



OLDTIMER MODELFLYVERNE

tidsskrift for

Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr.2—2007

SAM chapter 1935

16. årgang



Oldtimer modelflyvning på Rinkaby feltet

Dansk Modelflyve Veteranklub

SAM-1935

Stiftet den 6. oktober 1991

Formand:

Frede Juhl
Gl. Færgevej 22
Alnor
6300 Graasten
Tlf.: 74651457

Sekretær:

Hans Fr. Nielsen
Klemivej 4
8355 Ny Solbjerg
Tlf.: 86927876
e-post: hfn@sport.dk

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærsvvej 73
4220 Korsør
Tlf.: 58372376
e-post: fritz@dawc.dk

DMI's hjemmeside: www.dmvk.dk

Webmasteren meddeler.

Billeder er altid velkomne, det gør vor hjemmeside mere interessant.

DMV's tegningsarkiv bestyres af Poul Rasmussen, Nyvangsvej 25, 2.th. 4400 Kalundborg. Tegninger kan bestilles hos Poul skriftlig eller på tlf. 59516211. Vi vil fra tid til anden bringe en opdateret liste over tegningerne her i bladet.

Redaktør: Frank Dahlin, Toftevangen 12, Ålsrode, 8500 Grenaa. Tlf.: 97372442
e-post: frank_dahlin@aalsrodes.net

som gerne modtager stof og billeder til bladet, også håndskrevne ting er velkomne.

Kalender 2007

Ny dato meddeles senere. Danske Oldtimer Mesterskaber på Skjern Enge.

31. december Årsrekordåret slutter.

Årsrekorder indføres i varighed og distance, modelklasse underordnet, almindelige konkurrence-regler gælder og sekretæren modtager resultater.

Klubben udsætter en flaske god vin til vinderne.

Som bekendt er vi også velkommen til FF- Unionens konkurrencer.

15. og 16. september DM på Skjern enge.

30. september HØST 2 Kongenshus hede.

FF - Unionens konkurrencekalender kan desuden ses på deres hjemmeside med adressen.

www.ffu.dk eller kan ses i Modelflyvenyt.

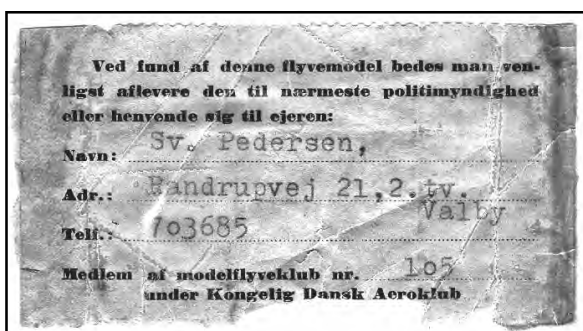
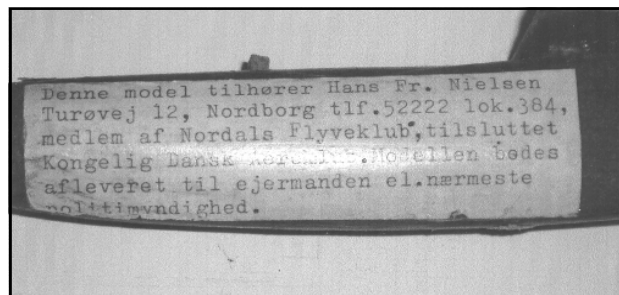
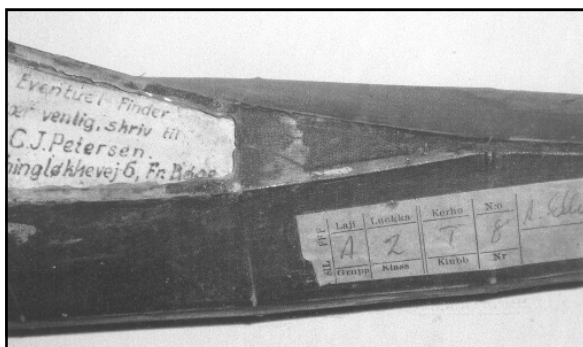
Konkurrencemæssigt har det været sløjt, vejret har ikke været med os. De svenske Oldtimer Mesterskaber, der er et af årets højdepunkter, var i år flyttet fra Rinkaby til Ålleberg som jo ligger et stykke af vejen for de fleste danskere. Med en tvivlsom vejrudsigt afstod alle danske at tage den lange vej derop. Der blev imidlertid fløjet selv om vejret ikke var det bedste. Vi ser frem til en ny sæson, hvor vi forhåbentlig kommer tilbage til Rinkaby feltet.

De danske Mesterskaber led som bekendt en krank skæbne da vejret viste sig fra den værste side. Det var overhovedet ikke mulig at flyve på noget tidspunkt i løbet af weekenden, så det var fornuftigt at aflyse, selv om den sociale side af arrangementet, det at man mødes lørdag aften og får snakket sammen, er af stor betydning for de fleste af os og også en god inspirationskilde for den kommende vinters byggearbejde. Man arbejder på at finde en dato for afviklingen af DM, efter forlydende kunne det blive et enkelt-dagsarrangement i løbet af oktober.

For FF-Unionens DM, der led samme skæbne som DMV's, har man fastsat søndag den 14. oktober til et nyt forsøg.

Gamle navnesedler

Hans Fr. Nielsen har fundet et par gamle navnesedler, bl.a. fra Calles A2 model fra den første nordiske landskamp med A 2 modeller. Navnesedlen på billedet er fra Calle 9 som var hans reservemodel. Man se tydeligt at der står A 2 på kontrolsedlen som er signeret af Arne Ellila. Ved samme konkurrence fløj Mogens Erdrup med sin Suomi og Calle fløj med Calle 10.



Navneseddel fra Svend Pedersen, Sportsflyveklubben, A 2 model fra VM 1955.

Her er hvad Poul Christensen meget elegant skriver på sine modeller i håb om snarlig returnering:

Jeg fløj med fuglen på trækk og er for min ejer blevet væk så venligst, hvis du mig finder han bliver så glad, hvis du til han ringer tlf. 86933101
Poul Christensen

Brev fra en oldtimer.

Her i sommer modtog jeg et brev fra en gammel modellflyver, der inspireret af min adresse i Ålsrode mellem Grenaa og Trustrup, beretter om en nødlanding under krigen af en tysk vandflyver på en mark her i nærheden. Her er et uddrag af brevet:

” Når jeg er i stand til at berette om sagen skyldes det, at jeg er født og opvokset i Trustrup som søn af murer Poulsen. Han byggede meget over store dele af det daværende Sdr. Herred. Efter endt skolegang i 1938 kom jeg den 1. august i murerlære hos ham, men i januar næste år blev jeg syg af nyrebetændelse og holdt midlertidigt op med at mure. Den eneste kur mod den sygdom var dengang sengeleje og skrap diæt, for mit vedkommende varede det næsten et år, inden jeg igen kom oven senge. I sengen begyndte jeg at bygge modellfly, købt hos DMI i Skjern. Den første var en FJ 4, en svævemodell. For ikke at få savsmuld i sengen, såvede min mor profiler og ror ud for mig med en løvsav.

