



# OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 3 - 2003

**SAM - 1935**

12. Årgang



**Den nye verdensmester Rudolf Lindner lykønskes ved VM i Beldringe 1954 af den afgående verdensmester fra 1953 Hans Hansen.**



## Til medlemmerne

Foråret er ved at nærme sig. Det er nu ved at være tid til at prøve nybyggede "gamle" modeller og få fløjet med den gamle modelsamling.

Første chance er søndag den 25. april, hvor PR-udvalget står for en konkurrence på Skjern enge.

Vi er altid velkomne til at flyve med vore modeller, når Fritflyvningsunionen afholder konkurrencer.

De har planlagt :

- 2. maj vårkonkurrence på Kongenshus hede.
- 14. -16. maj begynderweekend på Hjelm hede ved Skive.
- 26. - 27. juni Jyllandsslag Kongenshus
- 5. - 9. juli sommerlejr på Hjelm hede
- 14. - 15. august DM Eskildstrup ved Ringsted
- 19. september høstkonkurrence Skjern enge
- 17. oktober " "

FF-Unionens distriktsleder Vest:

Kristian Hastrup Andersen, Ruholmvej 4, Vitten, 8382 Hinnerup . Tlf.: 86 91 01 22

FF-Unionens distriktsleder Øst :

Steen Agner, Gl. Havnevej 10, 2670 Greve. Tlf.: 43 90 51 03

Kontingentbetaling : vore svenske og norske medlemmer kan som vanligt sende beløbet 150 kr. i egen valuta til Fritz Neumann i brev.

Oldtimer DM : 4. - 5. september på Skjern enge.

Oldtimer SM : Rinkaby 13.-15. august.

DMV har en hjemmeside ! Adresse : [www.dmvk.dk](http://www.dmvk.dk)

DMV's tegningsarkiv er nu lagt ind på vor hjemmeside. Gå ind på siden under TEGNING og find det hele kartoteket opdelt efter konstruktionsår-modelbetegnelse—konstruktør og spændvidde.

Links findes nu under ORGANISATION: herfra kan man komme ind på andre hjemmesider af interesse - bl. a. Fritflyvnings-unionen og RC-unionen.

Prøv også ...

Svensk hjemmeside : <http://fly.to/smos>

Tysk hjemmeside : [www.amd.schoene-zachne.de](http://www.amd.schoene-zachne.de)

Den gamle redaktør har fået ny E-mail adresse : [erik.kn@skjern-net.dk](mailto:erik.kn@skjern-net.dk) .

Har du fået E-mail, send en mail til mig - jeg får så din adresse og kan bringe den i næste blad !

### STOR MODEL TRÆF

Stævnet afholdes Søndag d.25 April på Skjern enge. Vi flyver fra kl. 11.00 til kl.15.30, så alle kan nå 2 måske 3 konkurrencestarter. Der er præmier til de bedst flyvende modeller samt til stævnets mest seværdige, flotte og spændende model.

Tilmelding senest fredag d.16 April til Frede Juhl, tlf.74651457 el.Hans Fr. tlf. 86927876  
Evt. aflysning på samme telefonnumre Søndag morgen mellem 8.00-8.30.

Webmasteren meddeler at kalender for året er oprettet og tegningsarkivet er blevet ført ajour med de sidste oplysninger fra Poul Rasmussen.

### ! Rettelse !

Forsidebilledet i sidste nummer :

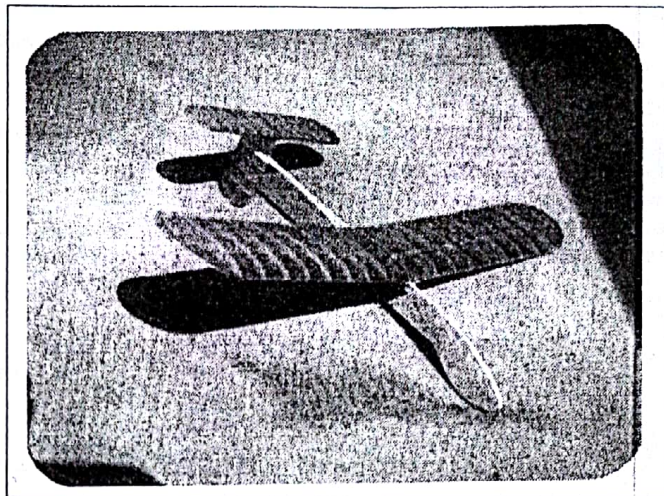
Den nydelige herre med det smukt bølgede hår, som sidder med sin model, er ikke SP, som jeg var overbevist om. Det er derimod Frede Juhl. Han har kunnet genkende sig selv og modellen. Sorry, Frede !  
Teksten til dette blads forside er korrekt !

EK

Fra Hobbyboken 1944 bringes her historien om en epokegørende svævemodel med profiler efter teoriene om Reynoldstallets betydning. De næste 2 sider kan man se mere om modellen. Læg mærke til "den lille forskel" på modellen på side 2 fra 1943 og Reynold her. Begge af samme konstruktør, som skabte en hel ny profilserie ud fra de nye teorier - SI - profilerne. Manden er Sigurd Isacson, som stadig ses i fuld aktivitet ved Oldtimer SM.

## MED REYNOLD FÖR LEN

Smått och gott från  
Linköpingseskadern



Vid de rationaliserade byggkurser, med vilka LEN började sin nya verksamhet, och som samtidigt avsåg att visa vägen för en helt ny typ och storleksordning av nybörjarundervisning, förekom en del nyheter. För att kunna genomföra kurserna på den fantastiska byggtiden av 12 timmar med instruktion, utlystes en tävlan emellan de båda nybörjargrupperna N 1 och N 2, vardera bestående av över 15 man. Den, som först i varje grupp byggt sin modell färdig utom klädseln och utom varje slarv, fick klädsel + lack gratis. De två följande enbart klädsel.

Kostnaden och besväret för LEN:s del var nära nog intet, men nybörjarna sporrades så, att de första var färdiga redan innan tre veckor gått. Deras »Tigrar» kontrollerades då noga och godkändes med beröm. Givetvis hade dessa »snabbbyggare» byggt hemma en hel del, något som alla på efterkälken uppmanades göra. Tigern har nämligen två av de tre huvuddelarna nämligen flygkroppen och stabiliseringsplanen, av sådan konstruktion, att ingen skall behöva instruktörshjälp.

Även för märkestagningen uppsattes pris, i det de bästa i varje grupp, även erfarna gruppen, fick det högsta märke, de erövrade, gratis. På flygdagarna uppbyggades alla instruktörer, och var och en fick några få nybörjare om hand. På detta sätt kunde den bästa tänkbara kontakt mellan elev och instruktör och en personlig, effektivare flyginstruktion ges.

Under kursernas gång kom vi plötsligt på lösningen till ett viktigt problem. Det gäller ju att få nybörjarens bygge att gå fort och elegant, så att han icke hin- ner tröttna. Det är nämligen mycket vanligt hos 10-14-åringarna, vars intresse ännu ej formats och stabiliserats i och med att de börjat sitt första bygge. Det värsta härvidlag är den tråkiga och tidsödande sprygetill- verkningen. Det visade sig även i början, att spryglar- nas kvalitet trots instruktion blev låg och varierande därför, att man ville se arbetet färdigt fortast möjligt. Stansning av spryglar, som varit på tapeten bl. a. i Vingarna, blir många gånger för dyrbar för en klubb, då stansen går på en hel liten förmögenhet. Dessutom är man ju sedan fastlåst vid en profil och en korda.

