

**OLDTIMER
MODELFLYVERNE**

DMV's 15-års Jubilæum

Deltagerne i det stiftende møde i Kalundborg den 14.juni 1992



Foto: Hartvig Jensen.

Forreste række fra venstre: Arne Hansen , Fritz Neumann og Karl Erik Widell.

Bageste række: Harry Nielsen , Hartvig Jensen , Tage Hansen , Poul Rasmussen,
Erik Knudsen og Oscar Vang med sin A-2 model fra 1945.



Erik Knudsen med Jørgen Larsens Victory

Til medlemmerne af DMV

I anledning af, at det i år er 15 år siden, at DMV blev stiftet, har jeg samlet nogle af de første artikler fra Modelflyve Nyt. Artiklerne har ikke alle været bragt i vort eget blad. En del nye medlemmer er også kommet til. De har her mulighed for at sætte sig ind i tilblivelsen af DMV.

DMV har nået næsten alle de mål, som vi satte os: en samling af gamle effekter fra modelflyvningens barndom, bygning af og konkurrencer med de gamle konstruktioner samt udstillinger på museer mm.

Desuden ikke mindst mange møder og konkurrencer med hyggeligt og spændende socialt samvær.

DMV er absolut bevaringsværdigt...

Erik Knudsen

Vedtægter for Dansk Modelflyve Veteranklub (DMV).

A. Klubbens formål er at bevare dansk modelflyvehistorie for eftertiden ved blandt andet:

1. at sikre at modelflyvehistoriske værdier bliver registreret, indsamlet og opbevaret på forsvarlig måde.
2. at arrangere udstillinger af modelflyvehistorisk interesse.
3. at organisere bygning af og flyvning med historiske modeller.
4. at søge kontakt med organisationer, museer og enkeltpersoner, der kan fremme klubbens formål.
5. at arrangere møder og sammenkomster af fælles interesse.
6. at oprette en samling af bøger, tidsskrifter, tegninger, fotos m.m. til brug for medlemmerne.
7. at erhverve brugsret eller ejerforhold til historisk materiale til udstillingsbrug.

B. DMV tilknyttes Dansk Modelflyveforbund.

C. Som medlemmer kan optages alle personer med interesse for klubbens arbejde.

D. DMV ledes af en bestyrelse bestående af formand, sekretær og kasserer, der vælges på et landsmøde for et år ad gangen. Desuden vælges en suppleant og en revisor. Bestyrelsen kan nedsætte udvalg til at tage sig af særlige opgaver.

E. Landsmødet er klubbens øverste myndighed og afholdes hvert år i september eller oktober. Det indkaldes med mindst 4 ugers varsel.

Mødets dagsorden:

1. valg af dirigent og referent.
2. formandens beretning.
3. klubbens regnskab, budget og kontingent. Regnskabsåret er kalenderåret.
4. indkomne forslag.
5. valg af formand, sekretær og kasserer. Desuden vælges suppleant og revisor.
6. eventuelt, herunder tid og sted for næste landsmøde.
7. beslutningsprotokol.

Landsmødet er beslutningsdygtigt, når det er lovligt indkaldt.

Forslag til behandling skal være formanden i hænde inden udgangen af august. Beslutninger træffes ved almindeligt flertal. Ved stemmelighed er formandens stemme afgørende. Der kan stemmes ved fuldmagt.

Ændringer i vedtægterne kan kun foretages, når et landsmøde vedtager dem med et flertal på mindst 2/3 af de afgivne stemmer.

Ekstraordinært landsmøde kan kun indkaldes, hvis bestyrelsen eller 1/4 af medlemmerne skriftligt forlanger det.

F. Opløsning af klubben kan kun ske, når mindst 3/4 af de afgivne stemmer er for opløsningen på 2 på hinanden følgende landsmøder med mindst 2 måneders mellemrum. Opløsning kan dog ikke ske, hvis der på et af disse møder har været mindst 5 stemmer mod opløsningen.

Det sidste landsmøde afgør, hvad der skal ske med klubbens værdier.

Vedtaget på stiftende landsmøde i Kalundborg den 14. juni 1992.

Arne Hansen	Tage Hansen	Knud Hartvig Jensen	Erik Knudsen
Fritz Neumann	Harry Nielsen	Poul Rasmussen	Oscar Vang
Karl Erik Widell			

*Her til venstre
DMV's vedtægter,
som de blev vedtaget på det
stiftende møde i
Kalundborg hos
Poul Rasmussen*

14. juni 1992.

*De er med få
ændringer stadig
gældende.*

Af Erik Knudsen

Kan du huske?

- da højstart for svævemodeller blev opfundet?
- de første linestyrede modeller?
- de første danske radiostyrede modeller?
- da maximumtiden i konkurrencer var 5 minutter?
- da termikbremsen blev opfundet?
- da linelængden for højstartsmodeller var 100 meter?
- da vægten af motorgummi i en wakefieldmodel var fri?
- OSV.....

Uanset om du må svare ja eller nej på spørgsmålene, så kunne oldtimermodeller måske interessere dig?

Det er glædeligt at se den voksende interesse for vintagemodeller og dansk modelflyvnings historie i de sidste numre af Modelflyve Nyt. Desværre har der i nr. 2-91 sneget sig et par fejl ind på side 26 i Jørgen Korsgaards ellers udmærkede artikel.