Senere byggede jeg andre modeller, også motormodeller i balsa, dem kunne jeg selv klare udskæringen af. Jeg byggede flere modeller for andre, bl.a. for nogle drenge på den daværende realskole. Da jeg igen kom op, fløj drengene og jeg på de omliggende marker og på fodboldbanen i Trustrup, indtil modellerne havarede.

Mange år senere begyndte jeg at bygge radiostyrede svævemodeller som jeg fløj med på Københavns Fjernstyringsklubs plads i Sengeløse.”

Ivar Poulsen
Hvidovre

Hermed følger beretningen om vandflyverens nødlanding.

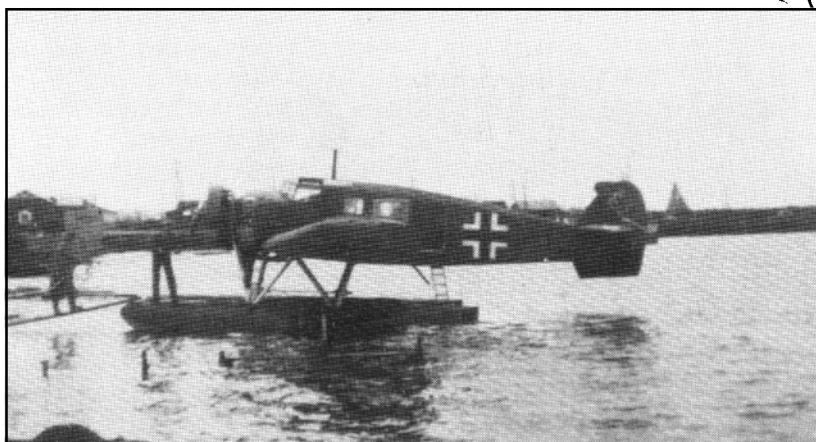
Da en tysk vandflyver landede på Lyngdals mark.

I foråret 1941 var min far sammen med os to murerlæringer i gang med at lægge nye klinker i knæfaldet foran Vejlbys kirkes alter. Som lærling med mindst anciennitet var jeg udset til også at virke som arbejdsmand. I den funktion stod jeg ude ved vejen og var ved at lave en trillebørfuld bastardmørtel, da et Junkersfly med pontoner af typen W34 passerede fra nord mod syd i en højde af 4 - 500 m. Lige ud for kirken satte motoren ud, var stoppet et øjeblik og kom så igang igen. Jeg var klar til at fortsætte med mit arbejde, da motoren igen satte ud - og denne gang kom den ikke i gang igen, men flyet tabte tydeligt højde. Jeg fløj op på cyklen og satte kurs mod Homå, idet jeg vurderede at den ikke kunne nå længere. Kommet til denne by og helt op til landevejen mellem Grenå og Århus måtte jeg konstatere, at der endnu ikke var noget fly at se på jorden. Jeg vendte om for at køre tilbage til Vejlbys, men mødte så en lokal gårdejer, der spurgte, om jeg ikke skulle helt op for at se flyet. På min forespørgsel, om han havde set det lande svarede han, at der oppe over gården Lyngdals mark havde været store støvskyer. Omgående vendte jeg rundt, fortsatte gennem byen, over landevejen og videre ad vejen mod Sdr. Homå. Og heroppe ca. en halv kilometer fra landevejsn stod Junkeren på næsen, i en vinkel på 50 ° med marken. Ved nærmere eftersyn viste det sig, at understellet havde revet sig løs og den ene ponton var kommet på tværs ind under flyet. Den havde delvis virket som landingshjul, og derved forhindret det i at slå helt rundt. Piloten gik rundt om og så på skadserne, nu var det jo politisk ukorrekt at tale med medlemmer af de tyske besættelsestropper, men han var flyver og jeg var flyveinteresseret, så jeg gjorde det alligevel. Spurgte, om han var kommet til skade, hvorefter han viste mig sin højre hånd, der havde fået nogle skrammer og spurgte dernæst efter flyets type, at det var af fabrikat Junker var jeg klar over. Han kikkede på mig med en mine, som om han troede at stå over for en spion, men fortalte så, at det var en W34.

Jeg var på vej tilbage til min cykel, da proprietær Gøvertz Jensen, han og jeg kendte hinanden, kom hen mod mig og spurgte, om jeg kunne tale med ham, der havde fløjet maskinen. Da jeg bekræftede dette, sagde han: "Poulsen, kan De så ikke spørge ham, hvorfor fanden han ikke kunne have landet i mergelgraven" Jeg troede i første omgang, det var en joke, mergelgraven var vel 20 x 30 m stor, men så kunne jeg godt se problemet. Med 3 spand heste var man igang med forårsharvningen. Flyet lå ca. 80 m inde på marken og spærrede for al videre arbejde, snart ville det blive spærret af, sikkert i flere dage.

Om aftenen, da det var ved at blive mørkt, var jeg igen ude på marken. Flyets hale var trukket nærmere jorden og det var tydeligt tørt for indhold, idet kabinedøren stod åben. En enlig tysk soldat stod vagt ved det, jeg spurgte, om jeg måtte kravle ind i flyet og fik mærkværdigvis tilladelse. Jeg var helt fremme ved ratstammen og bemærkede, at instrumenterne var selvlysende. Så kaldte vagten mig ud.

Da jeg ankom, havde jeg forsøgt at tage et billede af Junkeren. Sådan noget skulle gøres diskret, jeg fik knipset, men på grund af det svage lys, det var jo boxkameraer vi brugte dengang, kom der ikke noget ud af anstrengelserne. Ærgerligt nok.



Junkers W 34

Som vandflyver var W 34 meget sjælden, men her er en fotograferet i Ringkøbing havn.

„ØRNE“

„Ørnen“ er konstrueret for at imødekomme den Efter-spørgsel, som er efter en rigtig flyvende Modelflyve-maskine. Følges Brugsanvisningen kan Ørnen flyve cirka 200 Meter og ved lidt Øvelse opnaa endnu finere Resultater.

BRUGSANVISNING:

Sæt Vingen fast under de dertil beregnede Elastikker, saaledes at den paa Vingen fastsatte lille Liste vender bagud. — Smør Gummien og Propelakselen med Amerikansk Olie og efterse, at Vingen sidder lige og at Bagkanten af Vingen sidder ved Mærket paa Staven, hvilket omtrent vil passe; dog vil det variere lidt efter Vindforholdene.

FLYVNING.

Vælg til den første Flyvning en Dag, hvor det er nogenlunde stille Vejr. Tag med venstre Haand om Staven og træk med højre Haands Pegefinger Propellen højre om, cirka 200 a 300 Omdrejninger. Slip derefter Propellen og skyd Maskinen roligt frem i Luften mod Vinden, og den flyver støt og roligt videre.

