



9/11-99
Kont. 268 km
a 1,25
= 335,00

OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3 - 1998

SAM - 1935

7. Årgang



For 50 år siden.

Det danske landshold ved Nordisk Landskamp 1949.
Fra venstre ses: vinderen Jens Arne Lauridsen, Børge Hansen,
holdleder Jørgen Gamst, Arne Hansen og Aage Høst Aaris.

Lennart Hansen.

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
(nyt) Tlf.: 59 51 62 11

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærsvej 73
DK-4220 Korsør
(nyt) 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.

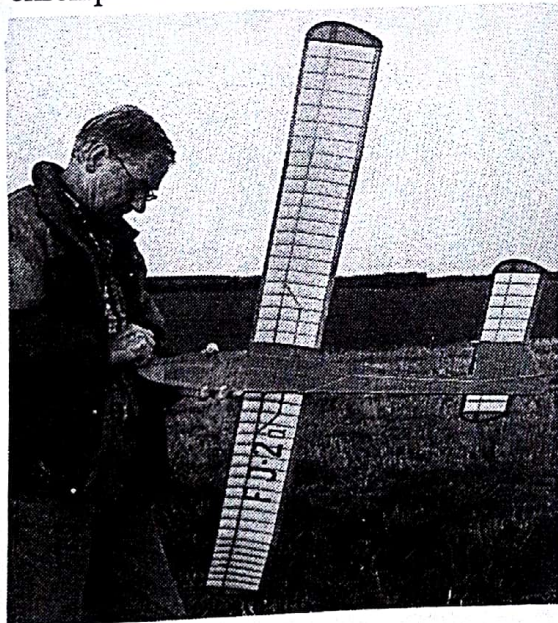
Greig - udstilling

Veteranflymuseet i Stauning har småt med plads, så i år er der kun blevet plads til vor FJ - udstilling. Montren med vor Greig-udstilling skulle museet desværre selv anvende - men kunne vi selv skaffe en montre, ville de finde en plads til den...

Så hvis nogen tilfældigvis skulle have en sådan - eller kende nogen, som har lyst til at fremstille en, så ring til Hans F. Nielsen eller E.K.

Vor nye **DMV-folder** er anbragt på et meget synligt sted, så interesserede kan tage et eksemplar med hjem.

Herunder ses **Hans F. Nielsen** med udstillings-eksemplaret af **FJ - 2a**, som han har bygget.



Næste nummer af bladet - 1/99 - vil udkomme i sidste halvdel af august 1999.

Det er planlagt til at indeholde stof om blandt andet:

1. Trimning af gummimotormodeller
2. Wakefieldmodeller omkring 1950
3. Norsk modelflyvehistorie fortsat
4. Tegn. til dieselmodeller
5. De nordiske landskampe

Samt stof fra vore læsere...

DEAD-line: 5. august.

Til de næste blade er der planlagt stof om :

FJ - modellerne (evt. temanummer), 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**...

Ønskes:

stof fra de nordiske landskampe og meget gerne stof og tips om de modeller, man bygger på, gode ideer og forslag, synspunkter ...

Forslag til artikler modtages meget gerne!

E.K.

Til medlemmerne

Bladet er en del forsinket (mildt sagt), hvad jeg beklager meget. Det har ikke været muligt for mig at få det ud før - jeg ville også meget gerne have arrangementet med Vandel klar, så indbydelserne kunne komme med. Portoen er dyr og en enkelt udsendelse til alle tager meget af vort kontingent.

Første halvår af 1999 har været en meget travl tid for mig på mange måder - og levnet meget lidt tid til modelflyvning. Jeg får nu mere tid at bruge til at lave blad og bygge og flyve.

Det er planlagt, at nr. 1/99 bliver udsendt sidst i august og nr. 2/99 i oktober., medens nr. 3/99 kommer lige før eller lige efter Nyår.

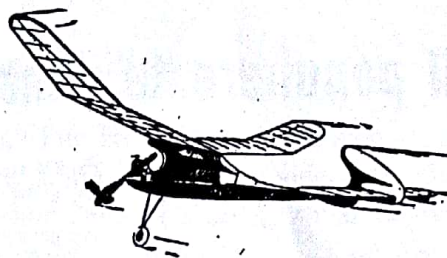
Kontingentet 1999. Med dette blad er der vedlagt et girokort til indbetaling af de 150 kr. Sidste frist for indbetaling er **1. august**. Medlemmer i Norge og Sverige kan enklest sende 150 sv. kr. eller 150 n. kr. i en kuvert til kasseren Fritz Neumann.

Vandel flyveplads er jo noget i retning af dansk modelflyvnings Mekka. Pladsen har været brugt til sommerlejr og større konkurrencer fra sidst i 40'erne til i begyndelsen af firs'erne. Siden da har vi ikke kunnet få adgang til pladsen. Takket være et stort arbejde af **Eli Nielsen** har DMV fået lov til at afholde vort Oldtimer DM på pladsen, som for øvrigt nu nedlægges som militær flyveplads. Hvad Vandel så skal bruges til, står stadig i det uvisse - civil flyveplads og vindmølle-område har været nævnt, men intet er afgjort. Så måske bliver det **sidste mulighed for at flyve på Vandel**. Der er stadig militær vagt og redningshelikoptererne er stationeret her, så der stilles nogle krav til os for at få adgang. DMV skal ca 10 dage før indsende **deltagerliste med navne og personnumre** på alle deltagerne (også tilskuere) For alle **udlændinge kræves pasnummer**. Denne liste findes hos vagten, og hvis man ikke er med på den, er der ingen adgang. Udlændinge kan også blive bedt om at fremvise passet. Sørg for at få alle personer med på tilmeldingerne - er man ikke på listen, får man **ikke adgang**.

Lander modellen i et af de få **indhegnede områder** på Vandel, må man **ikke selv gå ind** efter modellen, men kontakte konkurrencelederen. Der kan være miner!

Oldtimer DM.

Flyvepladsen bliver på **Flyvestation Vandel** og både RC-svævemodeller og RC-motormodeller kan i begrænset omfang deltage. For at deltage skal man være **medlem i RC-unionen** (et forsikringsspørgsmål)



og desuden opgive den **kanal (frekvensen)**, som man flyver på ved tilmeldingen. En RC-klub i området har flyveplads tæt ved Vandel, så vi er nødt til at aftale med dem, hvornår vi kan flyve - ellers kan det få katastrofale følger, hvis nogen flyver på samme frekvens.

Flyvestation Vandel stiller et lokale til rådighed for os til briefing og præmieuddeling,

Mødested, spisning og overnatning bliver på **Vandel Ungdomsskole** tæt ved flyvepladsen. Man kan naturligvis også selv sørge for dette på en kro, hotel eller campingplads. I indbydelsen vil man finde telefonnumre til **Vandel Kro** og **Turistforeningen i Billund**.

Ved overnatningen kan man vælge at sove alene i et 2-mands rum eller to i et 2-mands rum (samme pris -!50 kr. pr. person). Til den pris er der håndklæder, dyner, lagner mm. Middag lørdag aften kl. 18.00 kst. 50 kr. pr. person og morgenmad søndag kl. 8.00 kst.30 kr. pr. person. Ønsker man kun en af delene, kan det bestilles særskilt.

Se indbydelsen, udfyld den omhyggeligt og send den **inden 20. august** til Erik Knudsen.

Da vi anvender Handicaptal (se side 19) til stævnet, er det meget vigtigt, at man over for konkurrenceledelsen kan dokumentere, hvilket år, modellen første gang har fløjet. Ellers anvendes handicaptal 1.

Tilmeldte til RC - konkurrencerne vil blive bedt om i fællesskab at aftale, hvad man skal konkurrere om og konkurrencens forløb i det hele taget. Når tilmeldingerne er inde, bliver RC-deltagerne kontaktet.

De svenske oldtimer-mesterskaber finder sted på **Rinkaby** d. 13., 14., og 15. August. Det er årets største modelflyvebegivenhed i Skandinavien og altid en stor oplevelse. Er du interesseret, kan du bede mig sende en kopi af indbydelsen.

Ved dette SM vil vi prøve at flyve en **Nordisk Landskamp**. Sidste år kunne det ikke gennemføres på grund af vejret. Holdet stilles fredag aften d. 13., hvor det aftales, i hvilke klasser man kan flyve landskamp. Det afhænger af, i hvilke klasser der er tilmeldt dansk deltagelse. Er du interesseret i at flyve på holdet, så kontakt mig **i forvejen**.

Erik Knudsen

Det er nu du skal planlægge din næste model - en Simplex 2 eller en Suomi?

SUOMI populæreste danske flyvemodel



Da SUOMI er hurtig og nem at bygge og flyver fremragende, bruges den også af erfarne folk som f. eks. Bent Schmidt fra Haslev.

Den ved DMU's foranstaltning i 1947 udgivne svævemodel i klasse A 2 "Suomi", en konstruktion af *Mogens Erdrup*, som blev nøje gennemprøvet og bearbejdet af unionen, er blevet en usædvanlig succes, hvilket 1948-statistikken viser.

På konkurrencernes område er statistikken ufuldstændig, men det kan dog ses, at Rechnagels Diogenes fører med 34 placeringer (14 førsteplac., 8 andenplac. og 12 tredieplac.), mens SUOMI har 32 (12, 14, 6). Som nr. 3 kommer Jönssons Jokum med 22, Flensted-Jensens Myggen med 16 og Carl Johan Petersens Calle 8 med 14. I øvrigt har selvkonstruktionerne førerstillingen med 59% af placeringerne mod 41% på byggeplanmodellerne. Det skyldes antagelig, at vinderne ved konkurrencerne fortrinsvis er de gamle erfarne modelflyvere, der konstruerer selv.

Ved diplomerne er der sket en bemærkelsesværdig vending til gunst for byggeplanmodellerne. Mens i 1947 31% var byggeplansmodeller og resten selvkonstruktioner, har tallet i 1948 ændret sig, så 70% af modellerne er bygget efter udgivne tegninger. Mens de mest byggede modeller i 1947 var SUOMI og Calle 6, der hver var brugt til 9 diplomer ligesom Calle 8 i 1946, så kommer SUOMI i 1948 ind som en overlegen nr 1 med ikke mindre end 47 diplomprøver (27 A, 17 B, 3 C). Den følges af Jokum med 19, Diogenes med 14 og Calle 8 med 11.

I det nye år får den nok betydelig konkurrence af Calle 10 og FJ-2a, men resultaterne viser tydeligt, at det grundige arbejde med

SUOMI har lønnet sig. Der er ganske vist enkelte røster, der taler om dårlige resultater. De pågældende modelflyvere bør sammenligne byggeplan og byggebeskrivelse nøje med deres færdige produkt, for årsagerne til uheld ligger i fejl ved bygningen. Det er naturligvis en selvfølge her som altid, at modellen skal være omhyggeligt og rigtigt bygget samt være lige. En enkelt klub klagede over, at modellen trods gode håndstarter dykkede efter højstart uden at rette sig ud. Det er en gammel kendt fejl, som skyldes, at haleplanet bærer for meget, hvorfor det kan afhjælpes ved at mindre indstillingsvinklen på dette.

SUOMI overholder de nye regler, der nu er blevet obligatoriske, og det samme gælder de fleste andre modeller. Diogenes er en smule for slank i kroppen, men Rechnagel har konstrueret en enkelt ændring, der afhjælper dette. Ellers er det især i klasse A 1, at nogle gamle modeller har for stort totalt planareal; det gælder således Jokum i oprindelig udgave, men den er også blevet ændret.

Af unionens gamle modeller bruges især Simplex, Holger Danske og Ølhunden endnu. Simplex er dog nu udgået, men en videreudvikling, Simplex II, vil snart fremkomme.

Den nye Simplex er allerede prøvet fløjet og godkendt af unionen. Den er væsentlig lettere at bygge, udnytter de nye regler bedre og flyver glimrende.

Unionen har længe arbejdet på at udgive en gasmotormodel, men dette arbejde trækker stadig ud. Desuden arbejdes på en lille gummimotormodel af SP, der i øjeblikket prøves — men her må vi jo først have gummi og balsa, hvilket også er en forudsætning for en deltagelse i Wakefield-konkurrencen. Endvidere håbes på gode resultater af konkurrencen om en linestret model.

Distriktskonkurrencerne begyndt

ÅRETS første distriktskonkurrence skulle have fundet sted den 30.1., men vejrmeldingen kl. 22 lørdag aften viste klart, at den blev aflyst (urovarsel). Alligevel tog man flere steder i landet af sted om søndagen, men i en så klar situation burde man have sparet det. — Til gengæld sagde udsigten næste lørdag, at det ville blive det helt fine vejr søndag den 6. februar. Der var svag vind, de fleste steder klart og svag termik — og derfor pæne resultater. Ialt deltog 85 modelflyvere med 108 modeller.

Herefter følger resultaterne, der efter de nye bestemmelser angives med sekundsummen af hver deltagers tre flyvninger. Det er selvfølgelig lidt af en overgang at vænne sig til det, men husk at 180 sek. svarer til 1 min. gennemsnit, 360 til 2 min., 540 til 3 min. og 720 til 4 minutter.

1. distrikt (Roskilde): A 1: O. Olesen (105) 321, V. Andersen (105) 204, K. O. Petersen (105) 173. — A 2: H. Andersen (105) 740, R. Frederiksen (106) 593, H. Jönsson (105) 453. — P. C. Andersen (105) 345, H. Ekelund (105) 174. — D: Sv. Olsen (105) 258.

2. distrikt (Roskilde): A 1: K. Nielsen (207) 515, O. M. Larsen (208) 283, O. Henriksen (208) 255. — A 2: K. Nielsen 675, K. Johansen (207) 657, V. Nielsen (201) 623. — A 3: H. Jørgensen (201) 548, B. Schmidt (201) 500.

3. distrikt (Odense): A 1: A. Hansen (301) 670, J. Hansen (301) 505, E. Wichmann (302) 210. — A 8: Arne Hansen 1080 (3 gange 6 min!), B. Skou (301) 448, T. Lindhardt (301) 369. — A 3: J. S. Petersen (302) 502, E. Han-

sen (302) 294. — C: J. S. Petersen 300. — D: C. J. Petersen (301) 571, C. Høst-Aris (301) 235, V. Petersen (301) 231.

