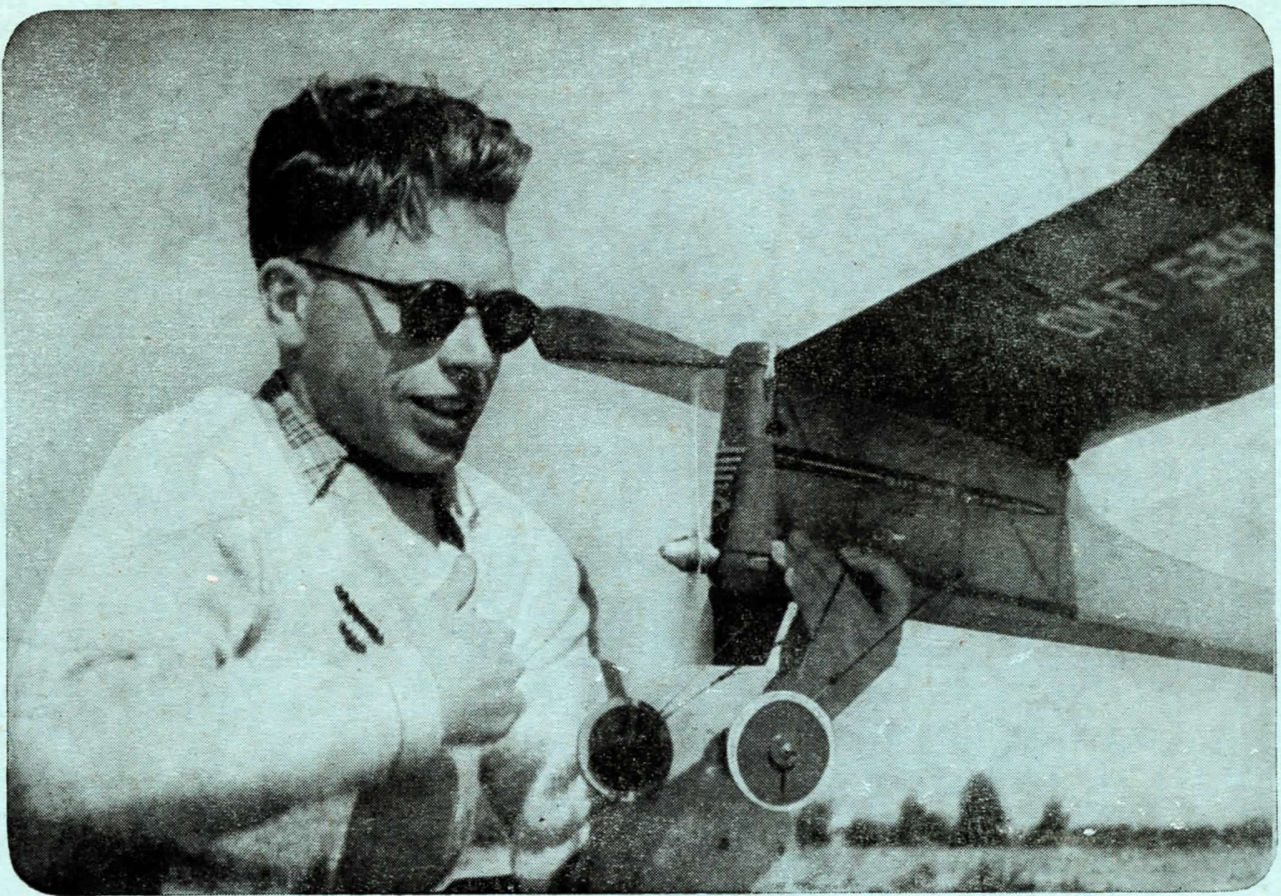




Odense Model-Flyveklub



1935-1950



FYENS DISCONTO KASSE

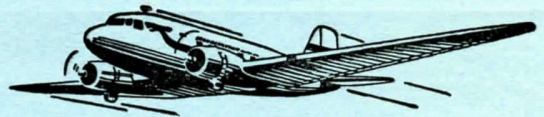
ODENSE

Stiftet 1846

DANMARKS ÆLDSTE PRIVATE BANK

Til Odense Modelflyveklub

TILLYKKE MED DAGEN STOP TAK FOR DERES
INDSATS Gennem 15 år STOP FORTSAT HELD
MED ARBEJDET FOR AT GØRE DANMARKS
UNGDOM AIRMINDED STOP SAS



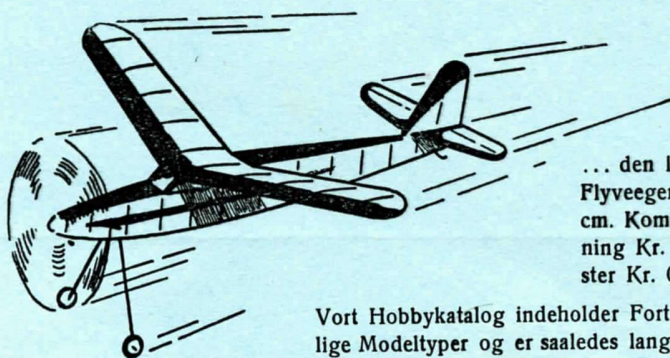
SCANDINAVIAN
AIRLINES SYSTEM



L. P. HANSEN
(J. L. HARBOES EFTF.)

Overgade 13 . Odense . Telf. 3265 (2 Lin.)

en gros — en detail



Ingen Week-end
uden brette **Knøw's**

... den lille Model med de store
Flyveegenskaber. Spændvidde 44
cm. Komplet Byggesæt med Teg-
ning Kr. 4,65. Tegning alene ko-
ster Kr. 0,85.

Vort Hobbykatalog indeholder Fortegnelse over 60 forskel-
lige Modeltyper og er saaledes langt det største, der udgives
i Danmark. Pris Kr. 0,25.



Greig Modelflyveindustri, Riisingsvej 30, Odense

Jubilæumsskrift

ODENSE MODEL-FLYVEKLUB

1955 - 7. April - 1950



UDGIVET AF ODENSE MODEL-FLYVEKLUB

KAI LARSENS BOGTRYKKERI . ODENSE

Forsidebillede: Carl Høst-Aaris, formand for O.M.-F. fra 1947-1949,
med sin dieselmodel. Indehaver af danmarksrekord for dieselmotormodeller med en distanceflyvning på 10,2 km.

HANDELSBANKEN

I O D E N S E Filial af Aktieselskabet Københavns Handelsbank

ETABLERET I ODENSE 1875

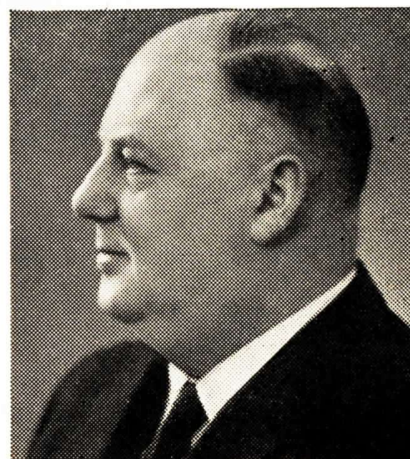
SAMLET EGENKAPITAL 106 MILL. KR.

FORORD

Det er mig en glæde at få lejlighed til at sige et par ord i anledning af Odense Model-Flyveklubs 15 års jubilæum.

Modelflyvesporten er jo et betydningsfuldt led i det arbejde, der gøres for at fremme interessen for flyvningen, og KDA erkender i høj grad den indsats, der vises fra klubbernes side for at udvikle denne specielle gren af flyvesporten, der slet ikke er forbeholdt ungdommen alene, men som i virkeligheden er en hobby og sport for alle unge mellem 10 og 70 år. Modelflyvningen skal nemlig ikke blot være en begyndelse til svæveflyvning og motorflyvning, men interessen bør holdes vedlige gennem årene, og den kan udmærket godt dyrkes sideordnet med anden flyvning.

Med de sparsomme midler, som KDA råder over, støtter aeroklubben modelflyvningen så godt, som forholdene tillader det, og det er ikke mangel på god vilje, når den direkte støtte ikke er større, end tilfældet er for tiden. Forhåbentlig lykkes det ved fælles anstrengelse at skabe sådanne vilkår for dansk modelflyvning, at den set med internationale øjne kan holde sig på førerpladserne. Villien er under alle omstændigheder til stede. Den umiddelbare chance for at skabe bedre vilkår for dansk modelflyvning ligger i flyvelotteriet, gennem dette kan der skaffes midler til forøget arbejde og konsolidering — og KDA håber derfor, at samtlige



modelflyveklubber vil lægge sig i selen for et stort salg af lodsedler. Jo flere lodsedler der bliver solgt, desto flere penge kommer modelflyvningen til gode.

I så henseende er OM-F gået i spidsen med prisværdig energi, og det skal der på dette sted siges klubben tak for.

Men også på anden måde ligger OM-F i spidsen. Dens målbevidste arbejde på modelflyvningens fremme gennem 15 år har gavnet hele den danske modelflyvesport, og KDA bringer ved disse linier sin bedste tak til Odense Model-Flyveklub for den indsats, som klubben har præsteret, og som nu manifesteres ved et 15-års jubilæum — og KDA udtrykker håbet om, at OM-F må vokse sig endnu større i de år, der kommer.

Kongelig Dansk Aeroklub.