Skulde Maskinen stige meget for derefter at styrte til Jorden flyttes Vingen noget tilbage. Vil Maskinen ikke stige, da flyt Vingen frem. Enhver Justering af Maskinen sker ved at flytte Vingen og ikke ved at bøje Ror eller Stabilisator.

Skulde det første Forsøg mislykkes, da giv ikke op, thi alle Maskinerne er afprøvede og kan flyve og flyver godt.

RESERVEDELE.

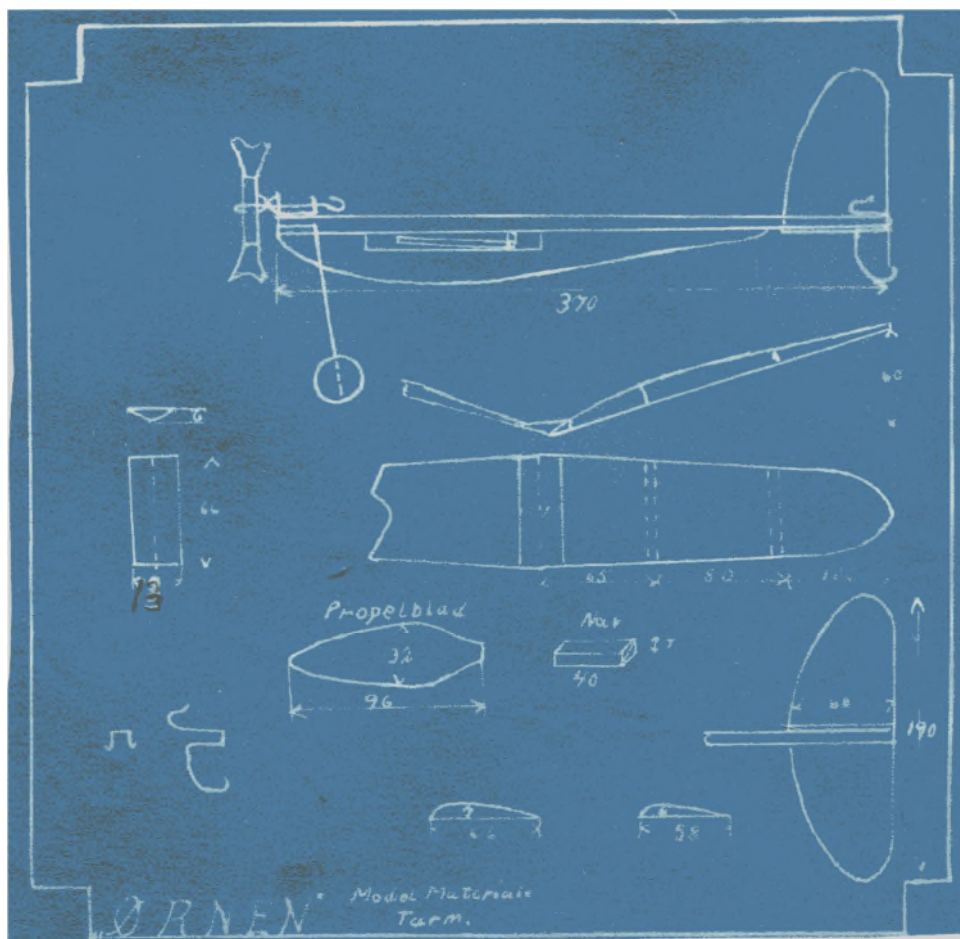
Skulde noget paa Maskinen gaa i Stykker ved en haard Landing, da køb Reservedelene hvor Maskinen er købt.

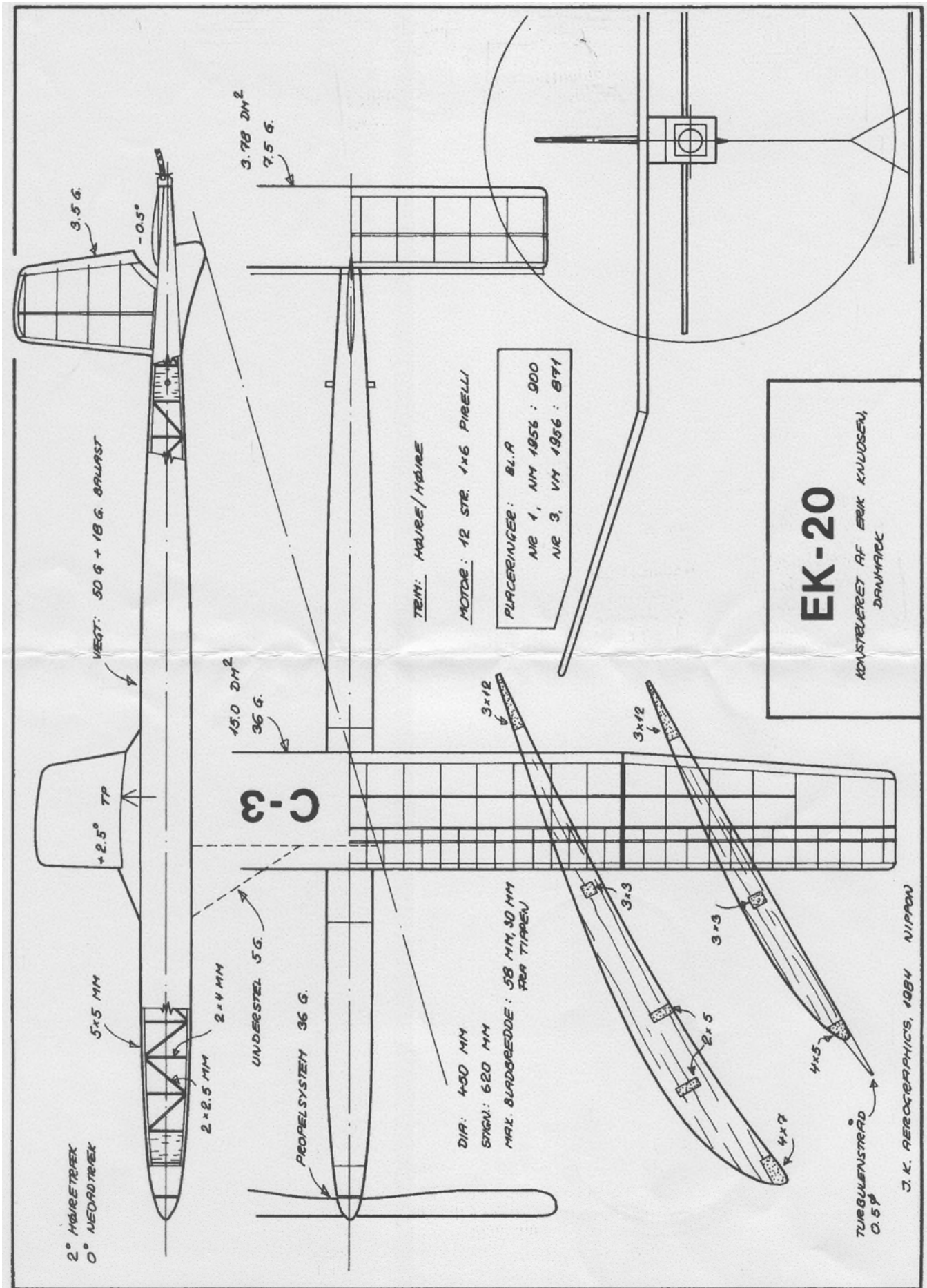
Ørnen er en færdigbygget gummimotormodel fra MODEL MATERIALE, Tarm. Modellen har muligvis også kunnet fås som byggesæt, priserne kendes ikke.

