



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3

september 2011

20. årgang



Inde i bladet:

Fra tegningsarkivet

Landsmødet

Wakefield 60 år og Glider 60 år

Nogle af Per Weishaupts modeller

Finn Mortensen fortæller

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål at
bevare dansk modelflyvehistorie.
20.årgang nr. 3/2011

Formand/ Webmaster
Hans Fr. Nielsen
Klemivej 4
8355 Solbjerg
Tlf. 86927876
hfn@sport.dk

Sekretær
Poul Christensen
Mallinggårdsvej 65
8340 Malling
Tlf. 86933101
henryogpoul@mallinghuse.dk

Kasserer
Frede Juhl
Gl. Færgevej 22
6300 Gråsten
Tlf. 74651457
sylesen@gmail.com

Redaktør
Karl Erik Widell
Granbakken 9
9210 Aalborg SØ
Tlf. 98145492
ke.widell@stofanet.dk

Vil du være medlem eller blot vide mere,
kan du besøge vor hjemmeside:

www.dmvk.dk

Du er naturligvis også velkommen til at
ringe til en af personerne ovenfor

Deadline for næste nummer:
1. december 2011



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme

Vi er stadig i flyvesæsonen, og hvor er de seje disse **modelflyvere**. Det skræmmer dem ikke, selvom det blæser 4-6 m/sek. og sigtbarheden indimellem er mindre end 50 meter, eller der er lovet en vindstyrke på 5-7 meter og vindstød op til 10 m/sek., så skal der flyves. Det giver lange gåture, og vanskeligt at fastholde landingsstedet. Flyver man så i flere klasser, kan det nok give ømme muskler og træthed. Sker der så et havari, er det bare frem med lappesagerne og så i luften igen. **Er det ikke en alletiders herlig hobby?**



Masser af frisk luft og motion. Det er noget med, at er man først bidt alvorligt af denne interesse, så bliver det en livsvarig hobby. Ved de sidste stævner har der været flere deltagere som er tæt på, el. har rundet de 80 år. Kan de ikke klare det hele selv, så kan fru en af vennerne give en hånd med.

Herligt at se hvilken hjælpsomhed, iver og glæde der kommer til udtryk ved disse konkurrencer.

Men sommeren er ved at gå på held, og vi nærmer os vinteren med dens muligheder for at forny modelflåden. Hvilken model (modeller) skal der bygges. Skal det igen være en "moderne" konkurrencemodel med fremragende flyveegenskaber, eller skal det være en ældre, måske særpræget, men alligevel habil flyver. For de fleste er svaret let, men bør ikke mange flere vælge den sidste løsning.

Bør vi ikke også ved vore konkurrencer uddele præmier til de **ældste** eller mest **særprægede** modeller? Hvor er den haleløse svæve- el. motormodel, el. hvad med en andemodel.

Overvej nu nøje vinterens byggeprogram, inden du anskaffer tegning og køber byggemateriale. Men under alle omstændigheder, så ønsker jeg en interessant og hyggelig byggesæson.

Kalender 2011

Lør-Søn. d.10-11 sept.	Danske Oldtimer Mesterskaber, Randbøl Hede
Mandag d.26 sept.	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 10 okt.	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 31 okt.	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d.14 nov.	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Lørdag d.31 dec.	Årsrekordåret slutter for Varighed og Distance.

Kalender 2012

Mandag d. 30 april	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl.13.00 (FN)
Mandag d. 14 maj	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 4 juni	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 18 juni	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Lør-Søn d.25-26 aug.	Danske Oldtimer Mesterskaber på Randbøl Hede.

Evt. aflysning af hyggetræf Sjælland hos Fritz Neumann,
mandag mellem kl.9.30 og 10.00.

Tre Wakefield vindermodeller: Mairio Gialanella med Ellilä 1950, Karl Erik Widell med Sune Stark 1951, Sune Stark selv og Åke Gustavsson med Blomgren 1952.

Foto: Hans Fr. Nielsen

Årsrekorder

Karl Erik Widell har fløjet 4 min.11 sek. med sin Sune Stark Wakefield, lørdag d. 2 juli ved SMOS jubilæumsstævnet på Rinkaby Fältet.

Byggebrædtet

Der bliver lejlighed til at igen i vinter at bygge Fritz Neumann s FIDUSIA A-1 model.

Poul og Hans laver en serie på 5 stk. Prisen ca. som sidst 165,- kr. plus fragt.

Bladet

Få bladet hurtigt og i farver på e-mail. Tilmeld dig ved at sende en mail til Karl Erik Widell, på ke.widell@stofanet.dk

På opdagelse i tegningskartoteket.

Vore tegninger er blevet ordnet og sat i mapper. Foreløbig er det blevet til 12 A-4 mapper fyldt med tegninger fra 1934 til 1990. Vi råder foreløbig over ca. 245 stk. af meget forskellig kvalitet. Det er blevet til 14 klasser, spændende fra fritflyvende modeller, over line-og radiostyrede modeller, til skala- og indendørs modeller.



FLYVE-MODELLER
Løftlige Anordninger til gennemprøvede Konstruktioner

F.N.-9 Svæveplan
for Modelbyggere med nogen Erfaring

F. N. FORLAG · KØBENHAVN F
GUDENÅVEJ 13 · TELEFON FASAN 1221

Stilmateriale Materialer fra F. N. Forlag

	kr.	nr.
Stilmateriale (samlet) af F. N. 8	12	88
Stilmateriale (samlet) af F. N. 9	12	89
Stilmateriale af F. N. 8 og 9	24	90
Stilmateriale af F. N. 8 og 9 (samlet)	24	91
Stilmateriale af F. N. 8 og 9 (samlet)	24	92
Stilmateriale af F. N. 8 og 9 (samlet)	24	93
Stilmateriale af F. N. 8 og 9 (samlet)	24	94
Stilmateriale af F. N. 8 og 9 (samlet)	24	95
Stilmateriale af F. N. 8 og 9 (samlet)	24	96
Stilmateriale af F. N. 8 og 9 (samlet)	24	97
Stilmateriale af F. N. 8 og 9 (samlet)	24	98
Stilmateriale af F. N. 8 og 9 (samlet)	24	99
Stilmateriale af F. N. 8 og 9 (samlet)	24	100

Varesælger hos pr. Elskovs i Paris.
Ved Ordrer under 5 Kr. med Blikke af Forlaget medfølger 1 Krone.

F. N. Forlag · København N
Gudenåvej 13 · Telefon Fasan 1221

MODELFLYVEINDUSTRIEN
SKJERN
Hurtigt - Bedst - Billigt

Kikker vi i mappen for A-1 modeller, er de ældste selvfølgelig F-J modellerne (Familie Journalen) fra 1937.