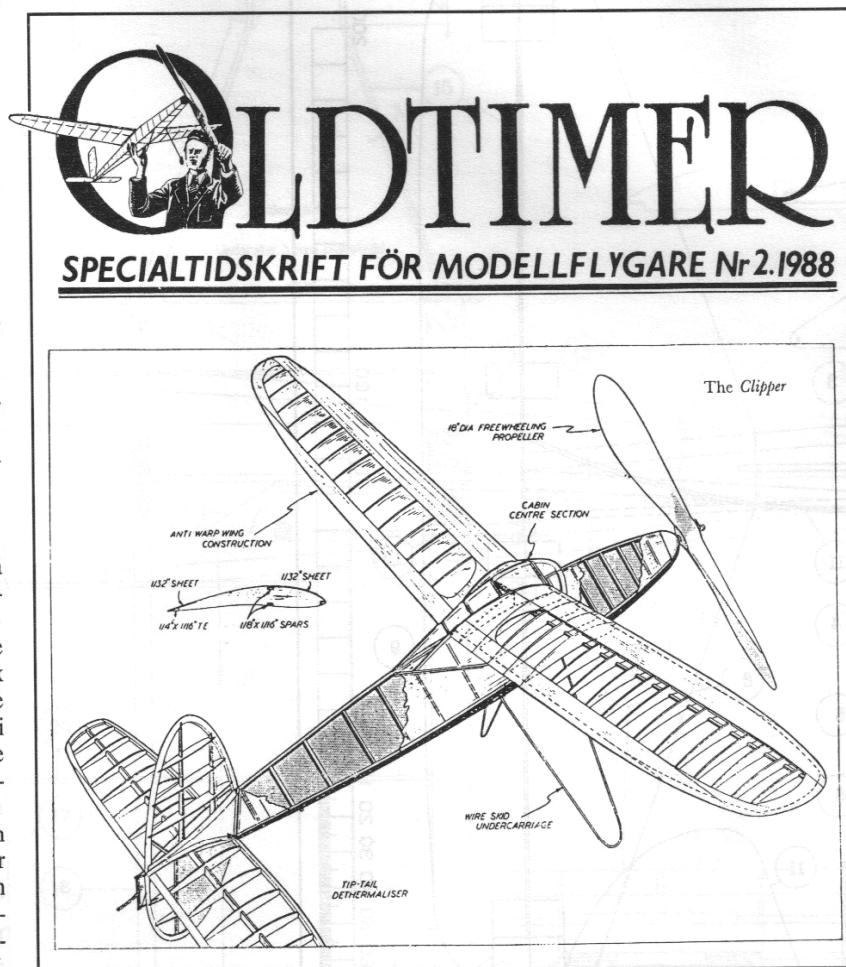
Åge Høst Åris og Jens Arne Lauridsen kunne ikke vinde VM for svævemodeller i 1948 og 1949 af den gode grund, at en sådan konkurrence endnu ikke eksisterede. I 1946 var der på initiativ af danskeren Per Weishaupt og svenskeren G.H. Derantz oprettet en nordisk »wakefield-svævemodelklasse«, som man i nogle år prøvede på at få FAI til at gøre international. I årene fra 1946 til 1949 holdtes nordiske landskampe i klassen, og det var disse landskampe, som de to danskere vandt.

I 1950 indbød KSAK – den svenske aeroklub – til en international konkurrence i anledning af deres 50-års jubilæum (ja – 50 år – KSAK stiftedes i 1900 – før brødrene Wrights flyvninger). Først i 1951 blev konkurrencen ophøjet til VM af FAI.

I 1950 blev Arne Hansen fra OMF en flot nr. 3. Men det er en anden historie, som Arne selv kan berette om

Blandt dette blads læsere må der være en del, som dyrkede verdens bedste hobby i årene 1930 og fremefter og derfor måske kunne være interesserede i at være med til et fremstød for danske vintagemodeller? I mange andre lande har man oldtimerforeninger, hvor man opbygger samlinger af tegninger og fotos, bygger de gamle modeller og flyver med dem til særlige konkurrencer.

I Sverige har man et Oldtimersällskap med ca. 200 medlemmer – heriblandt et par danskere – f.eks. undertegnede. Man udgiver bladet *Oldtimer* 3-4 gange årligt



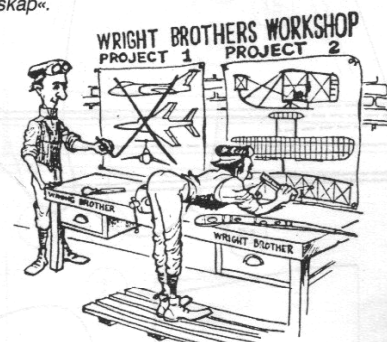
og har en »ritningsbank« med adskillige hundreder tegninger – også danske.

Skulle vi ikke prøve at samle danske oldtimere for at få klaret problemet med at få belyst dansk modelflyvnings historie – blandt andet også af hensyn til relevante udstillinger på de danske flymuseer?

Så jeg foreslår:

1. Vi prøver i sommeren eller efteråret 1991 at arrangere en oldtimerdag, hvor man medtager sine gamle modeller, tegninger, fotos m.m. En plads at flyve på i nærheden ville vel ikke være nogen ulempe.
2. I denne forsamling kunne man måske finde folk til et lille udvalg til at planlægge »synliggørelsen« af dansk modelflyvnings historie. For eksempel organisere registrering/indsamling af gamle modeller, tegninger og fotos samt planlægge nybygning til vore flymuseer af gamle modeller, der belyser epoker i modelflyvnings historie – danske svævemodeller, danske wakefieldmodeller, danske modelmotorer, radiostyringsbarn og så videre
3. Vi undersøger interessen for at være med i en dansk oldtimerforening.

»Hoved« og en del af forsiden af et nummer af medlemsbladet for det svenske »Oldtimersällskap«.



Undertegnede vil gerne fungere som koordinator for dette, hvis der er et behov derfor. Så du er velkommen til at skrive eller ringe til:

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

NB. Jeg er for øvrigt selv i gang med bygningen af en wakefield fra 1950 – Cal-le 18 W. Det samme er Bjarne Jørgensen fra OMF, som byggede 2 af slagsen dengang og derfor har kunnet hjælpe med detaljer.

Oldtimermødet 1991

Modelflyve Nyt nr. 6 1991

Fra Wakefield-konkurrencen i Sverige i 1956.
Nu afdøde Ole Meyer-Larsen giver gode råd til
Erik Knudsen inden sidste start.