4. distrikt (Sæby): A 1: L. Pedersen (405) 474, S. Pedersen (401) 78. — A 2: J. Jensen (405) 290, L. Pedersen 278, S. Pedersen 115. A 3: L. Pedersen 431.

5. distrikt (Viborg): A 1: P. Pedersen (502) 361, K. Flisker (515) 216, J. Jensen (510) 153. A 2: J. Lillelund (508) 436, P. Pedersen 330, E. Madsen (506) 326. — A 3: C. Mosgård (510) 418, E. Madsen 404, J. Jensen 286.

6. distrikt (Esbjerg): A 1: K. Hansen (611) 654, D. Thestrup (611) 560, B. Nielsen (611) 378. — A 2: J. A. Lauridsen (608) 716, B. Nielsen 587, K. Wünsche (612) 497. — A 3: J. A. Lauridsen 715, K. Hansen 673, L. M. Nielsen (611) 595.

★

Første C-diplom med motormodel

Det blev danmarksmesteren, ing. *Carl Johan Petersen* (Calle) fra Odense, som erobrede det første danske C-diplom med en motormodel, idet han med sin Calle 16 D med Thorming III diselmotor den 6.2. opnåede de tre flyvninger over 3 min. (motorløbetid i parentes): 252 (24), 242 (30), 196 (30). Der var svag termik. Modellens totale planareal er 32,3 dm², og den vejer 550 g.

Samtidig tog danmarksmesteren med gummimotormodel, *Jørgen S. Petersen*, det første B-diplom med udendørs gummimotormodel med sin C 1 Cæsar med 130, 131 og 133 sekunder.



Diogenes og enkelte andre modeller er blevet for tynde efter de nye regler. Konstrukktøren, Kurt Rechnagel, betragter her med forlegen mine en klubkammerats ekstra kropsværsnit. Det må dog betones, at det skal sidde permanent fast — ikke som her med gummibånd.

På denne gamle "FLYV-side" omtales mange af de modeller, der var i brug af de danske modelflyvere på den tid. Nogen af dem kan ses ved vore stævner — også alle de andre, der er nævnt, har DMV tegninger til (desværre med undtagelse af SP's "Cæsar"). Så skulle du få lyst til at bygge en af dem — så findes der tegninger...

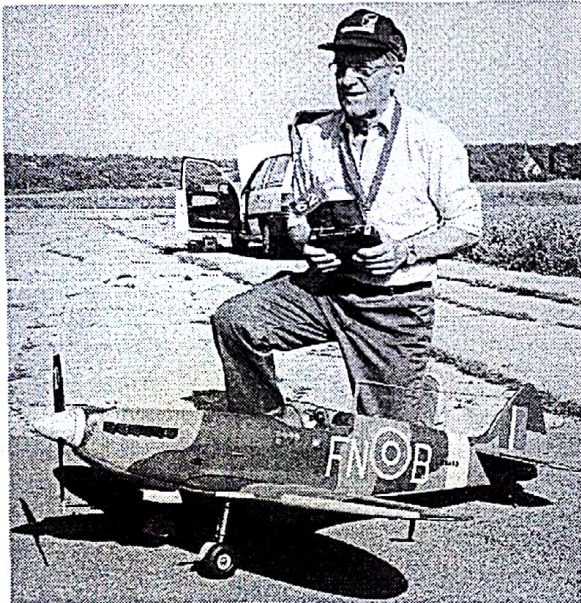
En Modellfly-veteran ser tilbake.

I 1977 oppfordrede det norske "Modell Hobby- bladet" Per Hoff til at skrive sine erindringer fra Modellflyvningens barndom i Norge. Det er ikke mange, som i dag har den viden, der skal til for at skrive så omfattende om dette som Per Hoff. Han har deltageret i de fleste af begivenhederne, systematisk gjort notater om bygningen af sine modeller, taget billeder, noteret sig placeringerne i de forskjellige konkurranser, samlet på udklip osv.

Per Hoff er stadig aktiv - han bygger og flyver flotte RC- skalamodeller af bl. a. jagerfly fra 2. Verdenskrig.

Per Hoff fortæller i Modell Hobby- bladet november 1977:

Et hvin af motor høres, nærmere og nærmere inntil en lavvinget, strømlinjebygget modell rettes over landingsstripen. Flygeren drar motorstikken langsomt bakover, samtidig som han legger modellen inn i landingsrunden. Med en grasiøs bevegelse tar hjulene bakken, og langsomt senkes nesen til også neshjulet berører bakken. Modellen svinger mot flygeren og kommer langsomt mot ham og bort til startplassen hvor motoren stoppes. Et kort nikk til de andre flygerne - den er i fin form nå.



Per Hoff med sin RC - Spitfire på Jarlsberg Flyplass i sommerern 1993

Men slikk har det ikke alltid vært med radiokontroll, som fungerer gang etter gang i årevis og motorer, som starter på et øyeblikk. Vi går mange år tilbake, la oss stoppe ved våren 1933. Noen unge gutter holder til på et stort jorde, med sine flymodeller. Det er ikke rare greiene med våre moderne øyne. Det er ingen kropp, bare en lang list, hvor ror og vinge er festet, og uner ligger strikken mellom propellerakselen og akterkroken.

Propellen vindes opp for hånd, mens omdreiningstallet telles nøye. Her gjelder det ikke å trekke av strikken! Modellen sendes for hånd og stiger sakte i spiraler inntil propelleren stopper. Klokkene granskes nøye, greier han 30 sekunder denne gangen? Ja, det holdt, modellen kom glidende

ned og landet like ved startstedet. Det blev 33½ sek. ropte tidtageren og eieren smilte stolt for seg selv.

Modellfly-verksamheten her i landet kan nok føres nok så langt tilbake, kanskje til omkring tiden før første verdenskrig, men detaljerne er vel nok så sparsommelige. Vi må gå ut fra at det ble syslet med modellfly på flere kanter i denne tiden, noe som kanskje tilslutt var grunnlaget til **Norsk Aeromodellklubb**, stiftet av løytnant **Schiøtz** i slutten av 1920.

Klubben gikk i 1923 sammen med **Norges Flyverforbund** og **Norsk Luftsejladts-forening**. Hva som skjedde med modellflyaktiviteten på denne tiden blir det bare gjetting av, men kanskje noen av disse grunnleggerne har ført aaktiviteten videre til vår virksomhet. Imidlertid gikk denne klubben i slutten av 1930 sammen med daværende **Norsk Aero Klubb** som idag er vårt landsforbund.

Norsk Aeromodellklub har nok senere gjenopstått som en ren modellflyklubb, da jeg så sent som 1935 og 1936 sto tilsluttet denne forening. I begynnelsen av 30-årene prøvde N.A.K. forgjeves at få istand en modellflygruppe og i 1933 ble **Norsk Modellflyverforbund** stiftet. Interessen vokste rundt om og så smått begynte det at bli avholdt konkurranser, samtidig som aviser og ukeblader hadde modellflyspalter med arbejdstegninger og artikler om stevner, regler o.s.v.

Det ble også startet opp flere klubber i Oslo-området og bl. a. i Drammen og Horten. Det var på flere kanter drivende krefter som hver på sin måte gjorde mye for modellflysporten, samtidig som de mer eller mindre levete av den. Tror ikke vi forbigår noen om vi den forbindelse fremhever **Will G. Aaneby** og **Henry Stub**. Begge to startet meget tidlig med modellflybygging, salg av materialer samtidig som de stod i spissen for flere foreninger. Den førstnevnte drev på till lenge etter krigen med sin forretning og vil nok ennå være husket av mange.

Den **26 mai 1935** arrangerte Norsk Modellflyverforbund det til da vel største stevne på Kringsjø utenfor Oslo. Her var det deltagere bl.a. fra Horten, som konkurrerte med seilfly. Vi andre fløy med pinnemodeller og **kroppmodellen "Spurv"**, som var tegnet af Will G. Aaneby. Forøvrigt deltok det en

med en balsabygget modell som var kommet fra U.S.A. Tror dette var første gang en balsamodelle var vist her i landet.

Dette stevnet var nok på mange måter et gjennombrudd for modellflysporten ihvertfall her på Østlandet og ble ledet av Aaneby. Husker vi ikke mye fell, dro dengang den unge modellflygeren **Harald Orwin** av sted med 1. premien med sin "Spurv". Det kan være av interesse her også å nevne et tidsskrift av gammel dato som het "Norske Gutter". Her var flere artikler om modellfly med tegninger bl. a. av den dengang så kjente pinnemodell N.W.H., introdusert av Aaneby. Det er nok svært mange "gamle norske gutter" som har bygget denne modellen.



Billedet viser Per Hoff med en kopi af sin pinnemodell PH-11 fra 1935.

Vi fikk også flere klubber og rundt Oslo, bl. a. Modellflyklubben **HAUK**, **COMET** hvor **Erik Engelhardt-Olsen** var blant de ledende krefter, **START modellflyklub** hvor jeg holdet til. Denne klubben hadde blant sine, tidligere omtalte Henry Stub. Han bygget her Norges **første modell drevet med bensinmotor**. Modellen hadde et vingespenn på 2,25 meter, var en tandemmodell med en amerikansk **Brown Junior** motor på 1/6 HK, og ble fløyet på Steinfjorden i påsken -36.

Utenfor Oslo fikk vi også **STRATOS modellflyklub** i Drammen, drevet av den iherdige Per Bugge. Han ble senere Mosquito-flyger under krigen og prøvepilot i England senere. Videre **Tønsberg modellflyklub** som ihøst feiret sitt 40-årsjubileum og flere andre. I Oslo fikk vi en ny klubb som ble stiftet i 1936 som fikk mye å si for den videre utvikling. Navnet var **STINSON**, ble ledet av Harald Orwin og hadde kontakt også med modellflyfirmaet **Aeromodell**. Firmaet importerte mange utenlandske byggesett, bensinmotorer og hadde kontakt med **Allers Flyveklubb**. Vi er nå kommet frem til 1937 som for modellflygeren var ganske fantastisk. Allers

Flyveklubb var som nevnt startet i 1936, hadde stadig insruktive artikler og tegninger og utga en del byggesett av riktig gode modeller. Denne klubben som registrerte ca. **100.000** medlemmer over hele landet arrangerte det første internasjonale stevnet i landet på **Kjeller 17. juni 1937**. Det var ca. 60 deltagere med 67 modeller som startet i 7 klasser, hvorav en seilflyklasse og 6 strikkflyklasser. Det var 10 svensker med og resten norske. Stevnet ble ledet av "feltflyver" **Nordwaeger** fra firma Aeromodell og blant tilskuerne var til og med Forsvarsdepartementets chef, etatsråd Monsen.

Den mest spennende klassen var F.A.I. 100-150 cm vingespenn som for året 1936 var vunnet av Erik Engelhardt-Olsen. Her vant nå **Stig Hult**, Stodkholms modellflyklubb med en gjennomsnittstid etter 3 flukter på 3min. 12,8 sek. Nummer 2 ble Harald Orwin med tid 2min. 29,5 sek. Det var meget stor tvil om hvem som burde vunnet. Orwin ledet etter annen runde, men det spør om modellen til Stig Hult var synlig så lenge som stevnelederen så den! Stevnets mest uheldige vinner avr vel Erik Engelhardt-Olsen som fikk ødelagt 3 modeller.

På Ekeberg arrangerte "**Tidens Tegn**" (senere VG) er stevne med 24 deltagere hvor Erik Engelhardt-Olsen vant.

Tønsberg modellflyklubb hadde et stevne i slutten av oktober hvor klassevinner var Kjell Thomsen, Drammen, Hans Petter Gramnæs, Drammen, og Per Hoff, Oslo.

Det var flere store stevner utover året både på Kjeller og i Drammen. Den største begivenhet for oss i Oslo-området var kanskje tilbudet om at de fleste modellflyklubber i Oslo og omegn gikk sammen til en stor klubb tilsluttet Norsk Aero Klubb. Klubbens navn var **N.A.K. Modellflygruppe, Oslo**. På konstituerende møte den 28. oktober ble følgende styre valgt: Odd Brenne, formann, Harald W. Orwin, viseformann, Ivar Fjeld, kasserer, Sverre Thorejen, sekretær og Erling Rikenberg, styremedlem. Finn Orre og Odd Nicolaysen var suppleanter.

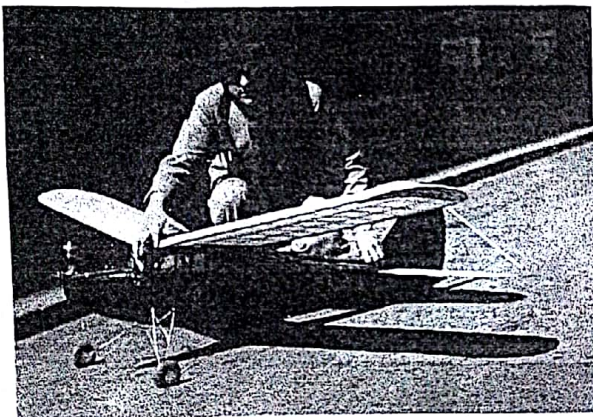
Ved det at modellflygeren også ble tilsluttet N.A.K. fikk vi her i Oslo også spalteplass i FLYV og hjelp til stevnearrangementer.

Som en avslutning for året 1937 kan nevnes at Erik Engelhardt-Olsen deltok i **Wakefieldmesterskapet** som det år ble arrangert i England. Han ble nr. 17 av 42 deltagere. I disse årene frem til krigen var det strikkmodellene som var i skuddet. Vi hadde 3 klasser etter vingespennet - kl. A : 0-70 cm, kl. B : 70-100 cm og kl. C : 100-150 cm, hvortil også var et minimum i forhold til kroppens lengde.