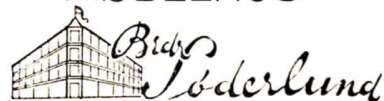
*J. F o l t m a n n,
generalsekretær.*

FYLDEPENNE-
Olsen

ODENSE

Reserveret

FYNS STØRSTE
MØBELHUS



Orientalisk

TÆPPELAGER · ODENSE · TELF. 6800
VESTERGADE 39.

„hos Kai Larsen“

LANDSBYEN . ODENSE . TELF. 6025

Den ny Spiserestaurant . Byens billigste Madsted

Landsbyen aabent fra 20-2

Uldgarn . . .

alle farver og kvaliteter til billigste priser. Største udvalg. Alle slags silkestrømper og vrangvævede lige fra 3,48, fuldfashionerede. II. sort, uld I. sort. 2,98. Alle slags sokker og sportsstrømper til herrer og børn. Alle slags tricotage til damer, herrer og børn.
Babyudstyr billigst og stort udvalg.

VALD. JUUL

NØRREGADE 44 . ODENSE . TELEFON 5042

„Reserveret Z“

FYNS SOCIAL-DEMOKRAT

Odense MODEL-FLYVEKLUB gennem 15 år

AF PER WEISHAAPT



Femten år er ikke nogen særlig „rund“ fødselsdag, men inden for noget så ungt som flyvningen regner man med hvert femte år, og derfor er det også en begivenhed, når Danmarks ældste og førende modelflyveklub fylder 15. Det er iøvrigt den ældste eksisterende modelflyveklub i Skandinavien.

Modelflyvningen selv er naturligvis ældre. Formanden for den internationale modelflyvekommission, mr. *Houlberg*, England, har nylig holdt 40 års jubilæum, og også herhjemme begyndte den første sportslige modelflyvning omkring 1909. I tyverne og begyndelsen af trediverne dyrkedes modelflyvningen som en underafdeling i visse svæveflyveklubber, men det viste sig altid, at svæveflyvningen ikke levede megen plads til modelflyvningen.

I 1934 udsendte kommunelærer *Knud Flensted Jensen* den første danske bog om modelflyvning, og det bevirkede, at nogle flyveinteresserede unge mennesker i Odense fra skalamodeller og fabriksbyggede flyvemodeller gik over til selv at bygge. I bogen var der nemlig arbejdstegninger til en svæve- og en motor-model.

Da jeg byggede min Flensted Jensen, var min ven *Johannes Thinesen* meget skeptisk. Men de første glideflyvninger viste, at vor have, der havde været stor nok til de hidtidige modeller, nu ikke strakte til mere. Højstart havde vi aldrig prøvet før, og vi tilkaldte derfor en af vore

kammerater, der var drageekspert. Det var et stort øjeblik, da *Palle Münter* (nu civilingeniør) foretog den første højstart.

I forbindelse med det store væddeløb til Australien arrangerede *Hempelske Boghandel* et vindue med flyvelitteratur, og her var min svæve-model udstillet. Da jeg en mørk novemberaften hentede den hjem, blev jeg stoppet af en mand på gaden. Det var flyverløjtnant *Clau-son Kaas*, som opfordrede mig til at starte en modelflyveklub. Flere af mine kammerater gik i gang med at bygge den tyske model „Baby“, efter at jeg havde opnået gode resultater med den. Vi snakkede flere gange om at starte en klub, og den 7. april 1935 skete det.

Uformelt stiftende møde.

Man kan ikke påstå, at stiftelsen var særlig højtidelig. Vi var ialt fire kammerater på mit værelse. *Thinesen* sad og læste det sidste nummer af „The Aeroplane“, *Aksel Boje* (nu tandlæge) kiggede ud af vinduet efter forbigående piger, og hans broder *Knud* (nu prokurist) studerede tegningen til en stor gummimotor-model. Imens lå jeg henslængt på divanen og oplæste lovene, og da ingen protesterede, konstaterede jeg, at lovene var vedtaget. Foruden vi fire var der fra starten endnu tre medlemmer, nemlig *Palle Münter*, *Arne Movin* og *Hening Bertelsen*.

I de første måneder skete der klubmæssigt ikke ret meget, og udover en meddelelse i FLYV fremkom der intet om klubbens start. Man ville have skabt et fundament, før man slog klubben op.

Umiddelbart før et flyvestævne på den ny-åbnede flyveplads ved Marslev den 15. september 1935 blev klubben imidlertid omtalt i „Fyens Stiftstidende“ og højstart ind over publikum på flyvestævnet af en Baby og en Strolch vakte stor begejstring. Kort efter var vi 20 medlemmer og tog fat på et mere regelmæssigt klubliv med møder hver 14. dag.

Den første konkurrence og den første udstilling.

Den 22. oktober afholdtes uformelt den første konkurrence, idet hele fem svævemodeller på en gang var forsamlet! Da vi ikke ejede et stopur, fløj vi distance, og Thinesen vandt med en håndstart på 29 meter.

Her i efteråret fik OM-F også sit nu så berømte emblem. Thinesen tegnede det, der udmærkede sig ved ikke at ligne andre flyveemblemer. Et par stiliserede vinger i v-form for at karakterisere modelflyvningen og med klubbens forbogstaver OM-F arrangeret med M og F inden i et O. Når klubben hedder Model-Flyveklub i stedet for Modelflyveklub, skyldes det, at man ikke ville forveksles med O.M. = Odense Mandskor!

Fra 10.—12. januar 1936 afholdt OM-F den første af en lang række vellykkede udstillinger, der har været god propaganda for klubben og for flyvningen i det hele taget. Udstillingen måtte ikke give underskud, og vi lagde den an, så vi var sikre herpå. Dertil medvirkede bl. a. et 16-sidet katalog med mange annoncer. Resultatet var et overskud på 259 kr., god propaganda og en masse nye medlemmer, så man fra 40 før udstillingen nåede op på 101 derefter. Så højt har klubben ikke siden været oppe. En stor del af disse „udstillings-medlemmer“ mistede snart igen interessen, men klubben havde alligevel et pænt tal aktive medlemmer. Man holdt regelmæssige møder, der nu blev henlagt til Hempelske Boghandels kælderlokale p. gr.

af den store tilstrømning. Til daglig var mit kælderværksted på Hunderupvej samlingssted, hvor nye medlemmer kunne få materialer og gode råd, og mange stod også der og byggede (inklusive Thinesen, der hjemme erklærede, at han var på centralbiblioteket for at søge stof til en dansk stil. Engang forlod han endda skolen, da der skulle være terminprøve, og tog ud og byggede model!).

Første lokale.

Den 14. november indviedes OM-F's første lokale. Efter at have fået indlagt fjernvarme havde KFUM en gammel kulkælder til overs. OM-F lejede den, gjorde den ren og indrettede sig der. Det var et stort og beskidt arbejde. Jeg erindrer endnu vort akrobatiske medlem, den lyshårede *Arne Larsen* (nu mejerist og privatflyver), der sad på toppen af en høj stige i



Odense Model-Flyveklubs nuværende lokale, hvor der blev afholdt klubinstruktørkursus i 1948.

det 5 meter høje rum og fejere skyer af kulstøv ned, hvorpå han siddende på stigen lod sig vælte over mod den modsatte væg og fortsatte der!

Jeg var ikke med til selve indvielsen, da jeg kort forinden var flyttet til København, og *Ebbe Kring* (nu ingeniør og fabrikant) var konstitueret som formand. Lokalet havde stor gavnlig virkning, for nu kunne man virkelig hjælpe begynderne, og også de ældre medlemmers byggestandard forbedredes under indflydelse af de bedre byggende. Desværre varede det kun nogle få måneder. KFUM fik øjnene op for, at det faktisk var et udmærket lokale, og fik selv brug for det.

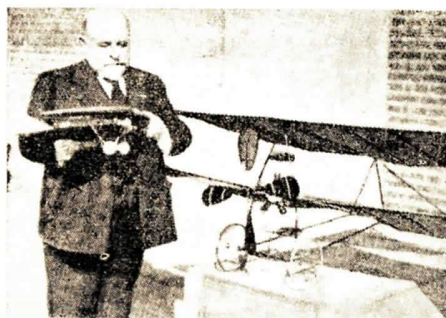
Centret var så brødrene Krings værksted. Kringerne var energiske og initiativrige. Mens jeg havde næret visse betænkeligheder ved at arrangere en konkurrence, gennemførte de en i november på Langkildegaard og et stævne på Pilebakken ved Tommerup med deltagelse fra Faaborg og Skjern — det druknede desværre i regn.

Anden udstilling.

Kringerne arrangerede også den anden udstilling, der ikke blot var lokalt præget, men som havde deltagere fra andre klubber. Europas første flyver, *Ellehammer*, var protektor, og i præsidiet sad en række fremtrædende militære og civile flyvepersonligheder. Motormodellerne i balsa var begyndt at dukke op, fremmet af det nyoprettede firma. Model Materiale, Tarm, hvis indehaver *Carl Rose*, ofte kom drøgende om aftenen til Odense i sin gamle Ford med varer.

Der var også stande med modeller fra luftfartsselskaberne. På den tid var der en vis rivalisering mellem DDL og KLM. Sidstnævntes propagandachef, *Bendt Rom*, havde selv bygget modeller i 1909 og viste stor forståelse for modelflyvningen. KLM udstillede en hel serie modeller, og udstillingskomiteen lod Rom åbne udstillingen. Dette tog DDL noget fortrydeligt op.

British Airways repræsentant havde vist sig afvisende, da han blev opfordret til at deltage,



*Opfinderen J. C. H. Ellehammer,
Europas første flyvers motto:*

Livet i sig selv er intet værd, men kun det man udretter. Jo mere man udretter, des mere er det værd at leve.

men da han i radio og hele landets presse hørte om udstillingen, rejste han i sidste øjeblik selv til Odense med en model. Udstillingen kunne have givet et betydeligt større overskud end den første, men det blev ikke ret stort.