I de seneste numre af Modelflyve Nyt har jeg luftet tanken om dannelsen af en dansk forening for folk med interesse for modelflyvning i »gamle dage«. Ikke mindre end 40 personer tilkendegav deres tilslutning til ideen, og på et forberedende møde den 6. oktober mødte 21 op.

Fritz Neumann, Korsør, havde meget venligt hjulpet med indbydelser og fundet et mødested til os i bedriftssundhedstjenestens hus, så vi havde gode rammer for mødet.

Her mødtes så mange af modelflyvnings tidligste pionerer i Danmark – de ældste begyndte med modelflyvning omkring 1930 og de yngste tilstedeværende i 50'erne. Blandt de ældre deltagere var Sven Wiel Bang – medredaktør af modelflyvernes »bibel« i 40'erne – »Modelflyvesport« – og desuden konstruktør af FJ-modellerne, som Familie Journalen udgav, og som var mange danskeres første møde med modelflyvningen.

Et par af de første danske wakefield-flyvere fra sidst i 30'erne var til stede: Jørgen M. Larsen og Paul Kuniss, medens Peter Christiansen fra Helsingør havde måttet melde afbud. Oscar Vang fra OMF mødte op med sin andemodell fra omkring 1945 og fortalte, at han stadig havde en del af sine gamle modeller – bl.a. indendørsmodeller! SP – Jørgen Surløkke Pedersen – som er kendt for sine andemodeller, den store svævemodel »Ølhunden« og KDA's begyndergummimotormodel »Cleo«, sås også.

En af linestyringspionererne – Egon Briks Madsen – kendt som leder af mange instruktørkurser, distriktsleder i Østjylland og som redaktør af modelflyvestoffet i det forsvundne »Hobbybladet« var der også.

Arne Hansen fra OMF og Børge Hansen fra Sportsflyveklubben, som sammen med afdøde verdensmester Hans Hansen gjorde danske svævemodeller internationalt berømte i 40'erne og 50'erne, var mødt op. Wakefieldveteranen Erik Nienstædt var der det vil føre for vidt at nævne alle.

Mødet indledtes med, at deltagerne præsenterede sig og fortalte om, hvad de havde bedrevet i deres tid som modelflyvere. Så her kunne man høre dansk modelflyvnings historie fortalt af nogle af de personer, som var med til at skabe den.

Utroligt interessant og utroligt spændende

Derefter drøftede man oprettelsen af »Dansk Modelflyver Union for Oldtimere«. Der dannedes en arbejdsgruppe bestående af Jørgen M. Larsen, Fritz Neumann, Poul Rasmussen og undertegnede til at udarbejde forslag til love for unionen, sørge for at arrangere næste møde – gerne et sted med mulighed for at flyve med veteranmodeller – samt undersøge



muligheden for et eventuelt medlemsblad.

Formålet med foreningen skal være at bevare og udbrede kendskabet til modelflyvnings barndom ved at registrere eller indsamle gamle modeller, tegninger, fotos og beretninger fra dengang. Desuden skal foreningen skabe rammer for bygning af og flyvning med oldtimermodeller – noget, der som bekendt breder sig meget i andre lande.

Ikke mindst vil man prøve at organisere genopbygning af nogle af de modeller, som har gjort Danmark kendt internationalt ved at sætte rekorder og vinde mesterskaber. Desuden modeller, som har haft betydning for dansk modelflyvnings udvikling. Dette for at give vore flymuseer mulighed for at udstille dem som et naturligt led i dansk flyvnings historie ...

Fra mødet sendtes også en hilsen til Per Weishaupt og Peder Christiansen, som på grund af sygdom ikke havde mulighed for at deltage.

Til sidst viste Arne Hansen nogle af sine film fra danske og internationale konkurrencer i 40'erne og 50'erne. Også en svæveflyvefilm fra 1942 vist af Hartvig Jensen gjorde stor lykke.

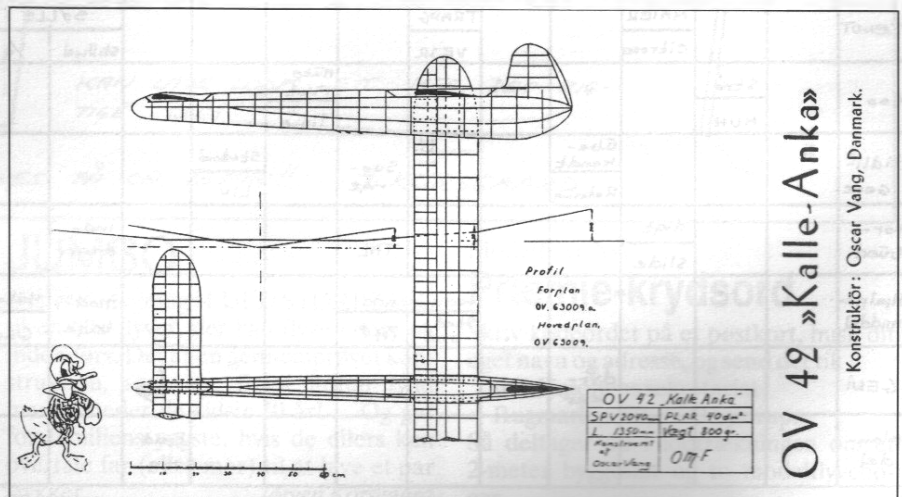
For undertegnede var det især spæn-

dende at se Arnes film fra Wakefield-konkurrencen 1956 i Sverige, hvor jeg var så heldig at blive nr. 3. Jeg havde ikke set filmen tidligere, men her kunne jeg gense nogle af mine dygtige hjælpere – blandt andet RC-unionens mangeårige formand, nu afdøde Ole Meyer-Larsen og Per Weishaupt, som med sin scooter hjalp med hjemhentningen. Jeg kunne her genopleve stemningen fra den spændende konkurrence, hvor blandt andet jordstarten af modellerne i det blæsende vejr var en nervepirrende affære. En del af mødets deltagere kunne her opleve sig selv i en 35 år yngre udgave. Ren nostalgi ...