Det var stor aktivitet i 1938, jeg var med på 11 stevner. Årets første nasjonale stevne gikk av stabelen 15. Maj med ca 50 deltagere og 3 nye norgesrekorder ble notert. Kl. A av Åge Knive, Drammen, 5 min. 5 sek., kl B av Ralph Lindvik, Stabekk, 2 min. 43 sek. og kl. C av Per Bugge, Drammen 1min. 41 sek. De

De fleste modellerne var enten Allers Flyveklubbs modeller eller egne konstruksjoner. Uttagingsstevner til Wakefieldmesterskapet foregikk på Øra ved Frederiksstad i juli, og her vant Erik Engelhardt-Olsen med Per Hoff, Oslo og Einar Granum, Drammen på de neste plassene. Under uttagningen satte Erik Engelhardt-Olsen ny norgesrekord i Wakefield-klassen med 10 min. 30 sek. noe av det beste som til da var oppnådd internasjonalt i denne klassen.

Norsk Aero Klubb hadde samtidig sin seilflyleir her. Den første arrangert samme sted i 1937 hvor bl. a. Arne Haug Smith og Per Hoff, begge Oslo hadde sine **bensinmotordrevne modeller** med. Disse ble imidlertid ikke i orden under leiren. Norgesmesterskapet gikk av stabelen på Kjeller 25. september samtidig med et internasjonalt stevne. Det ble imidlertid bare tyskere som vant. De vant stevnet ganske suverent som ventet. Norgesmestere i klasse B ble Reidar Krogstad, Kjeller og i klasse C Erik Engelhardt-Olsen, Oslo. Det var også her ca. 50 deltagere.



Per Hoffs første motormodell 1937. Motoren var den amerikanske **Baby Cyclone**.

I vintersæsonen var **Bogstadvannet** et yndet tilholdssted. Widerøes Flyveselskap hadde sin base i nordenden med stadig start og landinger, og modellflygerne midt på vannet, jo det begynte å bli en fly-atmosfære rundt omkring. I slutten av 1938 ble det også litt fart i flyging med motormodeller, men ennå ingen stevner. Det var enten Kjeller eller Bogstadvannet som var basen. Flytiden lå vanlig mellom 3-10 min., og det var ofte høye trær som ble landingsplass. 1939 gikk også med høy aktivitet, hovedsakelig med strikkmodeller.

Motormodellerne var stadig under trening, men hadde ofte motorvanskeligheter. Jeg kan huske en søndag i september, vi fikk være på **Fornebu**. Det var 3-4 modeller men ingen i luften. Flytrafikken var ikke stor der i forhold til nå. 24. september skulle vi imidlertid arrangere det første stevnet med motormodeller her i landet. Min model var såvidt i luften, men gikk ned i høyre sving med resultat at motoren ble skadet. De andre krasjet også, så stevnet måtte vi avlyse. Motorvanskelighetene som vi hadde

kom nok mye av våre dårlige kjennskaper til motorer i det hele tatt, og vi hadde ingen å spørre eller få hjelp av.

Norgesmesterskapet i 1939 ble afholdt 24. september på Kjeller. Samtidig var det planlagt et stort internasjonalt stevne med deltagere fra flere land. Da krigen brøt ut ble den internasjonale delen avlyst. Vårt stevne gikk imidlertid av stabelen tross sterk vind med en forholdsvis høy havariprosent. Norgesmetere ble: Klasse A, Roald Nilsen, Gulskogen, klasse B, Erik Engelhardt-Olsen, Oslo og klasse C, Harald Orwin, Oslo.

Præmieutdelingen det året ble foretatt av N.A.K.'s daværende formann, **Ole Reistad**, senere kanskje best kjent som **sjefen i Little Norway** under krigen. Samtidig ble det foretatt en demonstrasjon av motormodeller, som på grunn av bl. a. den sterke vinden ikke ble helt god. De som deltok her var Henry Stub, A. Grundtvig, Per Hoff, Lasse og Iver Kolstad og Arne Haug Smith, alle Oslo, og Danielsen fra Drammen.

Som en avslutning på året 1939 kan N.A.K.'s rekordliste for modellflygere nevnes: Klasse A, håndstart: Aage Knive, Stratos, Drammen, 5 min. 5 sek. Klasse B håndstart: Erik Engelhardt-Olsen, Oslo, 3 min. 5 sek. (FAI). Klasse B, bakkestart: Per Hoff, N.A.K. modellflygruppe, Oslo (FAI) 5 min. 2,2 sek. Klasse C, håndstart: Harald W. Orwin, N.A. K. modellflygruppe, Oslo (FAI) 3 min. 59,9 sek. Bakkestart: Erik Engelhardt-Olsen, N.A.K. modellflygruppe, Oslo, 10 min. 30 sek.

Året 1940 gikk inn med mange dystre tanker og spådommer, også for modellflygaren. Det ble slutt på all import av materialer, byggesett, strikk etc. Vi i Oslo var så heldige at en av klubbens medlemmer (med farens hjelp) fått bestilt en svær kasse fra USA med alle slags nødvendigheter, bl. a. **moderne motorer**. Alt dette kom i slutten av 1939 og holdt sikker "liv" i mange modellflygere i krigsårene. N.A.K. modell flygruppen Oslo greide å arrangere 3 klubbflystevner før krigen kom hit, hvorav det ene gikk på Bogstadvannet 7. April, altså 2 døgn før krigen startet her.

Skiens Flyklubb hadde også et vellykket stevne 7. Mars på Børesjø hvor vi fra Oslo var med. Modellflygingen var i det hele tatt kommet godt i gang mange steder i landet, ikke bare her på Østlandet, men Bergen bl. a. hadde også fler kjente flygere. Det var klubber rundt om, med ivrige folk i ledelsen og mange nye lå i startgropen.

Men så kom den natten som vi aldri glemmer, **9. april 1940**, hvor du sakte våknet opp med all denne fjerne ulingen som viste sig være flyalarm og opptakten til alle disse 5 vanskelige årene som lå foran oss. Og med dette avslutter vi omtalen av modellflyutviklingen, og vender tilbake til begynnelsen Her vil vi nå gjennoomgå litt nøyere de modeller som ble brukt, materialer og bygging.

Som tidligere nævnt var det pinnemodellen det hele begynte med hos oss. Tar vi for oss en slik modell var motorstangen en furulist 90-100 cm lang. Foran var festet en motorbukk hvor propellakslen gikk gjennom med 2 kobberskiver som lager mellom propell og bukk. Like bak bukken var understellet festet. Dette var vanlig av dobbelt type med gjennomgående aksel og tynne trehjul. Bak var det saget inn et spor for høyderor med feste for strikken.

Langs oversiden av kroppen var gjennom et stag festet en tynn ståltråd med strekkfisk slik at kroppen ikke ble bøyet under fullt opptak av strikken. Det var også tredd inn på motorstangen to pinner for feste av vingere. Vingen var ca 100 -120 cm i spenn og limt og stiftet sammen av furulister. Profilen var bøyet så de dannet et profil for kledning på oversiden, og forøvrig hadde vingen V-form. Vingetuppen var vanlig laget av peddikkør. Langs midten gikk 2 profilen som dannet en spalte lik motorstangens bredde for feste av vinge-motorbukk. Det løp en list under vingen gjennom de 2 festeringene.

Høyde- og sideror ble vanlig formet til av pianotråd og loddet sammen. Ror og vinger ble trukket med silke, vannet for stramning og gitt 2-3 strøk med fortynt gulvlakk. Motoren bestod av 8-10 lengde 3/15" strikk med en ca 30 cm diam. Propeller ferdigkjøpt i den første tiden. Flytiden var vanlig ca 20-30 sekunder. Propellen var dengang ikke utstyrt med frihjul og det nadsatte selvfølgelig flytiden ganske mye. På et stevne gjaldt det kort og godt å ha modellen lengst mulig i luften.

Det varte imidlertid ikke lenge før kroppsmodellen kom. Den mest kjente var sikkert modellen SPURV (se tegning i dette blad) - lansert som tidligere nevnt av Will G. Aaneby. Kroppen var bygget av furulister med spanter av 1,5 mm kryssfinér og hadde et 5-kantet tverrsnitt. Vingen hadde et spenn på 90 cm og var bygget opp av furulister som på en pinnemodell, og likeså rorene. Modellen var **lavvinget!** med ganske stor V-form. Kanskje det mest interessante med SPURV var at den kunne utrustes med 2 strikkmotorer med en tannhjuloverføring bak. Denne modellen var ganske populær i 1935 og -36, oppnådde flytider omtrent på 1½ minutt.

Henry Stub kom omtrent samtidig ut med en modell som het LIBELL. Det ovanlige var at kroppen var laget av 0,5 mm tykk kryssfinér med rundt tverrsnitt. Kryssfinéren var dampet, rullet rundt en stokk og limt. Modellen var høyvinget og alle deler var feste til kroppen. Det begynte etterhvert å komme til landet forskjellige byggesett, særlig av amerikansk opprinnelse. Det var balsamodeller trukket med japanpapir, strammet og lakkert med cellulosedope. Modellene var både flygende eller tro-kopi utstillingsmodeller.

Det kom også endel norske balsamodeller uten å gjøre seg noe særlig bemerket. Det ble en merkbar bedring da firmaet Aeromodell kom i sving og gjennom Allers Flyveklubb fikk en hel del gode og rimelige modeller på markedet. Det kan nevnes i fleng A.F. 36, en liten balsakroppsmodell limt

sammen av flak, A.F. TERNEN, en oppbygget modell, A.F. JAKTFALK, med et vingspenn på 70 cm i to utgaver, Kropp av balsafalak, vinger av flak eller bygget på spant. A.F. ALBATROSS med et vingspenn på 110 cm, og A.F. STRATOS, noe større. Vingen var litt pilformet og kroppen med rundt tverrsnitt. Disse modeller var gode for flere minutters flyging. Dette var i det hele tatt strikkmodellenes periode, seilflymodeller var omtrent ikke å se.

Modellbyggeren var meget opptatt av flyteori på denne tiden, og mangfoldige artikler av forskjellig art fylte modellflyspalten. Det ble eksperimentert over en lav sko med forskjellige modeller, propeller som var en-bladet eller som foldet seg sammen når strikken var gått ut o.s.v. Wakefieldklassen var også populær. Modellene her måtte oppfylle helt spesielle krav og forlangte nokså mye både med hensyn til bygging og trimming. Norge var som tidligere nævnt med i London i 1937 med Erik Engelhardt-Olsen, og i 1938 i Paris med samme flyger. Einar Gramnæs, Dram -men og Per Hoff, Oslo fikk sendt ned sine modeller, som ble startet av franske modellflygere. Det deltok 14 nasjoner med 70 modeller.

De enkelte deltageres plassering i Wakefieldmesterskapet. 1938

1. Cahill	654	sek.	U. S. A.
2. Bougueret	418 ⁹ / ₁₅	"	Frankrike.
3. Chabot	402 ² / ₁₅	"	—
3. Magnusson	402 ² / ₁₅	"	Sverige.
5. Klose	375 ¹⁰ / ₁₅	"	Tyskland.
6. Aimond	357 ⁸ / ₁₅	"	England.
7. Chasteneuf	319 ¹¹ / ₁₅	"	—
8. Bullock	307	"	—
9. Milligan	296 ³ / ₁₅	"	Canada.
10. Bratty	285 ¹² / ₁₅	"	Syd-Afrika.
11. Schmidtberg	274 ¹⁰ / ₁₅	"	Tyskland.
12. Fullarton	267 ⁸ / ₁₅	"	Australia.
13. Smith	240	"	England.
14. Degler	203 ¹⁴ / ₁₅	"	Polen.
15. Stark, S.	183	"	Sverige.
16. Van Wymersch	174 ⁸ / ₁₅	"	Belgia.
17. White	170 ⁸ / ₁₅	"	England.
18. Edean	164 ⁴ / ₁₅	"	Syd-Afrika.
19. Longelle	151 ¹⁰ / ₁₅	"	Frankrike.
20. Bury	146 ⁸ / ₁₅	"	Polen.
21. Blaszcynski	143 ⁸ / ₁₅	"	Sverige.
22. Stark, B.	128 ⁸ / ₁₅	"	Sverige.
23. Eisermann	127 ¹¹ / ₁₅	"	Tyskland.
24. Menzel	126 ⁷ / ₁₅	"	—
25. Lippmann	125 ¹⁰ / ₁₅	"	—
26. Rzewski	125 ¹⁰ / ₁₅	"	Polen.
27. Fillon	124 ¹ / ₁₅	"	Frankrike.
28. Tournadre	123	"	—
29. Capelier	120	"	—
30. Anderson	112 ¹¹ / ₁₅	"	Sverige.
47. Engelhart Olsen	77 ² / ₁₅	"	Norge.
48. Wentzel	73 ⁸ / ₁₅	"	Sverige.
52. Hoff	59 ¹⁰ / ₁₅	"	Norge.
61. Gramnæs	35 ⁶ / ₁₅	"	"

Det var 67 deltagere.

Aktiviteten var ganske stor rundt om og det var daglig modellfly å se i luften rundt om, både sommer og vinter. Disse modellene hadde vanlig et vingspenn fra 60-120 cm og vekten gikk sjelden over 300 gram. Sakte men sikkert kom det også etterhvert frem modeller med bensinmotorer. Disse modellene var ofte store, klumpete og tunge. Som en orientering kan nevnes at min modell, en kabin-modelltype hadde et vingspenn på 2,10 meter, vingekorde på 35 cm, kroppslengde 1,5 meter og et høyderor 75 cm langt, og med en vekt godt over 2 kg. Modellen var selvfølgelig bygget i balsa trukket med silke.

Motorfundamentet var opphengt slik at motortrækket kunne finjusteres ved hjelp av vertikale og horisotale skruer.

Det var klart at disse store fritflygende modellene forlangte en stor flyplass, og de ble derfor fløyet på Kjeller flyplass, hvor vi dengang hadde adgang, eller på islagte vann. For oss var, som tidligere nevnt, Bogstadvannet hovedbasen. Min første flukt var 30. oktober 1938 på Kjeller og varte ca. 3 minutter. Neste omgang kom i februar-39 på Bogstadvannet med 5 min. flytid og noe senere greide den å passere 10 min. De er klart at slike forholdsvis lange flyginger resulterte i landinger langt utenfor flyområdet, og da selvfølgelig i det høyeste treet som fantes. Du fikk en fenomenal trening i å heise modellen ned langs trestammen, for ikke å snakke om egen innsats som måtte til for å komme opp i treet.