Tidsmæssig er vi tilbage sidst i tredverne og firmaet er nok det første der kun har modelflyveartikler på programmet.

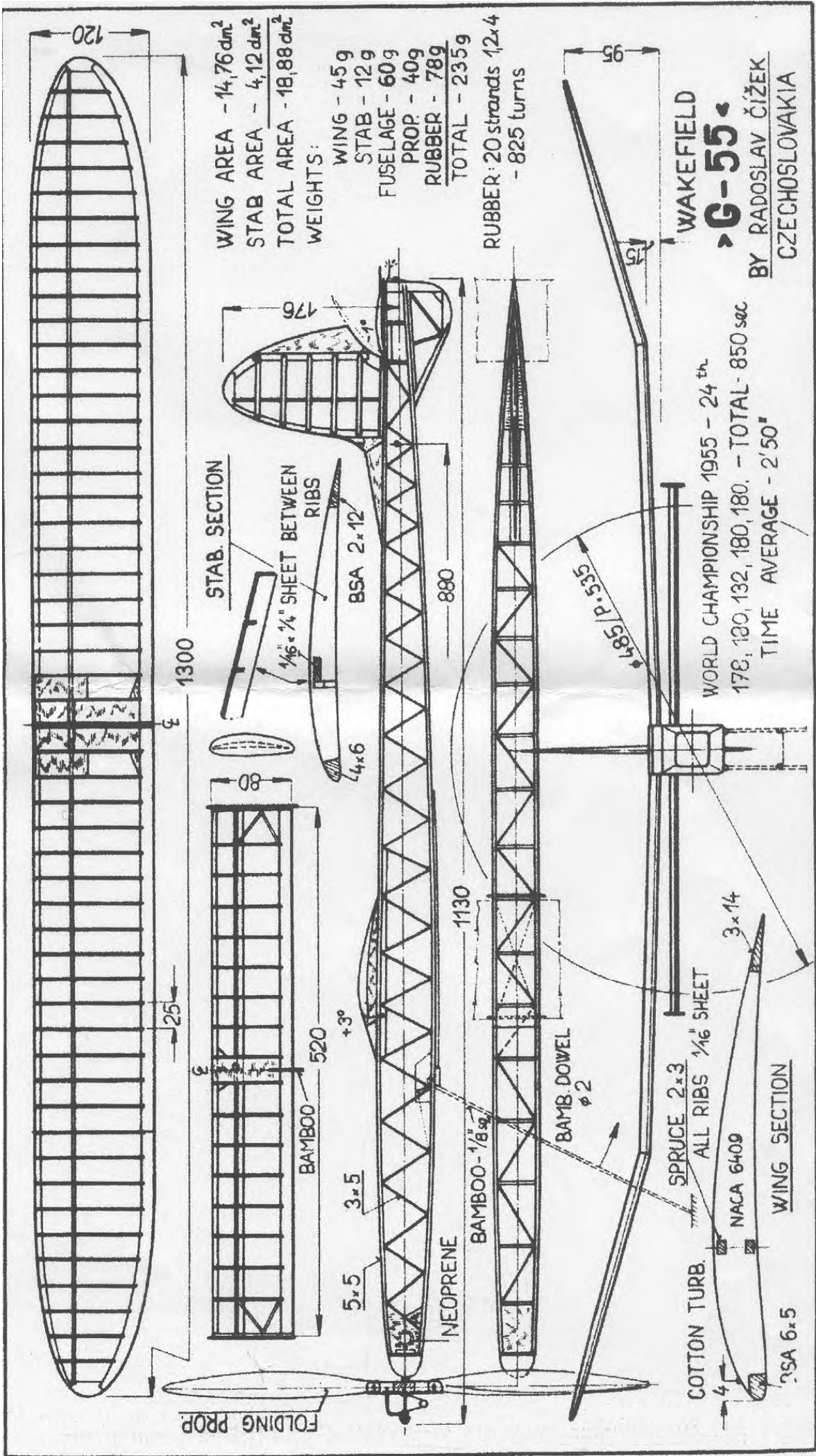
Firmaet blev omkring 1939 overtaget af Svend Herborg, Skjern der med sin svævemodel SV-H1 havde sat et par Danmarksrekorder og som han derefter satte i produktion som byggesæt. Firmaet kom derefter til at hedde Dansk Modelflyve Industri, Skjern eller bare DMI.

Tegningen i blåtryk der her er gengivet i næsten fuld størrelse samt vejledningen er fundet i Per Weishaupts efterladenskaber, der rummer flere primitive tegninger og byggevejledninger fra Model Materiale Tarm.





De følgende to tegninger af Wakefieldmodeller hører til Erik Knudsens artikel om Wakefield fra sidste nummer, hvor der desværre ikke blev plads til dem.



Radoslav Čizek's form-skönne og velflyvende model endte på en 16. plads (nr. 24. i 1955)

I Hobbyboken 1953 fortæller Johannes Thinesen om nogle af de kendteste danske modellflyvere. Jeg har suppleret teksten med nogle fotos.

Erik Knudsen

Vem är vem inom danskt modellflyg?

Johannes Thinesen presenterar
Danmarks mest framstående modellflygare

Sven Wiel Bang

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

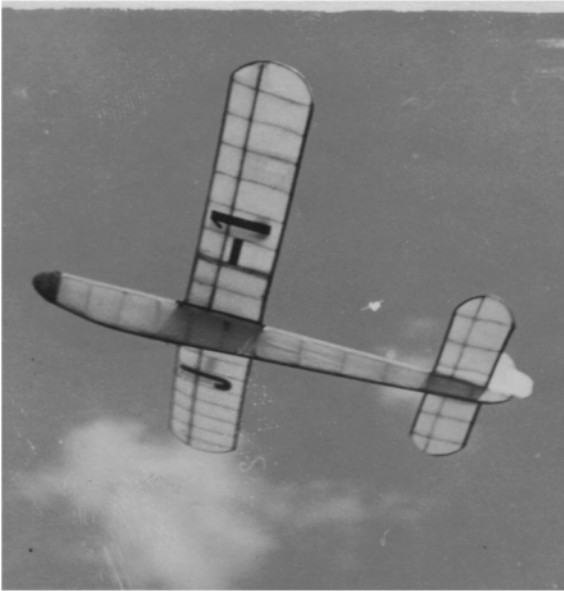
Bang är född den 8 oktober 1917 och började sin bana som bilmekaniker. Han började emellertid snart nog studera vidare och utbildade sig i Tyskland till flygingenjör. Efter anställning hos

den danska flygfabriken KZ kom Bang sedan till Dansk Shell — naturligtvis på flygbensinavdelningen.