På mødet opfriskedes selvfølgelig mange gamle bekendtskaber og minder om gamle dage, så snakken gik livligt, og tiden blev naturligvis alt for knap. Men man mødes snart igen.

Foreningen er nu en kendsgerning. Den vil nu prøve at finde en naturlig plads mellem de andre unioner. Den er åben for alle interesserede uanset alder og køn, og vi håber, at mange vil slutte op om unionen. Du er velkommen!

Erik Knudsen
Amagervej 66,
6900 Skjern
Tlf. 97 35 17 67



OV 42 »Kalle-Anka«

Konstruktør: Oscar Vang, Danmark.

Drømmer jeg – eller er jeg vågen?

Af Erik Knudsen
Formand for
Dansk Modelflyve Veteranklub

Jeg befinder mig åbenbart til en modelflyvekonkurrence. Men hvor og hvornår? Over mig stiger en wakefieldmodel roligt til vejrs i store cirkler mod den blå sommerhimmel, der er fyldt med hvide cumuluskyer.

En knasende og kirkende lyd kommer af og til fra modellen. En kraksmodel? Men modeller med kraks forsvandt jo i 50'erne, hvor den frie vægt af gummimotoren forsvandt fra wakefieldreglerne?

Nej, nu er der ingen tvivl i mit sind længere. Det er den svenske wakefieldvinder Sune Starks 1950 model! (Indtil 1954 var vægten af motorgummi fri – de bedste modeller bestod af 140 g motorgummi samt 90 g balsa, papir og piano-tråd. Mange eksperter anbragte de 140 g som to motorer forbundet med tandhjul i bagkroppen – kraks kaldet. (Herfra den knasende lyd under flyvningen).

Et stykke borte ser jeg nu en anden wakefield klar til start fra en startbane opbygget af træ. Modellen er den berømte »Rimfaxe«, og starteren ligner konstruktøren Sigurd Isacson, der som 16-årig konstruerede modellen i 1939. En af tilskuerne er tydeligvis Sune Stark.

Bagved startbanen højstartes nu en svævemodel med 100 m line (50 m i dag). Ingen tvivl. Modellen er østrigeren Oscar Czepas vindermodel fra VM-1951 i A-2 klassen! Manden, der starter modellen, er dog ikke Czepa, men et svensk »modelflyver-es« fra 50'erne Kurt Sandberg, medens et dansk »modelflyver-es« fra dengang – Arne Hansen – kaster et vurderende blik på højstarten!

Jeg er forvirret nu og ser mig omkring for at finde en forklaring. Men forvirringen bliver total, da jeg ser en »Kadet«, Arne Hansens C-1 model fra 1948, stige til vejrs i et flot spiralstig efterfulgt af »Hugin« – en anden dansk model fra omkring 1950 ...

Skulle jeg mon befinde mig i et modelflyvernes »Valhal«, hvor de gamle modelflyvere hver dag går ud og kæmper – ikke med sværd – men med modeller og så bagefter går ind og læsker ganen med mjød efter strabadserne? Jeg kunne jo prøve at knibe mig selv i armen – men nej, er det en drøm, må den gerne vare lidt endnu ...

Pludselig lyder der et dumpt drøn bag mig, og da jeg forskrækket vender mig om, ser jeg den kendte svenske wakefieldveteran Anders Håkansson stå med en sprængt gummimotor i den ene hånd og en splintret model i den anden – resul-



To »flyveresser« fra A-2 modellernes glansperiode først i 50'erne.

Det er arrangøren Kurt Sandberg i samtale med Arne Hansen. De to har tit konkurreret – og meget at tale om.

Modellen er Kurt Sandbergs udgave af Oscar Czepas VM-vinder i klasse A-2 i 1951.

tatet af bare én omdrejning for meget. Præcis som i gamle dage ... Nu ved jeg pludselig, hvor jeg er. Braget fra den eksploderende gummimotor og kraftfulde svenske sprogblomster har vækket mig.

Jeg befinder mig ved de svenske oldturmesterskaber 1992. De afholdtes i weekenden 22.-23. august på Rinkaby gamle flyveplads ved Kristiansstad, hvor

Sune Stark med sin originale wakefieldmodel fra 1950. Han vandt wakefieldkonkurrencen året efter med en næsten identisk model.



80 – ja 80 – svenske modelflyvere med 180 forskellige oldtimermodeller (typer fra 1910 - 1955) var samlet for at vise de gamle modeller og deres måde at flyve på.

Man konkurrerede i 3 klasser for små gummimotormodeller, med wakefieldmodeller, i 3 svævemodelklasser (bl.a. A-2), 1 gasklasse og en specialklasse for »twin pusher« modeller, som man anvendte i de allerførste modelflyvekonkurrencer omkring 1910.

Dansk Modelflyve Veteranklub var inviteret, men på grund af en kort tidsfrist kom vi kun 3 medlemmer afsted. Poul Rasmussen med en nybygget »Kadet«, hvis konstruktør, Arne Hansen, var med som observatør, og jeg selv havde aftenen før afrejsen fået en »Victory« fra 1940 færdig (se Modelflyve Nyt 6/91). Også dette var som i gamle dage.

Om lørdagen fløj man med små gummimotormodeller, store svævemodeller og dieselmotormodeller (20 sek. motortid!). Her placerede Poul Rasmussen sig på en 3. plads med sin »Kadet« i klassen op til 75 cm spændvidde. Anders Håkansson besatte 1. og 2. pladsen. Man må nemlig gerne deltage med flere forskellige modeller i samme klasse, da det er modeltypen som sådan, der præsenteres. Der var over 30 deltagere i klassen, så det var en virkelig god indsats af Poul. Selv havde jeg trimningsproblemer med »Victory«, og i stedet for at forcere trimningen og risikere modellen, ja, så valgte jeg at bruge min tid til at fotografere og snakke med gamle og nye bekendte.