Første landsstævne — pinsen 1937

I pinsen 1937 arrangerede OM-F den første danske landskonkurrence, formet som en lejr ved Pilebakken. 35 mand lå i telt dernede, og flere kom fra Odense. OM-F havde været meget flot og skænket de deltagende klubber flotte blå vimpler med støbt emblem i toppen. Trods blæst blev det flyvemæssigt og kammeratmæssigt en succes, men det gav et underskud på 130 kr.

Da man nåede generalforsamlingen i efteråret, var klubkassen tom, og hele bestyrelsen gik af og gav sig til at bygge svæveplan.

Forinden havde man på OM-F's initiativ i august i Odense stiftet Dansk Modelflyver Forbund. Der var nemlig fra 1936 skudt en masse klubber frem som følge af FLYV's propaganda i samarbejde med OM-F, og en sammenslutning havde længe været på tale.

Det var et vanskeligt job for klubbens nye formand, *Holger Knudsen*. Flere af bestyrelsesmedlemmerne hoppede over til svæveflyvningen, så Holger (der nu er værkfører hos Thrige) og kassereren *Willy Olsen* (nu prokurist hos Nezlo), kunne kun koncentrere sig om at holde det gående, betale udestående regnin-

ger fra den sidste bestyrelses tid o. s. v. Hele 1938 forløb ret stille, og ved landskonkurrencen i Lundtofte kunne klubben kun besætte en 3. plads. På gaderne i Odense så man sjældent det ellers så kendte syn af modelflyvere cyklende på vej ud til flyvning.

Nu vendte hen på sommeren både Thinesen og jeg tilbage til byen og og hjalp med genopbygningen, selv om vi ikke ville i bestyrelsen, da vi havde nok at gøre i forbundets bestyrelse.

Første lyspunkt var klubbens 3. udstilling, der var arrangeret i forbindelse med I. G. Jacobsen i september.

Lokalet i Dronningensgade lejes.

På generalforsamlingen i oktober valgtes en helt ny bestyrelse med *Jørgen Nissen* som formand. Det var et godt valg. Nissen, som senere er blevet ingeniør og nogle år var ansat i DDL, fik fremskaffet klubbens nuværende lokale, Dronningensgade 38 over gården, 1. sal, som klubben siden har haft. Lokalet er mindre brugt til at bygge i, selv om der har været afholdt begynderkursus og lignende, for det synes, som om de fleste i Odense har plads til at bygge hjemme. Men Nissen indførte det faste ugentlige møde, der betyder uhyre for kontakten mellem medlemmerne og sammenholdet i klubben. Han indførte også faste bestyrelsesmøder og forstod i modsætning til sine forgængere at få dem til at arbejde. Hidtil havde arbejdet altid hængt på en eller to mand, som det stadig gør i de fleste andre klubber.

Når et medlem eller et bestyrelsesmedlem ville have Nissen til at gøre et eller andet, som han ikke fandt hørte til formandshvervet, sagde han bestemt: „Direktøren kører ikke i byen“. Som mødeleder var han også fremragende, upartisk og parlamentarisk. Foruden mange foredrag og diskussioner af flyvemæssig natur blev klubbens løbende sager diskuteret, og medlemmerne stillede spørgsmål til bestyrelsen, som rigsdagsmænd til en minister. På den måde blev bestyrelsen holdt til ilden, og medlemmerne arbejdede med i klublivet. Mærkeligt, at ingen af os endnu er blevet politikere. Mange morsomme situationer opstod også, som dengang

Koopmanns på en forespørgsel om, hvorfor der manglede maling på et hjørne af materialesalget, svarede: „Vi malede og malede, så hurtigt vi kunne, for at blive færdige, inden malingen slap op. Men den gjorde det alligevel.“

Pinselejren 1939.

Flyvemæssigt gik det godt fremad, både med svæve- og gummimotormodeller. Rekorderne faldt, konkurrencer blev afholdt. Hidtil havde man for svævemodeller lagt hovedvægten på skråntflyvning, men højstartteknikken blev udviklet, og OM-F gjorde benævnelsen „det termikfattige Odense“ til skamme. Man holdt dog påskestævne med flere klubber på Pilebakken, men var begyndt at flyve højstartkonkurrencer i Marslev. Man gennemførte også propagandakonkurrencen pr. luftpost med en klub i Australien. Klubbens fjerde udstilling fandt sted som et led i „Luftværns- og luftsfartsudstillingen“ i Forum og havde stor deltagelse udefra.



Tidligere kasserer i OM-F, Willy Olsen, flyver skråntflyvning fra Brændholdt Bjerg ved Tommerup.



Men den store begivenhed var pinselajren i Tommerup, en modelflyvebegivenhed, som i deltagertal ikke siden er overgået. 95 modelflyvere fra hele landet lå i teltelejr ved bakkens fod. De flyvemæssige resultater blev som sædvanlig generet af blæst, men lejren var en stor succes. Thinesen og jeg stod for arrangementet, som var fælles udført af forbundet og OM-F. Takket være, at Thinesen og *Otto Holm Madsen* fik madvarer forærede eller købte til indkøbspris og præmier ligeledes blev forærede, kunne vi slutte med 300 kr. i overskud. Lejren havde god presse, radioreportage o. s. v. På den tid var eliteflyveprøverne blevet indført. — *Richard Jensen* blev Danmarks første eliteflyver med svævemodel og repræsenterede sammen med Nissen Danmark ved King Peter's Cup i London den sommer. Med gummimotor-modellerne var vi lidt bagude. Jeg blev klubbens første og landets 4. eliteflyver i denne kategori, men snart kom mange andre medlemmer også på højde med Københavnerne.

I eftersommeren afgik Thinesen og jeg fra bestyrelsen for forbundet, som blev næsten helt ny. Jørgen Nissen trådte ind som rekord-

protokolfører, for rekordprotokol-len havde OM-F megen interesse af og ønskede at have i Odense. Til gengæld gik Nissen af som formand.

Henning Ploug havde ikke helt Nissens diplomati. Han var stenhugger og slog undertiden hårdt i bordet for at få ro. Men støttet af en særdeles god bestyrelse, der bl. a. omfattede *Bjørn Thøgersen* (nu civilingeniør i luftvåbnet og kendt svæveflyver) og *Svend Skou* (indehaver af Dansk Modelflyve Industri og ligeledes svæveflyver).

Konkurrence fra Sirius.

Mens man i mange andre byer ikke havde kunnet enes, men dannet konkurrerende klubber, havde dette hidtil ikke været tilfældet i Odense. Nu trådte imidlertid *Richard Jensen* og nogle andre medlemmer ud og dannede klubben *Sirius*. Da *Ploug* harmdirrende oplæste meddelelsen herom, gik harmen over til flere minutters brøgende latter, da han meddelte: „Følgende medlemmer har udmeldt sig og dannet en ny klub: *Richard Jensen*, hans bror *Marius Schmidt* — —“. Meningen var naturligvis, at *Richard*, hans bror (*Hans*, nu tandlæge) samt *Marius Schmidt* o. s. v. var udgået, men *Ploug* læste det på en sådan måde, at det lød, som om *Marius* var *Richards* bror. *Richard* havde på mindre end et år arbejdet sig frem til at blive en af landets førende modelflyvere og var blevet fornærmet over et eller andet. Mens klubdeling mange andre steder har medført begge klubbers ødelæggelse, så medførte det i Odense en sund konkurrence. Man kom stadig sammen, holdt konkurrencer med hinanden og opivrede hinanden, og tilsidst sejrede fornuften, og klubberne blev sluttet sammen. *Richard* blev iøvrigt siden radiointeresseret og er nu ingeniør i den branche. Foruden denne klub har der i en forstad til Odense været en lille Klub „*Bendt Rom*“, hvis medlemmer imidlertid tog imod tilbudet om at overgå til OM-F.

Besættelsens år.

I anledning af klubbens 5-års fødselsdag den 7. april 1940 havde man først i maj planlagt en jubilæumsudstilling, men den 9. april kl. 6,10 drønedede tre Heinkel 111 som de første tyske fly ind over Odense, og udstillingen måtte aflyses. Få uger efter deltog man dog for femte gang i en udstilling som led i udstillingen „Prøv selv“ i Forum.

Afspærringen medførte, at gummi og balsa blev sjældent. I stedet gik OM-F's dygtige modelflyvere over til at forbedre svævemodellerne. Mens man oprindeligt byggede på de tyske typer, var disse fra 1938 blevet fortrængt af Familie-Journalens modeller, men nu viste OM-F, ansporet af Svend Skou's Wiehe, at man kunne lave endnu bedre svævemodeller. Mange andre fulgte efter. Efterhånden talte man i Skandinavien om „OM-F-skolen“. Disse modeller udmærkede sig ved store dybe kroppe med stor flade fortil. De kunne klare en 200 m højstartsnor og havde lav synkehastighed.

Stor omtale fik disse modeller ved et stævne i Lundtofte, hvor 5000 københavnere i 1941 så *Levin Jensens* model forsvinde i termik. Det var forsidestof på „Berlingske“.

OM-F's lederstilling var atter ubestridt. Da den siddende forbundsbestyrelse i 1940 ikke indkaldte til generalforsamling og iøvrigt misrøgtede sit hverv, tog OM-F sagen i sin hånd, samlede landets klubber og afholdt en ekstraordinær generalforsamling. Denne var ikke ganske lovformelig, men DKDAS kunne alligevel ikke få sagen løst på fuld lovformelig måde og måtte i januar 1941 godkende den nye bestyrelse.