En betydligt elegantare lösning gjordes då, i det firma Hjelméus sågade eller fräste ut ett sprygelblock, som senare sågades i skivor av önskad tjocklek, d. v. s. färdiga spryglar. Priset härpå blev så fantastiskt lågt som 30 öre per sats (18 st. spryglar) till »Tigern» och något mer för »Reynolds» spryglar. På samma sätt kan man nu få spryglar till vilken modell som helst utså- gade för en billig penning. Det finns de, som anser det- ta vara att fråntaga nybörjaren en del av hans utbild- ning. Det må vara i viss mån rätt, men det gäller ju lövsågning (att låta en nybörjare göra ett »sprygelpa- ket» med bultar och metallmallar på sidorna skulle nog inte falla oss in i LEN. Det är en sak, som endast en elitbyggare bör ge sig på) eller klippning av faner

(klippning avsevärt bättre för 1 mm. kryssfäner än såg- ning!), och detta får nybörjaren på »Tigern» resp. »Reynold» goda tillfällen till på spetsar och diverse de- taljer.

De färdiga spryglarna kom ej förrän mitt i kursen, men gick åt med en fruktansvärd fart. För kurserna på Luftvärnsregementet är det en mycket stor tillgång.

Begränsningen till de två typmodellerna jämte deras bygg- och flygegenskaper har skapat ett fast begrepp hos kursdeltagarna, och de diskuterar vilt jämförelser mellan sina olika exemplar. Varje litet fel, som kunnat påvisas, har upptagits i ändringsorder, som anslagits i lokalerna och publicerats i »Eskader-Meddelande» (EM). En av de första »Reynolds» gjorde vid provstart från handen, då ägaren stod på en sten av en meters höjd, 20 sek. flygtid utan speciella hangvindar el. dyl. I skri- vande stund har några större starter ännu ej kunnat åstadkommas, då tät dimma rådde den första flygdagen efter byggmånaden. Med den gamla experimentmodel- len, försedd med en alltför tunn och välvd profil, har jag emellertid kunnat demonstera c:a 2 min. genom- snittstid med 80 m. lina.

F. ö. håller två av de yngre instruktörerna, Gunnar Karlsson (bitr. sekr.) och Ake Karlström på med var sin »besinknare» av egna, tämligen okonventionella konstruktioner. Den senares är ett praktexemplar av styrka och tyvärr vikt, samtidigt som storleken gör den lämplig till en motor för en ordinär lättviktare. Nils Åke Pettersson, en av våra lovande yngre, som är en klok pojke, ansåg det bättre att bygga en sportstuga.

För den, som inte vet det, vill jag slutligen nämna, att det är mycket trivsamt att gå bland småpojkar och se hur deras intresse och utveckling går framåt. De fogar sig villigt i ledarnas och instruktörernas tillsägel- ser, även om man är mycket förtjust i att gå något tidigare än städtiden efter varje byggkväll. Det hände faktiskt i början, att man pockade på att få betala bygg- avgifterna, som är 10 öre för en nybörjare per kväll. Att hålla stora nybörjarkurser är ett styvt jobb, men ordnas de rätt och med trogna om en oerfarna med- hjälpare, så är det ett nöje att se resultatet.

Något stort tävlingsresultat är icke att förvänta från LEN 1944, men väl många debutanter, om man inte har för stora pretentioner. Våra elitflygare är upptagna mer med att lära upp de yngsta än att träna sig själva. Men 1945! Det är betydligt viktigare just nu att få fram massan att bygga på i framtiden — sedan må elitkam- pen komma igen, då vi visat oss värdiga statens hjälp.

Sigurd Isacson.

# REYNOLD III

## En redogörelse över vår förnämsta S 1:as utveckling och konstruktion

### Utveckling

Denna modell är en utveckling av den första i Halmstad konstruerade modellen, som vann Svenska Mästerskapet, flugen för första gången av stadens modellflygare.

Andra ledet var en hel serie modeller, byggda av vpl ingenjörer på F 3, för vilka konstruktören, ing. Sigurd Isacson, lade upp en profilserie och instruerade bygget. Reynold III slutligen skiljer sig främst från sina föregångare genom profilen, som till skillnad från de föregående är god även i blåsväder (avsevärt lägre vältning, mer framkantvältad).

Det är just »Re III», som använts som flygmodell 2 i LEN:s kurser i slutet på 1943. Den har där provats grundligt och ändrats obetydligt i detaljerna till typens »fulländning». Den egentliga ändringen var stavens förstärkning, då den i vissa fall visat sig för svag. Emellertid kommer slutligen en avsevärt ändrad typ att göras, som mera skiljer sig från den med modellen intimt sammanhörande typmodell 1 »Tigern». En större variation i typen är nämligen önskvärd, då bägge skall byggas i en följd.

### Konstruktion

Reynold III är nog det enklaste man kan tänka sig med god flygförmåga, och avser ändå att vara en högvärdig tävlingsmodell. Detta har kunnat åstadkommas i huvudsak genom kroppens konstruktion, som enligt de principer planet konstruerats efter är den mest aerodynamiskt lämpade. *Lateralcentrums lägsta tänkbara läge* är nämligen ett konstruktionsmål för att möjliggöra säkrare start, samtidigt som stor, främre och hela den bakre lateralytan koncentrerad i fenan är önskvärd. Dessa önskemål uppfyller stavkroppen bäst av alla, samtidigt som den är den allra enklaste och billigaste.

Vingen har bägge kantlister belägna i profilens tangentkorda, d. v. s. i byggplanet, vilket förenklar bygget. Den konstanta kordan ger bibehållet Re-tal längst ut till cirkelspetsen och lämpar sig mycket väl även för högvärdiga SI-modeller, samtidigt som profilerna blir lika och vingen mera lättbyggd. Hopmonteringen är även förenklad, i det vingen byggs i ett, varefter balken avskäres och kantlisterna ritsas under och knäcks. Sedan spetsen höjts 55 mm, fastlimmas skarvarna. Diagonalisterna ersätter inskärning i bakkanten, förstärkningslister på spryglarna och ökar samtidigt torsionsstyvheten i vingen. Spetsarna är passade på vinglisterna så, att monteringen sker med en klädnypa fram, en bak och en vid mittbalken, som limmas fast ovanpå spetsen.

Fenan är exakt likadan som stabilisatorn utom i avseende på längden, och sitter nedåt. Detta är ett arrangemang, som borde tillhöra de flesta segelmodeller. Varför skall fenan sitta ovanpå? Det finns ingen anledning utom den, att den kan slås sönder, då den går i marken.

På »Re III» har prov gjorts som visar, att mycket liten risk finns vid handen. För säkerhets skull finns dock en avbärarwire. På sista versionen kommer en starkt sluttande fenrygg att införas i stället. Man vinner på detta sätt avsevärt högre effekt i starten, då ingen som helst »skuggning» uppstår, och därjämte sänks lateralplanet avsevärt.

### Prestanda

Startsäkerheten har vid försök med typerna »Re I» och »Re II» visat sig stå på ett helt annat plan än vid ordinära modeller. För en van flygare finns det egentligen ingen snedstart, om modellen blott trimmas väl och släpps rätt. Vid försök med c:a 30° ändrat trimroderutslag gick modellen över från stadig urgång åt vänster då den emellertid uppnådde c:a 30 m höjd med 90 m lina till rak start med fortsatt tendens till vänstersväng! Okänsligheten på rodet är det verkliga kännetecknet på startsäkerhet.