Lørdag aften var der fællesspisning

(der serveredes dog ikke mjød, men svensk mellanol ...), og bagefter deltog vi i den svenske oldtimerforenings årsmøde.

Søndagen var helliget wakefieldmodellerne, og her vandt Sune Stark med sin originale model fra 1951 – dog med frisk motorgummi. Lennart Hansson vandt »Classic Wakefield«, hvor resultatet udregnes efter et handicapsystem, der giver de helt gamle modeller en chance. Modeller helt tilbage fra 1936 deltog. Om søndagen fløj man også med A-2 modeller samt med små svævemodeller. Her deltog flere danske konstruktioner, hvoraf Hans Hansens »Skymaster« nok vil være kendt af mange danskere.



Poul Rasmussen med sin »Kadet«, som er konstrueret af Arne Hansen i 1948. Han tog det første danske C-diplom for gummimotormodel med »Kadet«, der så blev udsendt som byggesæt af Dansk Modelflyveindustri i Odense.

Sigurd Larsen starter anspændt sin berømte »Rimfaxe«. Han konstruerede den som 10-årig i 1939, hvor han vandt med den foran den dobbelte verdensmester Arne Ellilä flere gange.

Modellen indeholder over 100 g motorgummi trukket op til bristepunktet – en sådan start er nervepirrende ...



Erik Knudsen assisterer ved optrækket af en »twin pusher« model. Typen er fra omkring 1910 og forsynet med to modsatrotterende, skubbende propeller. Den flyver med »halen« forrest og er altså en såkaldt andemodell.

For os tre danskere, der begyndte med modelflyvning sidst i 40'erne, var det en ganske særlig oplevelse at møde en del af de personer og modeller, der var vore idealer dengang. Jeg kan bare nævne Sigurd Isacson, hvis profilteorier revolutionerede modelflyvningen over hele verden midt i 40'erne, og Sune Stark – wakefieldvinder 1951 og deltager i wakefieldkonkurrencer siden sidst i 30'erne. Begge deltog aktivt – Sigurd Isacson, der nu er omkring de 70 – i hele 6 klasser, hvoraf han vandt et par stykker. Imponerende.

Desuden mødte vi naturligvis mange bekendte fra vores deltagelse i nordiske mesterskaber og verdensmesterskaber



Anders Håkansson med resultatet af et optræk med en omdrejning for meget på motorgummi.

for mange år tilbage. Mange minder om begivenheder, personer og modeller blev genopfrisket – en helt igennem utrolig og god oplevelse.

Konkurrencen blev arrangeret af Kurt Sandberg, og konkurrenceledelsen blev klaret rutineret og effektivt af Berit og Lennart Hansson. Alt fungerede perfekt.

Svenska Modelflygares Oldtimersällskap holder 2 - 3 større konkurrencer om året. De er nu oppe på over 200 medlemmer. Foreningen blev startet allerede i 1972 af Sven-Olov Lindén, som selv deltog med flere modeller. For os danskere, som deltog og så, med hvilken entusiasme de 80 svenskere præsenterede og fløj med deres modeller – ja, for os er der ingen tvivl om, at vi i Danmark kan have stort udbytte af lignende arrangementer.

Dansk Modelflyve Veteranklub har nu – efter at have eksisteret et år – over 50 medlemmer, så der skulle være grundlag for at arrangere et stævne i 1993. Vi vil naturligvis også prøve at udbygge samarbejdet med vore svenske venner. En del gamle modeller er allerede under bygning med henblik på næste år. Kom og vær med – det er en virkelig fascinerende oplevelse.

Erik Knudsen

Prøv noget nyt – byg en oldtimermodel ...

Af Erik Knudsen

Nu nærmer tiden sig, hvor byggeprojekterne for efterår og vinter skal planlægges. Måske var det en idé at prøve en oldtimermodel denne gang?

Rundt omkring i verden er der en enorm interesse for at bygge og flyve med modeller fra de svundne tider. Hvorfor nu det? Ja, tit er modellerne enkle, de er rimeligt hurtige at bygge uden de moderne tekniske »dimser« og de moderne avancerede materialer, og de er meget forskellige af udseende – i modsætning til en moderne konkurrencemodel inden for f.eks. fritflyvning. Her ligger forskellene mellem modellerne i tekniske indretninger som cirkelkroge, buntsystemer, wing-wigglers og de moderne materialer. Naturligvis er dette også spændende og udfordrende – synes jeg – men der er nu noget fascinerende ved de gamle modeller, hvor forskellene ofte består i forskellige aerodynamiske udformninger. Alt skulle jo prøves – for hvad var bedst – den flyvende vinge, andemodellen, normalmodellen eller noget helt fjerde?

Det ved vi jo nu – ikke?

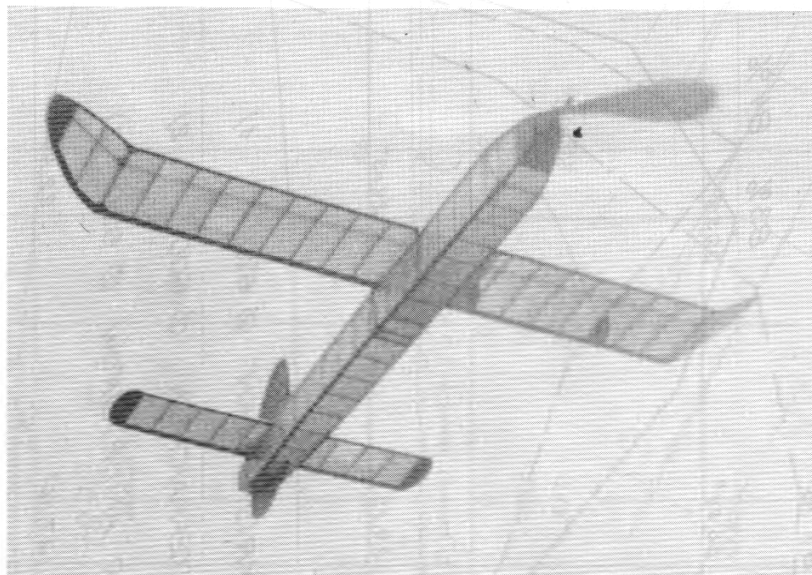
Hvad er en oldtimer?