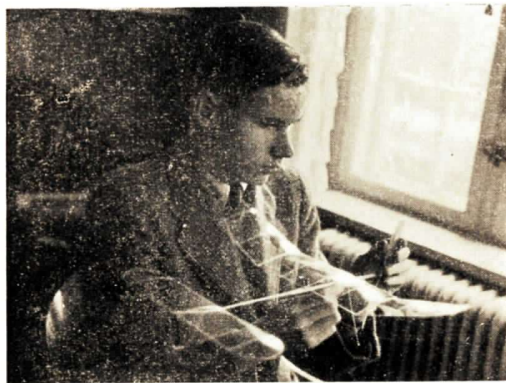
I 1941 og 1942 tog klubben med stort held del i landssommerlejrene på Mols.

I maj 1942 vovede klubben trods forholdene på egen hånd at arrangere en landsudstilling i kunststudstillingsbygningen. Der deltog 13 udenbys klubber, blev holdt en række foredrag og der var radiotransmission. Der var udstillet 130 modeller, deraf mange skalamodeller. Der var 1400 betalende gæster og stort overskud, men Thinesens erfarne hånd var da også med. Iøvrigt var *Gustav Binderkrantz* formand fra 1940 til 1943. Han var blevet valgt, fordi ingen anden

ville. Ingen troede, at han var egnet, og dog klarede han jobbet fint i længere tid end nogen anden formand sammen med skiftende bestyrelsesmedlemmer. Det er et bevis for klubbens traditioner og gode organisation.

Skalamodeller og indendørs modeller.

Vanskelighederne ved at rejse og i det hele taget de usikre forhold medførte en ændring i de anvendte modeller. Krigen medførte stor interesse for typekendning og dermed for skalamodeller. OM-F fik mange fremragende typespecialister og meget dygtige skalamodelbyggere. Også flyvningen indendørs, med mikrofilmbeklædte modeller, dukkede op for alvor. Det første indendørs danmarksmesterskab fandt sted i Odense og blev vundet af *Otto Jespersen* (nu civilingeniør og kendt svæveflyver). Det var i april 1943. I juni holdt man som det foregående år en konkurrence med start fra Odinstårnets top. Sidst i juli holdtes Dansk Modelflyver Unions generalforsamling i Odense. Richard Jensen vandt DMU's konkurrence om en begyndermodel, der blev udgivet under navnet Simplex.



Otto Jespersen med sin indendørsmodel.

Dansk Modelflyve Industri blev af Svend Greig flyttet til Odense og voksede op til en stor virksomhed med op til 30 ansatte. Det var interessen for byggesæt til skalamodeller, der gjorde det. Disse solgtes i tusindvis — enorme ordre på byggesæt til såvel allierede som tyske

typer strømmede ind pr. telefon. Siden har Greig solgt virksomheden til Skou, men oprettholder sin detailvirksomhed i byen, ligesom også Levin Jensen har sin virksomhed Modelsport her, så Odense er også blevet et naturligt centrum for modelflyvehandelen.

I oktober 1943 overtog snedkermester *Aage Høst-Aaris*, Danmarks ældste modelflyver, formandsposten og videreførte i tre år klubben efter de hævdvundne linier. „Gamle Høst“ som han kaldes til forskel fra sønnen Carl, forestod også klubøkonomien. Han „sad tungt på pengekasen“, sagde man til tider, men det er nødvendigt i en modelflyveklub.

De „nye teorier“, der kom fra Tyskland, Sverige og Finland i de sidste krigsår, blev mødt af en vis modstand fra „OM-F-skolen“, der blev beskyldt for konservatisme. Uden at lade sig forlede til så outrerede typer, som man så andetsteds, blev OM-F-svævemodellerne dog også efterhånden ændret noget, specielt blev de gjort enklere at bygge.

Skt. Hans aften 1944 holdt OM-F sit sidste Odinstårn-stævne. I sommerlejren i Bjergsted placerede klubben sig fint. Da flere planlagte nordiske konkurrencer under krigen måtte opgives, arrangerede OM-F „telegraf-konkurrencer“ mod sin svenske kollega „Vingarna“. I 1943 led man stort nederlag, i 1944 en fin sejr.

Jubilæumsudstilling i 1945 — og verdensrekord.

Trods de meget usikre forhold i den sidste besættelsesvinter besluttede OM-F sig dog til at fejre sin 10-års fødselsdag med endnu en udstilling, som fandt sted den 11.—17. april i Kunstudstillingsbygningen. Der var god deltagelse, ikke mindst af skalamodeller, og der var over 1700 besøgende, så klubbens økonomiske basis var atter sikret for et godt stykke tid.

På udstillingens sidste dag fik skalamodellerne særlig aktualitet ved Royal Air Force's angreb på husmandsskolen i Odense. Besættelsen gik nu mod sin slutning. Adskillige nuværende og tidligere medlemmer af OM-F havde i den tid ombyttet modelflyvningen med aktivt arbejde i modstandsbevægelsen, hvor de også



Fra jubilæumsudstillingen i 1945.

kunne udnytte deres flyvekendskab ved naturlige modtagelser af våben fra engelske flyve-maskiner.

Mindre end en måned efter befrielsen, nemlig den 3. juni, afholdtes i Marslev det første flyvestævne i Danmark efter besættelsen. OM-F var jo nu i stand til at levere en mere imponerende opvisning end 10 år tidligere. Flere modeller fløj bort i termik. Under en prøvflyvning før stævnet var også *Mogens Erdrups* ME-14 svævemodel forsvundet. Et par dage efter kom der meddelelse om, at modellen havde overfløjet Storebælt og endda var fortsat helt til Højby Lyng ved Nykøbing Sjælland. Det var den første motorløse krydsning af bæltet og ny absolut dansk distancerekord på 85,55 km. Det var også over verdensrekorden, men Aeronautisk Selskab mente ikke, man ville få den anerkendt p. gr. af forskellige formaliteter. OM-F var imidlertid af den formening, at det jo ikke skadede at forsøge, og efter at distancen var blevet beregnet efter FAI's regler til 85,436 km, blev den anerkendt sidst i maj 1946, hvorved Danmark ved en modelflyvers hjælp for første gang var kommet til at figurere i de internationale rekordlister.

Nordisk samarbejde.

Straks efter krigen tog et udvalg, der omfattede to OM-F-medlemmer, fat på at gennemføre fællesnordiske modelflyveregler, og den 17. juni fandt den første nordiske modelflyvelandskamp sted i Sverige, der vandt med Danmark på andenpladsen. Den eneste OM-F-mand var



*Deltagerne fra den nordiske landskamp.
Fra venstre danskerne, finnerne, nordmændene og svenskerne.*

bedste dansker, og OM-F var noget utilfreds med holdets sammensætning.

Midt i juli fandt den første direkte konkurrence mellem OM-F og „Vingarna“ sted i forbindelse med den svenske klubs 10-års fødselsdag. Blandt de 10 danske gæster var der 6 fra OM-F. På en utrolig varm dag vandt værterne i en konkurrence med mange lange termikflyvninger.

Også da „Vingarna“ i juni 1946 besøgte Odense, vandt de. Landsholdet 1946 var et rent OM-F-hold, der leverede betydeligt bedre præstationer end det første hold, men alligevel kun blev nr. 3 ved konkurrencen i Finland. Unionen udgav senere den bedste danske model, der deltog, Mogens Erdrups Suomi.

I oktober 1946 trak Aage Høst-Aaris sig tilbage som formand og blev efterfulgt af *Kjeld Enevold Nielsen*, landsholdsdeltager og danmarksmester. Han nåede imidlertid ikke at sidde i embedet et år, idet han flyttede fra byen, og i august 1947 blev han efterfulgt af „unge Høst“, *Carl Høst Aaris*, der bestred hvervet i godt to år på udmærket måde.

Igennem adskillige år havde OM-F holdt en traditionel konkurrence mellem jul og nytår på Brændholt Bjerg ved Tommerup, hvor dårligt vejret endda var. Julen 1946 sendte man i stedet sit dygtige landshold til Oslo til en ny

bykamp. Nordmændene havde ligget meget svagt ved landskampen, men forbavsede ved at slå OM-F, hvis resultater imidlertid også var fremragende.

I 1947 fejrede Dansk Modelflyver Union sin 10 års fødselsdag, og i den anledning henlagdes den nordiske landskamp til Odense. Her vandt finnerne for første gang, mens Danmark med to OM-F-folk kun blev nr. 3 efter Sverige. I julen havde OM-F besøg af fire Oslo-modelflyvere, som vi denne gang kløede eftertrykkeligt.

Landskampen 1948 fandt allerede i marts sted i Norge i meget dårligt vejr. Svenskerne vandt igen, og Danmark blev kun nr. 3 efter Norge, men Aage Høst-Aaris reddede dog vor ære ved at erobre den individuelle førsteplads.

Samme år begyndte unionen uddannelsen af klubinstruktører under ledelse af unionens førsteinstruktør (som OM-F også har leveret). Den første eksamen fandt sted i Odense, hvor 5 af klubbens medlemmer foruden to fra Nyborg bestod prøven.

Til landskampen i 1949 i Finland blev ved udtagelsen to af klubbens medlemmer sat på holdet. Mens termisk held, stormvejrs tilfældigheder og lignende havde spillet ind ved flere af de tidligere landskampe, fandt denne sted i rolig aftenluft, hvor alt afhænger af en fin højstart

og lav synkehastighed. Under disse svære forhold vandt Danmark for første gang, efterfulgt af Finland.