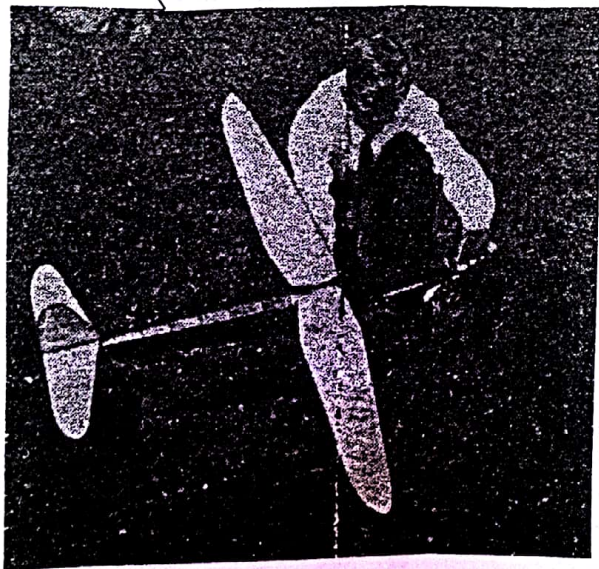
Vi brukte på denne tiden en eller annen form for **selvudløser** (timer) til å bryte strømmen etter en på forhånd bestemt tid, men disse var ofte utsatt for sne og kulde, og derfor dårlig virkning. Resultatet var at istedenfor et minutt motortid fikk du kanskje 4 minutter og modellen landet i hvertfall ikke der du hadde håpet.

I slutten av 1939 fikk jeg en ny amerikansk motor som hed **DENIMITE**. Ytelsen var 1/3 HK, og motoren var mye bedre enn den jeg tidligere hadde.

Det ble mye flyging senere også med den. Beste tid var ca 15 min. i luften med 5 min. motortid som ble oppnådd på Mjøsa i mars 1940.

Disse bensinmotorene gikk nok vanligvis godt, men det var mange muligheter for kluss. Til tenningen mmmte det både lommelyktbatteri (ikke oppladbare dengang!) og ledninger som kunne være dårlige, coil, kondensator og små tennplugger.

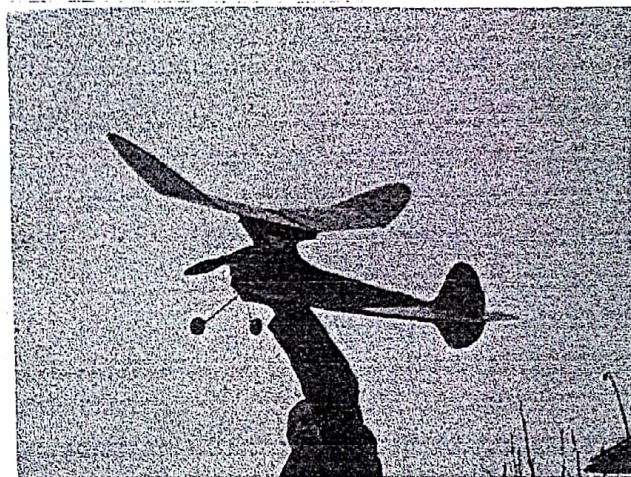
Det er nok mange som husker kalde søndager på vinterstid med stive fingre som fikk slag av propellen og motoren som ikke var til å få startet! Vi hadde ikke elektriske selvstartere då.



Wakefieldkonkurrencen 1937. Erik Engelhardt Olsen med sin model, der vakte stor opsigt på grund af den fine udførelse og flotte linier. (Tegning i dette blad nr. 3/97).



Per Hoff med sin første "Colibri" fra 1939. En C-2'er fra 1947 bærer samme navn. Også hans wakefield fra 1949 lyder navnet Colibri. (se tegning på bagsiden).



Per Hoffs Goldberg Zipper tidligt 1940.

Den siste modell som jeg bygget før krigen kom hit, var et amerikansk byggesett. Det var en motormodell som var konstruert av en ikke helt ukjent mann, selv nå, nemlig **Carl Goldberg**. Modellen var regnet for å være en av de beste i Amerika då.

Vinge og ror var elipseformet og kroppen som også var elipseformet hadde en høy brygge, hvorpå vingen var montert. Modellens navn var **COMET Zipper**. Vingspennet var 135 cm og vekt ferdig flyklar ca. 1200 gram. Modellen ble ikke fløyet før krigen kom.

Den store utviklingen som var igang nå, med stadig bedre modeller og flytider, fikk altså en brå stopp da krigen kom hit. Det var en selvfølge at mange måtte falle fra eller legge sporten på hyllen for en tid, men en del av oss greide tross alt å holde byggingen og flygingen vedlike. På mange måter er det derfor nå naturlig å avslutte. Tiden som fulgte og utviklingen igjen i de nærmeste årene etter krigen får vi eventuelt komme tilbake til i en senere artikkel.

Per Hoff

Landsmødet den 21. marts 1999 i Nyborg samlede 11 deltagere. Formanden Erik Knudsen bød velkommen og bragte en hilsen fra Jørgen Larsen, der har været syg. To havde sendt afbud.

Tage Hansen havde klaret det praktiske ved mødet, og Tage og hans kone sørgede for frokost m.v. Tak til Jer begge.

- 1) Fritz Neumann blev som sædvanlig valgt til dirigent og undertegnede som referent.
- 2) Beretning. Formanden havde kun lidt at berette som følge af den korte tid siden sidste landsmøde i oktober, men kunne dog oplyse, at der er en mulighed for at benytte flyvestation Vandel ved året OT-DM 4. og 5. sept. Om det bliver Vandel eller Skjern Enge, der skal benyttes, bliver afklaret senere.

Niels Hassing fra RC-udvalget har meddelt, at han trækker sig fra udvalget, der nu består af Oscar Vang og Eli Nielsen. - Endnu foreligger der intet fra udvalget vedr. regler. Problemerne omkring OT-RC blev drøftet og mundede ud i et udspil fra klubbens side til de medlemmer, der ønsker at flyve konkurrence med RC-modeller.

Med hensyn til fritflyvende oldtimermodeller blev gjort opmærksom på FF-unionens kalender, der bringes i næste nr. af oldtimerbladet.

I dagene 14. og 15. august er der OT-SM i Rinkaby.

Formanden omtalte udstillingerne i Stauning, som han og Hans Frederik Nielsen står for. Igen i år udstilles fra 1. maj.

Klubben har lånt en del gamle billeder af interesse for klubben. Skal man få kopieret billederne til en voldsom pris, eller skal man benytte CD-rom? Problemet skulle gerne løses.

Iøvrigt er klubbens problem med opbevaring af alle de gamle effekter stadig ikke løst.

- 3) Regnskab. Man blev allerede på sidste landsmøde enige om, at det var nødvendigt at fremlægge regnskab for så kort en periode som fra oktober, og Fritz fremlagde i stedet en regnskabsoversigt, der viste, at der pr. 11. marts var en beholdning på kr. 10.446. Bestyrelsen havde ikke planer om kontingentforhøjelse.

- 4) Indkomne forslag. Bjarne foreslog et stort startgebyr ved vore konkurrencer for på den måde at få så mange deltagende modeller i luften som muligt. Det kunne der ikke blive enighed om, men efter lidt debat var der flertal for et startgebyr på kr. 50,- for den første model og derefter kr. 25,- for de efterfølgende.


Der var to forslag om foldere til omdeling ved udstillinger m.v. Et fra Hans Frederik Nielsen og et fra Frank Dahlin. Bestyrelsen arbejder videre med de to forslag.

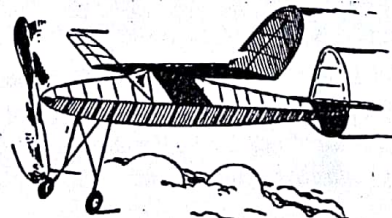
Et forslag om familiekontingent løb ud i sandet. Derimod var der overvejende stemning for at lade en ægtefælle deltage i konkurrencer uden ekstra kontingent, da det drejer sig om et fåtal.

- 5) Valg. Formand, sekretær og kasserer genvalgt. Tage Hansen genvalgt som bestyrelsessuppleant og Børge Hansen som revisor.

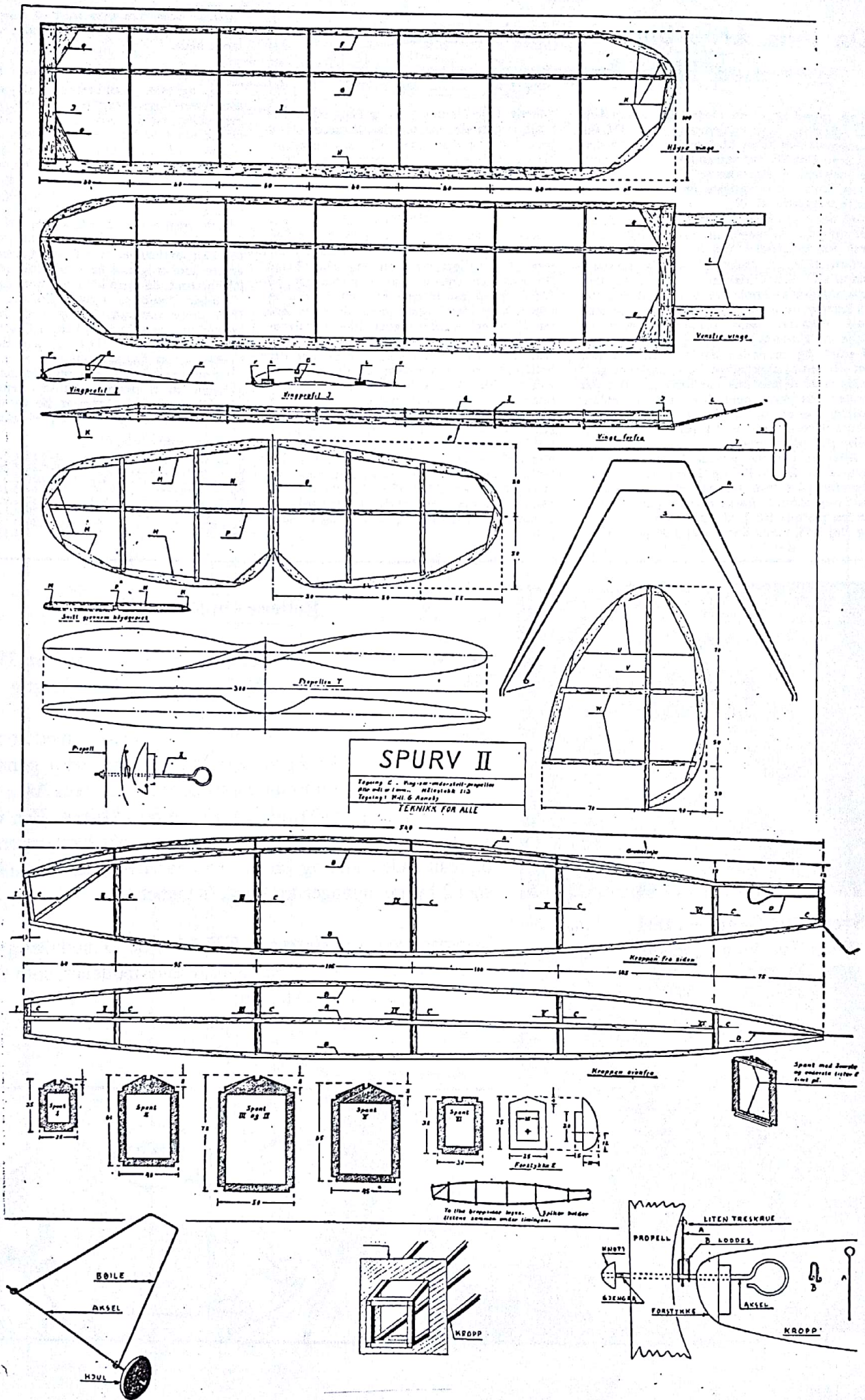
- 6) Eventuelt. Der var bred enighed om at forsyne adresselisten med telefonnumre i den udstrækning, klubben er i besiddelse af dem. Ønskes et medlem ikke sit telefonnummer i adresselisten, må påg. meddele det til bestyrelsen og helst kassereren.

Næste landsmøde 19. marts år 2000 - evt. i Kalundborg.


Poul Rasmussen,
sekretær.



SPURV - norsk veteranmodel 1935



Da Jens Arne blev danmarksmester med hidtil højeste danske gennemsnit

På grundlag af en meget dårlig vejrmelding fra flyvevejrtjenesten blev DM for svæveflyvere aflyst kl. 6 om morgenen den 19. sept. Den 26. var vejrguderne bedre stemt, og deltagerne strømmede til Odense lufthavn, hvor årets vigtigste nationale konkurrence begyndte kl. 12.

Af de oprindeligt tilmeldte 21 deltagere, der opfyldte de meget strenge kvalifikationskrav for deltagelse, fløj de 16. Vejret var næsten stille, og modellerne fløj bogstaveligt talt til alle verdenshjørner, men ikke ret langt væk, således at konkurrencen afvikledes meget hurtigt under OM-F's erfarne ledelse med Carl Høst-Aris som konkurrenceleder og Calle og Erdrup som skrappe kontrollanter af snore og modeller. Såvel deltagerne som det lille antal sagkyndige fik et sjældent godt udbytte af denne fine konkurrence. Det var næsten overskyet hele tiden med et enkelt solstrejf eller en smule støvregn, og den smule termik, der var, fik ikke større indflydelse paa placeringen.

Allerede i første periode lagde Jens Arne Lauridsen fra Vejle sig i spidsen med en flvning på 5 min. 06 sek., idet han fangede lidt svag termik. Børge Hansen havde 4.01. I anden periode fik Jens Arne igen lidt termik og fløj 5.53, mens Børge fløj 3.04 og Odense-

folkene Arne Hansen 3.30 og Bent Skou 3.36. I sidste periode var termikken mere folbar. Jens Arne og Aage Høst-Aris startede samtidig og fik begge noteret maximaltid 6 min., idet de fløj henholdsvis 7.15 og 7.24, mens Arne Hansen fik 5.53.