De fleste lande har et magisk årstal, der skiller oldtimer-konkurrencemodeller fra de »andre«. Modellen må ikke være konstrueret senere end året 1950. Men rundt omkring bygges og flyves der med mange modeller fra tiden efter 1950 ... Der er mange muligheder, hvis man vil flyve oldtimermodeller. Udenlandske byggesæt kan købes – bl.a. er »Ben Buckle« byggesættene velkendte. Denne gang gælder det danske oldtimermodeller. Så »byg dansk«. Og begynd med en enkel model – hvis du da ikke selv er oldtimer og kender det hele.

For de fleste vil en af KDA's gamle begyndermodeller være sagen. Fra midten af 40'erne blev der på initiativ af daværende førsteinstruktør i modelflyvning Per Weishaupt – senere Flyv-redaktør og KDA's generalsekretær – konstrueret og udgivet mange modeller. Meget ofte i samarbejde med Sven Schous »Dansk Modelflyveindustri« i Odense, der solgte byggesæt til modellerne. Dette initiativ var stærkt medvirkende til det store antal organiserede modelflyvere først i 50'erne.

Hvad kan man bygge?

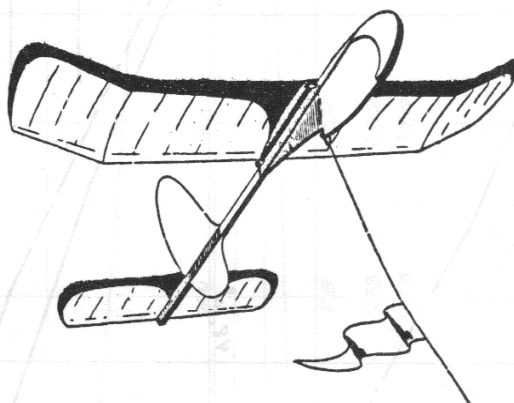
Men nu til sagen. Hvilke modeller findes



Erik Knudsens »Cleo« fra 1949, som han havde stor glæde af til konkurrencer og til at tage diplomer med.



Kongelig Dansk Aeroklubs begynder-svævemodel



SIMPLEX-II

Spændvidde 90 cm

der nu tegninger af i de forskellige klasser?

Svævemodeller:

I 1949 udgav KDA en enkel, robust og velflyvende begyndermodel i klasse A-1

(små svævemodeller). Den hed »Simplex II« og havde en spændvidde på 70 cm.

Den klarede et A-diplom (3 x 1 minut) og B-diplom (3 x 2 minutter) med 100 m højstartssnor. En bedre konkurrencemodel var Fritz Neumanns »Fidusia«, som

her ses på en tegning fra det engelske »Aeromodeller«.

Gummimotormodeller:

Flyvning med gummimotormodeller i Danmark var under voldsom udvikling før 1940, men med mangel på balsa og motorgummi under krigen gik udviklingen i stå. Da balsa og motorgummi igen dukkede op i landet i 1948, udskrev KDA en konstruktionskonkurrence om en begyndermodel i klasse C-1 (små gummimotormodeller). Jørgen S. Petersen – i daglig tale SP – vandt, og vindermodellen »Cleo« med en spændvidde på 74 cm blev udgivet af KDA i samarbejde med DMI, Odense. Det var det første danske balsabyggesæt efter krigen. Jeg havde bygget en enkelt gummimotormodel af abachi inden, men først med »Cleo« bygget af balsa kom der gang i sagerne. Billedet viser min »Cleo«, som jeg tog A- og B-diplom med. B-diplomet dog først efter at have forsynet den med en ny propel skåret af piletræ som anbefalet af SP. Med ca. 1100 omdrejninger lå flyvetiderne mellem 2 og 3 minutter.

Arne Hansens C-1 model »Prima« var lidt sværere at bygge og havde også fremragende flyveegenskaber. Arne brugte den bl.a. til at tage sit C-diplom med.

For dem, der helst skal have »larm i gaden«, er der selvfølgelig også modeller med »rigtige« motorer.

Linestyrede modeller:

Allerede sidst i 30'erne var linestyringen »opfundet« i USA, men dukkede først rigtig op i Danmark efter 1946. Også her udskrev KDA en konkurrence – i 1949. Vindermodellen blev Børge Jørgensens »Samba«. Den var beregnet til en Thorning 3 dieselmotor og hørte til i klasse F-1 (mindste linestyringsklasse). Spændvidden var 70 cm og længden 54 cm. Den kan selvfølgelig også flyves med andre motorer, hvis man tilfældigvis ikke har en Thorning 3 på lager. På bagsiden af tegningen findes der et kort kursus i linestyringens finesser på begynderplan, så det skulle være let.

Samlesættet fra DMI indeholdt en kontursavet bøgetræsklod, som man kunne lave propellen af ved hjælp af en rasp. Da man som begynder næppe var ekspert i at lave de såkaldte »stående et-taller«, var det muligt at købe ekstra propelklodser for med ca. 1 krone. En meget benyttet service...

Modelflyve Nyt 4/91 indeholder en tegning og byggebeskrivelse til en anden enkel linestyringsmodel »Hopl«, som er beregnet til en Viking 2,5 diesel. Konstruktionsåret på denne model er mig ubekendt. Begge modeller vil man kunne have megen fornøjelse af – også med plastic- eller nylonpropeller.