I disse år havde OM-F-medlemmer også været ude til konkurrencer i Schweiz og Holland, og i 1949 var *Carl Johan Petersen* med på det første danske hold ved verdens fornemste konkurrence, Wakefieldkonkurrencen i England. Først kort forinden var det lykkedes at skaffe balsa og motorgummi til holdet, som derfor ikke var i træning og i det hårde vejr placerede sig lavt, men brugte øjnene godt og lærte en mængde.

Endnu en udstilling.

For 8. gang stablede klubben en fin lille udstilling på benene i oktober 1949 som led i ungdomsudstillingen i Forum. Samtidig havde man premiere på en lille propagandafilm, som Carl Johan Petersen havde optaget på klubbens bekostning. Den 16. november var også Carl Høst Aaris blevet træt af det store arbejde som formand, og han blev afløst af *Helge Gervig Iversen*. Noget af det første, den nye bestyrelse tog fat på, var forberedelserne til 15-års-dagen, der bl. a. markeres ved udsendelsen af dette festskrift samt ved tre dages modelflyvekonkurrencer den 7.—9. april.

Statistik.

Det er ganske umuligt at opregne alle de mange større eller mindre konkurrencer, som OM-F med held har deltaget i. Kigger man danmarksk rekordprotokollen igennem, finder man 188 gange Odenses navn indtegnet blandt de 426 rekorder, der i 12½ år har været anerkendt. Det er næsten 23 pct. Af 19 afholdte danmarksmesterskaber har OM-F vundet 11 — d. v. s. 58 pct. Af 747 a-, b- og c-diplomprøver i de sidste 4 år har OM-F taget de 103 eller ca. 14 pct. Ser vi på de højere prøver, der giver adgang til deltagelse i internationale konkurrencer, så har OM-F i årene 1939—45 taget 26 af 74 eliteprøver (35 pct.) og i de sidste fire år 15 af de 75 c-diplomprøver (20 pct.).

I betragtning af, at der i de 15 år, klubben har eksisteret, har været 190 andre modelflyveklubber i Danmark, af hvilke desværre de 150

kun har haft en kortere levetid og atter er gået under, så må det siges at være et resultat, der klart viser, at OM-F har været førende. Klubbens medlemstal har som regel svinget mellem 5 og 10 pct. af det totale antal medlemmer under unionen.

Hvor mange unge og ældre odenseanere der i tidens løb har været medlemmer af klubben, kan desværre ikke oplyses nøjagtigt, da klubbens ældste papirer desværre ikke alle er i behold mere. Skønmæssigt kan det anslås til en 7—800.

Hvad har klubben betydet for ungdommen, byen og flyvningen?

Når modelflyvningen ikke kommer op på de store tal, skyldes det den omstændighed, at modelflyvningen i så høj grad er en kvalitets-sport, der stiller høje krav til sine udøvere såvel i teknisk, håndværksmæssig og karaktermæssig henseende.

Der er imidlertid ingen tvivl om, at klubben har betydet meget for de fleste af disse for størstedelen unge mennesker. Den har måske draget dem bort fra andre og mindre heldige måder at tilbringe fritiden på. Den har lært dem kammeratskab, sportsånd, foreningsliv, har styrket deres karakter og personlighed rent bortset fra de håndværksmæssige, teoretiske og tekniske kundskaber, de har kunnet erhverve sig. Den har ført nogle af dem på rejser rundt i landet og til fremmede lande.

Mens en hel del betragter modelflyvningen som den sport eller hobby for sig selv, den fuldt ud har krav på at være, har andre benyttet den som et springbræt til andre sider af flyvningen. Odense svæveflyveklub har rekrutteret størstedelen af sine medlemmer fra OM-F. Blandt landets 29 indehavere af sølv-c-diplomet er de 5 udgået fra OM-F. Adskillige er blevet privatmotorflyvere, og *Erik Malmose* blev den første dansker, der ad civil vej uddannede sig til erhvervsflyver.

Siden er Johs. Thinesen, der forøvrigt har været modelflyvernes landsformand de senere år, fulgt efter. Adskillige er blevet ingeniører og har eller har haft ansættelse som sådan i

flyveindustrien, luftfartsselskabet eller luftvåbnet. Endnu har OM-F kun i ringe grad haft lejlighed til at „levere“ landet militærflyvere, men de er på vej, ligesom modelflyvere på andre områder, f. eks. som flyvemekanikere, søger ind i luftvåbnet. Også på andre felter af flyvningen, som kontorpersonale, i sikringstjenesten o. lign., kommer der modelflyvere ind.

For byen har Odense Model-Flyveklub betydet en hel del. I de første år var den næsten ene om at repræsentere flyvningen i Odense, men siden er der jo kommet fart i både svæveflyvning og privat og erhvervsmæssig motorflyvning. Takket være sine gode resultater har klubben bragt Odense i forgrunden som centrum for modelflyvningen i Danmark, såvel sportsligt som kommercielt. Klubben har aldrig sat sit lys under en skæppe, men altid sørget for at bringe Odenses navn frem i landets og udlandets presse.

For landets flyvning har OM-F desuden betydet organisering af hele modelflyvebevægelsen og derved et positivt bidrag til hele vor privatflyveorganisation, der nu er ved at blive koncentreret i Kongelig Dansk Aeroklub.

En uvurderlig fordel har man haft i at kunne flyve næsten i selve byen, på eksercerpladsen og andre steder, selv om man heller ikke har været bange for lange og trættende cykelture til Tommerup, Marslev og nutildags til Beldringe til store konkurrencer.

Klubben har altid som princip søgt at stå på egne ben uden faste tilskud, men har dog altid ved særlige lejligheder kunnet opnå hjælp på den ene eller anden måde.

For denne støtte og for den velvilje, man altid har mødt hos byens borgere, dens myndigheder samt hos pressen, vil klubben gerne benytte lejligheden til at sige tak.

SvæveMODELLER

Det er svævemodellerne, der har præget flyvningerne indenfor klubben i de forløbne 15 år.

I tiden til 1941—42 var interessen vel nogenlunde ligelig delt med gummimotormodellerne, men da gummi og balsa slap op, blev det næsten til svævemodeller det hele.

Forandringer er der sket. Disse ældre fyre fra omkring 1940 havde en ordentlig mave og godt med V-form på planet. Kænnen var de ikke, termikmodeller var de heller ikke, men de kunne højstarte. Senere kom en model (vistnok fra Sverige) — kroppen var en stok, forsynet med en udvækst fortil indeholdende tværsnittet, og planet var det endnu meget brugte „vaskebrædt“. Samme mode slog, for kroppens vedkommende, ikke rigtig an i OM-F, man holdt på, at der bør være strygeflader af hensyn til højstarten.

Modellernes flyveegenskaber må være blevet bedre med årene. Nogle tal i en gammel flyveprotokol kan man ikke dømme efter, men modellerne af i dag er mere følsomme over for

termik, ikke mindst på grund af den kurveklap, de fleste af vore større modeller er forsynet med, det må give større gennemsnitstider.

Højstartsteknikken har også ændret sig til det bedre. Tidligere sad kroge en del længere fremme, det gav ikke så god højde. Ved at anvende spil til snoren, er det nu blevet lettere at flyve i lidt blæst (det gjorde man nødvendigvis tidligere), ligesom man kan bruge tyndere og lettere snor.

Ved en god start, i rolig luft, med 100 m snor, flyver i dag en jævn god A2'er omkring 3 min., og de bedste omkring 3½ min., hvad de ta'r derudover skyldes opvinde. Der er nemlig mere termik, end man almindeligvis tror, særlig svævetermik, og der skal ikke meget til af den vare for at give ½ min. længere flyvetid — ja selv en svag vind giver terranop og nedvinde, der kan gøre sig gældende.

De fleste konkurrencer afgøres af termikken. Tilfældighederne spiller i det hele taget en ikke



Danmarks ældste Modelflyver, Aage Høst-Aaris

ringe rolle i modelflyvning, derfor kan man sige, at der aldrig bliver født en sådan modelflyver, der kan vinde enhver konkurrence, han deltager i — heldigvis. For det er da et plus, at vinderchancen fordeles, det giver også en vis spænding. Men held alene er langt fra nok, man bliver heller aldrig rigtig heldig, hvis man ikke kan hjælpe lidt til selv — f. eks. ved at søge at undgå uheldene. Rutine må der til, og den får man ikke hjemme på „divaneseren“, men ude på konkurrencepladserne, altså derud, så skal de gode resultater nok komme.

Ofte kan en bagatel ødelægge en flyvning, vær derfor mere opmærksom overfor småtingene. Alt for ofte ser man løse, usolide startkroge, daskende planer og trimklapper, der heller ikke sidder fast, det er kun held, hvis der kan flyves med sådan noget.

Højstartsnoren er det meget vigtigt at have i orden. De fleste snore bliver hurtigt lådne og yder da stor modstand; ved at lakke dem får man en glat overflade, og de er samtidig imprægneret. En snor kan holde i flere år, hvis

den bliver passet, er den våd, må den rulles op, når man kommer hjem, f. eks. over en stoleryg, og tørres, ellers rådner den hurtig og er da ubrugelig.