Sjunkhastigheten ligger enligt gjorda mätningar på c:a 0,5 m/sek (vanligt 0,8 m/sek för bra S 1:or), glidtalet 1:12 och hastigheten 6 m/sek, allt gällande en väl utförd modell med skränkta vingspetsar (c:a 5°). Anfallsvinkeln är härvid ett svårt problem, då vingens nedsvängning ökar densamma genom att sänka stjärten. Detta gäller i viss mån alla modeller, och anfallsvinkeln blir på detta sätt betydligt mer än vinkeln relativt stabilisatorn, kanske dubbel. På »Re III» bör den på staven (neutral stab. i förh. till staven) vara c:a 2°, vilket i luften torde ge c:a 5°.

Vid löpstart och gott väder gjorde »Re III» genomsnittligt 1,50 med 90 m lina. Trots svag vind, 1-2 sekundmeter, kunde man få upp planet på full höjd, och tiderna varierade blott c:a 10 %. Detta betyder 3-4 min genomsnittstid med vinsch och pianotrådslina, något som prestandaberäkningarna också anger. »Reynold» utvecklas nu vidare, och det är inte utan, att man med spänning väntar, vad som komma skall.

### Data

Spännvidd 99 cm	Vingbelastning c:a 13 g/dm <sup>2</sup>
Sidförhållande 1:6,5	L. ö. a. 86 cm
Max. korda 16 cm	Stab.-area 4,4 dm <sup>2</sup>
Reynoldskt tal 67000	Rel.-area 28 %
Vingprofil S 1 63008*	Fenarea 1,6 dm <sup>2</sup>
Vingarea 15,5 dm <sup>2</sup>	Rel.-area 10 %
Vikt c:a 200 g	Konstruktionsår 1943.

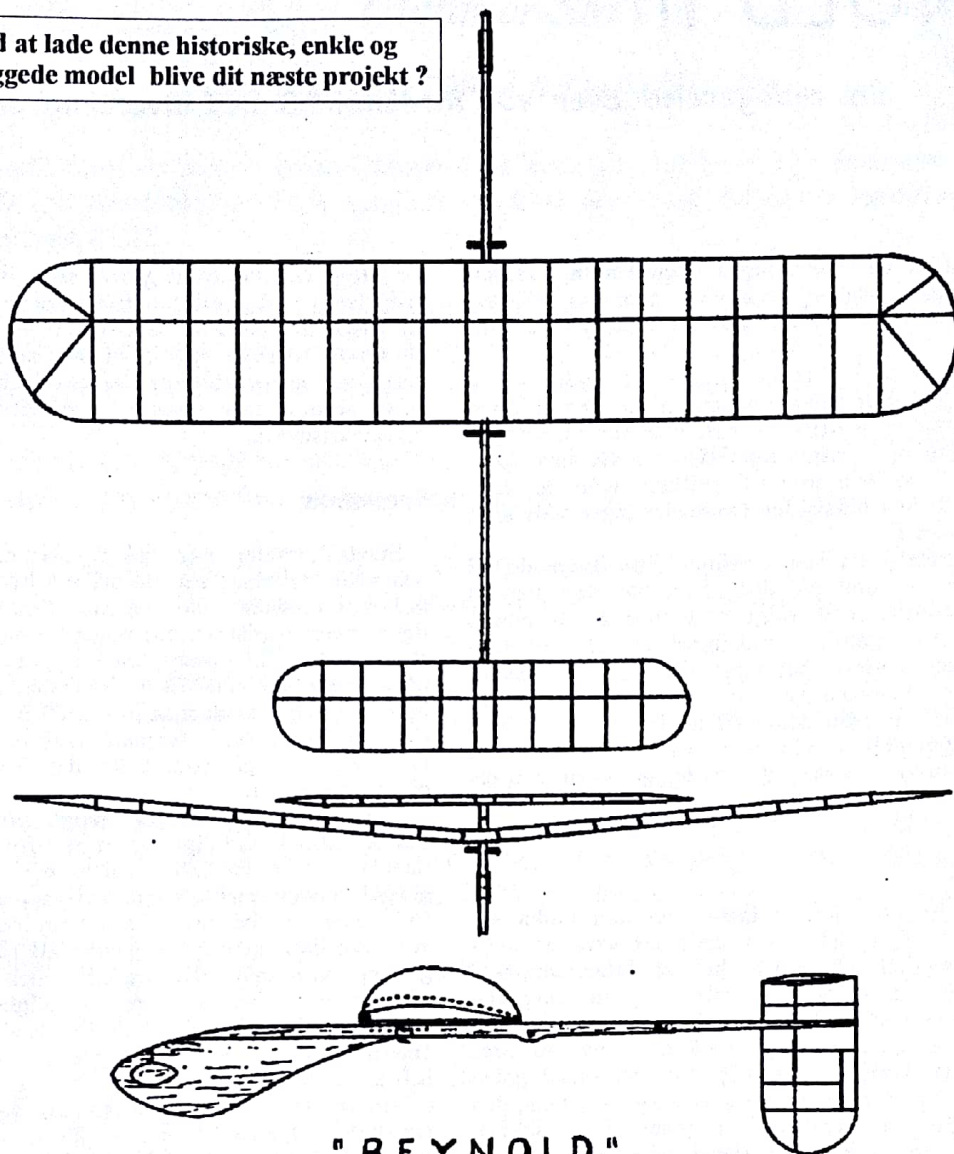
\* Ur Isaacsons egen profilserie, utvecklad på basis av Re-talet inverkan. 6:an anger vältningen i % av kordan, 30 vältningens luge d:o och 08 tjockleken.

Svensk modellflyvehumor

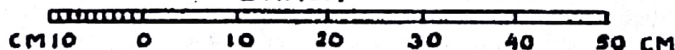
Anno 1944



Hvad med at lade denne historiske, enkle og hurtigtbyggede model blive dit næste projekt ?



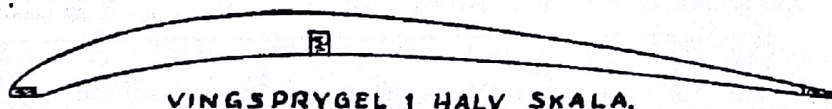
"REYNOLD"  
 SEGELMODELL  
 KLASS S:1  
 KONSTRUKTÖR: SIGURD ISACSON  
 SKALA



DATA:

SPÄNNVIDD:	1000 MM	VFORM:	50 MM	KROPPSLÄNGD:	800 MM
VINGAREA:	17 DM <sup>2</sup>	STAB.AREA:	4,3 DM <sup>2</sup>	TOTALVIKT:	170 G
MAX.VINGKORDA:	175 MM	FENAREA:	1,7 DM <sup>2</sup>	VINGBELASTNING:	10 G/DM <sup>2</sup>

STAV OCH FRÄMDEL AV 5 MM FURU. STAVEN AVSMALNANDE FRÅN 5x15 TILL 5x5 MM. VINGSPRYGLAR 2 MM ASP. VINGBALK 5x5 MM FURU. FRÄMKANT 2x5, BÄKKANT 2x7 MM. STAB. OCH FENSRYGLAR AV 1 MM ASP. KLÄDSEL: JAPANPAPPER.



V-segrare 1943 blev Ebbe Åkesson, Halmstad, med »Reynold»-modellen som förde Halmstad till toppen.