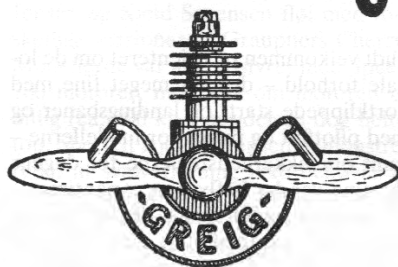
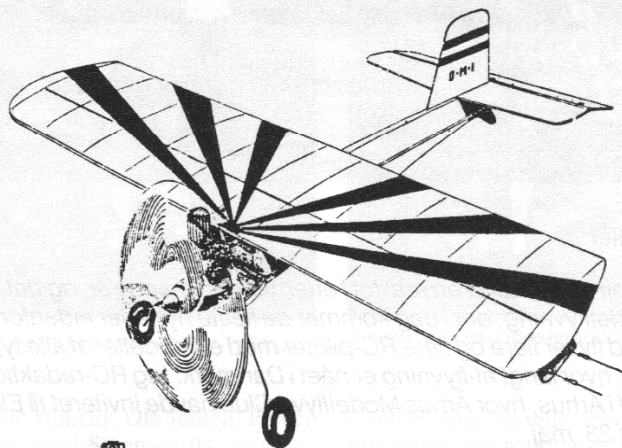
Her følger så den virkelige udfordring til den, der gerne vil bygge og flyve med oldtimermodeller...

Luis Petersen fortæller i Modelflyve Nyt 3/92 om en af de første danske die-

Dansk Modelflyver Union's

linestyrede gasmotormodel i klasse F 1

SAMBA



1/8 HK DIESEL MOTOR

selmotorer – Greig G1 fra 1946. Tegning findes, så man selv kan fremstille den – man kunne dengang købe støbegods til krumtaphuset. Det er jo nok tvivlsomt, om nogen af disse findes endnu?

Når man så har motoren færdig, kan man sætte den i den første danske dieselmodel »Greigs dieselmodel«, også fra 1946, som jeg netop har fået en tegning til. Modellen kan også forsynes med en »Mikrodiesel«, men kan selvfølgelig også flyves med andre motorer med en effekt på ca. 1/8 HK. Modellen er konstrueret af Kurt Elmelund Nielsen. Også her medfølger en kortfattet bygge- og flyveanvisning, hvor man kan få svar på sine spørgsmål.

Hjælp fra Oldtimerforeningen

Alle de nævnte modeller kan Oldtimerforeningen hjælpe med tegninger til. Der er naturligvis også tegninger til mere an-

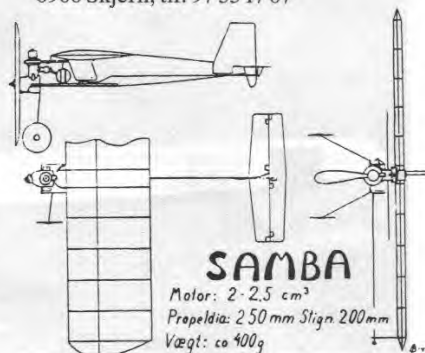
vancerede modeller. Hvad mener man f.eks. om en stor svævemodel med det poetiske navn »Ølhunden« eller en lille svævemodel lydende navnet »Grimponimus«? Begge er de konstrueret af SP i året 1944. Der er også A-2 svævemodeller fra tiden før A-2 klassens opståen, wakefieldmodeller og motormodeller med forbrændingsmotor – både linestyrede og fritflyvende.

Interesserede er velkomne til at kontakte undertegnede for yderligere oplysninger.

De i artiklen omtalte modeller er alle begyndermodeller. De er enkle, hurtige at bygge, flyver godt og vil give ejeren mange fornøjelige stunder – både under bygningen og under flyvningen. Det vil selvfølgelig glæde os i Oldtimerforeningen at hjælpe med råd og vejledning til dem, der går i gang. Vi har også planer om at arrangere opvisninger og konkurrencer med de gamle modeller.

Så – måske skulle du følge med tiden og prøve en dansk oldtimermodel?

Erik Knudsen, Amagervej 66
6900 Skjern, tlf. 97 35 17 67



Vinderen af DMU's konstruktionskonkurrence om en linestyrat model er Børge Jørgensens Samba.



Billedet til venstre er fra et af vore første oldtimerstævner. Det holdtes ved Fredensborg.

Vi havde den glæde, at **Per Weishaupt** med frue besøgte stævnet kort før sin død.

Til højre ses **Eli Nielsen** med sin kopi af Hans Hansens VM-vinder fra 1953 Auri-
kel.

I midten nu afdøde **Hartvig Jensen** med sin fremragende 1940 - wakefield HART - 40.

Her i nybygget ved

DMV's første klasseinddeling, hvor de gamle og de nyere modelklasser kombineres.

Svævemodelklasser: A-1 : A-1 modeller og klasse 7 modeller.
A-2 : A-2 modeller og " 8 "
A-3 : A-3 modeller og " 9 "

Gummimotormodeller: C-1 : C-1 modeller samt klasse 1 og 2 modeller
C-3 : C-3 modeller (wakefield) og klasse 3 modeller

Gasmotormodeller: D : D-1 og D-2 modeller samt klasse 6 modeller

Flere klasser kan føjes til, når behov opstår.

Modellerne skal være konstrueret senest år 1953 efter de regler, som gjaldt til og med dette år. (i 1954 forsvandt tværsnitsreglen og den fri gummivægt).

Dokumentation vedrørende årstal skal kunne fremlægges. Det kan f. eks. være en tegning fra en kendt kilde.

Modellen skal være i overensstemmelse med tegningen og være tidstypisk udført så vidt muligt også med hensyn til materialer.

Profiler og propeller skal være så nøjagtige som muligt og stigning, diameter og bladbredde på propellen må ikke ændres.

