fremtiden. En mulighed er Stauning, der muligvis udvider.

Klubben råder efterhånden over et stort antal tegninger, og der kommer stadig flere til.

Johs. Thinesen har skænket klubben en pakke med modelflyvehistoriske klenodier.

Klubben har af Arne Mortensen modtaget 500 kr. til køb af pokal.

Brødrene Holten har skænket en vandrepokal til uddeling ved DM i klassen for RC-svævemodeller.

M.h.t. pokaler vil det blive undersøgt, hvor den kendte prinsessepokal befinder sig, og om vi kan få rådighed over den.

I forvejen har vi nu en Per Weishaupt-pokal og en Greig-pokal.

Mødedeltagerne blev enige om, at der i forbindelse med næste DM bliver indkøbt det nødvendige antal vandrepokaler.

Der var enighed om, at årets eneste faste konkurrence fortsat kaldes DM.

Det overvejes endnu engang, om der i forbindelse med årsmødet kan arrangeres lidt flyvning.

Beretningen taget til efterretning.

Under punkt 3 nævnte kassereren, at der nu er 4 medlemmer af SAM, og at klubben modtager minimum 6 SAM-blade.

Regnskabet udviste en beholdning på kr. 14179,38. Årets overskud var på kr. 2932,64. - Der har ikke været grund til at lave et egenligt budget, og kontingentet forbliver uændret på kr. 150,00.

Regnskabet godkendt.

Under punkt 4: indkomne forslag - ingen, men bestyrelsen ønskede en drøftelse af handicaptal. Her havde Arne Hansen udarbejdet materiale m.h.t. handicaptal for svævemodeller og fremlagde forslag til ændring. Efter en længere drøftelse af handicaptallene blev Arnes ændringsforslag vedtaget. Også m.h.t. handicaptal for gummimotormodeller blev ændringer vedtaget.

Under punkt 4 blev der også drøftet regler for fritflyvende oldtimermodeller. Det blev foreslået, at det præciseres, at der skal mindst to til at konkurrere, og at der ønskes dokumentation for konstruktionsår.

Der var enighed om, at man ved bygning af gamle konstruktioner skal så tæt på det oprindelige som muligt, men at man nok må være lidt lempe- lig, når det drejer sig materialer - bl.a. fordi det kan være svært at kontrollere. Der var enighed om, at benyttelse af hård balsa til planribber i stedet for krydsfiner ikke vil have nogen særlig betydning, men at det er ulig lettere at fremstille balsaribber end krydsfinerribber.

Oscar Vang nævnte, at man også m.h.t. installering af radioydstyr bør holde sig så tæt på den egentlige konstruktion som muligt.

Ingen havde noget imod, at et nyt beklædningsmateriale meget lig pa- pir, anvendes, da det er betydeligt stærkere end papir.

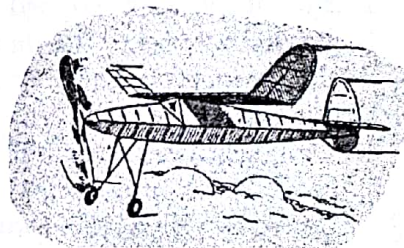
Anvendelse af plastpropeller til gummimotormodeller, som vi har set det, kunne ingen gå ind for.

Under punkt 5 blev bestyrelse genvalgt og består fortsat af: formand Erik Knudsen, sekretær Poul Rasmussen, og Fritz Neumann kasserer.

Tage Hansen genvagtes som suppleant og Børge Hansen som revisor.

Under punkt 6 - eventuelt - blev man enige om at tilstræbe afholdelse af DM i dagene 5. og 6. september og landsmøde den 25. oktober.

Poul Rasmussen.



Handicaptal 1998

Svævemodeller

Før 1938:	3,5
1938 til og med 1940	2,0
1941 " " " 1944	1,5
1945 " " " 1947	1,25
1948 " " " 1950	1,1
1951 " " " 1953	1,0

Gummimotormodeller

Før 1938	2,0
1938 til og med 1944	1,5
1945 " " " 1950	1,1
1951 " " " 1953	1,0

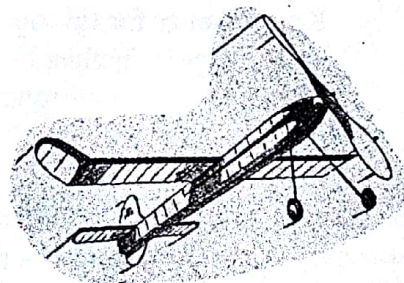
Når vi nu anvender disse handicaptal, er vi også nødt til på en eller anden måde at dokumentere så nøjagtigt som muligt modellens oprindelsesår. For mange modeller kender vi det ret nøjagtigt, men i tvivlstilfælde må vi så anvende et sikkert kendt år.