En model som måske ikke er så kendt er FN-9. Det er Forlaget F N, Gudenåvej 13 i København, som i 1937 har udgivet tegningen. Forlaget kunne levere uforarbejdet materialsæt til en pris af 5,- kr. Forlaget leverede også krydsfiner, planafrundinger af bambus, bøjet i facon, modelpapir og FN koldlim samt FN rød dope. Med tegningen følger en omhyggelig "Byggebeskrivelse" med materialeliste, gode råd om afbalancering og startmetoder.

Modellen har en spændvidde på 100 cm. og en længde på 78 cm. Bæreplanet er med lige midterstykke og 2 ører, et meget tykt profil og ribber af krydsfiner. Forkroppen er af 3 el. 4 mm. krydsfiner, bagkroppen, halerør og haleplan af 2-3 mm. bambus, dog er bagkroppen beklædt med 0.8 mm. krydsfiner.

Haleplanet anbringes på kroppen ved hjælp af 2 stk 3 mm. blikrør. Rørerne får man hos "Nålemageren" som anvender dem til sammensætning af lampeskærme. Sidestabilisatoren anbringes også med et lille rør, som skæres op i den halve længde. De opskårne stykker bøjes ud til siden og bankes flade med en hammer.

Som "afsluttende bemærkninger" er der oplyst, at der til tegningen er vedlagt et FN mærke til dekoration af forkroppen og 3 medlemskort til flyveinteresserede ved opstart af en klub.

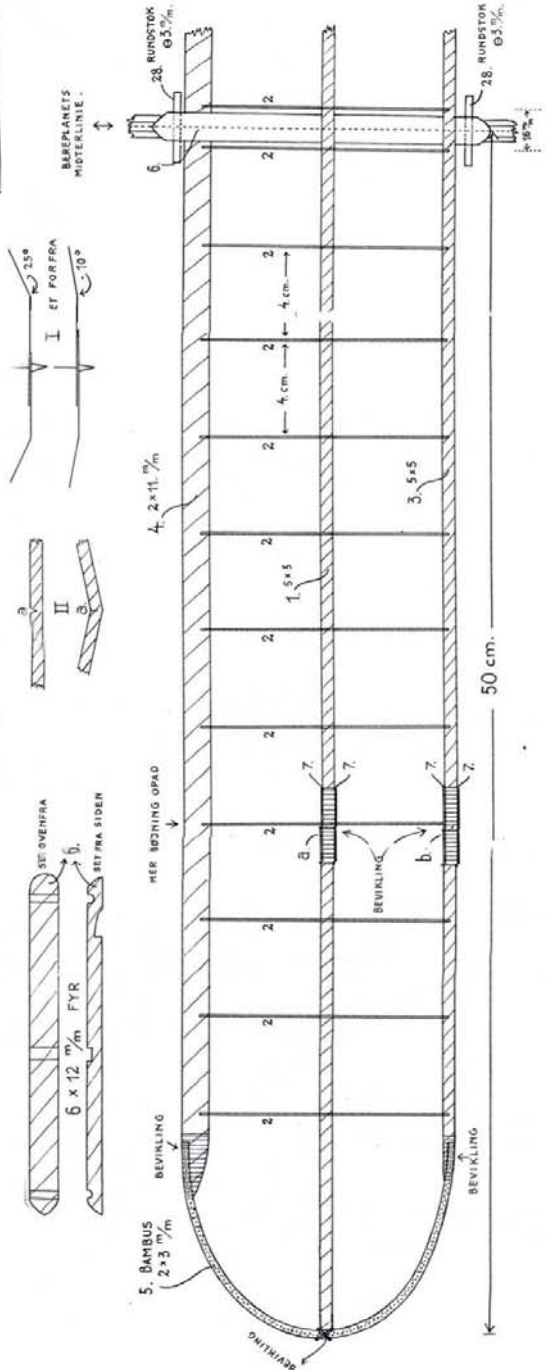
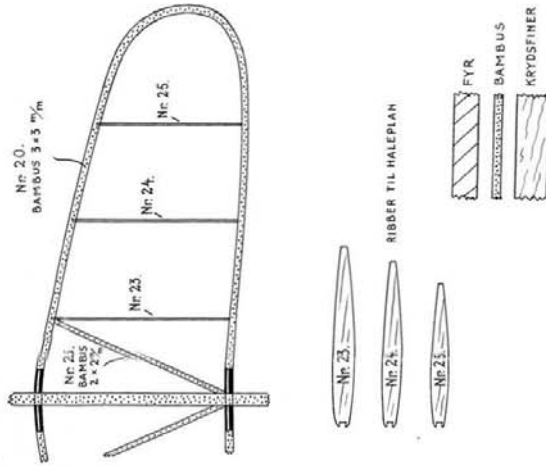
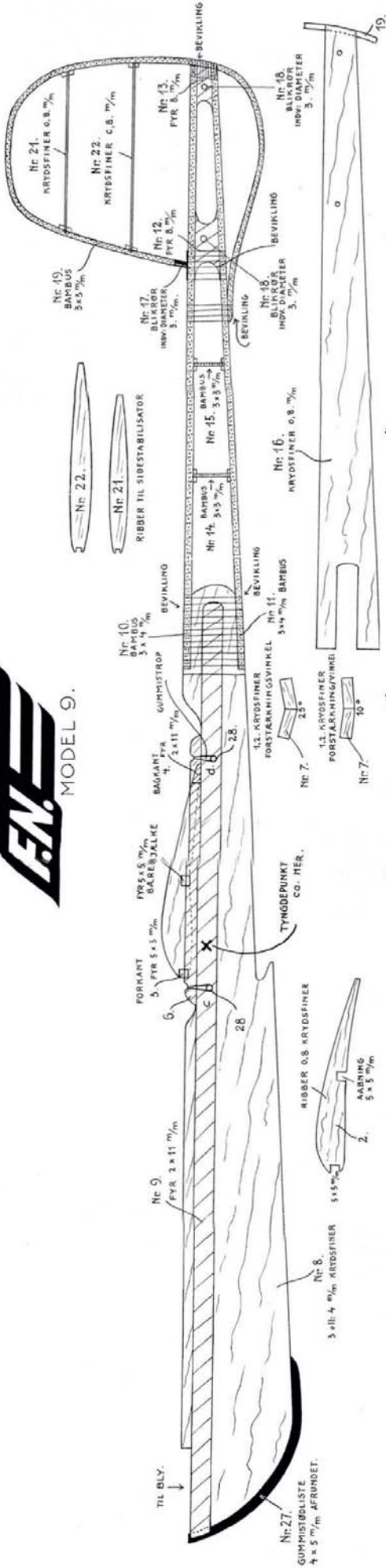
Sluttelig ønsker FN Forlaget held og lykke med flyvningen, man vil hurtig opdage, at en bedre sport findes ikke.

Vil du bygge modellen, kan jeg oplyse, at den har et handital på 3,5. Det betyder, at er max.tiden fastsat til 2 min.(120 sek.) skal du blot flyve 35 sek. for at opnå max. tiden. God fornøjelse.