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

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

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



Øverst ses SWB's FJ-1, som Familie Journalen udgav i 1938 som byggesæt. Svend Herborgs Dansk Modelflyveindustri i Skjern solgte over 10000 byggesæt !
Nederst FJ-1a. Den udkom i 1939 og var både kønnere og mere velflyvende.

Jens Arne Lauridsen med sin flotte A-2 model med større sideforhold på vingen end danskerne normalt brugte. I 1947 fløj han Nordisk landskamp på Beldringe med en mere ordinær model. Her så han de elegante og velflyvende finske modeller med stort sideforhold. Så i 1948 blev han danmarks mester med denne model.

En videreudvikling af modellen vandt Nordisk Landskamp i 1949.



Jens Arne Lauridsen

är en flygande bonde som hanterar sina modeller med samma skicklighet som han plöjer åkrar. Jens Arne, som är 24 år, räknas till de verkliga elitflygarna och 1948 hade han vunnit 35 tävlingar av 37. Han är Danmarks flitigaste modellflygare och hans enda fritidssysselsättning är modellflyg och inget annat. Hans blygsamhet är nästan legendarisk, men när han härjar i prislistorna är han allt annat än blyg. Vejle MF heter hans klubb och 12 km därifrån i Stubdrup bor han ifall Ni skulle vilja hälsa på honom.

Knud Flensted-Jensen

borde kanske ha kommit först i denna presentation eftersom han är Danmarks modellflygpionjär nr 1. Men den gode Knud är av naturen försynt och avskyr framfusighet, varför han säkert är nöjd med att slippa skylta i presentationens början.

Redan år 1928, då Knud bara var 14 år, byggde han sin första modell efter tyska ritningar. Under årens lopp har han byggt sammanlagt omkring 125 modeller, mest segelmodeller, och ungefär hälften har varit av egen konstruktion. Flera av hans konstruktioner har använts som kursmodeller. Som modellflygskriftställare har han en lång bana bakom sig: 1934 gav han ut »Modellflyvning», med tillhörande ritningar. Denna den första danska handbok om modellflygning fick stor betydelse för modellflygets utveckling i Danmark. Den blev nämligen upphovet till Danmarks första modellflygklubb, OMF, som stiftades 1935 av Per Weishaupt och Johs. Thinesen. Sedan dess har Flensted-Jensen kommit med fler böcker, den mest kända är den till svenska översatta »Bygg själv och lär andra». Titeln tyder på att en pedagog har haft sitt finger med i spelet. Det stämmer: Knud är lärare och har lett modellflygkurser både för slöjdlärare och andra.

Som ordförande i DMU under perioden 1942—46 har Flensted-Jensen gjort en betydande insats och blev vid sin avgång som ordförande utnämnd till hedersledamot.

Som tävlingsflygare har han även varit framgångsrik — hans specialitet har varit segelmodeller. Det bör slutligen nämnas att Flensted-Jensen varit en av de fasta klipporna i det nordiska samarbetet och att han har många goda modellflygvänner inte minst i Sverige.



Til venstre ses Flensted Jensen med SF-19 i 1936.

Til højre ivrigt spejdende efter en model i termik ved et stævne på Værløse i 1939. Flensted Jensen skrev i 1934 den første danske bog om modellflyvning. Den fik mange unge danskere i gang med modellflyvning.