Det må være ejeren, der sandsynliggør oprindelsesåret.

Kadet

Gummimotormodel i klasse C-1 konstrueret af Arne Hansen i 1948. Meget stabil og velflyvende model.

Har været udgivet som byggesæt af Dansk Modelflyveindustri.



Cleo

Jørgen S. Petersens konstruktion i klasse C-1 fra 1949. Blev udgivet som begyndermodel af Kongelig Dansk Aeroklub. Dansk Modelflyveindustri solgte byggesættet - det første balsabyggesæt efter krigen

Modtaget fra Niels Hassing, RC-udvalget:

Ang.: Oldtimer RC stævner for svæve- og motormodeller og tilhørende regler

Den kommende flyvesæson 1998 vil jo omfatte RC modeller, så derfor har jeg gjort mig nogle tanker desangående.

Med rimeligt varsel inden DMV's landskonkurrence, må følgende punkter kunne oplyses gennem vort foreningsblad:

1. Termin - dato for stævneafholdelse
2. Sted for stævneafholdelse
3. Varighed: 1 eller 2 dage
4. Regler for afvikling af henholdsvis svæve- og motormodelkonkurrence

Jeg har følgende ideer og kommentarer til ovenstående punkter:

Punkt 1: Gerne Juli - August, under hensyntagen til terminer for eventuelle svenske OT stævner.

- 2: Sted for afholdelse bør følge reglen: Landsdel Øst på lige årstal og Landsdel Vest på ulige årstal.

Nærmere lokalisering af "Flyveplads", må ske under hensyn til de særlige krav der gælder for flyvning med RC-modeller, og som ikke vil kræve samme betingelser som gælder for flyvning med OT-modeller uden RC, hvilket i de fleste tilfælde vil gøre det lettere at finde egnede pladser.

- 3 2 dage for stævnets varighed, vil være at foretrække - lørdag og søndag.
- 4 Regler for svævemodeller vil som tidligere nævnt være de tilpassede "2 meter regler".

Regler for motormodeller med forbrændingsmotor eller el-motor:

Det foreslås her at benytte de af Thomas Johansson, i sommeren 1997 på Höglanda Modelflygfält nær Lund, praktiserede regler, som ganske enkelt ser således ud:

Modellens størrelse er fri - stor eller lille.

Der startes hånd- eller jordstart.

Flyvetid: 3 minutter (180 sekunder).

Opnåede tider under eller over i sekunder trækkes fra de max mulige 180 point, med minus 1 point pr. sekund.

Der landes til et markeret landepunkt, og inden for et areal, indrammet af en cirkel med 10 meter i radius fra dette punkt, gives landingspoint, for eksempel 100 point.

Uden for cirklen gives ingen landingspoint.

Der flyves normalt 3 flyvninger.

Kontrollanter for tid- og landingspunkt under old-timer RC stævnet må være til stede, samt en hjælper til at beregne deltagernes placering - det gælder naturligvis både svæve- og motormodeller.

Tak for dit brev og forslag. På landsmødet vedtog man, at Oldtimer DM 1998 skulle afholdes i Skjern den 5-6.sept. I øjeblikket har vi ingen plads, hvor både fritflyvende modeller og RC-motormodeller kan flyve. Det vil være velkomment, hvis RC-udvalget kan finde en plads til et DM for RC-motormodeller i 1998. Lykkes det, kan DM for RC-svævemodeller afholdes samtidigt.

I 1999 er der så forhåbentlig fundet en egnet flyveplads til et samlet DM for alle Oldtimermodeller...

I næste nummer af bladet vil vi meget gerne bringe et samlet regelsæt for RC- svæve- og motormodeller, hvis RC-udvalget ville lave et sådant til os.

Bestyrelsen

Tegninger

Medlemmerne har naturligvis mulighed for at købe kopier af vore tegninger til kostpris + forsendelse. For at skåne de gamle -ofte meget mørnede og skøre - tegninger, får vi lavet en kopi, som Poul Rasmussen så opbevarer, da det er ham, der har kontakt med det firma, der laver kopierne. Det er også Poul, der har arbejdet med forsendelse mm.

Listen her viser Pouls lager af tegninger, så de kan bestilles direkte hos Poul - er de ikke på listen, ringer du til EK, som så sender originaltegningen til Poul.

Priserne er absolut rimelige - 30 -60 kr. afhængig af størrelsen. Girokort medsendes tegningen.

En liste over vore tegninger med oprindelsesår, størrelse mm. er under fabrikation. Indtil den kommer i bladet - snarest - er du velkommen til at ringe til EK, hvis der er særlige modeller, du søger efter.

Svævemodeller.