## Oldtimer-SM

15-17. august 2003 i Rinkaby/Sverige

Det var fredag og 4 danskere- hvoraf nogle med hustruer- var på vej til Rinkaby for at deltage i de svenske Oldtimermesterskaber. De 4 danskere var **Erik Knudsen, Kristian Andersen, Hans Frederik Nielsen og Frede Juhl.**

Hans og undertegnede kørte sammen derover og kom tilsvarende sidste år lidt på afveje efter at være "landet" i Sverige. Vi valgte imidlertid at fortsætte ad den slagne vej mod Ystad, hvor vi til vor store undren så, at der voksede de flotteste palmer. Og a pro pro vejret var det ikke ligefrem vejr for palmer så lidt som for modelflyvere, thi godt nok skinnede solen og det var rimeligt varmt, men der faldt et par raske byger af og til undervejs for slet ikke at tale om vinden, der blæste om kap med sig selv. Men vi trøstede os med at profeterne lovede bedre vejr lørdag.

Vel ankommen **fredag aften** viste det sig også at dagens konkurrencer var blevet aflyst grundet vejret. Da tropperne var samlet benyttede vi bl.a. aftenen til at planere landsholdet, der skulle tage kampen op mod svenskerne lørdag og søndag. Og det blev som følger:

**S 1(A 1) Kristian Andersen med Fidusia. S int. Erik Knudsen med AH 24 og Hans F. Nielsen med Sherif. A 2 Frede Juhl med Ple. S 3 (A 3) Hans F. Nielsen med Diogenes og Frede Juhl med Ølhunden.**

Straks **lørdag morgen** blev vejret taget under observation og solen skinnede så det var en fryd, men, men, den kære vind var kun aftaget en anelse og blæste 6-8 m/s ifølge mogenbriefingen, hvorfor max-tiden blev sat til 2½ min. Men efter indsigelse fra flere sider korrigeret til 2 min. Linelængden 100 m. Dog 50 m for A 2.

Således informeret begav alle mand og få kvindelige islæt sig til startområdet ved Panservejen. Og inden længe var der fuld gang i deltagerne og deres modeller. Af os danskere var det **Kristian**, der var hurtigst på aftrækkeren og hev sin **Fidusia** i vejret, men den syntes åbenbart ikke om vindstyrken og trak uopretteligt ud og udløstes i lav højde, hvilket tiden 45 sek. tydeligt indikerede.

Der blev trimmet lidt inden 2. start og det hjalp viste det sig lidt senere. **Hans** trimfløj sin **Olympia**, men den havde åbenbart glemt alt om at flyve i blæsevejr, så den blev skaffet af vejen i molesteret tilstand, den arme model. Men det er jo med modeller som med kvinder, det er ikke altid udseendet det kommer an på. ( Nå Frede ! Red. )

I S 1 var det nu min tur med **Grimponimussen**. Den havde beroet hos Sven Landervik siden sidste år, hvor den tillod sig den frækhed at stikke af og først blive fundet 10 dage senere i nærheden af Kristianstad. Den var præget af opholdet udendørs og havde et pænt grimt hul i planbeklædningen, men lidt af dækningstape klarede paragrafferne. En trimstart forløb eksemplarisk og så var det bare på med 100 m snor og opad. Og minsandten om ikke den klatrede deropad og fandt termik og så var maxen hjemme.

Nu gjaldt det A 2 hvor jeg havde **Ple** med, ja sådan hedder modellen. Jeg ved den flyver godt, men i det her vejr ? Nå men på med vanten, nej snoren selvfølgelig. Det måtte briste eller bære. Højstarten var ikke lydefri, idet den trak til siden, men trods lav udløsningshøjde klarede den dog 115 sek.

Efter 1. periode lå Kristian 3.sidst med 45 sek. og ego på en delt 1. plads sammen med 4 svenskere og en finne.

I 2. periode skulle der afvikles to starter og Kristian lagde ud med pæne 100 sek. rent efter at have fået justeret Fidusiaen og fuldbyrdede perioden med et max. **Grimpoen** ville selvfølgelig ikke stå tilbage for en fidus og maxede ligeledes i 2. start, meen - som **Ann Marker** siger i vejrudsigten på DR 1 - så **opførte den sig ikke pænt** i 3. start, hvor den trak til siden og kun fik 12 sek.. Omstarten forløb tilsvarende og det nedslående resultat blev sølle 18 sek.. Jeg tror den har fået solstik efter at have ligget i skyggen et helt år.

I A 2 lå jeg 2. er efter 1. periode, så det så jo rimeligt lyst ud, men lys blev snart til mørke, thi i 2. start strøj modellen op (i en boble tror jeg) for derefter at applaudere sig selv med et planbrud til følge. La traviata og 19. sekunder blev høsten. Flere andre led i øvrigt samme skæbne i den skrappe vind og der blev kun gennemført 3 starter af 13 i 2. og dermed sidste periode. Mon de var blevet bange, piloterne altså? Forhåbentlig ikke for søndag var der atter en flyvedag.

### Søndag den 17.8.

Solen stod op før os andre og skinnede så det var en fryd og vinden, der fortsat kom fra sydvest, havde ikklædt sig søndagstøjet og var ganske moderat. Lige noget for en fritflyver. Startstedet forblev derfor uændret, men max-tiden blev sat op til 2½ min. i de klasser hvor vi deltog, nemlig S int. og S 3.

Erik lagde hårdt ud og maxede i 1. start efter pæn termik. Hans forsøgte at gøre ham kunsten efter og pendlede pladsen rundt med Sheriffen på slæb i håb om termiktilslutning, men anstrengelserne var forgæves og han måtte nøjes med 70 sek. At termikken imidlertid var tilstede ses tydeligt af 1. periodes resultater, hvor ikke færre end 15 af 21 fik max i de to anførte klasser. Det er imidlertid ikke altid termik er af det gode. Det måtte Erik sande i 2. start, hvor han fik startet i kanten af en boble, som trak modellen til den ene side og før tidlig udløsning, idet opretning var umulig. Resultat 98 sek. Hanses Sheriff havde åbenbart fået ondt af AH 24 eren og nøjedes solidarisk med 99 sek.

Nu skulle Erik påbegynde 3. og sidste start, men vinden var nærmest nul, så han ventede lidt eller var det længe på lidt luftning og termisk aktivitet. Tålmodighed belønnes som bekendt og modellen strøg til tops i en skøn boble med en skøn max til følge. Blot ærgerligt med den 2. start.

Hanses S 3er Diogenes virkede lidt lad i 1. start, måske den havde nydt solen lidt vel meget, og han måtte tage til takke med 70 sek. Min egen Ølhund var derimod i hopla, skønt den kun havde fået vand. Det kneb alligevel med at få den i tophøjde, thi vinden flovede i perioder, men så er det jo rart når der kommer en boble forbi, tager hånd om modellen og løfter den højere og højere op mod den blå himmel garneret med små hvide uldtotter. Herligt siger jeg dig! Hans ville selvfølgelig følge trop og Diogenes pilede lige op i en boble, hvor den rigtig lå og gassede sig indtil bremsen ubønhørligt fik den på andre tanker. Hans gned sig i hænderne. Det var da ellers ikke fordi det var koldt.

Erik og Kristian med familie var færdige og drog straks hjemad. Der var noget med i morgen.

Men hov, hvad var nu det? Vinden sprang pludselig uden varsel 180 grader, hvorfor vi måtte forlægge startområdet ind i det tidligere flyveområde. Hans lagde for med at hive den gode gamle Sheriff i vejret og efter adskillige raids til højre venstre og fremad lykkedes det ham at finde en blid boble, der rakte til et max. Så er det mig sagde hunden og op steg Ølhunden, men den havde fået nykker og trak voldsomt ud til alt for tidlig udløsning og ærgerlige 51 sek.