Hans.

F.N.E.

MODEL 9.



Wakefield 60 år og Glider 60 år

Rinkaby 1-2 juli 2011

I modsætning til 2010, hvor der blev afholdt 60 års jubilæums konkurrence for svævemodeller i den fremtidige A2 klasse: **Swedish Glider Cup 60 år**, blev der i år afholdt konkurrence i både A2-klassen og Wakefield-klassen i Rinkaby for modeller, der er konstruerede for mindst 60 år siden: **Glider 60 år og Wakefield 60 år**.

Lørdag Wakefield 60 år

Dagen var forbeholdt wakefieldklassen. I tiden op til konkurrencen så vejrudsigterne så truende ud, at man overvejede at aflyse, og lørdag morgen forsvandt toppen af pylonerne på Øresundsbroen i skyerne, men da konkurrencen startede kl. 12.00 var det udmærket vejr, 22-24 grader varmt og moderate vindforhold omkring 4 sekundmeter.

Konkurrencen blev i øvrigt indviet af Sune Stark, der vandt Wakefield VM i Jämijärvi i 1951 - dengang 32 år gammel.

Modellerne, der alle var konstruerede før 1952, havde fri gummivægt, og der blev i overensstemmelse med de gamle regler fløjet med jordstart - dog fra et startbord af hensyn til de ældre deltageres rygge.

Sune Stark



Der var deltagere fra Sverige, Danmark og Italien! Danmark var repræsenteret ved Karl Erik Widell, der til lejligheden havde medbragt sin nybyggede Sune Stark 51 med krax-motor. Fra Italien deltog Mario Gialanella med to af Arne Elliläs VM vindermodeller fra 1949 og 1950, også med krax.

Rinkabyfältet er stort, men den bedste del af området var p.t. forbeholdt græssende køer, så max-tiden blev fastsat til 150 sekunder, hvilket viste sig at passe godt til pladsens størrelse med den rådende vind.

I alt var 11 deltagere tilmeldt med 15 modeller, hvoraf dog kun 11 kom i luften. Konkurrencen var ganske tæt og spændende i toppen, hvad der fremgår af resultatlisten. Så lidt held eller uheld til den ene eller anden side, kunne hurtigt have givet forskydninger. Karl Erik Widells model fløj imidlertid perfekt og blev selvfølgelig håndteret ligeså, hvad der resulterede i 3 max flyvninger, og dermed blev han vinder af konkurrencen, tæt forfulgt af italieneren Mario Gialanella med sin Elliä-49. Dansken havde igen vist sit værd i gammelt dansk land!



Karl Erik Widells Sune Stark model på vej op

Det var på mange måder yderst passende, at det var Sune Starks model, som vandt denne jubilæumskonkurrence. Både fordi han selv var til stede, og fordi det netop var den model som vandt VM for 60 år siden, men frem for alt fordi det er en meget velkonstrueret og velflyvende model.

Endvidere er konkurrencens vandrepræmie et maleri af denne model, udført af Åke Gustavsson.

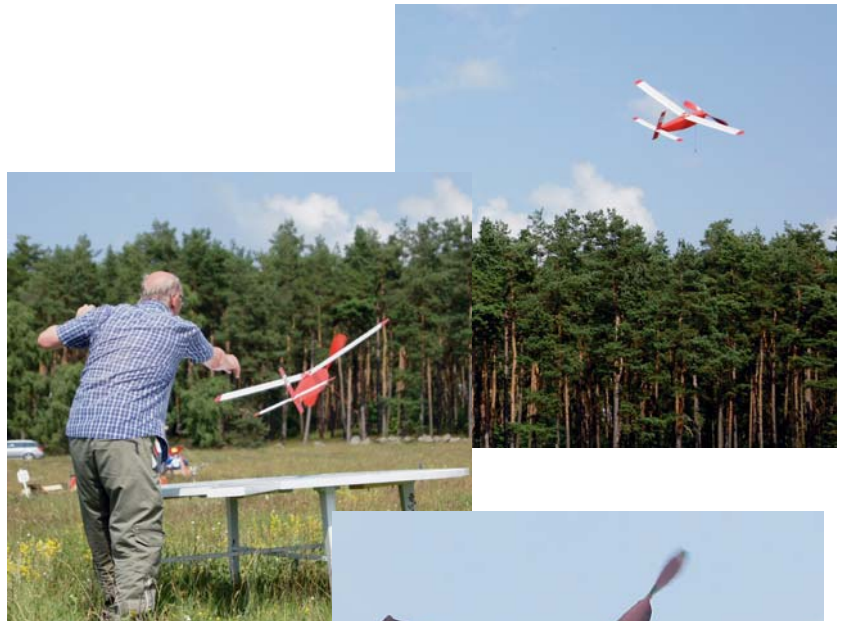




*Kombinationen af jordstart, hvor starthastigheden er lav, og et stort vridningsmoment, som holder sig ganske længe med gummimotorer på 100 -120 g, er en stor udfordring for de gamle wakefieldmodeller, som let kommer til at både rulle og dreje til venstre i starten, selv om de er trimmede til højrekurv i stigningen.
Her er det Lars Ljungberg der starter. Han var dog ikke den eneste, der havde problemer, men det gik godt i de fleste tilfælde - både for model og tilskuere!*



Mario Gialanella med Ellilä 1950



Åke Gustavsson starter sin Blomgren 51-52



Åke Gustavssons Landegren 1946



Bo-Eskil Nilsson med Nilborn 51



Holger Sundbergs SF-52



Mario Gialanellas to Ellilä modeller i luften



Per Nilsson instruerer et "remake" af et gammelt sort-hvidt foto fra 1951 af Sune Stark og Blomgren med Karl Erik Widell og Åke Gustavsson som stand-ins.



Toptrioen, Mario Gialanella, Karl Erik Widell og Holger Sundberg

RESULTAT WAKEFIELD 60 ÅR

02-07-2011

				1	2	3	Total
1	Karl Erik Widell	(DK)	Sune Stark 51	150	150	150	450
2	Mario Gialanella	(IT)	Ellilä-49	142	150	150	442
3	Holger Sundberg		SF-42	120	150	150	420
4	Åke Gustavsson		Blomgren 51-52	150	80	150	380
5	Mario Gialanella	(IT)	Ellilä-50	136	150	0	286
6	Thure Josefsson			116	67	68	251
7	Åke Gustavsson		Landegren Wake 1946	96	150	0	246
8	Lars Ljungberg		Egen konstr.-50	86	125	0	211
9	Martti Bogdanoff		Nilborn Krax-51	59	121	0	180
10	Kurt Strömdahl		Lanzo Duplex	150	0	0	150
11	Martti Bogdanoff		Tusse-50	0	0	0	0
12	Lennart Flodström		Landegren Wake 1946	0	0	0	0
13	Bo-Eskil Nilsson		Nilborn-51	0	0	0	0
14	Holger Sundberg		Landegren Wake 1946	0	0	0	0
15	Thure Josefsson		F-37	0	0	0	0

Søndag - Glider 60 år

I dag gjaldt det A2 klassen med start kl. 9.30 og 11 deltagere med 13 modeller til start. Vejret var stort set som lørdag, bortset fra en heftig, men heldigvis kortvarig vasker, der overraskede alt og alle. Men det forfrisker jo alt sammen.