Det vil sikkert forbedre modellernes flyveegenskaber, hvis man ofrer lidt tid og gram på en bedre aerodynamisk udformning og en bedre overfladebehandling (mere dope, sandpapir 00 og ståluld 00). Mange modeller er at føle på som et stykke tagpap, og så disse tykke, kantede holdepinde, der rager langt ud i verdensrummet, skarpe forkantlister o. s. v. — en gammel regel lyder: Al modstand er skadelig.

Der er med årene blevet længere imellem, at man ser en velformet, pænt bygget model. Modelflyvningen bør være mere end størst mulig flyvetid og rekorder.

Man taler om at miste „dyre“ modeller ved bortflyvning, men regner man i forhold til antallet af foretagne starter, bliver tabsprocenten næsten lig 0. En anden ting er, at bortflyvningerne nok kan give en del besvær, det kan sikkert afhjælpes noget, hvis man finder frem til en god „bremsehistorie af en slags“. Det sidste på det område — „vipstjerten“ — har vi endnu ikke set i praksis på denne breddegrad. Måske er der noget der. Visse betænkeligheder er det dog muligt at få, der er jo langt imellem, at man opnår maksimumstid, og det vil sige, at luntten endnu brænder, når modellen lander, det bør man i hvert fald regne med ved konstruktion (høj underfinne eller et bur til luntten).

Det er rigtigt, at en model ikke flyver ved hjælp af skønheden. Men kan vi ikke blive enige om, at det er mere opbyggende at se en velskabt model svæve i sit element, end det er at betragte et vraltende „vaskebrædt“ med en pind som krop. Vejrguderne kan nok være mere eller mindre venlige, men som regel er der altid noget smukt og interessant ude i naturen, det bør man, i egen interesse, vænne sig til at have tid til at betragte. Vi bymennesker, der til hverdag er spærret inde i et klasseværelse, kontor, værksted eller en fabrik, trænger til at komme ud hvor der er højt til loftet og vidt til væggene.

Svævemodellerne er de mindst magelige, men ikke de mindst interessante at beskæftige sig

„CALLE”

*fortæller lidt om
gummimotormodeller*

✦ ✦ ✦



Hvad er en gummimotormodel? Ja, desværre er der, selv blandt mange yngre modelflyvere, kun forestillinger om, hvad en gummimotormodel egentlig er. De har nok set billeder af modeller med store propeller, som måske endda er fældbare, men kun få af dem ved, hvordan man bygger en gummimotormodel, og så godt som ingen ved, hvordan man flyver med denne interessante gruppe indenfor modelflyvningen.

Medens modelflyvere, som før krigen beskæftigede sig med svævemodeller, fik idéer og i begyndelsen i det hele taget blev stærkt påvirket fra modelflyvningen i Tyskland, savnede den modelflyver, som interesserede sig for gummimotormodeller, noget at hente impulser fra, og derfor gik det kun meget langsomt fremad med gummimotormodellerne.

med, og så er det en god forskole for flyvningen med andre modelklasser.

Selv har jeg haft mange fornøjelige timer sammen med svævemodellerne — og en del flere venter jeg at få.

Aage Host-Aaris.

De første typer indenfor gummimotormodellerne var stokmodeller, d. v. s. at kroppen bestod af en kraftig stok, og på denne var gummimotoren ophængt, men dette anvendtes fortrinsvis kun til mindre modeller.

Til bygning af de første gummimotormodeller anvendtes fyrretræ og til beklædning som regel silke, men på grund af den tunge gummistreng, som anvendtes til motor, blev modellerne forholdsvis tunge, og de første resultater var derfor også små, hvilket vel også skyldtes, at der ikke fandtes specielle gummistreng til motoren. Men efterhånden fandt man frem til den lette sydamerikanske træsort balsa, hvis vægtfylde kun er omkring 0,2 g/cm³, og der blev fremstillet specielle gummistreng til motoren.

To af de mest udbredte typer før krigen, R. X. 1 og H. S. 8, som i 1939 blev udgivet af FLYV, var en stokmodel i den nu afskaffede klasse 1.

For det meste konstruerede hver modelflyver sine egne modeller, og først omkring 1938—39 kom der for alvor gang i flyvningen med gummimotormodeller.

Dette skyldtes bl. a., at unionen i 1939 indførte eliteflyverprøverne. For gummimotormodellerne var prøven dengang 3 flyvninger over 1½ min., udført på samme dag og med håndstart. Det var en prøve, som man til at begynde med anså for næsten umulig at tage, men den gjorde sit til, at der blev arbejdet med sagen, og lige før krigen brød ud, kunne de bedste modeller flyve omkring 2 min. I særklasse var dengang Per Weishaupt med sin store gummimotormodel „Jumbo“ i klasse 3. Jumbo var den sidste udgave af en serie modeller, som Per Weishaupt havde konstrueret, og den kunne uden termik flyve omkring 2 min. 30 sek., men så kom krigen, og de små lagre af specielle materialer til gummimotormodeller, som vi havde her i landet, slap hurtigt op.

Medens krigen bragte store fremskridt for svævemodellernes vedkommende, gik det derimod den modsatte vej med gummimotormodellerne, dog ved krigens afslutning håbede alle gummimotormodelinteresserede, at nu måtte der da endelig komme gang i denne gruppe igen, men den dag i dag kan man endnu ikke købe de materialer, som skal anvendes til at bygge gummimotormodeller af, her i landet, og kun de få, som har været heldige at skaffe sig balsa og gummi fra udlandet, har kunnet fortsætte på 1939-stadiet, eller rettere sagt begynde helt forfra igen.

Når talen er om gummimotormodeller, kan man næsten altid være sikker på, at den ender ved en speciel klasse, nemlig Wakefieldmodeller.

Denne klasse blev i 1928 indstiftet af englænderen lord Wakefield og omfatter gummimotormodeller med planareal mellem 12,35 og 13,5 dm² med kroptværsnit mindst 1²:100, samt en samlet vægt på 227 g.

Wakefieldkonkurrencen, som hvert år afholdes i det land, som det foregående år vandt konkurrencen, regnes for den fornemste konkurrence indenfor modelflyvningen, og den samler hvert år deltagere fra hele verden.

Wakefieldkonkurrencen har i alt været afholdt 14 gange, idet der ikke blev afholdt konkurrencer under krigen, og den har indtil 1949 altid enten været vundet af Frankrig, England eller Amerika, men blev i 1949, da konkurrencen afholdtes i England, vundet af Finland, og skal således i 1950 afholdes i Finland.

Som det ses af det foranstående, har det ikke været gode kår for gummimotormodellerne her i landet de sidste 10 år, og selv om der nu er kommet fint motorgummi til landet, mangler vi dog stadig balsa, og uden balsa kan vi ikke herhjemme bygge modeller, som er konkurrencedygtige overfor udlandets efterhånden vel udviklede gummimotormodeller, men vi må ikke lade os afskrække af besværlighederne, det kan i dag lade sig gøre at skaffe balsa hjem fra udlandet til privat brug, og flyvningen med gummimotormodeller er besværlighederne ved anskaffelsen af materialerne værd.

„C A L L E“
(Carl Johan Petersen).



Bliv Medlem af

Odense

Model-Flyveklub

Guld & Sølv

H. DRACHMANN

KONGENSGADE 69 (Rutebilstationen)
TELEFON 2138 . ODENSE

*Anbefaler sig med præmier
til alle sportsgrene*

GASMOTORMODELLERNES

udvikling i Danmark

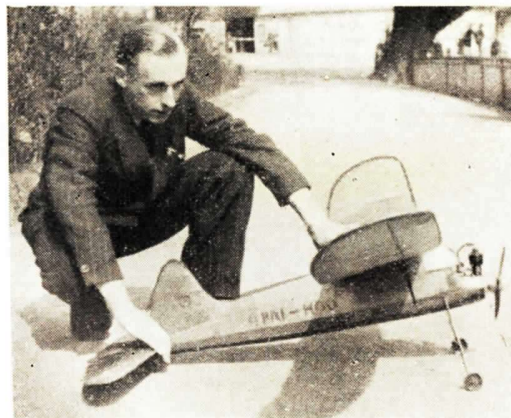
Kan den gå? Nej! Sådant en lille motor kan da ikke køre? Hvor er tændrøret? Dieselmotor! Umuligt!

Det er nogle af de spørgsmål, en dieselmotormodelflyver må besvare.

Som altid, hvor det drejer sig om noget mekanisk, er der umådelig interesse; når det så viser sig, at de små motorer er lette at starte og kan få modellen til at stige stejlt, bliver interessen ikke mindre.

Flyvning med gasmotormodeller er noget forholdsvis nyt i Danmark, og OM-F har også på dette område været foregangsklub. Såvel i OM-F som i andre danske klubber blev der før dieselmotorerne kom frem fløjet lidt med benzinmotormodeller. Nogen store resultater blev der ikke opnået, og dette skyldes sikkert den ringe udbredelse, denne art af modelflyvning fik. Dels var en benzinmotor uforholdsmæssig dyr, og dels blev der ikke fremstillet nogen motor i Danmark, og det var meget begrænset, hvad der kunne importeres af en sådan „luksusartikel“. Rent teknisk var der også visse vanskeligheder ved flyvning med benzinmotormodeller, således var vægten af tændspole og batterier en stor del af modelvægten, planarealet skulle som følge heraf være stort, og disse modeller blev noget uhændige. Det har vist sig, at starten af en benzinmotor gav mere besvær end som starten af en dieselmotor.