5.39,5 — fantastisk resultat.

Selv om der var noget held med i spillet, var alle dog enige om, at Jens Arnes sejr var i høj grad velfortjent. Han slog både Børge Hansens gennemsnit fra jyllandslaget på 4.59,7 og A3-resultaterne på godt 5 min. og nåede langt det højeste gennemsnit, vi har set. Hvad enten man regner uden termikbegrænsende regler, eller man anvender en 6 min.-regel, en 5- eller 4-min.-regel eller det hollandske logaritmesystem, så ville han have vundet. Høst-Aris ville kun røkkes ved 4-min.-reglen, som også bedst ville belønne Børge Hansens ualmindeligt nydelige resultat. Selv om der altid spiller tilfældigheder ind ved modellflyvekonkurrencer, så var de meget få denne gang, og det gjorde konkurrencen til en oplevelse. Det er også morsomt at lægge mærke til, at af de 8, som det var svært at udtage landsholdet af, placerede de 3 udtagne, der deltog, sig på 2., 3. og 4. pladsen.

Af de, som ikke kom med til Norge, blev Jens Arne placeret, mens to andre kom ret langt nede.

200 måger og et par modeller i termik.

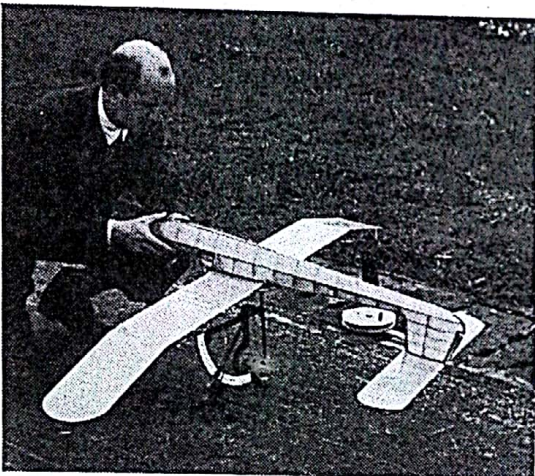
Ved og efter konkurrencens slutning var termikken noget kraftigere. Pludselig hørtes mågeskrig, og et par mægtige mågeflokke markerede tydeligt opdriftsfelterne, som gik ret lavt ned. En model blev startet og lå først uden for flokken. En måge ville hen og prøve, om modellen havde fundet noget bedre, men gav sig til at baske vildt med vingerne og vendte om, da den var nået halvt derhen! Efterhånden nåede flere modeller ind i mågeflokkene, og en forsvandt med mange måger ind i en lavhængende sort sky. En halv time senere kom mågerne baskende tilbage i store formationer, da termikken var hørt op.

Ronald Frederiksen fik C-diplom, og Sven Wiel Bang var endelig lige ved det, men havde kun en tidtager på en af flyvningerne og kunne bagefter ikke få modellen, der havde fået en flænge, over de 3 min.

I restaurant »Kabinen« uddelte Bang som unionens næstformand DKDAS's vandrepræmier, dels til Jens Arne og de to tidligere DM-vindere, dels til to af flyvedagsholdene.

RESULTATER:

J. A. Lauridsen, ..	608: 5.06-5.53-6.00	: 5.40
A. Høst-Aris,	301: 3.28-2.55-6.00	: 4.08
Arne Hansen,	301: 2.03-3.30-5.53	: 3.43
Børge Hansen,	105: 4.01-3.04-3.49	: 3.38
R. Frederiksen,	106: 3.17-2.42-4.09	: 3.23
H. Christiansen,	201: 3.19-1.39-4.57	: 3.15
H. Petersen,	604: 3.37-2.36-3.18	: 3.10
Sven Wiel Bang, ..	105: 2.24-2.43-4.13	: 3.07



Sven Wiel Bang ved DM - 48 med sin "Sven Tveskæg" - senere FJ-2 a.

Rettelse - mm.

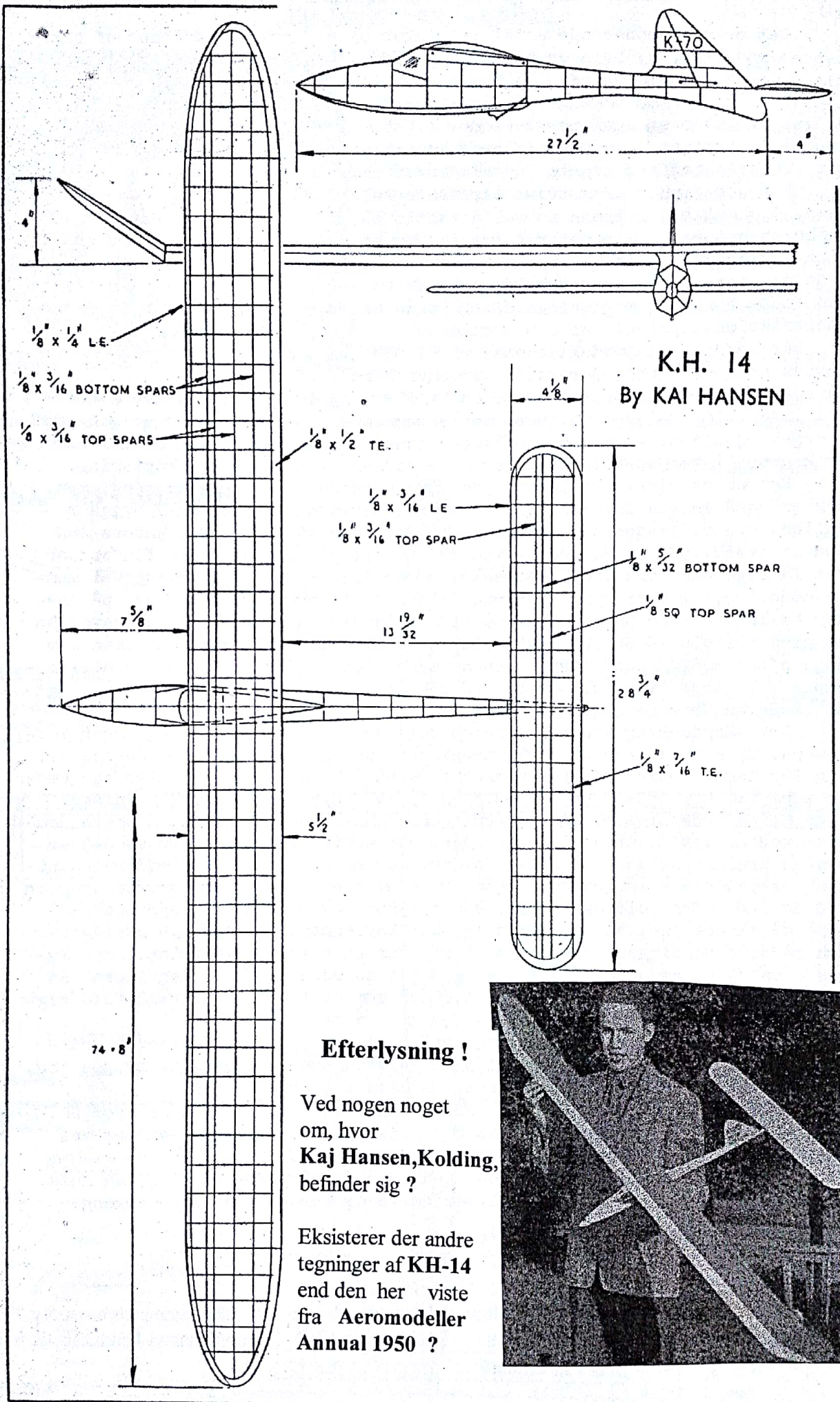
Forsiden på nr 2/98 viser Jens Arnes DM-vinder fra 1948 og ikke vindermodellen fra NM-49, som dog findes i rigtig skikkelse på bagsiden af samme nummer.

Tegninger i fuld størrelse - af begge modeller - med de rigtige profiler vil formodentlig blive snart kunne erhverves gennem DMV. Begge originalmodeller findes endnu. Jens Arne var i vinter på besøg hos Frank Dahlin og redaktøren. Han var så letsindig at medbringe modellerne, som straks blev undersøgt og målt i alle ender og kanter. Resultatet vil med tiden afspejle sig i 2 byggetegninger fra Frank's tegnebræt.

Sammen med Kaj Hansen's KH-14 er de to modeller gode repræsentanter for finsk-inspirede danske elite-modeller, som ville være et smukt syn ved vore stævner.

2 modellflyve - "enker" ??

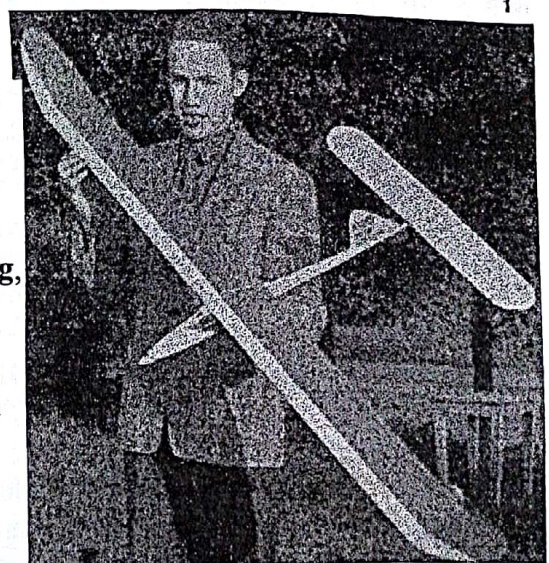




Efterlysning !

Ved nogen noget om, hvor **Kaj Hansen, Kolding**, befinder sig ?

Eksisterer der andre tegninger af KH-14 end den her viste fra **Aeromodeller Annual 1950** ?



Tegninger, kopiering og meget andet.

Det er et imponerende antal tegninger og kopier af tegninger af gamle, danske modeller, klubben er kommet i besiddelse af - klubbens unge alder alder taget i betragtning - og der kommer stadig flere til. Klubbens eksistens bliver langsomt kendt, og mange gamle modelflyvere giver lyd fra sig. Aviser og radio er også medvirkende. Klubben er vel egentlig kommet i besiddelse af meget mere materiale af bevaringsværdig art, end de få medlemmer, der var med fra starten, havde drømt om.

Men der findes uden tvivl mere materiale rundt omkring i form af de ting, som det er klubbens formål at samle på og bevare for eftertiden. Det kniber meget med gamle motorer fra før og efter 1950. F.eks. er det endnu ikke lykkedes at opdrive en MIKRO-DIESEL, som bl.a. Henning Jønsson anvendte meget. Vi har været heldige at finde eller få en Thorning-motor, og den endda forsynet med svinghjul. Om ikke andet er klubben interesseret i konstruktionstegninger af gamle motorer.

Af kendte svævemodeller mangler vi bla. tegning i fuld størrelse af Mogens Erdrups ME-14, der satte verdensrekord i distance, Jens Arne Lauridsens A 2, der vandt NL i 1949 (blad 2-1998), Kjeld Enevold Nielsens A 2 fra 1946 (blad 2-1996) og mange andre tegninger, der måske kun er gengivet i bøger og blade. - Hvis nogen ligger inde med tegninger, som de vil beholde, er klubben interesseret i blot at låne sådanne tegninger til kopiering.

Det er et tidskrævende arbejde at rekonstruere en modeltegning, men der er også en vis udfordring i det - især hvis man senere skal bygge modellen. F.eks. findes der materiale til at rekonstruere S.P.s Anders And med en svændvidde på 220 cm. - Med hensyn til gasmotormodeller findes der ret få tegninger fra før 1954, selv om der blev konstrueret og bygget mange modeller, og hvor der var mange deltagere i konkurrencer - især på Amager Fælled. - Tage Hansen blev på sidste landsmøde spurgt, om han havde en tegning til sin TH-35 fra 1946 (blad 2-1996). Det havde han ikke, men fem dage efter modtog undertegnede en nytegnet tegning med profiler på millimeterpapir til hans TH-35, der nu er under bygning. Blot bliver der nok umuligt at finde en Monsun-motor. Tak Tage.

Erik Knudsen og jeg har ligesom delt arbejdet med gamle tegninger mellem os. Erik opbevarer de gamle tegninger, som klubben er i besiddelse af. Jeg får taget kopier af tegningerne efterhånden som behovet opstår og gemmer et kopi til kopiering, så de gamle og somme tider ret medtagne tegninger ikke slides yderligere. Visse tegninger er 50-60 år gamle. Det største problem ved kopiering af gamle tegninger, der altid er foldede, er at det er næsten umuligt at udrette disse folder, der er et problem for moderne kopimaskiner, der nok er gode men også følsomme over for folder og ofte stopper ved en for skarp fold og klipper den nye kopi over. - Mange tegninger er også så skrøbelige, at de vanskeligt kan kopieres uden at blive ødelagt. Men sådanne tegninger, der ligger inden for en rimelig størrelse, kan lægges i en stor, gennemsigtig lomme og kopieres uden skade på tegningen. Så ingen skal være betænkelig ved at lade en gammel skøbelig og værdifuld tegning eller dokument kopiere.

Alle kopier bliver rullet, og som regel sender jeg tegninger i kraftige paprør. Det giver en merudgift til porto, men det opvejes, syntes jeg, af at få en rullet tegning eventuelt direkte til at bygge på.

Kopicientret, som jeg har en fast aftale med, har gjort opmærksom på, at kopier af kopier kan give nogle afvigelser på op til 5 %. Det var ved kopiering af tegningen til FJ-6 man gjorde opmærksom på det.

Med hensyn til gamle ting, der vedrører dansk modelflyvning, så husk, at også nye og nyere ting også bliver gamle og bevaringsværdige engang.

Poul Rasmussen.

Er du på jagt efter en bestemt tegning til din drømmemodell - dansk eller udenlandsk - spørg Poul Rasmussen eller undertegnede. Måske findes den i vort "arkiv" eller også har vi kendskab til, hvor man skal søge. En liste er under opsejling.

Erik. K.

„The Drifter“ od Joe Bilgri



Ved wakefieldkonkurrencen 1952 i Norrkøping førte Bilgri efter 1. periode med en flyvning på 4 min. 53 sek.. Her ses starten - med bortflyvning.