Tilladte ændringer : termikbremse, kurveklap og for gummimotormodeller fæste til optræk med stativ samt optræksrør.

Man må også anvende "erfaringsmæssige" forstærkninger samt bruge delbar vinge af transporthensyn.

Alle ændringer skal være så usynlige som muligt, og modellen skal iøvrigt opfylde reglerne i sin klasse.

Konkurrenceregler:

Man kan starte med 2 forskellige modeller i samme klasse. Reparationer er tilladt, men ikke reservemodel.

Hver model har tre starter. Maxtid for alle klasser 3 minutter.

Svævemodeller: 100 m line

Gummimotormodeller: håndstart, dog jordstart ved wakefieldmodeller

Gasmotormodeller: 20 sek. motortid.

Omstart tillades 1 gang ved flyvning under 20 sek. (også ved linebrud og for lang motorløbetid).

Yderligere 1 omstart kan gives, hvis modellen under starten rammer en hindring uden for startendes kontrol.

Kikkert må anvendes.

Konkurrenceledelsen kan efter forholdene ændre på linelængde, motortid ,maxtid og kravet om jordstart.

Dansk Modelflyve Veteranklub

med i
Modelflyveforbundet!

Den nye union er nu efter godkendelse af RC-unionen, Linestyringsunionen og Fritflyveunionen blevet optaget i Dansk Modelflyve Forbund fra 1994.

Foreningen har ca. 70 medlemmer, og når dette læses, har det første danske stævne med oldtimermodeller fundet sted på Trollesminde ved Hillerød – samme sted, hvor mange stævner afholdtes allerede før 1940.

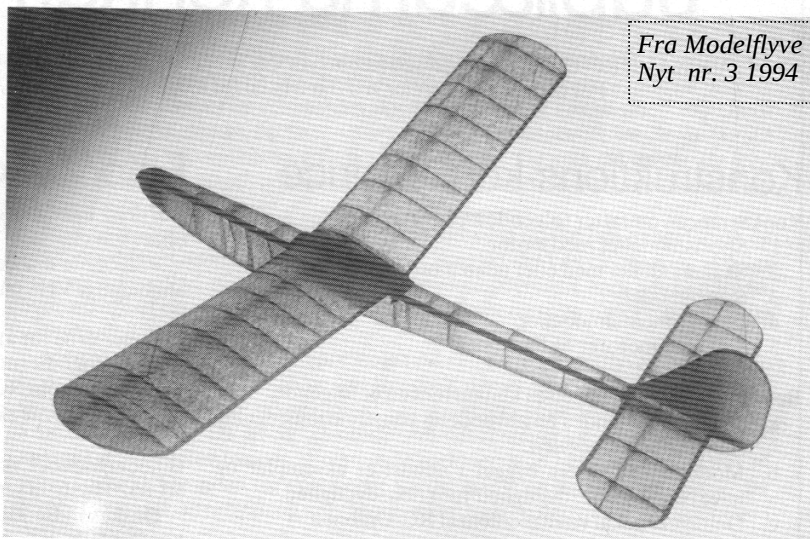
Dansk Modelflyve Veteranklubs formål er først og fremmest at få samlet så



Veteranklubbens sekretær Poul Rasmussen med en »Pelikan« bygget efter de originale tegninger fra 1944.

Modellen var revolutionerende for den tid med tynde, krumme profiler og et lille kropstværsnit beregnet til termikflyvning og højstart.

Konstruktøren Henning Jønsson gik meget ind for enkle, hurtigtbyggede modeller, så man havde mange at tage af – ikke sært, da termikbremsen endnu ikke var »opfundet« i Danmark.



FJ-1 model fra 1937, da den blev udgivet af Familie Journalen som byggesæt. Senere blev den fulgt af 5 andre FJ-modeller – de fleste konstrueret af Sven Wiel Bang, der venligst har udlånt billedet, der viser hans egen prototype.

Der blev solgt i tusindvis af byggesæt til FJ-1. Hvor mange af dette blads læsere har mon bygget den?

mange ting fra dansk modelflyvnings historie som muligt, så de ikke går tabt for eftertiden. Dernæst at vise nutidens danskere, hvilket pionerarbejde der blev gjort af de første modelflyvere. De blev hurtigt anerkendt som ligeberettigede med motorflyvning og svæveflyvning og blev optaget i Det Kongelige Danske Aeronaustiske Selskab – KDA's forgænger.

Modelflyver, svæveflyver og motorflyver var den naturlige vej for den tids flyveinteresserede.

Stævner, hvor man flyver med modeller byggede efter de originale tegninger, er også en af klubbens aktiviteter. Sammenkomster, hvor man mødes for at snakke »gamle dage«, afholdes et par gange om året, og man udgiver et beskedent blad »Oldtimer Modelflyverne

Danmark« tre gange årligt. Klubben beskæftiger sig med både radiostyring, line-styring og fritflyvning og er naturligvis åben for alle interesserede.

Til interesserede kan oplyses, at foreningen råder over et stort udvalg af originale tegninger, som kan kopieres til brug for byggelystne. Tegningskartoteket modtager gerne tilbud om lån af gamle tegninger til kopiering, så det kan blive så komplet som muligt.

Klubbens bestyrelse består af formanden Erik Knudsen, sekretæren Poul Rasmussen og kassereren Fritz Neumann.

Interesserede kan henvende sig til Erik Knudsen, Amagervej 66, 6900 Skjern, tlf. 97 35 17 67.

Erik Knudsen



Fotografiet er fra et Oldtimer DM på Skjern Enge.

Til venstre ses **Bendt Schmidt** (aktiv modelflyver siden 1943) med sin **Suomi**.

I midten **Erik Knudsen** (aktiv siden 1946) med sin **AH - 24**.

Til højre **Hans Frederik Nielsen** (aktiv siden 1950) med en vinge fra en **Diogenes**.