Da den første danskbyggede motor fra „Diesella“ i Kolding kom frem i 1944, gik to af OM-F's medlemmer, Erik Rasmussen og Carl Høst-Aaris, straks i gang med at bygge hver sin model til den motor, Erik Rasmussen købte. Meget fik klubbens medlemmer nu ikke at se af de nye, spændende modeller. Rygtet gik, at modellerne havde fløjet de enkelte gange, når det havde passet motoren at starte, men da det kun passede den yderst sjældent og kun efter lang tids „turn“ og brug af mindre pæne ord,



Erik Rasmussen med sin benzinmotormodel.

blev det ikke til store flyvninger med de motorer, der efterhånden blev anskaffet i OM-F.

I 1946 begyndte der at komme mere liv i gasmotormodelflyvningen. Det var den nye „Mikrodiesel“, bygget af Kaj Nielsens maskinfabrik i København, der blev anskaffet af nogle af medlemmerne i OM-F.

Flemming Poulsen byggede flere modeller og fandt efterhånden ud af, at en model med hovedplanareal omkring 18 dm² var mest passende for denne motors ydelser.

I begyndelsen af året 1947 tog Flemming Poulsen og Mogens Erdrup som de første i OM-F et A-diplom med gasmotormodel.

Flemming Poulsen fik endda A-diplom nr. 1 i Danmark i kl. D. Men de flyvemæssige resultater var stadig dårlige. De opnåede tider lå mellem 1 og 1½ minut med 30 sek. motortid, medens man i udlandet fløj mellem 2 og 3 minutter. Dette skyldtes sikkert, at Mikrodiesel trods sine gode egenskaber var for tung i forhold til sine ydelser (vægt 220 g uden propel). Da motoren desuden var temmelig dyr, og en modelflyvers pung i al almindelighed temmelig tom, fik den ingen stor udbredelse.

Endnu en motor så dagens lys; den blev fa-

brikeret af Thorning Bendtsen i Helsingør 1947, og hed „Monsun“, men efter nogen tids forløb gik fremstillingen i stå. En del modelflyvere i Danmark fløj nu med gasmotormodeller, almindelig udbredelse var der ikke tale om, men resultaterne forbedredes langsomt, skønt de langt fra var tilfredsstillende. Andre begyndte også i stigende grad at interessere sig for line-styrede, men på dette område er der og var næsten fuldstændig tavshed i OM-F.

Men interessen for flyvning med gasmotor-modeller var tydeligvis i voldsom stigning, og fabrikanterne af Mikrodiesel og Monsun gik i gang med konstruktion af nye motorer, til hvilke man stillede de krav, at de skulle være lettere, yde det samme, lige så lette at starte og af en rimelig stærk bygning.

Fabrikant Kaj Nielsens motor Mikro II blev især ventet med spænding, da den kun skulle komme til at veje 125 gr. og således i den ydelsesmæssige og vægtmæssige henseende være på højde med udenlandske motorer.

Thorning Bentsens motor kom imidlertid først på markedet. Den blev forhandlet i Odense af Dansk Modelflyveindustri til ca. 100 kr., og samtidig udkom den i samlesæt til 53 kr. Salget var nu i gang, og Thorning III blev solgt i en for en dieselmotor hidtil ukendt mængde. Motoren viste sig at være for tung, men de opfindsomme modelflyvere fandt ud af, at den tunge brændstoftank kunne erstattes af en let celluloidtank, og at den forreste strømlinieformede del kunne fjernes. Motoren kom så ned på en vægt af 150 g uden propel. Der var nu muligheder for gode resultater, og flyvningen gik herefter meget stærkt frem. Mikro II blev desværre en skuffelse; den var ualmindelig pænt bygget, men var alt for svag i konstruktionen.

I OM-F var der nu taget ikke så få A-diplomer og et enkelt B-diplom, men præstationerne var stadig for små.

I julen 1947 købte Carl Johan Petersen, OM-F, en motor og byggede sin første dieselmodel Calle 13d. Han blev hurtigt klar over, at den ikke svarede til de forventninger, han havde stillet. Modellen steg fint, men med glidningen var det ikke så godt, og tiderne lå kun på om-

trent 1½ min. Efter nøje overvejelser fandt Carl Johan Petersen ud af, at Thorning motoren var så stærk, at en model med ca. 25 dm² hovedplanareal ville opnå omtrent samme højde som modellen med 18 dm² planareal. En forsøgsmodel blev forsynet med planet fra Calle 10 (A2) og en enkelt opbygget krop med haleplanet anbragt på en kraftig stok. Løsningen var hermed nået, og modellen må betegnes som et vendepunkt for gasmotormodellerne i Danmark. Calle 15d opnåede gennemsnitlig en flyvetid på 2½ min. og blev dog en noget sammenflikket model. Med den som forbillede byggede han Calle 16d, som viste sig at være let at trimme, stigeegenskaberne var fine, og med næsten udnyttet motortid opnåede modellen omkring 3 min. Den 6. februar 1949 opnåede Calle Danmarks første C-diplom, og omtrent samtidig udgav „Teknik for alle“ tegningen af modellen.

Takket være en fin indsats fra D. M. I.s side var en færdig motor kommet ned i en pris af 60 kr., hvilket gjorde det muligt for et stort antal modelflyvere at anskaffe den.

Under en pokalkonkurrence i klasse D, som blev afholdt i Odense lufthavn den 20. marts 1949, gik Karl Høst-Aaris' model, „doctor jass“, i termik, og resultatet blev en danmarksk rekord i distance på 10,2 km.

Den 13. maj 1949 fløj Valdemar Petersen med sin Calle 16d i Odense lufthavn; det var stille og varmt vejr, men uden en sky på himlen. Den første start til C-diplom var allerede taget, men ved andet start fik modellen straks



Mogens Erdrup med sin berømte model M.E. 14.

termik og steg langsomt. Det var hele tiden muligt for tidtagerne at se modellen, og den landede efter 17,07 min. flyvning, hvormed danmarkrekorden i tid overgik til OM-F fra Svend Olsen, København, hvis tid var 14,30 min.

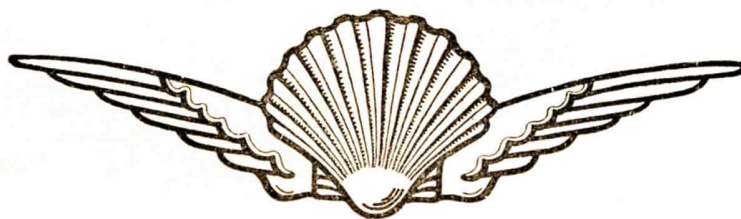
I 1947 byggede Flemming Poulsen Danmarks første haleløse dieselmodel; desværre fik den kun en kort levetid, da det i sandhed mærkeligt udseende monstrum af Flemmings mor blev anset for en kasseret model og puttet i kakkelovnen til stor fortrydelse for Flemming, da han opdagede det skete.

Hidtil har der herhjemme været afholdt tre danmarksmesterskaber for gasmotormodeller, henholdsvis i Odense, Aarhus og Roskilde, og

hver gang har danmarksmesteren været at finde i OM-F. 1947 var det Flemming Poulsen, og Carl Johan Petersen blev det både i 1948 og 49.

Modelflyvningen har fået en ny gren i Danmark, mange mennesker, der før ikke kendte til modelflyvning, har takket være den lille motor fået et indblik i den pragtfulde sport. Stadig flere anskaffer sig motorer, nye konstruktioner ser dagens lys, og året 1950 vil sikkert bringe en betydelig forøgelse i modelflyvernes antal som følge af flyvningen med linstyrede modeller og fritflyvende gasmotor-modeller.

Mogens Erdrup.



SHELL AVIATION SERVICE

FYLDEPENNE-
MAGASINET

Gug-Kjeldsen

*Vestergade 56
Odense
Telefon 1530*

Budtz-
Müllers Eftf. A/S

Fotografisk Handelshus

VESTERGADE 80
ODENSE
TELEFON 2340

Alt i Foto og Tilbehør

Konfektion

Hatte

Lingerie

ROED

VESTERGADE 32
ODENSE



VED

Odense Model-Flyveklubs 15 års dag

Af erhvervsflyver Johannes Thinesen
formand for Kgl. dansk Aeroklubs Modelflyveråd,

Det er næsten ufatteligt, at Odense Model-Flyveklub nu har eksisteret med glans i 15 år! Det er lang tid, når det drejer sig om modelflyvning, om hvis udøvere det er statistisk oplyst, at den gennemsnitlige periode som aktiv udøver af sporten er ca. 2½ år.

OM-F er i hvert fald Danmarks ældste eksisterende modelflyveklub, men antagelig er den også Nordens ældste. OM-F's svenske sidesykke, „Vingarna“ i Stockholm, kan den 7. juli i år også fejre sin 15-årige bestående.

Når OM-F i dag ikke blot eksisterer, hvilket i sig selv er bemærkelsesværdigt med ovennævnte statistiske oplysninger in mente, men at den også stadig er landets førende og nu igen største modelflyveklub (den er nu større end Sportsflyveklubbens modelflyvesektion i København, der indtil for et par måneder siden havde flest medlemmer), tror jeg, at denne forholdsvist lange levetid skyldes, at klubben i det store og hele har haft udmærkede, ikke for ung-

dommelige ledere. For ofte står eller falder en modelflyveklub med dens leder. Hvis denne træder af uden en kvalificeret efterfølger, bliver resultatet ofte, at klubben sygner hen for måske at blive opløst.

En anden grund til OM-F's levedygtighed er sikkert, at den arbejder på gode traditioner, og at dens arbejde er velsignet af flere tidligere medlemmers interesse for deres gamle klub, ligesom byen ved flere lejligheder har bevist klubben sin velvilje.