Vi hentede vore modeller og gjorde klar til dagens sidste to starter. Hans krogede Diogenes og fandt hurtigt termik. Den steg komfortabelt, men drev samtidig faretruende over mod en granskov i det fjerne. Heldigvis så vi den lande foran skoven og maxen var i hus. Sidste start med Ølhunden, men den dumme hund kopierede sig selv fra foregående start og jeg måtte udløse i lav højde. Men den er vel ikke hund for ingen ting og lidt efter lidt snusede den lavt liggende termik op og præsterede trods alt 136 sek.

Nu forestod der kun hjemhentning af de 3 modeller før vi kunne pakke og vende næsen mod Danmark. Så vi tog bilen og kørte til de formodede landingsområder og begyndte eftersøgningen. Men tiden gik og vi kunne ikke hitte de pokkers modeller. Jeg havde dog scratsforbindelse til Ølhunden, men lige meget hjalp det. Men efter diverse raids i diverse retninger fik jeg stedse bedre signal fra modellen, som viste det sig så, lå ved foden af en bakke.

Læs videre side 10





Modellen er en Tern

Til højre ses:  
**Sune Stark,**

*En svensk modelflyvepioner fra 30'erne, som blev verdensmester med wakefield i 1952.*

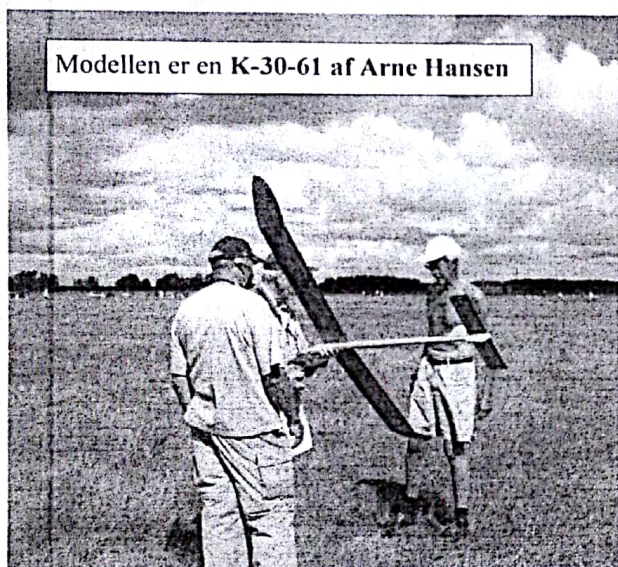
*Her ses han med en model fra sidst i 30'erne - en af hans oprindelige modeller fra dengang.*

**Starkt !**



**Rinkaby billeder** (fotos: Erik Knudsen)

Herover Sven-Olov Lindén med fru Vailet. Han stiftede den svenske oldtimerforening ca. 1965.



Modellen er en K-30-61 af Arne Hansen

Til højre :

**Markku Tähkämä**

Finsk svæve-modelekspert gennem mange år.

Han hjælpes af **Martti Bogdanoff**-tidligere **Truedsson** medarbejder.



Sven Rågvall herover vandt A-2 klassen.

Markku har deltaget i utallige VM i A-2!



Til højre:

**Rolf Astervik** med **Wildcat**, som er en **Moberg** wakefield. (1953/54).

Til venstre:

Svensk **diesel-model** i klasse F-nostalgi.  
Ejer : **Sven Olof Borg ??**



På toppen af bakken græssede nogle så sorte som nat ungtyre, som jo godt kan lide at gnaske modeller, hvorfor jeg holdt øje med dem. Og bedst som jeg samler hunden op i heldigvis ubeskadiget stand øjner jeg to modeller liggende et stykke oppe ad bakken og konstaterer ved ankomst at det er Hanses, samtidig med han kommer til syne et godt stykke derfra. Vel ankommen tager han sig kærligt af modellerne, en under hver arm og idet vi skal til at begive os ned mod vor camp, checker jeg lige om de kære dyr fortsat forholder sig rolige.

Jo, jo, men tak skæbne, **50 meter bag mig står en bælsort tyr af en anselig størrelse og skraber i jorden, som den hvirvler op over hovedet alt medens den brummer stygt.** Hans råber jeg, men han er allerede i fuldt firspring på vej ned mod det måske frelsende elhegn. Jeg overvejer et kort øjeblik om jeg skal bruge Ølhunden som tørklæde a la tyrefægterne, hvis den kommer farende, men foretrækker så at gå stille og roligt sidelæns ned mod vor camp med øjnene plantet på det kære dyr. Men pokker ta mig om ikke bæstet følger trop fnysende og brummende.

Men heldigvis er jeg snart på den anden side elhegnet, en vej samt yderligere et elhegn og føler mig nu lidt mere rolig, selvom uhyret står lige på den anden side vejen og boltrer sig med jordkastning og grumme lyde. Hans er for længst ankommen og foreslår at hente bilen, der står langt nede ad grusvejen, medens jeg begynder at pakke sammen. Som sagt så gjort. Der var i øvrigt ikke et øje at se nogen steder. Perioden var for længst ovre og alle dragne bort, men hvad jeg havde jo bæstet at fornøje mig med.

Med modellerne i bilen begav vi os mod forlægningen, men nåede lige at se fly off i S int. inden vi kunne sætte kursen hjemad med masser af oplevelser i bagagen. Og hvor er det dog herligt at være fritflyver med masser af frisk luft, motion, tekniske og taktiske overvejelser, naturoplevelser, socialt samvær og så dette herlige syn af mange forskellige modeller cirkulende rundt højt oppe mod den himmelske blå baggrund. Du skulle prøve det ! **Vi venter på dig, hvad venter du på ?**

**Frede Juhl**

#### Udvalgte resultater:

<b>S 1 (A1)</b> 15 deltagere	<b>S int.</b> 13 deltagere	<b>Fly off</b>	<b>S3 (A3)</b> 8 deltagere
1 Kurt Sandberg 295	1 Bengt Åhman 450	130	1 Sven Rågwall 404
2 Sven Landervik 277	2 Lars Larsson 450	88	2 Markku Tähkäpää 374
<b>3 Kristian Andersen 265</b>	3 Christa Rågwall 444		<b>3 Hans F. Nielsen 374</b>
<b>4 Frede Juhl 258</b>	<b>4 Erik Knudsen 398</b>		<b>4 Frede Juhl 337</b>
5 Markku Tähkäpää 240	<b>10 Hans F. Nielsen 319</b>		5 Östen Jönsson 319

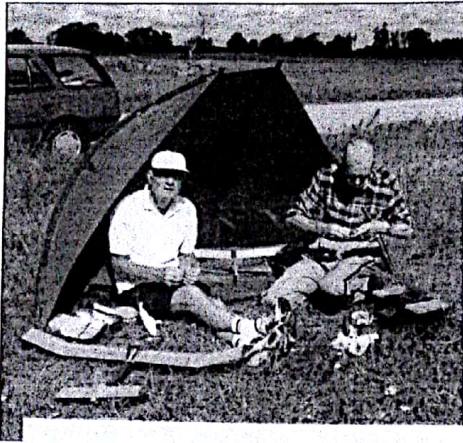
#### A2 8 deltagere

1 Sven Rågwall 173
2 Sven Landervik 164
<b>3 Frede Juhl 134</b>
4 Bo Modéer 107

Tak for en livfuld beretning fra **vor udsendte medarbejder Frede Juhl.** At livet som journalist kan være farligt ses af, at han med nød og næppe undslap en rasende tyr. Vi er taknemmelige for, at han overlevede, så vi har kunnet læse beretningen her. Foto af situationen har vi ikke-desværre !