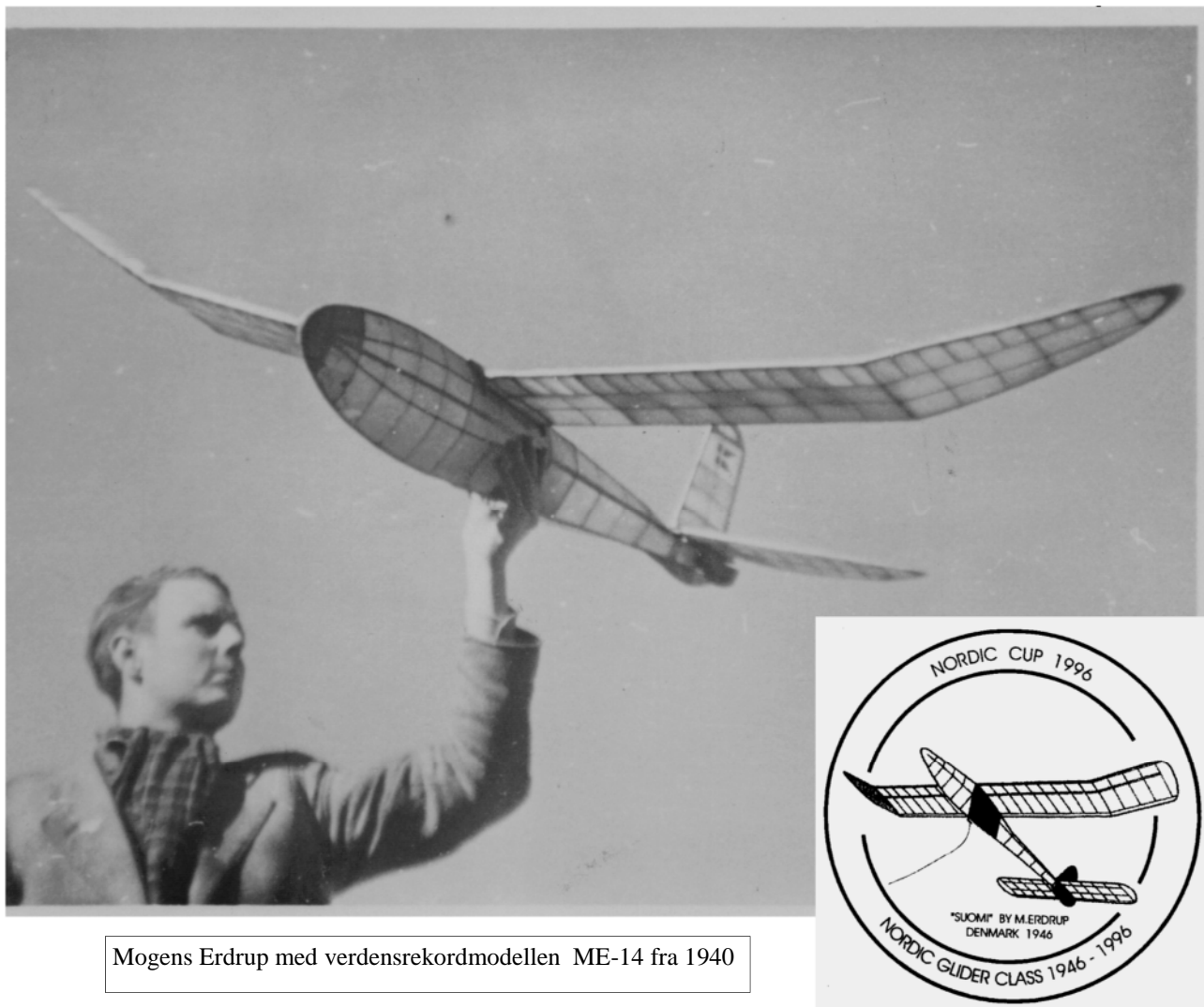


Mogens Erdrup

är den ende nordiske modellflygare som fått ett världsrekord erkänt. Den 3 juni 1945 startade han sin ME-14, en segelmodell, från Marslev flygfält vid Odense. Modellen fick termik och försvann i ett cumulusnimbusmoln som drev ut mot Stora Bält. Modellen landade på Själland 85,4 km från startplatsen. Efter ett veritabelt papperskrig erkändes rekordet av FAI den 29 maj 1946. Men den 21 juli samma år vandrade rekordet över till Frankrike: Varache uppnådde då en distans av 98,7 km med sin segelmodell.

Erdrup byggde 1937 som tolvåring sin första segelmodell och startade tillsammans med Levin Jensen Fruens Böges Modelflyveklub. Efter klubbens upplösning gick Mogens in i Odense Modelflyveklub och har där varit en av de bärande krafterna. Erdrup har varit en flitig byggare, antalet modeller håller sig omkring 85. En av hans bästa modeller är »Suomi», med vilken han kom trea i Nordiska i Finland 1946.

Som flitig tävlingsflygare har han naturligtvis hemfört en lång rad segrar och lagt beslag på flera rekord. Till omväxling med modellflygandet ägnar han sig då och då åt segelflygning, en nog så lämplig avkoppling för en flygfantast.



Mogens Erdrup med verdensrekordmodellen ME-14 fra 1940

Henning Jönsson

fick sitt modellflygintresse genom Flensted-Jensens bok 1935. Jönsson är berömd för sina ortodoxa segelmodeller, som alltid har ett gemensamt drag: de är enkla att bygga. Negativ pilform har han ingenting emot och han generar sig inte för att placera en dieselmotor upp och ner. Hans modell »Jokum» har gjort stor lycka och bl. a. byggts i hundra exemplar inom Sportflyveklubben i Köpenhamn.

Den första flygande rea-modellen i Danmark svarade Jönsson för. I övrigt är han en hängiven linflygare, och håller styvt på att linstyrning är något som inte minst ur propagandasynpunkt kommer att föra modellflyget framåt.

Modellflygning är hans stora intresse och segel- eller motorflygning bryr han sig inte ett dugg om.

Til højre Poul Rasmussen med sin kopi af Henning Jønssons Pelikan. Herunder Tage Hansen med en af Danmarks første dieselmoteller TH-35. Det er originalmodellen (også af Tage) fra 1945 med dansk Monsun diesel



Tage Hansen

är globetrottern bland danska modellflygare. Han har tävlat på Eaton Bray i England, i Fraunfeld i Schweiz, i Haag och många andra platser. År 1948 var Tage byggleddare vid en kurs i Arosa i Schweiz.

Som 14-åring byggde Tage sin första modell 1935 och kan därmed räkna sig som en av pionjärerna. Massor med modeller har han byggt men han har endast deltagit i relativt få tävlingar. Som klubborganisatör har han utträttat ett gott arbete inom Nyborgs Modellflyveklub samt även varit distriktsledare för Fyn.

Ett tag var Tage hängiven segelflyget och lade sig till med ett C-diplom, men numera är han fullkomligt nöjd med att flyga med modeller.

Kan nogen hjælpe med at låne mig et foto med Henning Jønsson på ??? · EK

Aage Høst-Aaris

— född den 3 maj 1891 — är Danmarks äldste och kanske mest aktive modellflygare. Trots att han byggde sin första modell så sent som 1940, har han deltagit i icke mindre än cirka 150 tävlingar och i ungefär 1/3 av dessa har han segrat. Man kan nog därför utan vidare beteckna honom som en av Danmarks mest erfarna tävlingsflygare. Flerfaldiga gånger har han representerat Danmark i landskamper.

Høst-Aaris' modeller har alltid varit i en klass för sig, både vad beträffar konstruktion och byggning. Han har deltagit i åtskilliga byggtävlingar och vunnit icke mindre än ett 20-tal förstapriser. Høst-Aaris' modeller är sällsynt läckra och det torde vara ytterst få modellflygare som kan få sina modeller så eleganta. Modellerna håller han alltid i fint trim. Att trimma natten före en tävling skulle han aldrig drömma om — hans modeller är färdiga för tävling många dagar innan slaget skall slå.

Til højre Høst-Aaris med sin smukke A-2 model ved DM i Beldringe i 1953. Foto Erik Knudsen.

Herunder Høst en gang mellem 1945 og 1948 med en klasse A-3 model



Carl Johan Petersen

känner inte så många till, däremot CALLE, en av OMF:s stora kanoner. Också han inspirerades på sin tid av Flensted-Jensens bok, men först 1940 kom han sig för att börja bygga. Alla slags modeller har han byggt och flera har utgivits i byggsats av Dansk Modelflyveindustri i Odense. Wakefield behärskar han bra, men f. n. lockar nog F-modellerna mest. Hans dieseldrivna flygande vinge Calle-13D (presenterad i Hobbyboken 1950) hör till hans mest kända konstruktioner.

Calle har deltagit i många tävlingar — hur många vet han inte själv — men många har han i alla fall vunnit. Trots modellflygeriet har han hunnit med sina studier och tituleras nu sedan några år för byggnadsingenjör.



Til venstre ses Calle med sin Calle 5 fra 1943, som han bestod eliteflyverprøven med. Det betød 3 starter over 6 minutter samme dag.

Herunder et stærkt hold fra OMF: Det består af fra venstre de herrer Høst-Aaris, Mogens Erdrup med sin ME-14 og Calle .

Formodentlig OMF's hold til en bykamp i 1945 mellem den svenske klub "Vingarna" og OMF's stærkeste hold.



Kurt Rechnagel

är ett av de verkliga modellflygässen på Själland. Hans produktion är allsidig och behärskar allt från flygande vingar till inomhusmodeller. Uppåt 300 modeller har han hunnit med i sitt unga liv och hans mest berömda modell är »Diogenes».

Trots flitigt flygande har han även hunnit med klubbarbetet och fört fram MFK »Karos» till en ledande ställning. Eftersom Rechnagel är en generös natur har han delgivit sina kolleger och konkurrenter alla sina rön och erfarenheter, inte minst genom artiklar i fackpressen.