De danske deltagere, der jo havde noget at leve op til fra sidste års smukke resultater, bestod af Steen Agner, Ove Nesdam, Hans Nielsen og undertegnede.



Hans starter Fredes JAL-52



... og samler stumperne op



Per Nilsson sender Kurt Sandbergs smukke KS-46 af sted

Min entre på arenaen blev af ganske kort varighed, idet Jal-52 i første forsøg stort set ikke gad lette bagdelen fra grønsværen og opgivende lagde sig til rette i græsset, som om det hele ragede den en papand. Men så let skulle den nu ikke slippe og blev beordret til at oppe sig, og indlod sig da også på at retfærdiggøre sin deltagelse. Og tak skal du ha. Nu strøg den, i modsætning til første forsøg, rasant opad, som en anden raket, men himmelfarten varede kun ganske kort, før den klappede kage, med et brækket plan som resultat, og nedturen foregik mindst lige så hurtigt som opturen. Gad vide, hvad NASA ville have konkluderet. Snip, snap, snude, dermed var jeg allerede ude.



Henning Nyhegn sender Steen Agners Pjerri 69 afsted



Ove Nesdams Pjerri 69 i luften

Steen Agner med Pjerri-69, Ove Nesdam med ditto og Hans Nielsen med KR-56 og AH 20 Cumulus var mere "heldige" og havde god tid til afvikle deres starter og tilmed finde termik på de rigtige tidspunkter, og det var jo ikke uvæsentlig. Men om det var held eller god fornemmelse, findes der heldigvis ingen facitliste over.

Til at begynde med så det dog ikke helt godt ud for Steen og Ove, der begge missede max-tiden i første start og kom ned på hhv. 136 s og 133 s. Derefter var der imidlertid ingen af dem, som gav noget ved dørene, og med to maxer hver i de sidste to starter vandt Steen foran Ove med Freddy Dahlstrand på tredjepladsen. Det blev således dansk dobbelsejr igen i år og Steen kunne bytte sidste års andenplads ud med førstepladsen i år.



Top trioen: Ove Nesdam, Freddy Dahlstrand og Steen Agner



Også i A2 var vandrepræmien et maleri af Åke Gustavsson - Bernfests vindermodel fra 1950



Frede starter Hans Cumulus



Anita Gustavsson i sekretariateltet

Det blev atter i år nogle fine dage på Rinkabyfältet trods de truende vejrudsigter, og der er al grund til at takke SMOS og specielt konkurrenceledelsen, Anita og Åke Gustavsson for et godt initiativ og arrangement.

Frede Juhl

Foto: Mats Strömberg og Karl Erik Widell
Stor tak til Mats Strömberg for at vi måtte bruge nogle af hans mange fine fotos. Det kan kun anbefales, at besøge hans blog: <http://hangflygning.se>, hvor der er mange andre billeder både fra jubilæumskonkurrencerne og fra SMOT samt mange andre spændende modelflyvebegivenheder.

RESULTAT GLIDER 60 ÅR

					03-07-11			
					1	2	3	Total
1	Sten	Agner	(DK)	Pierri-69	136	150	150	436
2	Ove	Nesdam	(DK)	Pierri-69	133	150	150	433
3	Freddy	Dahlstrand		Viking	150	100	150	400
4	Kurt	Strömdahl		Viking 1	19	118	150	387
5	Martin	Larsson		Viking-50	87	144	150	381
6	Hans Fr.	Nielsen	(DK)	Rechnagel KR-56 1943	150	82	148	380
7	Kurt	Sandberg		KS-46	150	75	150	375
8	Thycho	Andersson		Viking	128	82	150	360
9	Per	Nilsson		AH-20 Cumulus	150	91	115	356
10	Freddy	Dahlstrand		Carioca	70	150	119	339
11	Hans Fr.	Nielsen	(DK)	AH-20 Cumulus	73	45	150	268
12	Henry	Bjørness	(NO)	Suberp 1950	28	58	47	133
13	Frede	Juhl	(DK)	Jal-52	0	0	0	0

Landsmødet 2011 i Nyborg

Årets landsmøde blev afholdt i Nyborg, hvor vi havde fået lov at låne et fint lokale på Nyborg Gymnasium. Som sædvanligt var der udveksling af idéer og en livlig diskussion om mange forskellige emner, hvoraf de mere formelle er nedfældet i det officielle referat nedenfor.

Dansk Modelflyve Veteranklub
Landsmøde den 19 marts 2011

Referat
Mødet blev afholdt i Nyborg med 11 deltagere

Dagsorden

1. Valg af dirigent
2. Formandens beretning, herunder oplæg til årets aktiviteter.
3. Klubbens regnskab, økonomi og budget.
4. Indkomne forslag.
5. Valg af formand, sekretær og kasserer, samt en suppleant og en revisor.
6. Eventuelt, herunder tid og sted for næste landsmøde.
7. Beslutningsprotokol.

Ad.1. Fritz Neumann blev valgt som dirigent og Poul Christensen som referent.

Dirigenten konstaterede herefter landsmødet for lovligt indkaldt og gav derefter ordet til formanden.

Ad.2. Formanden bød velkommen og rettede i den forbindelse en særlig tak til redaktøren for hans store arbejde med bladet i løbet af året.

I forbindelse med beretningen spurgte Ove Nesdam, hvorfor Oldtimergruppen skulle have mindst 5 medlemmer. Formanden svarede, at dette er få at få stemmeret. Formandens beretning herefter godkendt med applaus.

Ad.3. Regnskabet udviser et overskud på kr. 3.730. Godt gået, hr kasserer. Bliv ved med det. Budget for 2011 er sat til 15.700.

Formanden bemærkede, at det var dejligt med et overskud for første gang i mange år.

- a. Ove Nesdam: Posten vedr. gravering på kr. 450 mangler i regnskabet?
- b. Cristian Schwartzbach: Der er difference mellem salg af tegninger og kopiering af do.
- c. Kjeld O. Petersen: Hvad får vi for vores kontingent til SAM.?

Svar fra Frede Juhl:

- a. Posten overføres til næste regnskab
- b. Differencen undersøges nærmere
- c. Vi får bladet.

Regnskabet herefter godkendt.

Ad.4. Der var ikke indkommet nogle forslag.