SV-H1 - opbygget krop
SV-H1 - fladkrop
Ølhunden
F-J-6
Diogenes
Holger Danske
Pelikan
Grimponimus
F-J-2
F-J-2 a
F-J-1 a
Donald Duck
Aurikel
Suomi
Pjerri 75
Calle
Krølle
Jokum
Simplex 1
AH-24
F-J-7
7-9-13
Tops
Skymaster 2
Laruska/Fidusia
Pjerri 69
Calle 10

Gasmotormodeller.

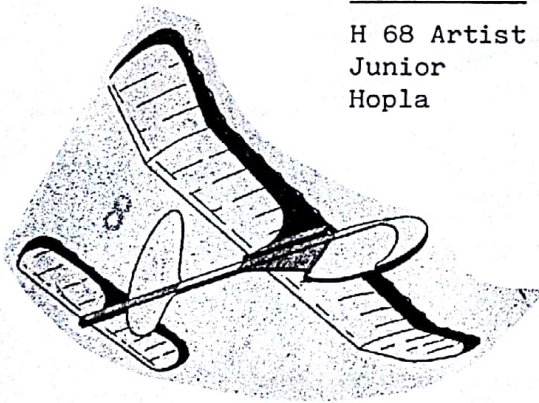
Pimpernel
Calle 16 D
Jupiter
Conovery

Gummimotormodeller.

Korda 37
Kadet/Prima
Caesar
Musketör
Torpedo
Balbo
Cleo
Torpedo
F-J-3
F-J-5
Stokmodel - Knud Flensted Jensen
Hugin
Voodoo
Calle 18 W
N-H-15
Knøv's
R-X-1
Spar Es

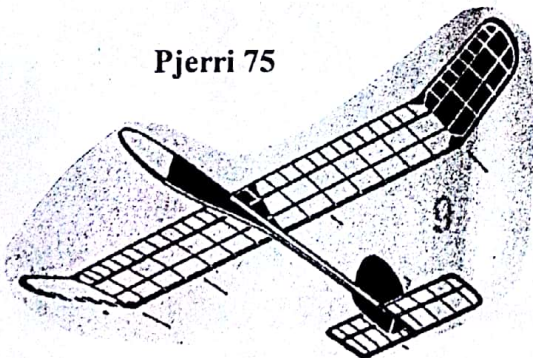
Linestyrede.