Et fantastisk steg af denne model i 1. start fik mig som første-gangs-deltager i Wakefieldkonkurrencen (1952) til at stå måbende tilbage ved startbanen. Det var en kæmpeoplevelse, hvor vi så og talte med mange af de helt store kanoner - Ewans, Warring, Stark, Blomgren, Bilgri, Montplaisir osv...

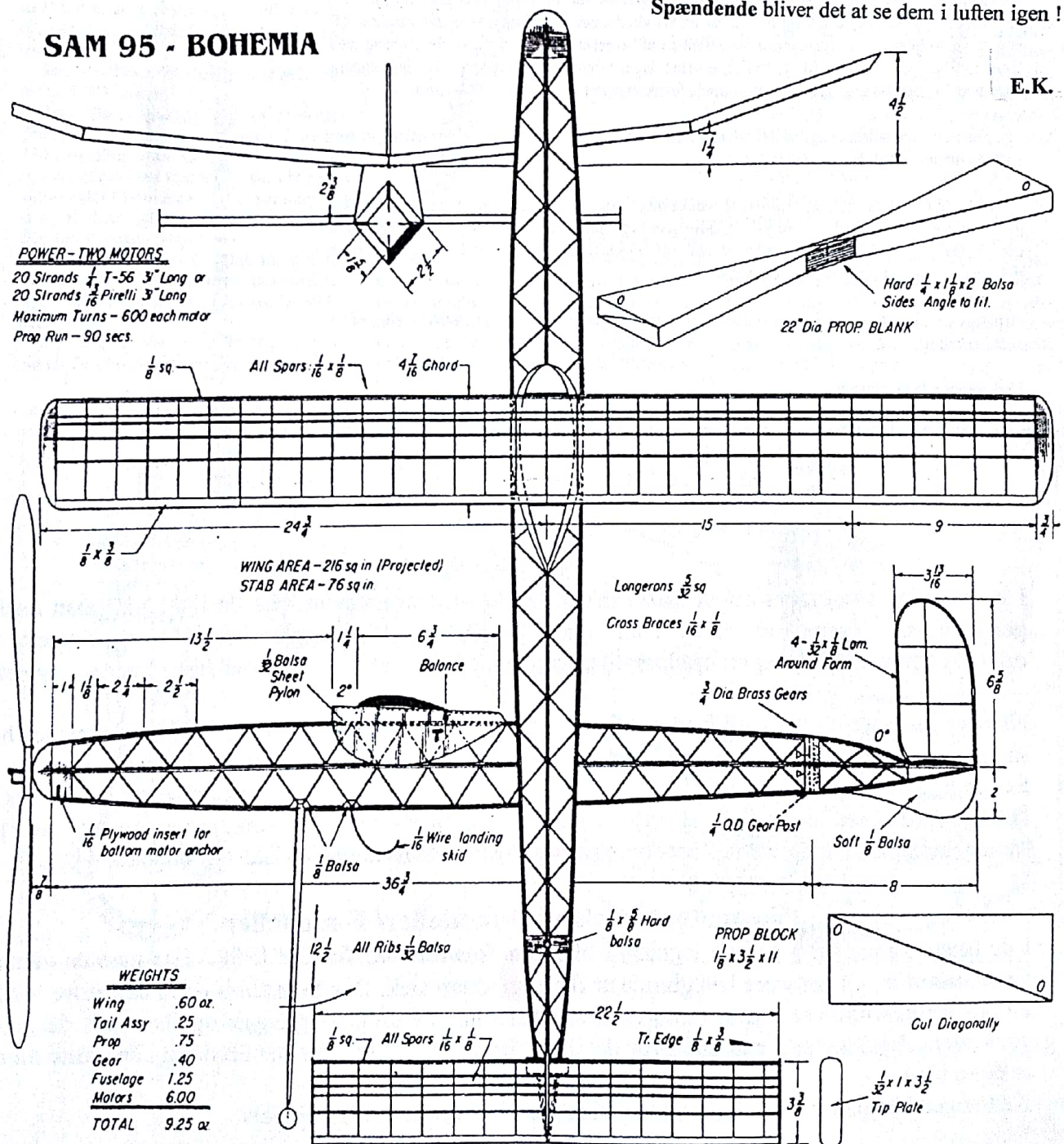
Nogle af amerikanerne og englænderne havde lært lektionen - dvs. begyndt at bruge kraks. Til forskel fra skandinaverne dog med fældbar propel. Meget langkroppede modeller uden kraks havde nogle forsøgt med - Bilgris reservemodel, som han fløj 2. og 3. de start med, var af den type. De langkroppede modeller var dog generelt noget usikre i vind - og der var nogen vind i de sidste perioder. Bilgri blev nr. 5. (Jeg nr. 32 af ca. 70 deltagere).

Wakefields fra perioden 1950 - 53 kan anvendes ved Oldtimer DM og nu forsøgsvis også ved Oldtimer SM.

Stark og Blomgrens modeller sammen med Bilgris "Drifter" og Joe Fosters vindermodel fra 1953 er noget af det bedste fra perioden...

Spændende bliver det at se dem i luften igen !

SAM 95 - BOHEMIA



Niels Hassing
Toftegårdsvænget 316
3480 Fredensborg
Tlf. 4848 1535

Erik Knudsen
Amagervej 66
6900 Skjern

20. Januar 1999

Anbefalet

Kære Erik Knudsen,

Vedrørende Old-timer-DM 1999 - refererende til DMV Bladet nr. 2 - 1998 side 3.

Er det nu en realitet, at Flyvestation Vandel vil blive brugt til dette DM i år, og også til RC-Oldtimer, både motor- og svævemodeller?

I så fald vil behovet for yderligere søgen efter flyplads til RC-Oldtimer ikke være trængende påkrævet. Du nævner samme sted i bladet, citat: "RC-udvalget" arbejder formodentlig stadig på at finde en god plads på Sjælland - - - osv. Jeg vil gerne benytte lejligheden til at præcisere for dig, at begrebet RC-udvalget i realiteten er et meget tåget begreb, som intet har med virkeligheden at gøre.

På mit initiativ fik jeg for nogle år tilbage sammenkaldt til et møde, foranlediget af min kampagne for at realisere begrebet "RC-Oldtimer", med de ærede medlemmer Hr. Oscar Vang og Hr. Harry Nielsen.

I den forløbne tid derefter, er der fra det dannede RC-udvalgs side blevet udført et stort arbejde, som har været meget tidskrævende, og ikke uden en vis økonomisk belastning. Arbejdets karakter har ændret sig undervejs, fra bestemmelse og definition af begrebet OT-RC til regler for flyvning med disse modeller, under f.eks. DM og træf, til at man i dag forventer, at RC-udvalget skal finde egnede flypladser for disse Events, samt desuden udrede forsikringsproblemer forbundet dermed.

I dag på nuværende mener jeg, at RC-udvalget har bidraget med et godt arbejde, i henhold til de i starten tiltænkte opgaver.

For mit vedkommende, har jeg besluttet at trække mig tilbage som medlem af RC-udvalget, hvilket jo kun vil betyde en teoretisk reduktion af udvalgets kapacitet med ca. 30%. Jeg mener desuden at det er DMV's bestyrelse, der fremover må løse nuværende og kommende opgaver, såsom flyvepladser for DM og forsikrings spørgsmål etc.

Naturligvis vil jeg fremover være interesseret i at løse kommende problemer, men ikke som medlem af RC-udvalget.

Undertegnet: Niels Hassing.

Det ovenfor nævnte memorandum bedes venligst optaget og fremført i sin helhed, i førstkommende DMV's medlemsblad, nemlig nr. 3/98 som har deadline 1. februar 1999.

Med venlig hilsen Niels Hassing

Noget for dig ?

I en forening som vores må vi hjælpe hinanden og fordele arbejdet med de ting, som man ønsker gennemført, på en god måde efter lyst og evner. Vi mangler en **RC-organisator**, en **udstillingsplanlægger** og en **hjælper til udsendelse af bladet** ! Arbejdet vil bære lønnen i sig selv.

Undertegnede samler stof til bladet, klipper ud, kopierer tegninger mm. op/ ned, klistrer det hele sammen klar til trykning, hvorefter Frank Dahlin og jeg trykker det. Derefter sender jeg det ud. Skulle nogen have lyst til at hjælpe med det sidste, kunne denne måde måske bruges: Jeg sender de færdigtrykte blade sammen med adressemærkater til vedkommende, som putter dem i kuverter, sætter drømærker på og bærer/kører dem på posthuset. Henvendelse til EK., gerne telefonisk.

Gasmotormodeller/ D-modeller/ F-modeller.

I de næste numre vil vi bringe tegninger til **gasmotormodeller fra før 1959**. Har man en gammel **veteranmotor**, vil det være helligbrøde at flyve en sådan væk. Der fremstilles ude i den store verden en del **replicamotorer** - dvs. motorer fremstillet efter de gamle tegninger og/eller med de gamle værktøjer. Hvad det er for nogle, hvor de fås og hvad de koster - læs om alt dette i de næste numre af dette blad.

Kan nogen hjælpe med tegninger til modeller/motorer - så lad høre fra jer.

Ved DM på Vandel i år kan der flyves med RC - svæve-/motormodeller.

Monsun 2,5 cm³ dieselmotor

Luis Petersen har besøgt Leo Jeppesen, der sammen med Jørgen Dommergaard og Bent Hauberg konstruerede modelmotoren »Monsun«, som var stamfaderen til den første meget udbredte danske motor, »Thorning«.

Forelagt artiklen om Thorning-motorerne fra Modelflyve Nyt 2/78 fortæller ingeniør Leo Jeppesen om, hvordan ideen til en dansk modelmotor opstod hos Jørgen Dommergaard, der i 1940'erne var ivrig modelflyver sammen med bl.a. Peter Christiansen (der stadig er aktiv modelflyver).

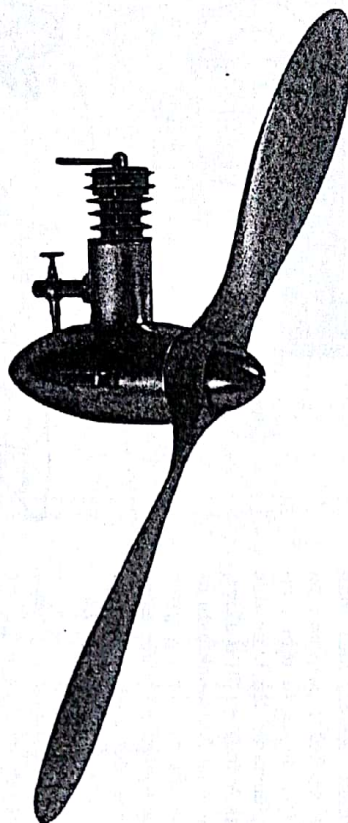
Omkring 1943 luftede Dommergaard ideen for to kolleger på Helsingør Jernskibs- og Maskinbyggeri, civilingeniør Bent Hauberg og ingeniør Leo Jeppesen. Ved et godt samarbejde blev der konstrueret og tegnet en 2,5 cm³ dieselmotor med avanceret skylning og fidustænding, et udtryk anvendt af Dommergaard om en ikke helt »ren« dieselmotortænding.

Som forbillede for skylletider mm. brugtes en DKW motor.

Efter disse tegninger blev en prototype fremstillet af Thorning Bensen i foråret 1945, og efter et par mindre ændringer, der gjorde, at motoren kunne klar ca. 100 timers næsten uafbrudt kørsel i træk, var man klar over, at denne motor kunne have interesse for andre modelflyvere.

Man legede også med tanken om, at en lidt større motor skulle påbygges en cykels forhjul, ligesom på den senere så kendte Mobylette knallert.

Det kan nævnes, at Peter Christiansen vandt flere konkurrencer med prototypemo-



motoren. Dens styrke var bl.a., at den bragte modellerne til lodret stigning, noget ganske uhørt i Danmark i 1945. En gang fløj modellen sandsynligvis til Sverige, da gummipropen, der skulle lukke for indsugningen, faldt væk under starten. Trods efterlysning i Hålsingborgbladene kom modellen aldrig hjem.

Støbningerne var sandstøbt og i virkelig fin kvalitet, krumtappet var af hvidt støbjern og næsten uopslideligt (prototypen er stadig perfekt). Cylinderen var lavet af hærdet, krympefrit værktøjsstål og bruneret.

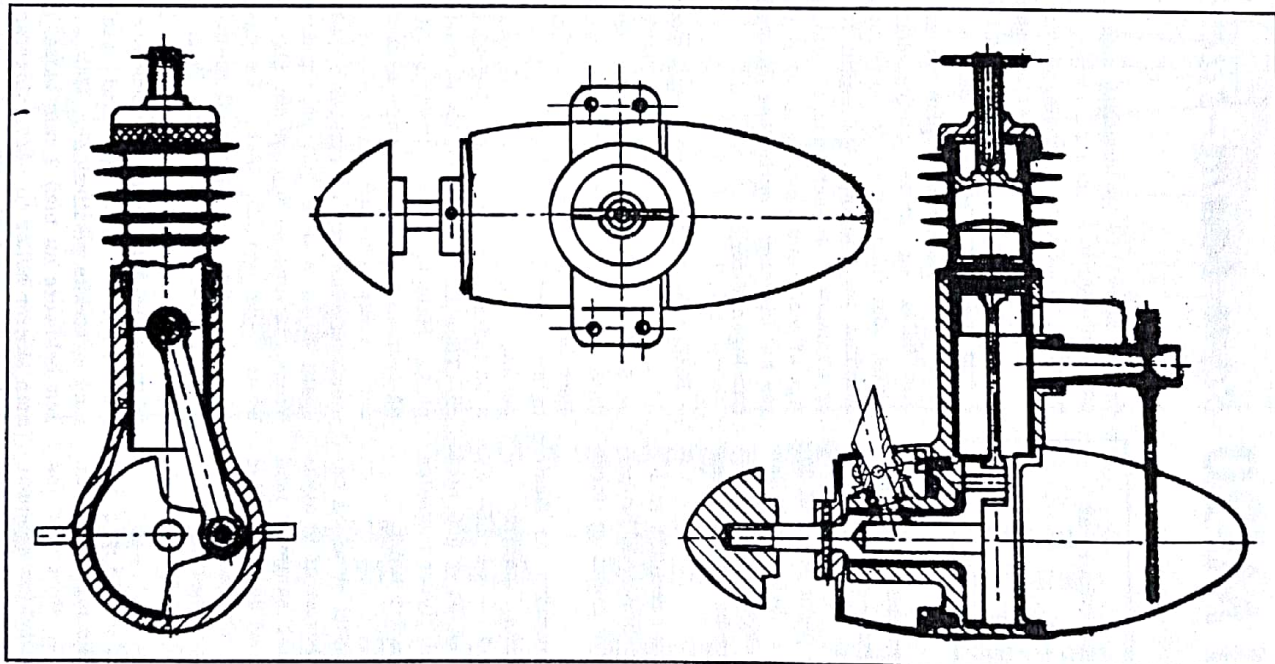
Leo Jeppesen lavede salgsarbejdet, og efter den fine omtale i de forskellige blade, kom der mange bestillinger. Desværre blev produktionen af Monsunen hos Thorning ikke rigtig til noget videre; det er sværere at masseproducere end at lave enkeltstykkeproduktion. Af den første serie kom kun ca. 10 til at køre rigtig godt, og samarbejdet med Thorning Bensen ophørte. Nogle af motorerne blev udstyret med svinghjul og kørte som stationære motorer.