Ad.5. Alle bestyrelsesmedlemmer genvalgt. Fritz Neumann fortsætter som revisor og Kjeld O. Petersen som suppleant.

Ad.6. Erik Knudsen: Oldtimergruppen er nu godkendt som interessegruppe.

Pt. er vi kun 4 medlemmer men kunne sagtens være flere. DMV har mindst 2 interesser, nemlig at søge økonomiske tilskud samt opbygning af et museum. Flere medlemmer efterlyses til en arbejdsgruppe. Der opstod en del diskussion om modeller: Skal det blot være oldtimere? osv.

Christian Schwartzbach meldte sig som "fanebærer"

Karl Erik Widell foreslog følgende emner til bladet Modelflyvenyt:

En artikel om vores tegningsarkiv samt en beskrivelse af "min model"

Kunne også omfatte Wakefieldmodeller.

Til vores eget blad efterlyses nye emner til profilet.

Hans Frederik Nielsen: Vi har 20 års jubilæum i 2012. Hvordan skal vi gibe det an?

Vedttaget, at vi afholder det på Randbøl Hede sammen med DM over 2 dage.

Frede Juhl: Der er planer om turistinfo vedr. Randbøl Hede. Det handler om vandreture mv.

Kan vi profilere os mere gennem dagspresse og lokal TV eller You Tube?

Hædersmedlemmer opnår kontingentfrihed og får stadig bladet tilsendt.

Ad.7. Udgår

Næste landsmøde afholdes i Korsør den 24 marts 2012. Fritz Neumann undersøger muligheder for lokaler.

Med venlig hilsen
Poul Christensen
Referent

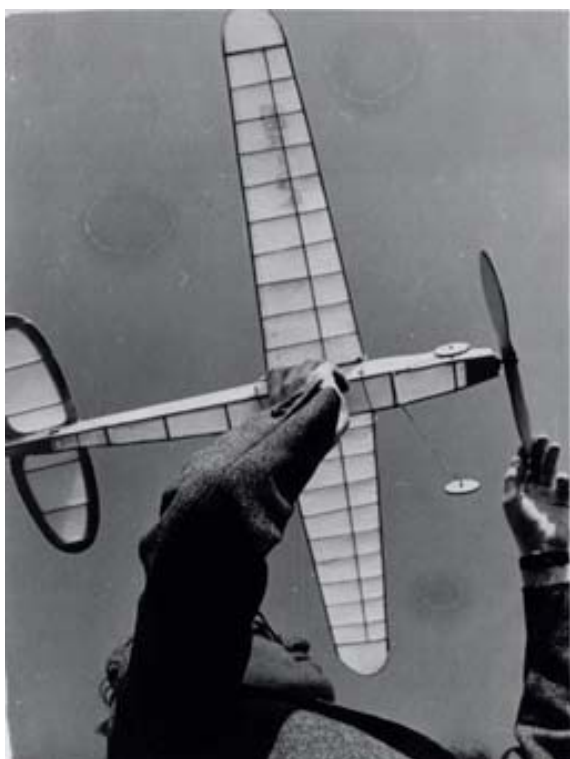
Nogle af modellflyvepioneren Per Weishaupts modeller

Erik Knudsen

Per Weishaupt er kendt som organisator af dansk modellflyvning i dets barndom. Hele hans liv som modellflyver, svæveflyver, motorflyver og til slut generalsekretær i KDA og mangeårig redaktør af FLYV er en spændende historie, som fortjener en længere artikel senere...

Jeg vil her vise nogle fotos af hans modeller ledsaget af nogle korte kommentarer.

Her ses den unge Per i 1932 med sin allerførste flyvemodel bygget af et sæt meccano !



I 1934 udkom Flensted Jensens bog ” **Byg selv –lær andre** ” med tegninger til en motormodel og en svævemodel. Den satte for alvor gang i Pers modellflyvning og i 1935 stiftede han den første danske modellflyveklub **OMF** i Odense, hvor hans far var boghandler.

I Danmark byggede man på det tidspunkt meget efter tyske tegninger, men også det første danske modellflyvefirma ”**Modelmaterialer, Tarm**” (senere Dansk Modellflyveindustri) kunne levere tegninger og byggesæt.

På billedet ses en motormodel **Gloria** bygget af Per af et byggesæt herfra.. Det er Johannes Thinesen, der holder modellen. Billedet er fra 1938.



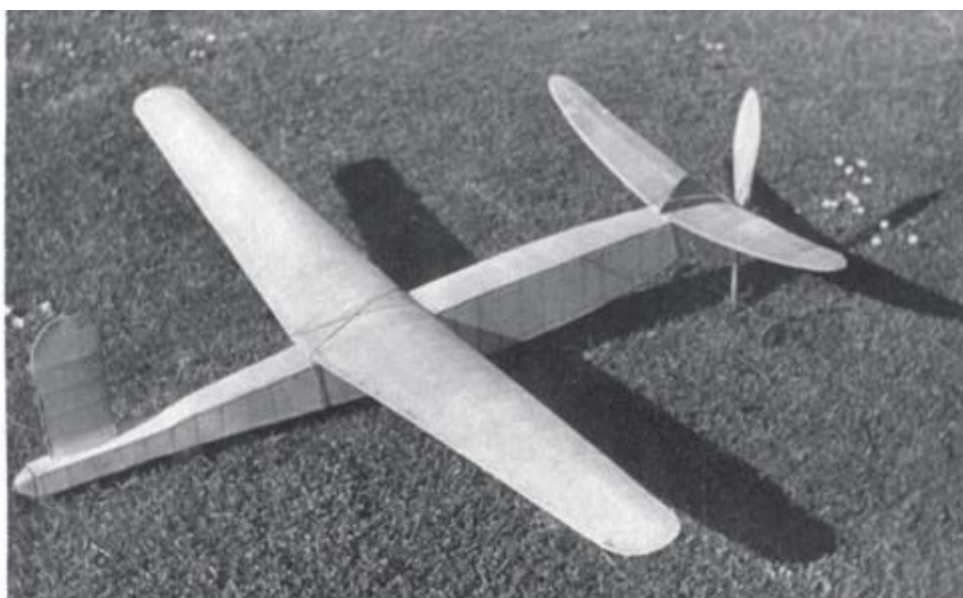
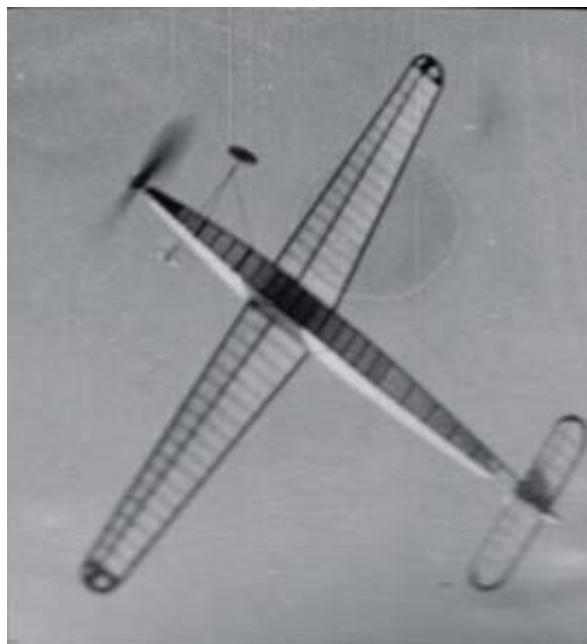
Per byggede rigtig mange modeller efter tyske tegninger i den periode, men begyndte også selv at konstruere modeller. Den flyvende vinge fra 1938 som Per stolt viser frem på billedet, er en selvkonstruktion efter tysk forbillede.