Til venstre:

Kurt Rechnagel med sin flyvende vinge i klasse A-3. Den deltog i Dansk Modelflyve Forbunds sommerlejr i Tranum i 1946, hvor den fløj væk i en termikboble.

Herunder:

Rechnagels mest kendte model KR-21 Diogenes, som konstrueredes i 1944/45 som klasse 9 (senere klasse A-3) model med moderne Sigurd Isacsson profiler.

Var i mange år herefter den mest anvendte A-3 model i Danmark. Utallige er bortflyvningerne i termik. Termikbremsen vandt først indpas i Danmark omkring 1950.

Også i dag bygges den og gør sig stærkt gældende ved oldtimerstævner.

Modellen herunder er bygget af Frank Dahlin. Den er forsynet med termikbremse.



Jörgen Sürlykke Petersen

i vardagslag SP, är en obotlig experimentator. Flygande ankor har han haft ett gott öga till och var den förste som med en sådan lyckades avlägga elitflygprov. Tandemplan och flygande vingar vet han också hur de skall byggas och flygas. Till Danmarks relativt fåtaliga skara av inomhusflygare kan han också räkna sig.

Mest berömd är SP:s »Ölhunden» vilken liksom »Grimponimus» och »Mads» fått äran att bli byggsatser.

SP är också en duktig organisatör, och det var han som kom upp med idén till distriktsindelning. Givetvis blev han själv distriktsledare på kuppen.



Herover til venstre ses SP's kæmpe-model. Billedet er formentlig fra en sommerlejr i Bjergsted bakker. Foroven til højre SP med en af sine legendariske andemodeller. Flyvepladsen er formentlig Beldringe.

Til venstre ses SP ved Wakefieldkonkurrencen i 1950 på Jämi-Järvi i Finland.

Ved siden af ham ses den også piberygende norske modellflyvepioner Harald W. Orwin.

SP fløj modellen væk i en skov i en god første start, så hans placering blev ikke særlig god. Nøjagtig samme skæbne ramte Calles model, som blev proxyfløjet af en fine Olavi Lumes.

Eventuel sammenslutning af modellflyveunionerne.

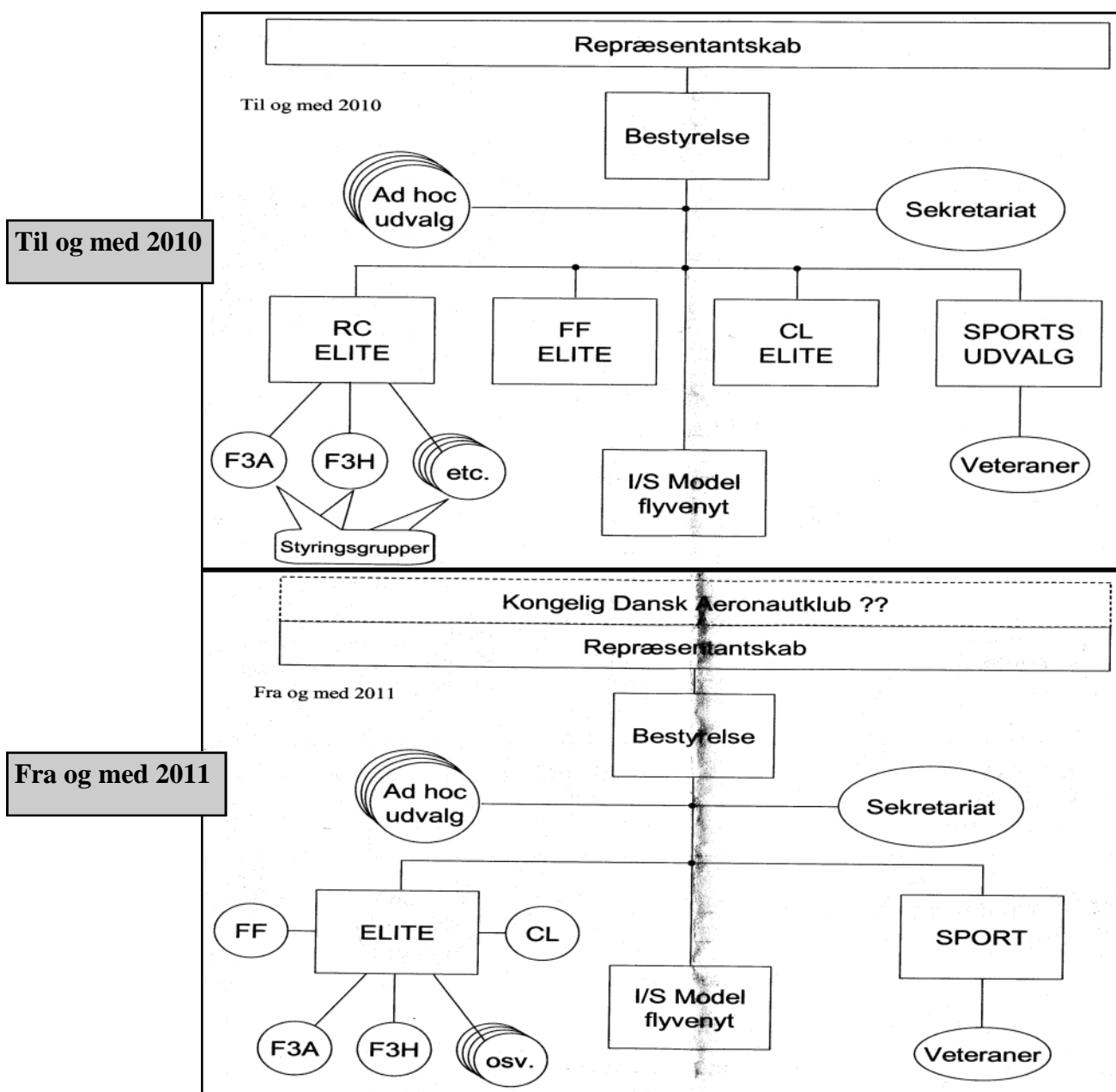
Tilbage i marts blev der på initiativ af formanden for RC-unionen, Allan Feld, foreslået en drøftelse omhandlende en eventuel sammenslutning af RC-unionen, CL-unionen og FF-unionen. Herom var DMV uvidende, eftersom vi ikke bliver anset for værende medlem af Dansk Modellflyve Forbund. Det er selvfølgelig ikke korrekt, hvilket senere, efter indsigelse, blev beklaget af DMF.

Efterfølgende har undertegnede den 21. juni deltaget i et strukturudvalgsmøde sammen med repræsentanter for de øvrige 3 unioner. Som resultat af disse drøftelser er der udfærdiget et oplæg, der opfatter dels en tekst, dels et organisationsdiagram. Diagram anført efterfølgende. Oplægget forelå medio august.

Inden næste møde den 10.10. i strukturudvalget skal oplægget vendes og drejes på et bestyrelsesmøde primo oktober. Strukturudvalgsmødet skal, eventuelt efter mindre justeringer, resultere i et endeligt oplæg, som de respektive unioner og DMV så skal tage stilling til på de kommende landsmøder.