Tegninger til en Mk. II Monsun med indsugning gennem krumtappen var klar i 1945, men blev desværre aldrig til noget, før Thorning senere brugte princippet på sin Mk. V Thorning.

Billedet fra Modelflyve Nyt 2/78 benævnt »Thorning Bensen's første motor Monsun« viser ikke Thornings motor, men derimod den af Dommergaard og kolleger beregnede og tegnede motor. Originale glasnegativer, tegninger og motor findes stadig (se Modelflyve Nyt 6/87) og er af Leo Jeppesen skænket til den fremtidige samling af danske modelmotorer i det nye flyvemuseum.

Thorning ændrede på konstruktionen, således at den blev mere produktionsvenlig, hvilket ikke betyder, at den blev bedre, snarere tværtimod. Men til gengæld kunne den nu produceres nogenlunde rentabelt, et dilemma man ofte har, kvantitet kontra profit. Denne motor, Thorning III, ligner i det ydre Monsunen, bortset fra at cylinderen blev rundt i stedet for Monsunens trekantede cylinder og krumtaphus. □

Herunder ses en kopi af en enkelt af de originale tegninger til Monsun-motoren.



“ Sakset ” fra Modelflyve Nyt nr. 1/1988.

MILES M-20

som team-racer

Halv-skala team-racer af
eensædet jager
fra 1940

Denne måneds flyvemodel er en team-racer i den „store“ klasse med motorer på 3,5–5,0 cc. Modellen er en halvskala model af den engelske jager Miles M-20, som blev konstrueret i 1940. Modellen er grundet på balsabeklædning temmelig svær at bygge og kan derfor ikke anbefales begyndere.

For at opnå det bedste resultat er det nødvendigt, at man udelukkende bruger balsa — undtagen hvor andet er foreskrevet i stykkisten.

Som motor kan anvendes de fleste danske og udenlandske motorer — diesel- eller glødehoved — på 3,5–5,0 cc. Hvis man bruger en Frog 500 med en 22,5×25,0 cm propel, flyver modellen med en hastighed af ca. 170 km/t.

PLANET i denne model er af en ret ualmindelig type. Det består af to stykker balsa, der er limet sammen med ribber imellem, således at de sædvanlige lister og randbuer etc. undgås. Det er faktisk en normal balsabeklædning, man har overdimensioneret, og fjernet hele skelettet.

Undersiden af planet består af 2 mm ikke for blød balsa. Hvis man ikke kan skaffe et stykke, der er stort nok, må man lime to eller flere stykker sammen. Dog skal man helst undgå at lime dem sammen på tværs, da styrken svæktes meget herved. Man begynder med at skære planomridset ud. Derefter skæres

der to huller til understellet som vist på tegningen ved ribbe 24, og wiren til understellet stikkes igennem, således at tværstangen ligger langs den indvendige overflade. Ribberne 24—28 skæres ud af 3 mm balsa og limes på plads.

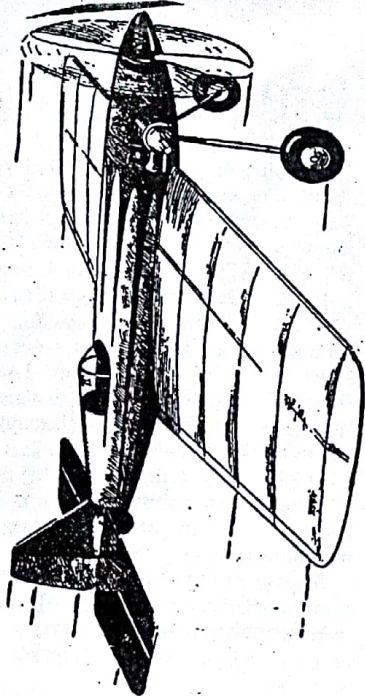
Til sidst skæres oversiden ud af 1,5 mm balsa og limes omhyggeligt på plads, idet man hefter de to plansider sammen med knappenåle, indtil limen er gennemtør. Planet pudses omhyggeligt af med sandpapir, og derefter skræres hul til spant 3 og til liste 16. Planet har ingen V-form.

KROPPEN: Spanterne 1 og 2 skræres ud af 3 mm krydsfinér, og spanterne 3—6 af 3 mm balsa. Motorstokkene, 13, limes meget omhyggeligt sammen med spant 1, 2 og 3. Derefter limes længdelisterne 21 fast, idet man bruger knappenåle, indtil limen er tør. Spanterne 3—6 indsættes sammen med haleklodsen 29. Toplisten 14 kan nu blive limet på plads. Haleplanet limes fuldt monteret på oversiden af liste 21 samtidig med, at den øvrige del af styremekanismen monteres. Tanken, 19, fastgøres mellem spant 2 og 3 som vist på tegningen. Vingen skydes nu ind på sin plads og limes meget grundigt fast. Bundkølen 16 skæres ud og fastlimes til spant 2—6. Sideroret pudses i form, inden det limes på liste 14. Motoren boltes fast til motorstokkene med maskinskruer, og karburatoren forbindes med tanken med et stykke plasticslange. Hele kroppen beklædes nu med 2 mm balsa, idet man skærer huller til påfyldningsrørene til tanken samt huller til linerne. Motorhjelmen laves af balsastykker, der pudses i form med sandpapir. Udstødningsporte og betjeningslemme må laves efter

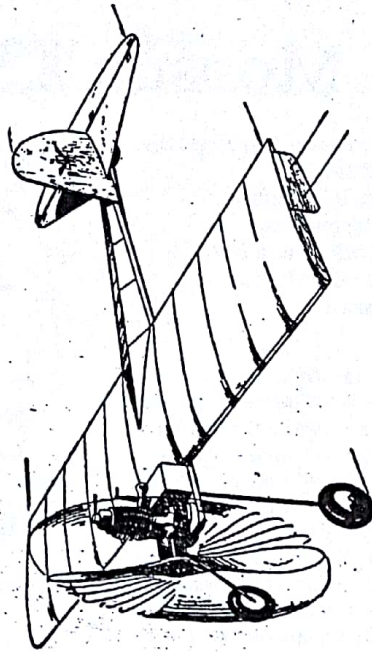
den motor, man bruger. Kabinelivet er af 2 mm blød balsa og limes på oversiden af liste 21. „Piloten“ limes fast på dette gulv, og cockpit'et tilpasses efter beklædningen. Et instrumentbrædt forøger realismen. Det indvendige af kabinen males i lysegråt og hovedstøtten i sort.

UNDERSTELLET: Samtidig med planets fastgørelse til kroppen boltes understellet fast til spant 2 som vist på tegningen. Hvert understøttsben laves i to halvdele og limes sammen om piano-tråden. Mens limen tørrer, kan man vikle tråd om for at holde sammen på de to halvdele. Hjulene er 45 mm træhjul med messing-bøsning. På hver side hjulet skal der fastloddet en lille skive, så de ikke støder mod balsabeklædningen. Da der meget let samler sig græs og snavs oppe bag hjulet, må man efter hver flyvning rense det indvendige af hjulbeklædningen meget omhyggeligt.

LAKERING: Før lakeringen pudses hele modellen meget omhyggeligt af med sandpapir, indtil man har opnået en fuldstændig glat og jævn overflade. Modellen dopes nu en gang, hvorved dens overflade igen bliver tildels ru, og man pudser derfor efter med brugt nr. 00 sandpapir. Til at dække de meget grove balsa-porer bruger man en blanding af døde og fint talkum. Disse to ting røres sammen til en masse med en konsistens som svær olie. Modellen lakeres til tre gange med denne masse, idet der slibes omhyggeligt af mellem hver gang. Herved skulle alle porer være dækket, og man kan begynde på den første lakering. Hvis man bruger almindelig dieselmotor, kan man bruge alle former for lak; bruger man derimod glødehovedmotor, kan man kun bruge gummilak, da brændstoffet ellers vil opløse lakken.

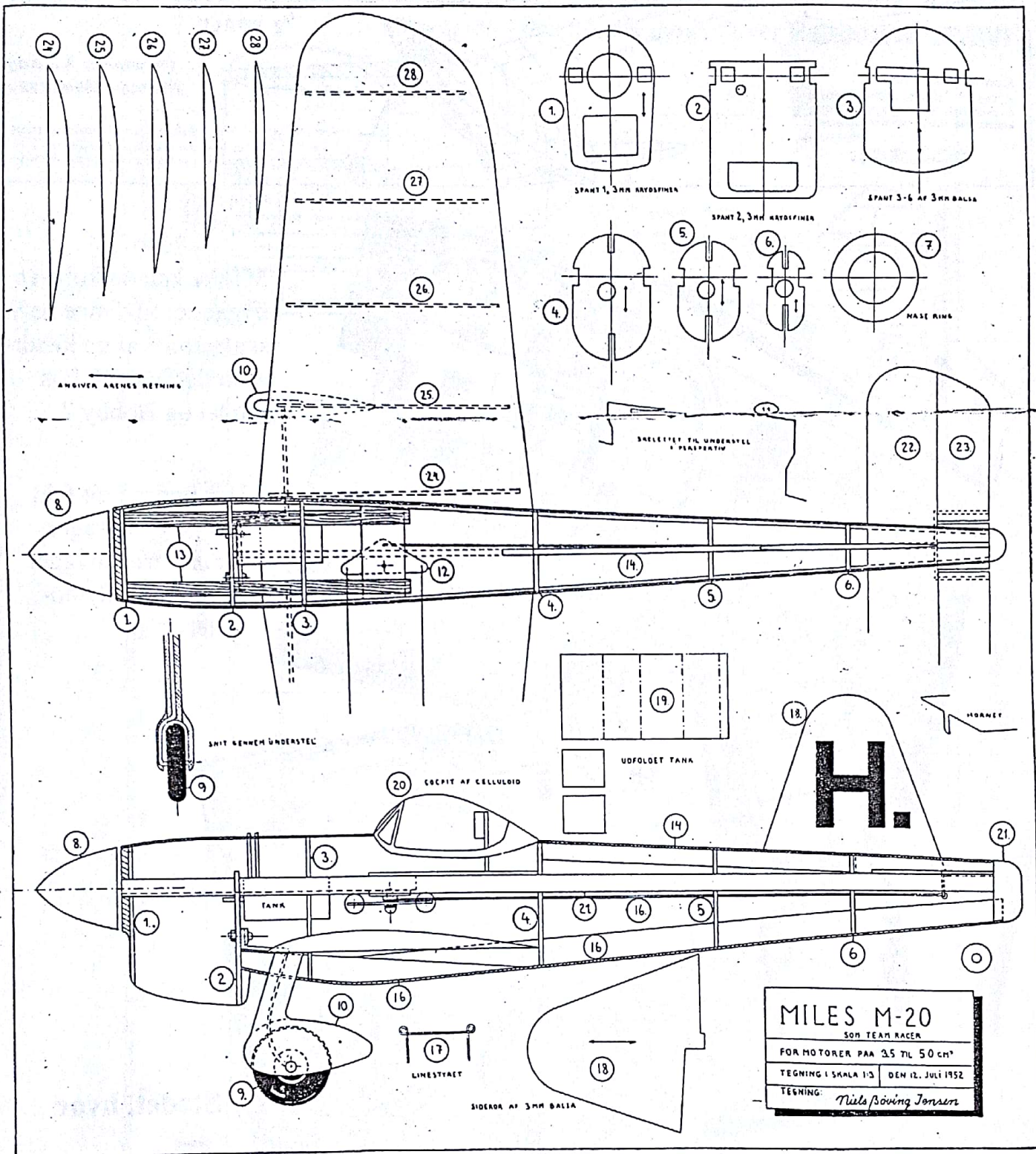


Sportsman



Hopla

Teamracer 1952.



DMV's handicaptal 1999.

<u>Svævemodeller :</u>	før 1938 :	x 3,5	1939-1940:	x 2,0	1941-19 44:	x1,5
	1945 - 1947:	x1,25	1948-1950:	x 1,1	1951-1953:	x1,0
<u>Gummi- og gas- motormodeller :</u>	før 1938:	x2,0	1939-1944:	x 1,3	1945-1950:	x1,1
	1951-1953:	x1,0				

Når der anvendes handicaptal, må man naturligvis **ikke ændre** modellerne, så de flyver bedre.

Skal vi i DMV overveje at bruge **de svenske regler** for gasmotormodeller med F-klassisk og F-Nostalgii ?? Diskussion ønskes ! Se de svenske regler side 12 i dette blad nr.2/98.

WEST WINGS

Contents include:

Printed balsa panels, stripwood, plastic propeller and nose bearing, rubber motor, wheels, wire, tissue, plan and instructions.