Eksperimentator og modeludvikler ...

Per Weishaupt eksperimenterede meget for at prøve nye ting af og gøre modellerne bedre og bedre.

I 1938 konstruerede Per denne store gummitormodel **Gorilla** - en forløber for hans Jumbo. Han satte adskillige rekorder med den. Det handlede ikke så meget om konkurrenceflyvning dengang - men man jagtede rekorder.

For at kunne sætte rekorder i klassen for andemodeller brugte han dele fra sin Gorilla til at stykke en andemodel sammen. Den kom selvfølgelig til at hedde **Goril-and** !



Andemodeller med gummitormotor havde dengang skubbende propel - Per brugte trækkende propel.

Det passede formentlig med at anvende en ordinær krop til en gummitormodel, så han ikke behøvede bygge en hel ny. Tid var kostbar - man konkurrerede om, hvem der kunne sætte flest rekorder på et år ! Det kunne Per...

Hastighedsmodeller med gummitormotor havde vundet indpas i USA i 30'erne og der blev også oprettet en dansk klasse for disse modeller.

I 1939/40 begyndte Per også at eksperimenterer med dem og sætte rekorder i klassen.. Den viste model er hans hastighedsmodel **Per W -53 Lynet** .



En hastighedsmodel skulle ifølge sagens natur have en meget kraftig gummimotor, som blev trukket "helt" op.

Det gav et enormt vridningsmoment i starten, som nemt førte til, at propellen vred modellen til højre ned i jorden i startøjeblikket.

Per konstruerede så **Per W-55** "NIHIL SINE LABORE".

Med sine 2 modsatrotterende propeller skulle vridningsmomentet i starten være elimineret.



Der eksisterer imidlertid et foto af modellen knust mod jorden, så et eller andet må være gået galt.

Måske har de to motorer ikke trukket lige kraftigt ?



En af Pers mest kendte modeller er den store gummimotormodel **Per W-26 Jumbo** fra 1940, der blev bygget i flere udgaver.

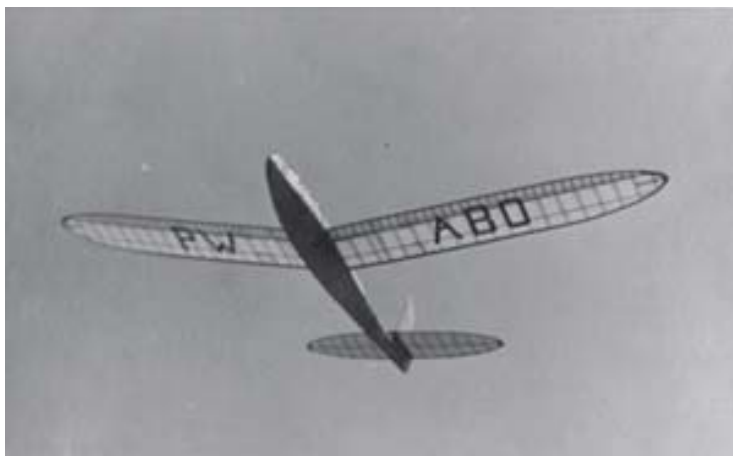
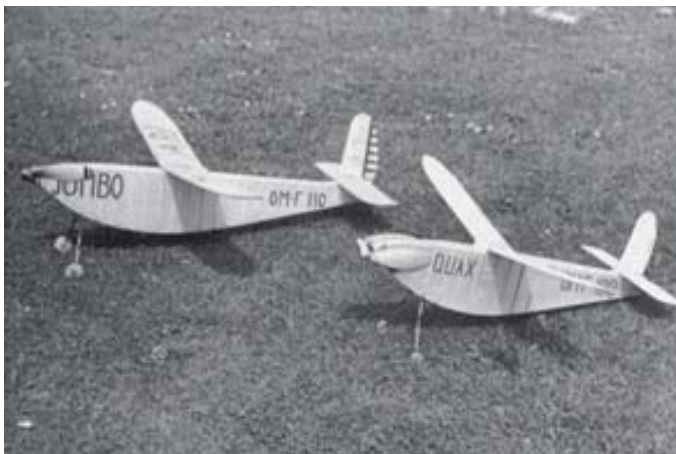
Per mente, at wakefieldklassens regler gav for små modeller og ville prøve en større modeltype.

Han fandt så ud af, at en stor model fløj noget bedre...

Han måtte alligevel erkende, at wakefieldreglerne gav en god modelstørrelse— det var simpelthen ikke muligt for almindeligt fysisk udrustede modelflyvere at trække den store motor op.

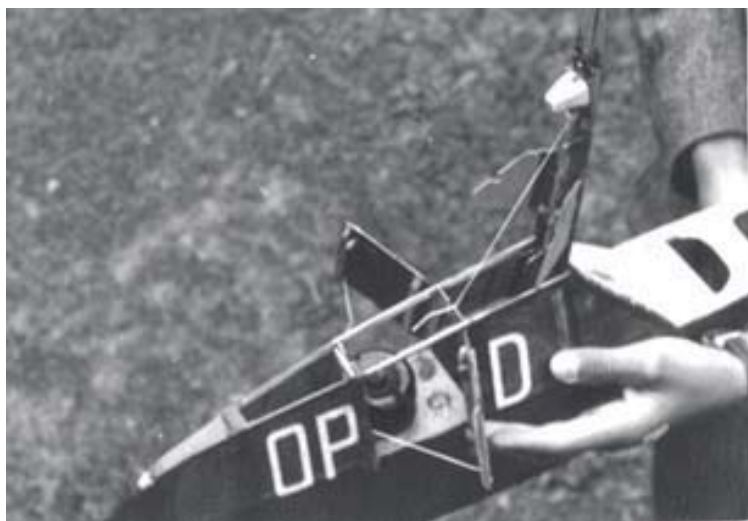
Efter Jumbo eksperimenterede Per med wakefield-modeller, hvoraf han byggede nogle stykker. Her ses en af dem **Per W-54 Quax** fra 1941 ved siden af Jumbo, som den bærer præg af at være udviklet fra.