For andet år i træk stod heldet os bi, så vi vandt landskampen **EK.**

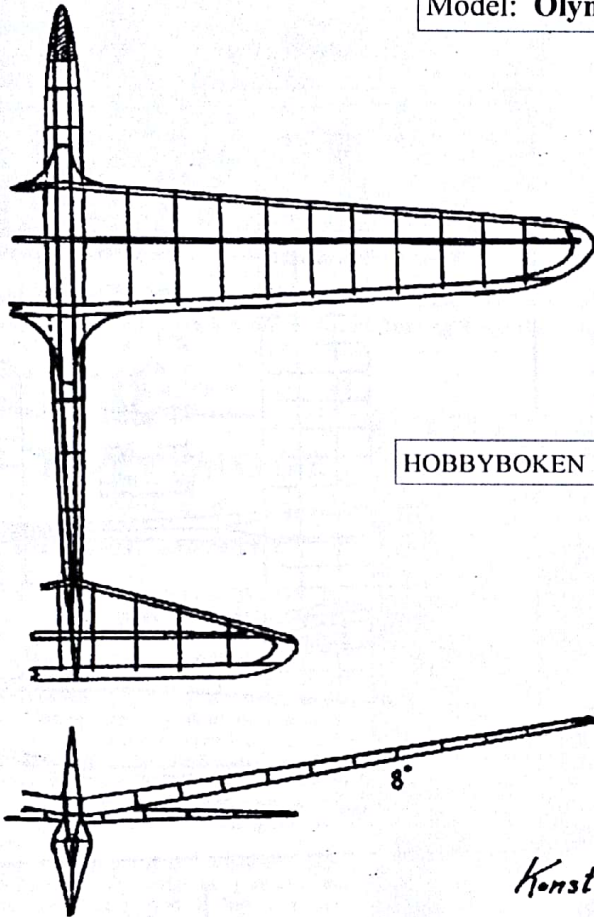
<b>Danmark</b>				<b>Sverige</b>		
<b>Klass</b>	<b>Namn</b>	<b>Modell</b>	<b>Tid</b>	<b>Namn</b>	<b>Modell</b>	<b>Tid</b>
<b>S 1</b>	Kristian Andersen	Fidusia	265	Kurt Sandberg	HW 43	295
<b>A 2</b>	Frede Juhl	FJ 23 Ple	134	Sven Rågwall	K-30-61	173
<b>S Int</b>	Hans F Nielsen	Sherif	319	Lars Larsson	Aurikel	300
	Erik Knudsen	AH-24	398	Rune Tedenryd	Boro Gunic	150
<b>S 3</b>	Hans F Nielsen	Diogenes	374	Per Nilsson	Draken	312
	Frede Juhl	Ølhunden	337	Sven Rågwall	Meteor 21	404
<b>Danmark: 1827 sekunder</b>				<b>Sverige: 1634 sekunder</b>		



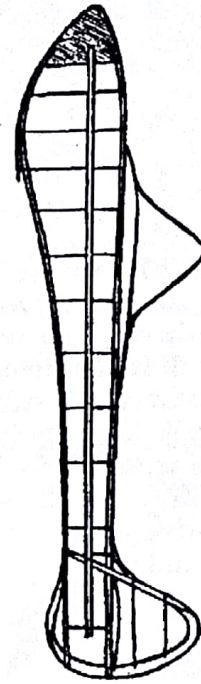
Til højre:  
**Kristian Andersen**  
 med familie: **Poul,**  
**Laurits og Mette.**  
 Model : **Fidusia.**



Til venstre:  
 Den danske tyre-  
 fægter-duo **Hans F.**  
**Nielsen og Frede**  
**Juhl** gør klar til  
 kampen i arenaen.  
 Model: **Olympia.**



HOBBYBOKEN 1944



Skala 1:10.

Konstrueret af Kurt Rechnagel. 1943.

## KR — 6

Dansk segelmodell i klass S 2 konstruerad av Kurt Rechnagel. Skala 1:10.

DATA:	Spännvidd	1.425 mm
	Vingyta	20 dm <sup>2</sup>
	Sidoförhållande	1:10,5
	Profil	Grant X
	Längd ö. a.	917 mm
	0-spantets yta	3.300 mm <sup>2</sup>
	Spännvidd stabilisator	600 mm
	Yta >	5,75 dm <sup>2</sup> (28 %)
	profil >	förtunnad Clark Y
	Total vikt	c:a 320 g
	Vingbelastning	c:a 16 g/dm <sup>2</sup>

Modellen flyger bra både med neutral och bärande stabilisatorprofil. Sjunkhastigheten är minst med bärande.

Modellen kurvar vackert vid termikanslutning, men är icke omöjlig för hangflygning. Med 100 meters lina och utan termik kan man lätt uppnå tider på 2-3 minuter.

Tegningen er af en dansk svævemodell fra 1943 konstrueret af **Kurt Rechnagel**. Den er tydeligvis fra før de nye teorier er akcepteret.

Rechnagels kendte A-3 model **Diogenes** fra 1944/45 er forsynet med nye **SI-profiler**. De nye teorier har man åbenbart været hurtige til at tage ved lære af.