GLUE, DOPE OR PAINT NEED TO BE PURCHASED SEPARATELY

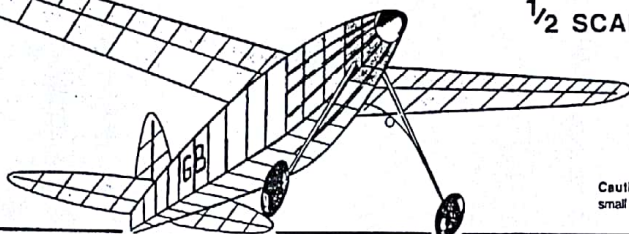
1936 WAKEFIELD TROPHY WINNER

1/2 SCALE

Designed by A.A.Judge
Wingspan 560mm (22 ins.)

Suitable for 14 years to adult

Caution: Kit contains wire components with sharp ends and small parts etc. which could prove hazardous to young children.



Måske kan du købe et byggesæt til denne halvskalamodel af en kendt wakefieldmodel hos Model og Hobby ?

Her findes i alt fald mange gode sager for en seriøs bygger af veteran - flymodeller.



- på gensyn i

Stedet, hvor
modelflyvere
mødes.

MODEL & HOBBY aps

Frederiksborggade 23 - 1360 København K

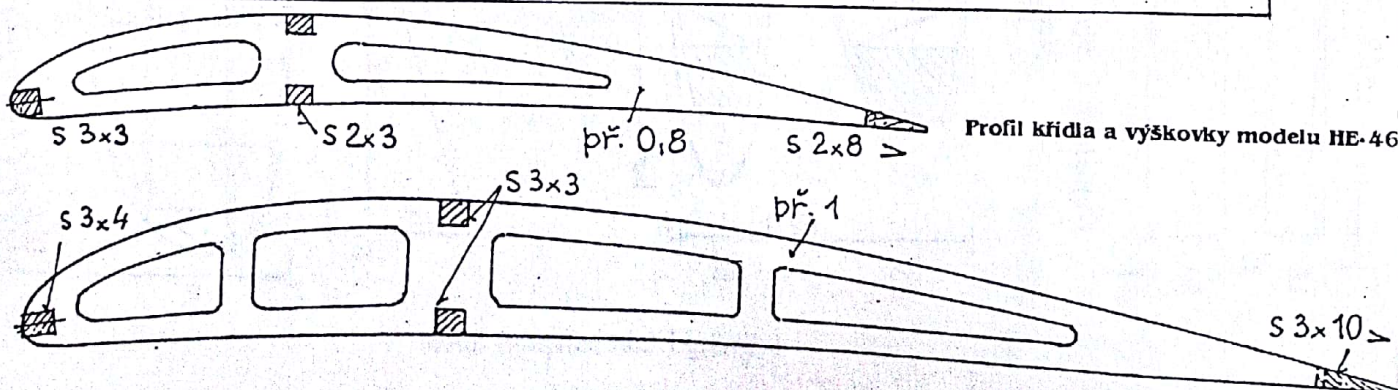
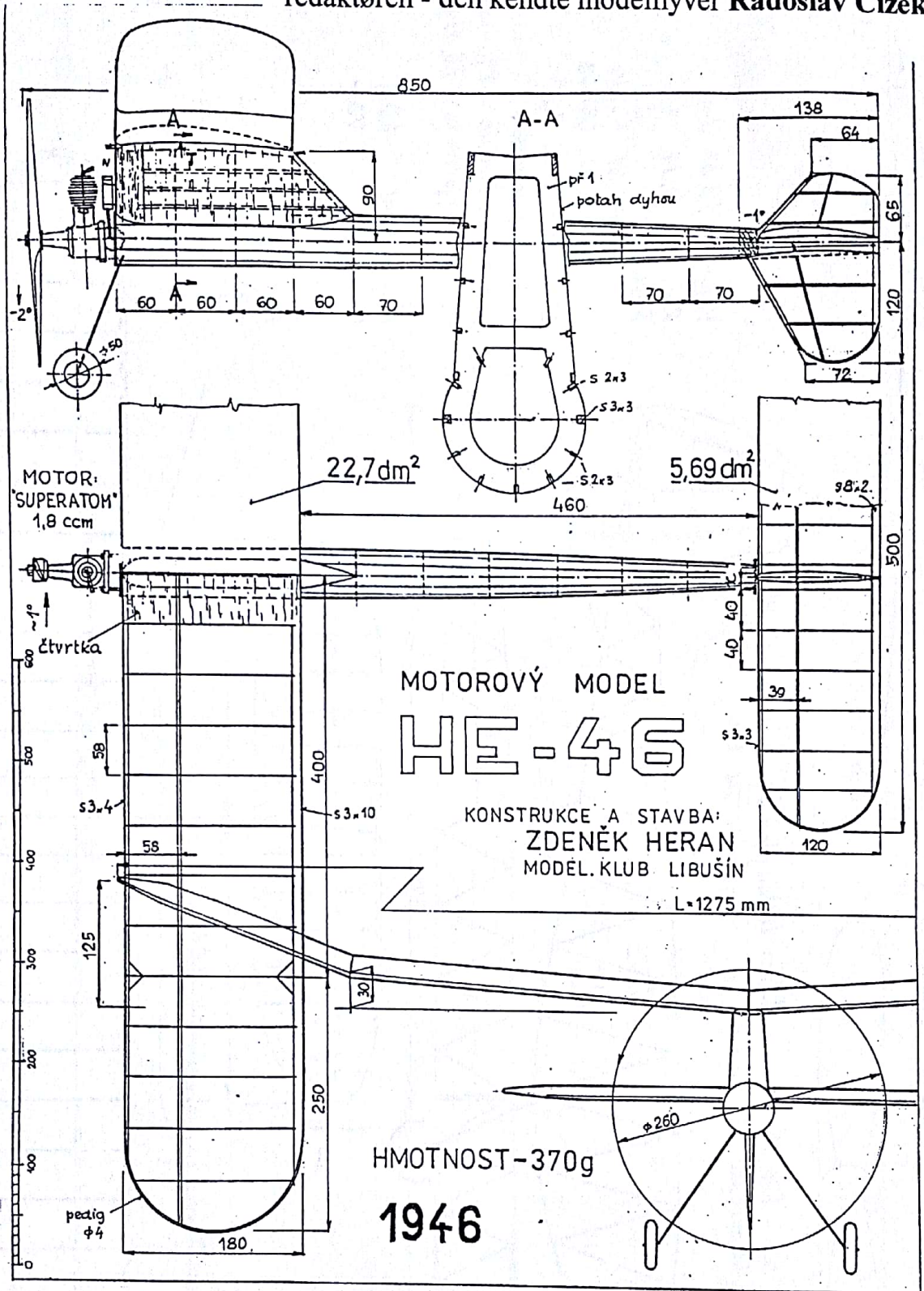
(få minutters gang fra Nørreport station - efter grønttorvet v/Israels Plads)

telf./fax: 33 14 30 10 - giro 307 3521

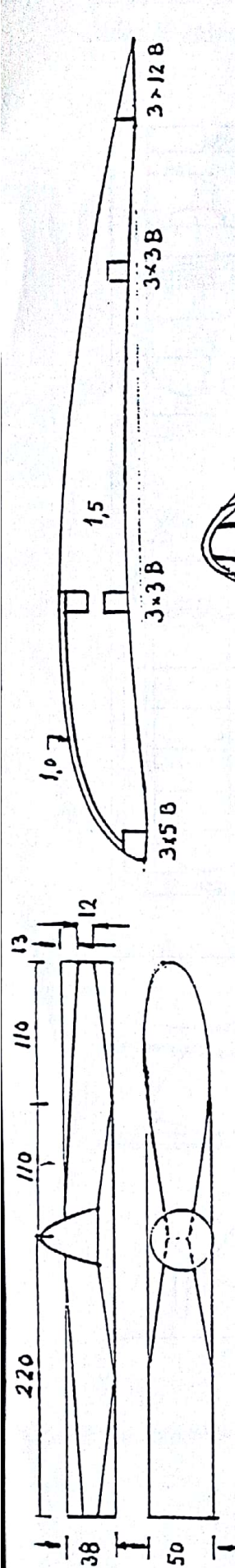
forretningstid: Dagligt 11 - 17. Lørdag 10 - 13.

ONSDAG LUKKET!

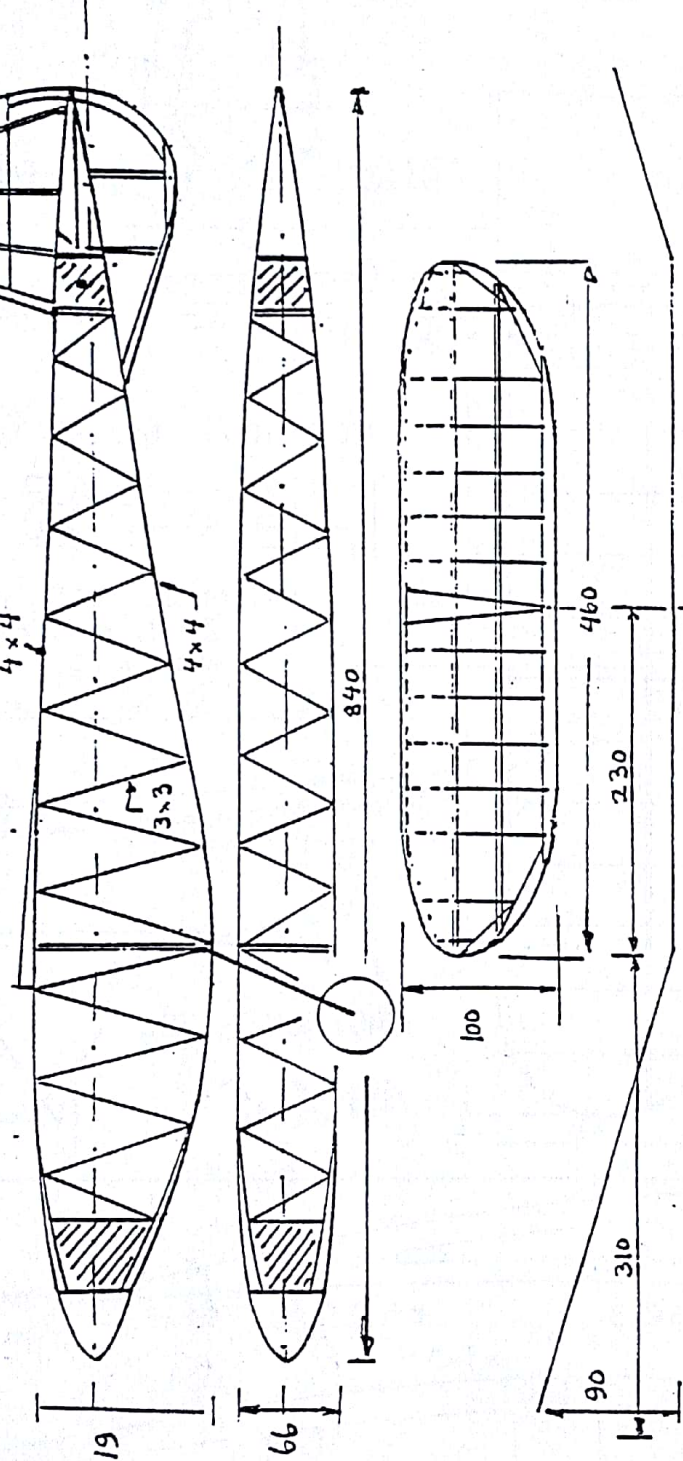
Fra medlemsbladet for SAM 95 stammer tegningen til denne smukke dieselmodel fra 1946. Den er tegnet af redaktøren - den kendte modellflyver Radoslav Cizék.



Wakefield 1949

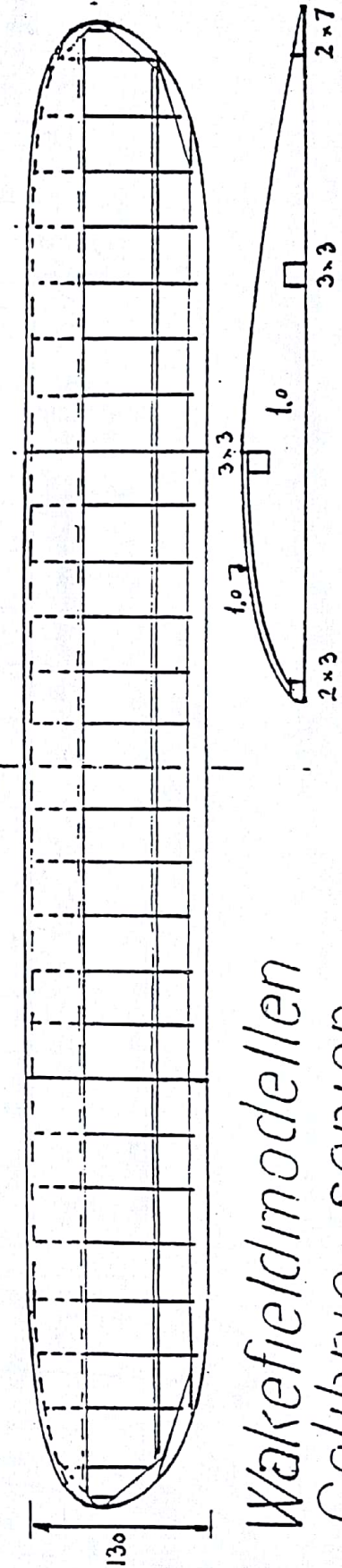


Propeller: 440 Dia - 620 stigning
 Motor: 16 lengder 1/4" brun strikk, 14m
 Maks bladbredder 55 mm Fröhjul. Opptrekk ca 600



Vinge: 13,33 dm²
 Ror: 4,12 "
 Profil: Over SI 63010
 under SI 63008
 Sideror: 2,00 dm²
 Profil: symmetrisk
 Total kroppslengde: 840 mm
 Største kroppstverrs: 78,39 cm²

Kroppsvekt:	63 g
Vinge ":	40 "
Side og høyde - rørsvekt:	17 "
Propell og hesevloss:	42 "
Strikk:	72 "
Sum:	<u>234 g</u>



Wakefieldmodellen
 Colibrie senior
 av Per Hoff - konstruert 28-4-1949 M=1:5

Tegning i fuld størrelse haves