Da der efter krigsudbruddet i 1940 ikke længere kunne købes balsa og motorgummi i Danmark, kastede man sig over svævemodellerne, hvor fyrretræ og krydsfiner var de anvendte materialer.



Pers svævemodel Opvind fra 1941 ses her under aflæggelse af "eliteflyverprøven" - dvs 3 flyvninger over 6 minutter samme dag med 200 m højstartslinje. Per byggede flere udgaver af modellen og eksperimenterede blandt andet med bærende haleplan og termikbremse. Termikbremsen bestod af bremseklapper på forkroppen udløst af en lufttryks trappetimer (columbustryk).

Bremsen øgede synkehastigheden fra 42 cm til 170 cm pr.sek. Først omkring 1950 blev det almindeligt med lunteudløst haleplan.



For alle Pers modeller gælder det, at der lå praktiske eksperimenter og grundige aerodynamiske beregninger ud fra datidens teorier bag konstruktionen af dem.

Fra 1928 holdtes der en årlig international konkurrence - **Wakefieldkonkurrencen** - for gummimotormodeller, der opfyldte specielle regler.

En særlig international konkurrence for svævemodeller "**King Peters Cup**" blev afholdt årligt i nogle år før krigen i 1940. Danmark deltog i 1939 for første gang, men man var i Danmark utilfreds med, at modellerne efter reglerne skulle være ret store og uhåndterlige.

Pers tanker om en noget mindre "wakefieldsvævemodel" til konkurrencebrug førte så til, at man i 1945 i Skandinavien enedes om at indføre **A-2 klassen** som standard ved de nordiske mesterskaber.

Senere i 1951 adopterede FAI klassen som standard til verdensmesterskaber.



Klassens skandinaviske fædre ses her ved NM 1948 i Norge:

Fra venstre:

Virkki, Finland, **Mølbach**, Norge, **Derantz**, Sverige og **Weishaupt**, Danmark

Tidsperioder

Finn Mortensen



På opfordring - ligesom de tidligere “PROFILER” vil jeg efterfølgende fortælle om mit liv som “flyver” - ikke meget forskelligt fra tidligere beretninger — og dog.

Noget kunne tyde på, at har man beskæftiget sig med modelflyvning som ung, har man erhvervet en interesse som holder hele livet! Nu var vi i min aldersgruppe nok nemme ofre, for der var ikke så mange muligheder, som de unge har i dag.

Jeg er nu en 77 åring pensionist, udlært tømrer og bygningskonstruktør, der siden jeg var 23 år, har beskæftiget mig med konstruktion og byggeledelse. Mit speciale var store portanlæg, typehuse og glas/aluminium konstruktioner til facader og tage.

Min interesse for flyvning opstod i krigsårene, hvor jeg blev fascineret af de sværme af bombefly som amerikanerne sendte ind over Danmark på vej til Tyskland. Jeg boede dengang i Nykøbing F. hvor min far var ansat ved DSB. Det gav visse fordele, når de fly der var nedskudt over Danmark, var læsset på jernbanevogne og henstillet på afsides sporarealet, mens de ventede på at blive sendt til Tyskland. Mine fordele kom til udtryk, når jeg kunne overtale min far til at vise mig vognene og hente dele fra flyene ned til mig. Jeg var nok den bedst “forsåede” i skolen, for det gummi der sad på vinge forkanterne af de amerikanske fly, egnede sig fortrinlig til skosåler, hvilket var en mangelvare i krigsårene.

Min første model byggede min far til mig. Jeg lå på sygehuset og på et spørgsmål om der var noget jeg ønskede mig, svarede jeg en “modelflyver”! — og så måtte han ellers i gang med at opfylde en 7 åring drengs højeste ønske.

Nykøbing F. Modelflyveklub må være startet omkring 1948 af to ældre svæveflyvere, som også fløj med modeller. Det blev hurtigt en stor klub som deltog i konkurrencerne i 2. distrikt, udelukkende med svæve modeller. Da de linestyrede modeller nåede Falster, var det nogenlunde samtidig med at modelmotoren THORNING III kom på markedet, og sådan én fik jeg i konfirmationsgave. Det var en robust motor og stort set den eneste motor der kunne købes i Danmark på den tid.

Jeg kom i tømrerlære og lærte at bruge et stemmejern, og det har været mit yndlingsværktøj til modelbygning lige siden. I 1952 fik jeg kørekort til motorcykel, det kom til at gå lidt ud over modelflyvningen — jeg havde dog stadig kontakt med klubben, men ville man træffe mig, var det nok nemmest på de Sjællandske Motocross Baner.

Det skulle ændre sig 1957 hvor jeg blev ansat som konstruktør i en større virksomhed i Næstved. Skæbnen ville, at der også var ansat kendte ansigter fra Modelflyveklubben ØRNEN i Næstved, og snart byggede jeg modeller igen. Jeg fløj med linestyrede modeller, det havde de aldrig være ret gode til i Næstved, så jeg startede i klubben med at oprette en linestyre sektion. Det varede dog ikke længe før påvirkningen fra de dygtige fritflyvningsfolk, som klubben rådede over, fik mig på andre tanker. Det var påvirkningen fra Niels Wagner Sørensen, som byggede nogle skønne wakefieldmodeller, Poul Lauritsen som nåede at blive nordisk mester med A2 svæve modeller, og Ole Meyer Larsen som på den tid fløj med fritflyvende gasmotormodeller.



Ved et af de arrangementer Ole Meyer og undertegnede lavede, inviterede vi distriktets klubber til en dag i Næstved med mulighed for at lære noget af de dygtigste i landet, her Kaj Hansen og Egon Briks Madsen.



Noget udpræget konkurrencemenneske har jeg aldrig været, og det at konstruere og bygge modellerne var vist det vigtigste for mig. Men et par DM har jeg da vundet, første var for 1-kanal radiostyrede modeller i Esbjerg, og siden med fritflyvende gasmotormodeller på Beldringe. Jeg har deltaget i to VM arrangementer, først i 1962 med gasmotormodeller, og siden i Gent med radiostyrede kunstflyvningsmodeller. Ingen af de to steder med placeringer der er værd at nævne — men det vigtigste er som bekendt at deltage!

Et andet stort arrangement var et nordisk mesterskab hvor de vindende finner fik overrakt deres præmier af KDA's Generaldirektør Kaptajn Foltman.

Nu skal der jo også nogen til at arrangerer konkurrencer, kurser og udstillinger, og der dannede jeg et godt team med Ole Meyer Larsen, der lige som jeg, holdt af at organiserer. Det var ved et af disse arrangementer "SYDSJÆLLANDS CUP" vi fik kontakt med et par svenskere, nemlig Rolf Dilot & Eric Berglund. De kunne noget som ikke mange kunne på den tid, nemlig at få en simpel radiostyret model til at flyve. Det blev starten på endnu en epoke i modelflyvningens historie. Vi skriver omkring 1960 og radiostyringen havde fat i også de danske modelflyvere, mest med hjemmebygget udstyr, skruet sammen af radioamatører. Det svenskerne kunne var, at bygge en en-kanal radio, der var driftsikker og prisbillig. Anlægget hed TELEPILOT og modellen hed VAGABOND, og den var der rigtig mange danskere der rejste over til Malmø og købte.