Det er mit varmeste ønske for det 15-årige „fødselsdagsbarn“, at det også i fremtiden må have held med at rekrutere gode medlemmer, og at disse må finde de rette ledere, så klubben kan bevare sin stilling inden for dansk modelflyvning; vi vil jo gerne opleve klubbens strålende 25 års jubilæumsfest i 1960!!

Tak for årene, der gik!

Og hjertelig til lykke med fremtiden!

Johs. Thinesen.





Odense Model-Flyveklubs nuværende bestyrelse.

Forreste række fra venstre: Torben Østervig, sekretær, Helge Gervig Iversen formand, Arne Hansen, flyveleder. Bageste række fra venstre: Jens Chr. Nielsen, materialeforvalter, Herman Agerholm Jensen, næstformand, Vald. Petersen, kasserer.

Odense Model-Flyveklubs Bestyrelser 1935 - 1950

Bestyrelsesmedlemmerne står i følgende orden: Formand, næstformand, kasserer, sekretær og flyveleder.

7.- 4.-35	Per Weishaupt Aksel Boje Johs. Thinesen Palle Münter	31.-10.-38	Jørgen Nissen Henning Ploug Richard Jensen (udm.) Erik Johansen Hans Jacobsen	22.-10.-44	Aage Høst-Aaris N. P. Friis Jensen Aage Schiøtz-Pedersen Willy Larsen Carl Johan Petersen
27.-10.-35	Per Weishaupt Aksel Boje Bob Briand Madsen (s) Johs. Thinesen Arne Karlsen	13.-10.-39	Henning Ploug Willy Olsen Arne Weishaupt Svend Skou Bjørn Thøgersen	31.-10.-45	Aage Høst-Aaris Oscar Vang Henning Gilkær P. Rasmussen Carl Johan Petersen
13.- 3.-36	Per Weishaupt Johs. Thinesen Knut Boje Ejnar Nielsen Henning Ploug	30.-10.-40	Gustav Binderkrantz Jørgen Nissen Bjørn Thøgersen Willy Olsen Svend Skou	28.-10.-46	Kjeld Enevold Nielsen Poul Brandstrup Carl Høst Aaris P. Rasmussen Mogens Erdrup Carl Høst Aaris (form. fra aug. 47)
18.-10.-36	Per Weishaupt Holger Knudsen Knut Boje Bertel Kring Ebbe Kring (fl. og (værkst.) (sen. konst. fm.)	29.-10.-41	Gustav Binderkrantz Villy Olsen H. Agerholm Jensen Mogens Erdrup Svend Skou	29.-10.-47	Carl Høst-Aaris Mogens Buhl Ebbe Queitsch Sv. Aa. Petersen Arne Hansen
27.- 3.-37	Ebbe Kring Erik Malmose Holger Knudsen Bertel Kring Aksel Boje	21.-10.-42	Gustav Binderkrantz H. Agerholm Jensen Erik Enevold Nielsen Jørn Raarup Svend Skou	12.- 5.-48	Carl Høst Aaris Bent Skou Jørn Hansen Bent Jacobsen Arne Hansen
29.-10.-37	Holger Knudsen Erik Malmose Jørgen Haugsted	31.-10.-43	Aage Høst-Aaris H. Agerholm Jensen Henning Gilkær Otto Jespersen Jørgen Skovgaard (sen. Calle)	16.-11.-49	Helge Iversen H. Agerholm Jensen Vald. Petersen T. Østervig Arne Hansen

EVERREADY *Glue*



*Verdens bedste
Modellim*

Forhandles af:

Dansk Modelflyve-Industri

BROGADE 6-8 . ODENSE

Pr. Tube
kun 50 ØRE

Allt i **BOGTRYK . . .**

KAI LARSENS *Bogtrykkeri*

LANGELINIE 68 . ODENSE
TELEFON 4068



*Aresmedlemmer af O M-F er Per Weishaupt, Johs. Thinesen og Aage Høst-Aaris
Klubben afholder møder hver onsdag aften kl, 20,15 i Dronningensgade 38 o, g., hvor indmeldelser modtages.
Et antal klicheer er velvilligst stillet til rådighed af Dansk Modelflyveindustri, herr Svend Greig og „FLYV“.
Odense Model-Flyveklubs jubilæumsskrift er redigeret af Herman Agerholm Jensen.*



FLYVEMATERIEL

DANAVIA A/s

Poul Ankers Gade 2 . København K . Central 4242

Aeroplanbirk



SKANDINAVISK LUTERMA A/s

NØRREVOLD 48

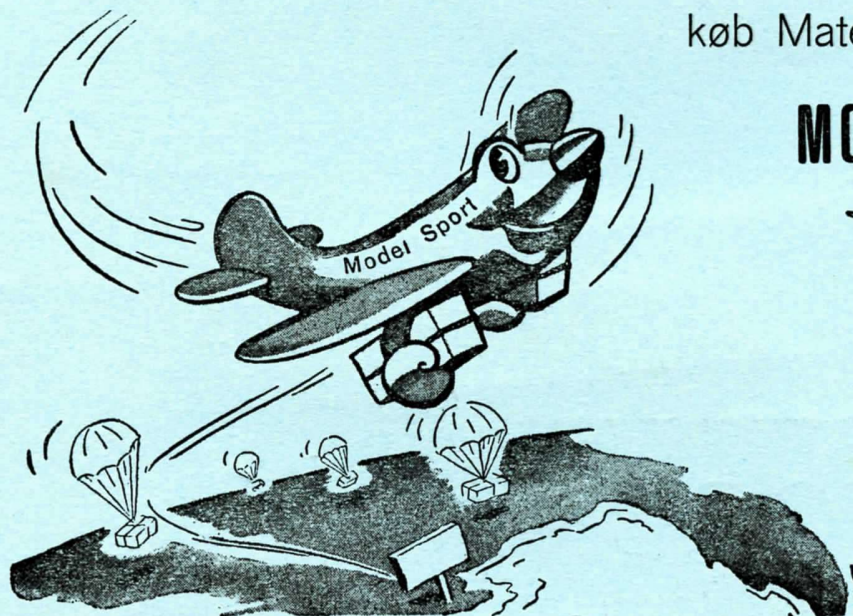
KØBENHAVN K

CENTRAL 13902

TYKKELSER FRA 0,7 MM. TIL 3,0 MM. MED GERMANISCHER LLOYDS CERTIFIKAT
HAR VI NU HJEMME IGEN

Reserveret	Forsikrings-Aktieselskabet SKANDINAVIA Grøn & Witzke ved A. Nyegaard Vestergade 50 Telefon 4890 ODENSE	Reserveret
------------	---	------------

Gør som Odense Modelflyveklub
køb Materialerne hos



MODEL-SPORT



Levin Jensen,
Thinglækkevej 13,
Fruens Bøge.

TO FLYVEBØGER

JÖRAN FORSSLUND:
SVÆVEFLYVNING

Det er en glimrende skildring af svæveflyvningen lige fra de første „hop“ og til den rigtige svæveflyvning . . . bogen burde være fast inventar i enhver ungdomshybel. **Kr. 4,25**

„Flyv“

JOHN FOLTMANN:
FLYVNINGENS EVENTYR

. . . en rigt illustreret og fornøjeligt skrevet skildring af næsten alle problemer, der har forbindelse med fortiden, nutiden og fremtiden i luften. **Kr. 8,50**

„Fyens Stiftstidende“

Fås i brugsforeningerne, hos en del antikvarboghandlere og

DET DANSKE FORLAG

V. BOULEVARD 47 . KØBENHAVN V . C. 13.575

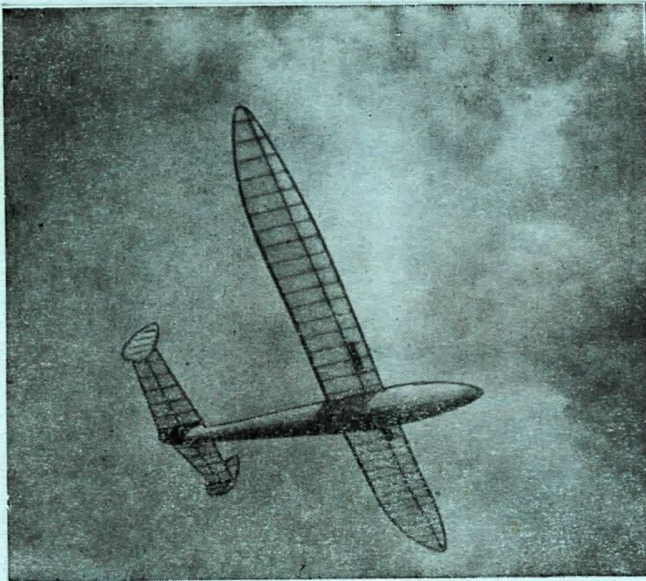
DANSKE MODELFLYVERE
tegner deres forsikringer i

BALTICA

Agenturer overalt i landet

NEZLO

Gaa **op** **til**
... naar De ønsker
noget godt til
en rimelig Pris
Kongensgade 31 . Telefon 3740 . Odense
TÆPPER - MØBLER - GARDINER



HVORFOR

køber ELITEN *hos*

DMI

?

JO, FORDI

man hos DANSK MODEL-
FLYVE-INDUSTRI køber de
bedste byggesæt og reserve-
dele til de billigste priser!

Skriv efter

DANMARKS STØRSTE MODEL-
FLYVE-KATALOG

1950-Kataloget er udkommet

DANSK MODELFLYVE
ODENSE *industri*

Pris kr. 1,75