Så 1944 er skæringsåret i Danmark



## Konstruktionskonkurrencerne afgjort

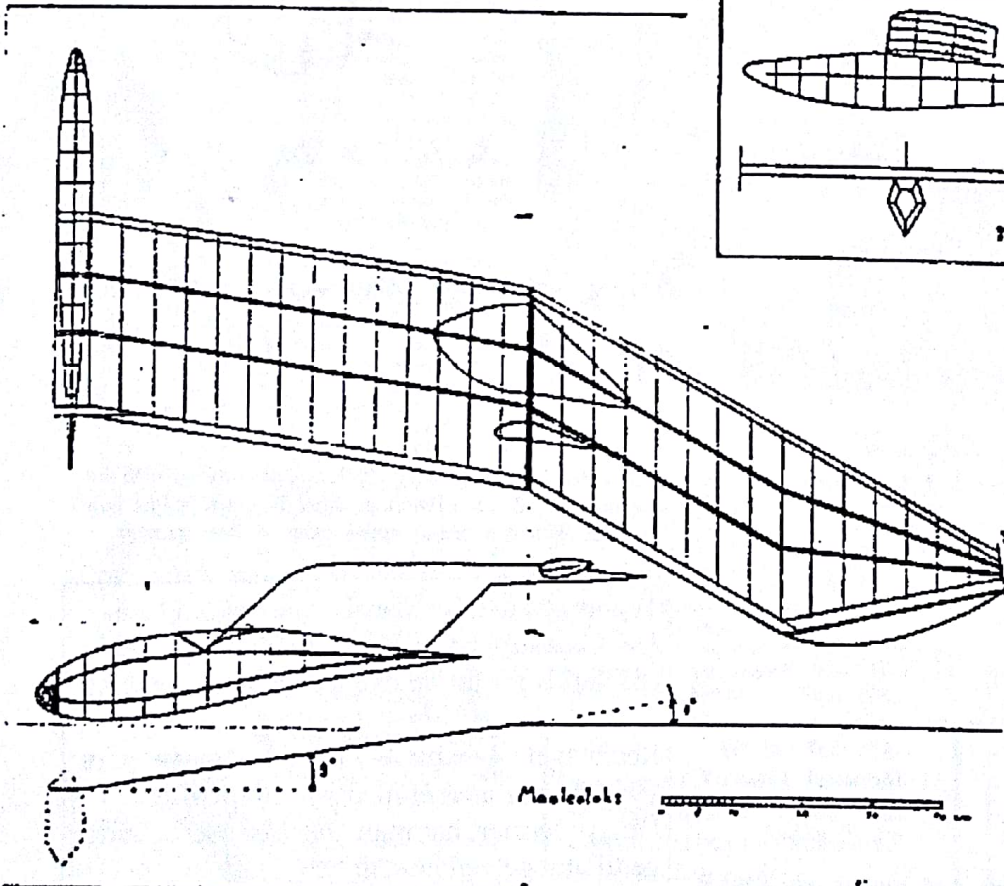
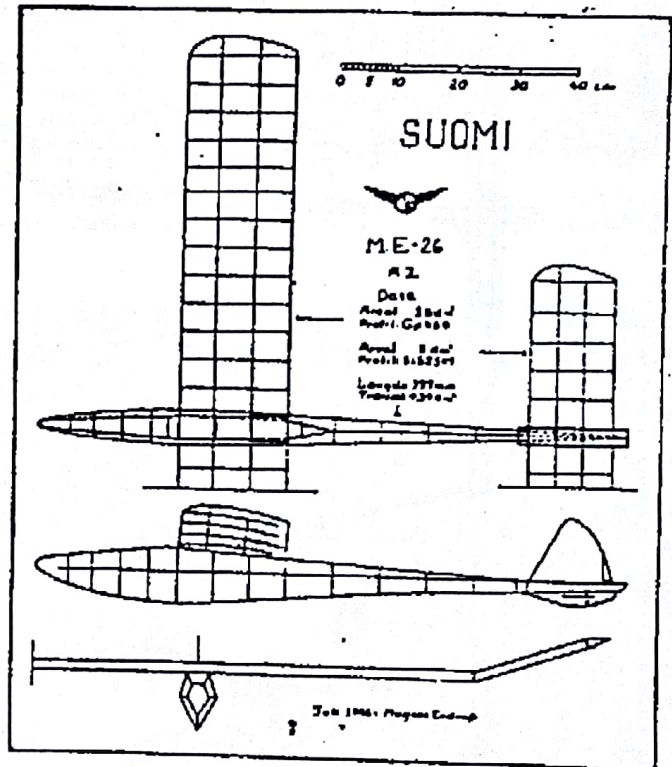
**D**ANSK Modelflyver Union udskrev i Januar 5 Konstruktionskonkurrencer med det Formaal at fremskaffe friske Modeller til Udgivelse som Byggeplaner. Til trods for, at der var god Tid til Raadighed, var Interessen meget lille med Undtagelse af i Klasse A 2, hvor der var en halv Snes Konkurrenter. Der indkom ingen Forslag til Gasmotormodeller eller Andemodeller.

Klasse A 1 vandtes af Niels Sejstrup, Tórning Kro, Hammelev, A 2 af Verdensrekordindehaveren Mogens Erdrup, Odense, og Klassen for haleløse Modeller af Kurt Rechnagel, Haslev. Vi bringer her Oversigtstegninger af de to sidstnævnte Modeller, som antagelig vil blive udgivet. Modelflyverne maa dog have lidt Taalmodighed endnu, da Unionen — belært af tidligere Erfaringer — først vil lade Modellerne bygge og flyve af mindre erfarne Modelflyvere end Konstruktørerne. Foruden disse to Modeller har man Haab om ogsaa at kunne udgive en fremragende Andemodell.

Flyv bringer i 1946 resultatet af en konstruktionskonkurrence. Den nyansatte førsteinstruktør i Dansk Modelflyver Union - **Per Weishaupt** - gik straks i gang med at skaffe tegninger til gode modeller. Her er to forslag.

**Rechnagels flyvende vinge** blev mig bekendt aldrig udgivet. **Hans F. Nielsen** har rekonstrueret den - det fortæller han om i næste nummer.

Suomi blev en enorm succes.



↑ Mogens Erdrups Model i Klasse A 2.

Suomi er fra 1946 og en af de første danske konstruktioner efter de nye nordiske regler i klasse A-2

KR 31, Kurt Rechnagels store, haleløse A 3 Model.



Fra venstre ses: Jens Arne Lauridsen, Fritz Neumann, Arne Hansen, Bendt Schmidt, Borge Hansen, Hans F. Nielsen, Poul Rasmussen, Karl Erik Widell, Erik Knudsen, Frede Juhl og Tage Hansen. Modellen forrest er Jørgen Larsens originale Ceko fra 1939.

**FLYV** december 1944

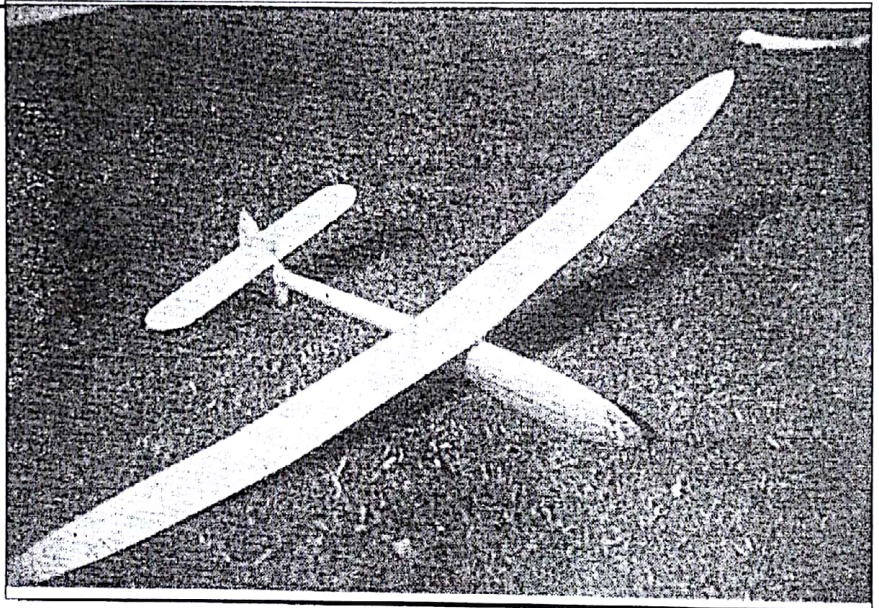
## NY SVÆVEMODEL i Klasse 8 HOLGER DANSKE

DANSK MODELFLYVER UNION har nu atter udgivet en Tegning til en Nykonstruktion, idet Unionen udsender en af Hans Klove Larsen konstrueret Svævemodel i Klasse 8 under Navnet Holger Danske. Unionen har herved foreløbig udsendt fire Nykonstruktioner; de første tre er Grimponimus, Ølhunden og Kalle, der alle er modtaget med stor Interesse af vore Modelflyvere, og der er ingen Tvivl om, at ogsaa den nyeste Udsendelse vil blive godt modtaget.

Det er jo nemlig ikke tilfældigt valgte Konstruktioner, der udgives i denne Serie, først naar de i Praxis har vist særlig gode Flyveegenskaber, findes de værdige til at udgives paa Unionens Foranstaltning, men saa er man ogsaa sikker paa, at man har faaet en velkonstrueret og godt flyvende Svævemodel. Der er allerede mange af disse Konstruktioner i Gang rundt om i Modelflyveklubberne, og flere vil følge efter, ikke mindst den sidste nye Klasse 8 Model »Holger Danske« vil vække Opmærksomhed.