Min egen VAGABOND. På den først tur overtalte jeg Niels Wagner til at kaste modellen — han var ellers ikke meget for denne elektronik, som han sagde, men det blev til flere ture der alle gik godt, og derefter byggede han udelukkende radiostyrede svævemodeller.

Det betød godt nok, at når en model styrtede til jorden, kunne man ikke længere dække sig ind under begrebet "radiofejl," men måtte erkende at det var en "pilotfejl"

Radioanlæg kom de følgende år på markedet i mange sofistikerede udformninger og med flere kanaler. De tyske anlæg var fint designet, men ikke særlig robuste. Jeg foretrak de amerikanske anlæg, men de kunne ikke købes i Danmark! Heldigvis var der i Københavns Fjernstyringsklub en SAS pilot, som af og til fløj "over der" og han kunne overtales til at købe det forjættende udstyr med hjem.



Her et Graupner anlæg med tilbehør, som det så ud dengang

Efter en del år med god udvikling indenfor radiostyringen, fik jeg gennem en god ven, tilbudt en tur i et 2-sædet svævefly, og så var jeg solgt. Jeg meldte mig ind i Ringsted Svæveflyveklub og begyndte at skoleflyve der. Det var året hvor Arnborg Svæveflyvecenter åbnede sine porte, og jeg meldte mig på et begynderkursus der, for at få lidt gang i tingene — og det var en herlig tid. Ringsted Svæveflyveklub var en veletableret klub med mange fine fly. Klubben fløj fra nogle militære arealer øst for byen, men i takt med at militæret fik stadig større køretøjer, betød det stadig dybere hjulspor i marken og det er ikke godt for de spinkle svævefly. Samtidig begyndte Svæveflyveklubbene at etablere sig med egne flyvepladser, og ikke som tilfældet havde været på lånte eller lejede arealer.

Bestyrelsen i Ringsted havde ikke lyst til dette, så hvad gør man så — man vælger en anden bestyrelse.

Jeg havde regnet ud, at hvis vi samlede klubberne i Ringsted og Næstved i en ny klub, så blev vi godt 100 medlemmer, og så var der økonomiske grundlag for at blive selvejere.

Næstved Svæve flyveklub fløj på Flyvestation Avnø, hvor der var nok af fine græsplæner, men ingen termik, så de var til at tale med.

Jeg var på det tidspunkt stadig ugift, og påtog mig formandshvervet, vel vidende, at det ville koste noget arbejde. Der var selvfølgelig en del modstand imod projektet, men det viste sig, da pladsen endelig var købt, at alle medlemmerne - også dem der havde været imod projektet, nu var med.

Min hustru Kirsten skolede på Bergfalken, da jeg fik øje på hende. Hun nåede at gå solo, inden jeg fik mig taget sammen til af fri. Alt i alt endte det lykkeligt med sønnen Jens og svæveflyvepladsen i Slaglille. Pladsen er nok den bedst placerede svæveflyveplads på Sjælland, hvad angår termik.



Her er jeg på vej i klubbens VASAMA der var én af de sidste typer bygget i træ. Foto dokumentationen viser at jeg befinder mig på Arnborg og at turen først går til Holstebro og siden til en tysk flyveplads der hedder JAGEL. Jeg nåede at vende Holstebro og måtte lande på en mark ved Billund, hvor termikken var for svag til mig.

Omkring 1980 var vi stort set færdige med at etablere svæveflyvepladsen med hangar og feriehytter. Jeg var i mellemtiden blevet valgt ind i Svæveflyverådet og havde i den egenskab, sammen med Ole Didriksen, fik strikket en hjælpeinstruktør uddannelsen sammen, og skolede derfor på Arnborg, det første hold hjælpeinstruktører. De kunne således aflaste klubbernes førsteinstruktører. Sideløbende kontrollerede jeg S-prøver øst for Storebælt, og mange andre opgaver, så på et tidspunkt blev det for meget?

Familien var begyndt at interessere sig for sejlsport, og det førte til, at vi anskaffede os en mindre motorbåd, som året efter blev byttet med en større sejlbåd. Som sædvanlig kunne jeg ikke tie stille på de rigtige steder, og snart var jeg formand for havnen i Karrebæksminde. Det blev trods alt til godt 35 år med sejlsport, sideløbende med model- og svæveflyvning. Vi har lige medens dette skrives, sendt vor dejlige sejlbåd til Marselisborg, hvor den nye ejer havde købt bådplads.

Jeg havde besluttet, at når jeg blev pensionist, ville jeg genoptage modellflyvningen. Det skete i øvrigt under et fødselsdags selskab hos Niels Wagner Sørensen, hvor jeg blev indmeldt i Modellflyveklubben Falkens underafdeling "SØLVÆVENE", navnet hentyder naturligvis til hårfarven. Medlemmerne mødes hver onsdag kl.09.00 til morgenkaffe og én gammel dansk, og så flyver 15 -20 gamle og nye medlemmer ellers så længe de har lyst og kræfter til det. Jeg havde i mange år Niels Wagner med på flyvepladsen hver onsdag, også da han ikke længere kunne se og flyve mere. Niels Wagner var altid klar, når jeg ringede for at spørge om han skulle med.



Her et godt billede af SØLVÆVENE på en onsdag formiddag - efter kaffetid, deres modeller passer fint til alderen.

Jeg fik dog ikke lov at nyde pensionist tilværelsen mere end et par år, før min gamle arbejdsgiver ringede og spurgte, om jeg ikke kunne hjælpe dem med at færdiggøre nogle projekter. Det kunne jeg ikke sige nej til! Så de sidste opgaver jeg kom til at lave, blev facader på Billund lufthavn, og senest skuespilhuset i København.

Opgaver var der nok af, men jeg – der aldrig havde været syg, begyndte for 3-4 år siden at trække på det ene ben, og siden er det gået stærkt — så stærkt, at jeg i dag er lænket til en kørestol. Sygdommen jeg er løbet ind i hedder ALS, og er ikke særlig kendt. Den angriber centralnervesystemet, og senest har jeg mistet evnen til at tale. Jeg bygger stadig modeller, men har svært ved at styre hænder og fingre, men det kan jo heller ikke betale sig mere, med de priser man kan købe færdige modeller til.

Finn Mortensen



Min sidste model har været nogle år undervejs og jeg har hjælp både til at gøre den færdig og til at flyve den, men ikke mere her - den kommer der en artikel om i Modellflyve Nyt.