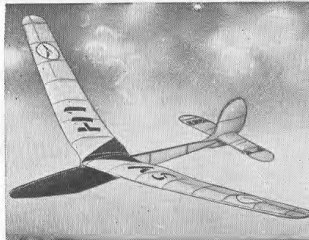
Såfremt køreplanen holder, vil vi orientere vore medlemmer så detaljeret som muligt inden landsmødet i marts 2008, hvor vi så skal tage stilling til om DMV vil være med eller ej. Ifølge oplægget forbliver vort kontingent uændret kr. 170,-

Frede Juhl



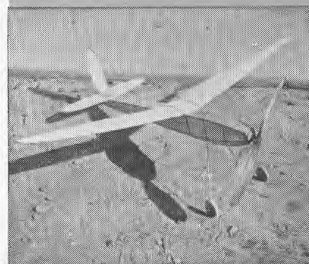
Dansk Modelflyveindustri Skjern. (Indehaver: Sv. Herborg)

SV-H 1, Danmarks mest kendte Model, er beklædt med svært Japanpapir af meget fin Kvalitet. Spændvidde 148 cm. Byggesæt med Arbejdstegning i naturlig Størrelse, færdig Højstarts-Krog og -Ring, Lim, Dope-Celluloid og -Pensel, Vingemærker samt en spec. Præmiekonkurrence, i Kartonæske. Pris kun 6,85 Kr. Indehaver officielle Danmarks - Rekorder godkendt af Dansk Modelflyver Forbund (Varighedsrekord 8 Min. 57,6 Sek. og Distancerekord 9050 m).

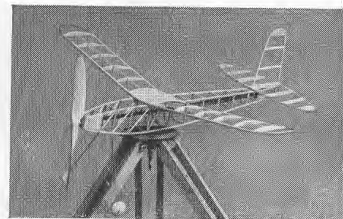


SV-H1

Jutlandia



Forespørgsler kan kun forventes besvarede, hvis der er medsendt Svarporto.
Medlemmer af Modelflyverforbundet erhoder 10 pCt. Rabat paa Bestilling gennem Klubadresserne.



GLORIA, letflyvende Model. Spændv. 99 cm. Byggesæt som Jutlandia. Pris kun 6,50 Kr. For Tiden Indehaver af officiel Danmarksrekord.

Tegninger.

(I naturlig Størrelse til flyvende Modeller, svensk Tekst)

Svævemodeller

Looping II	sp. 50 cm	Stk. 75	Øre
Looping III	- 75	-	75 -

Motormodeller

S. W. 12, Stavmodel	sp. 48 cm	Stk. 75	Øre
Svalan	- 74	-	115 -
Fib	Kropsmodel - 50	-	75 -
Tarnan	- 73	-	115 -
Frøjds	- 75	-	115 -
Kungssörnen	- 75	-	150 -
Baby Gnome	- 71	-	75 -
Tip-Top VI	- 74	-	150 -
Gladan	- 98	-	150 -
Cirrus	- 98	-	150 -
Dyn V	- 116	-	225 -

Motormodeller

(Til flyvende Modeller til tysk Tekst)

Fokker D VIII	sp. 87 cm	Stk. 255	Øre
Fieseler F 5	- 99	-	255 -
Westland	- 81	-	255 -
Schwalbe	- 90	-	115 -
Sportinsitzer	- 97	-	115 -
Jagdeinsitzer	- 125	-	255 -
Torpedo-Flug-Boot	- 150	-	215 -
Fernaufklarar	- 122	-	255 -
Pommerland	- 115	-	150 -
Lehrling	- 94	-	180 -
H. S. 55	- 101	-	215 -
Pritschov	- 138	-	215 -
A. L. 3	- 171	-	255 -
Polzin	- 194	-	180 -

Ventilgummi

(Til Propelaksler og lign.)
L.g. 10 cm Stk. 5 Øre

Opbevaringspulver

(Til Gummisnor)
50 br. gr. Pose Stk. 10 Øre

Gummiolie

70 br. gr. Flaske Stk. 50 Øre

Hjul

Aluminium med Messingbøsning
25 mm i Diam. Par 70 Øre
38 — — — 80 —
51 — — — 105 —

Træ, enkle
17 mm i Diam. Par 8 Øre
27 — — — 15 —

Træ, strømlinieformede
40 mm i Diam. Par 35 Øre

Krydsfiners, drejet og med Messingbøsning
35 mm i Diam. Par 30 Øre
55 — — — 50 —

Propelaksler

Af Pianotraad
1 mm i Diam. Stk. 9 Øre
1 1/4 — — — 11 —
1 1/2 — — — 12 —
2 — — — 15 —

Propellejer

Til Stavmodeller med 1 og 1 1/2 mm Hul Stk. 20 Øre.

Do. enklere, store og smaa
Stk. 15 Øre.

Næseblokke af Træ Stk. 12 Øre. — Bøsninger til samme Stk. 8 Øre.

Leje til at skrue i Næseblok til 1, 1 1/2 og 2 mm Aksel pr. Stk. 30 Øre.



Færdige Metal-Prydsmodeller:

Breda 32
Ital. Rutemaskine
Farver: blaa og hvid
Kr. 2,00



1/100 til 1/200 Størrelse af rigtige Flyvemaskiner. Mønstreskyttet



Desoutter
(Michael Hansens)
Farver: rød og sølv
Kr. 2,50

Fokker 12
3 Motors dansk Rutemaskine.
Farver: rød og sølv
Kr. 2,00.



Comel
Racermaskine
Farver: rød eller blaa
Kr. 2,50

Fokker 22
4 Motors
Trafikmaskine.
Farver: blaa og sølv.
Kr. 3,50.



Douglas DC 2
Til Lynruiter
Farve: sølv
Kr. 3,50

Salgsbetingelser:

Alle Varer leveres helst pr. Efterkrav, og i Porto beregnes 65 Øre uanset hvordan Forsendelsesmaaden og hvor stor Pakken er.
Ved Ordre under 5 Kr. beregnes 25 Øre i Emballageomkostninger.
Ordre over 15 Kr. sendes portofrit.
Ordre under 2 Kr. leveres kun mod Forudbetaling.
Ved Bestilling af Tegninger og Prydsmodeller maa samtidig meddeles, om en anden Type maa sendes; og hvilken, saafremt den bestille tilfældigvis skulde være udsolgt i Øjeblikket.
Glem ikke at skrive tydeligt Navn og Adresse paa Rekvistitionen, der gerne maa være skrevet paa Brevkort.

Uddrag af hvad der må være det første DMI katalog fra 1939 eller 1940 lige efter at Sv. Herborg (senere Sv. Greig) havde overtaget Model Materiale, Tarm. Kataloget er på i alt 8 sider med balsa og fyrrelister, beklædningspapir, dope osv.