H 68 Artist
Junior
Hopla

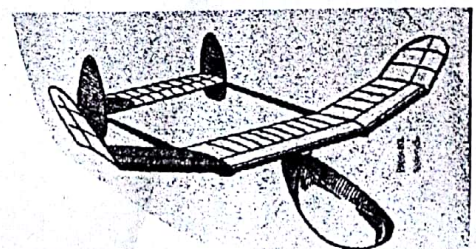


Simplex II

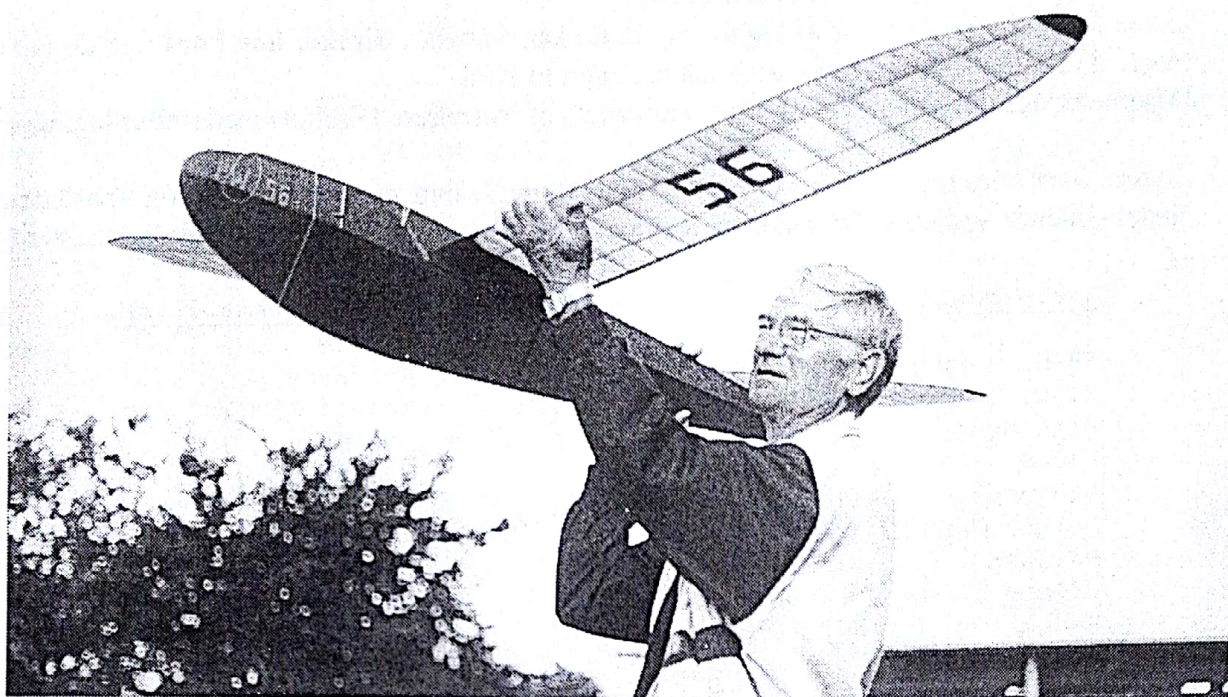
Pjerri 75



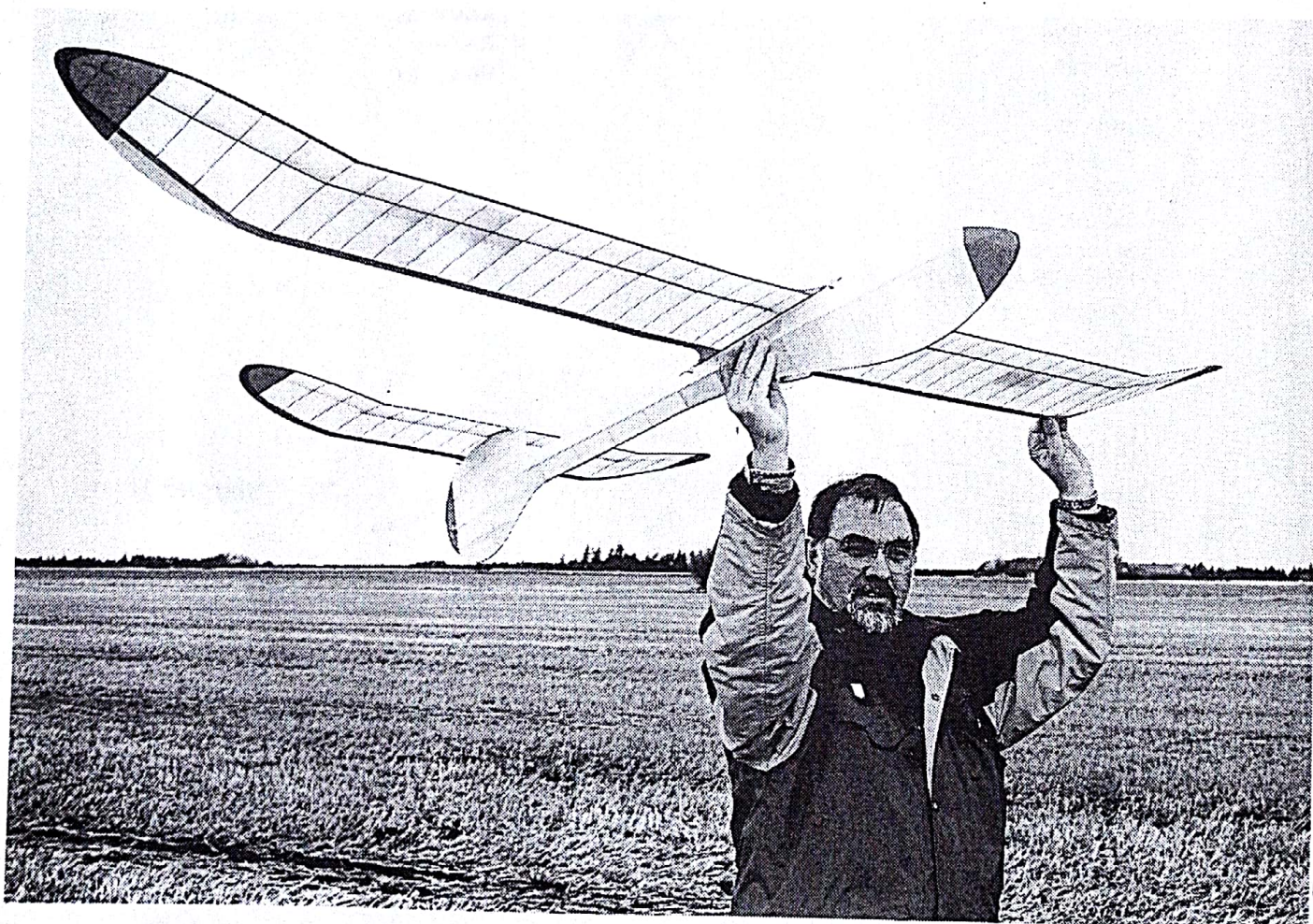
Segel-Scout



Hans F. Nielsen med Per Weishaupts PW - 56 Opvind fra 1941



Frank Dahlin med Kurt Rechnagels KR - 21 Diogenes fra 1945



Læs mere inde i bladet