»Holger Danske«, som Hans kalder sin Model, er en smuk Model (se Billedet) med udmærkede Flyveegenskaber. Den har saaledes skaffet sin Ophavsmand Guldnaalen med Tiderne: 5.04,0 — 4.47,6 og 4.16,1. Men ogsaa ved andre Lejligheder har Modellen vist, at den flyver godt. Bedst kendt er Indsatsen i D.M.U.'s Sommerlejr i Bjergsted, hvor »Holger Danske« besatte 3. Pladsen i D.M. med Tiden 1.33,3. I Skråtflyvningskonkurrencen opnaaede Hans K. Lassen den bedste Enkelttid blandt alle Deltagerne, 3.53,0 (NB! Haandstart) og han besatte her 1. Pladsen i Kl. 8 med Tiden 1.59,6.

»Holger Danske« er en saakaldt »ny« Model, idet den er forsynet med Svenskeren Sigurd Isacsons Profiler, i Plan SI 63010, dog i Plantip SI 03010 og i Haleplan SI 52507. Den ligner dog ikke de



Svævemodel i Klasse 8, »Holger Danske«, konstrueret af Hans Klove Larsen.

sædvanlige Modeller efter »nye« Principper. Den har hverken »Hængene« eller lige Plan med smaa Ører, men har tværtimod (med Fare for at faa en Del Modelflyvere paa Nakken) tværtimod et tiltalende Udseende. Modellen skulde derfor kunne tilfredsstille baade den Modelflyver, der holder paa de »nye« Principper, og den, der lægger Vægt paa en smukt formet Model.

Nogle enkelte Data.

Plan Spændvidde: 180 cm.

Areal: 29,4 dm<sup>2</sup>.

Sideforhold: 1:11.

Krop Længde 119 cm.

Haleplan Areal: 8,4 dm<sup>2</sup> (28 %).

Tegningen til IKL 10 »Holger Danske« koster Kr. 2,50 og faas fra FLYV's Forlag, Vesterbrogade 60 V.

1944:

I denne meget smukke model er de nye teorier anvendt til fulde med SI-profiler i plan og haleplan. Kartoteket har tegning  
Hvem bygger den først?

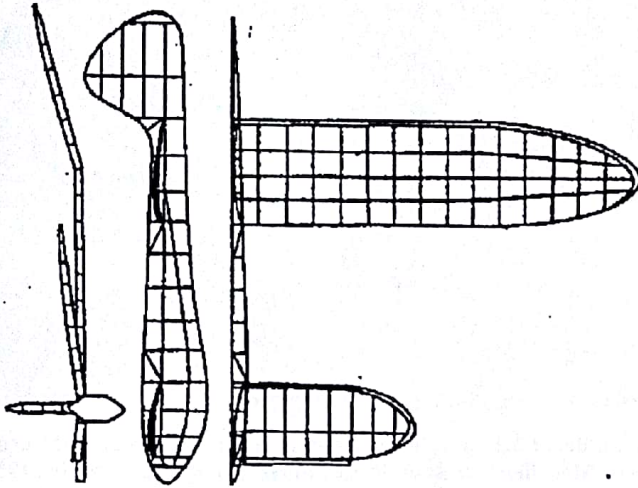
»KRATMO« 10 Benzlmotor komplet

10 cm - ca. 0,35 HK v. 6000 Omdr./Min.  
Arbejdstegninger til »Kratmo« 4 - 10 - 30.  
Uforbrændte Dele til »Kratmo« 4 - 10 - 30.  
Færd. Tændspoler - Stempelringe - Propeller.  
Alle Dele til omgaaende Levering.

Arne Fog, Enghavevej 76, Kbh. V. Eva 3701 - 3709  
Brochurer med Priser tilsendes gratis!

Nytt och nyttigt...

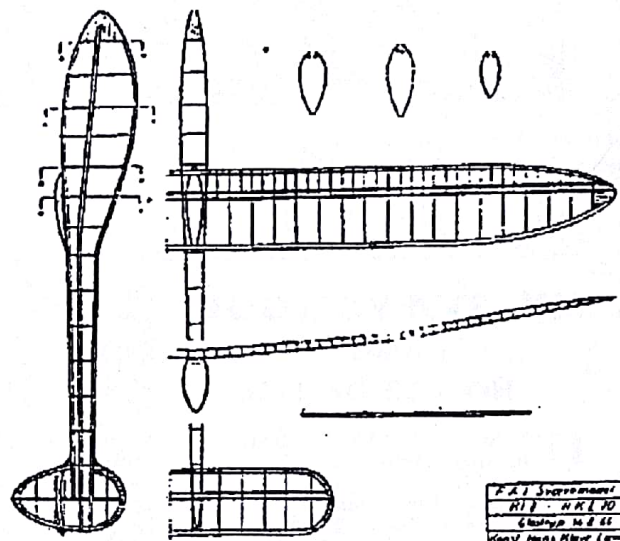
December 1944



Rekordmodellens data:

Vingens spännvid	1530 mm.
Vingens sidoförhållande	1: 8,5.
Vingytan	27,7 kvdm.
Stabilisatorns yta	8,8 kvdm.
Kroppens längd	895 mm.
Kroppens tvärsnitt	41,5 kvcm.
Vikt	420 gram.
Vingbelastning	15,2 gram/kvdm.

U. H-g.



F. A. J. Svendsen  
 H. J. - H. K. L. 10  
 C. H. 10 - 10 11  
 Hans Kløve Lassen

Et nytt, synnerligen imponerande danskt modellflygrekord har helt nyligen blivit godkänt av Dansk Modelflyver Union, meddelar vår danske vän och medarbetare Axel Abrahamsson. Han skriver ungefär så här:

I slutet av september var en del danska modellflygare från modellflygklubben Eagle i Graasten ute och trimmade sina modeller för att få dem i högtrim till Unionens distriktsmästerskap. Det var en sån där strålande söndag med en hejdundrande termik. Många och lockande cumulusmoln drog sakta och majestätiskt förbi ovanför modellflygarnas huvuden...

Så där inemot 5-tiden gick en modell i klass 8, tillhörande Alfred Wolfson upp i en vacker högststart till ungefär femtio meters höjd, började kretsa på jakt efter termik, fick god kontakt, steg i vida spiraler och blev allt mindre och mindre för att efter 11 minuter försvinna helt och hållet i skyn. En tidtagare lyckades på cykel "hänga med" modellen i hela 25 minuter...

Så startade ordföranden, Svend Aage Andersen, sin ankmodell SP-82 "Wrap", som även den fick god termikanslutning. Den steg emellertid inte lika snabbt och gott som Wolfsons modell varför tidtagarna mycket väl kunde följa den på cyklarna. Till sist försvann den emellertid ur deras åsyn på ungefär 1.000 meters höjd över Flensborgfjärden. Tiden blev hela 35 minuter 40,6 sekunder. Nytt danskt rekord i klass 10 c (kl. 10 = specialmodeller, c = högststart) var därmed satt. I skrivande stund har tyvärr ingen hittat modellen — i annat fall hade det säkert kunnat bli tal om ett nytt sträckrekord.

Det föregående rekordet i denna klass ljöd på 11 minuter 37 sekunder och sattes av den kände danske modellexperten Svend Skou, Odense modellflygklubb, vid en tävling år 1941. Det går onekligen framåt!

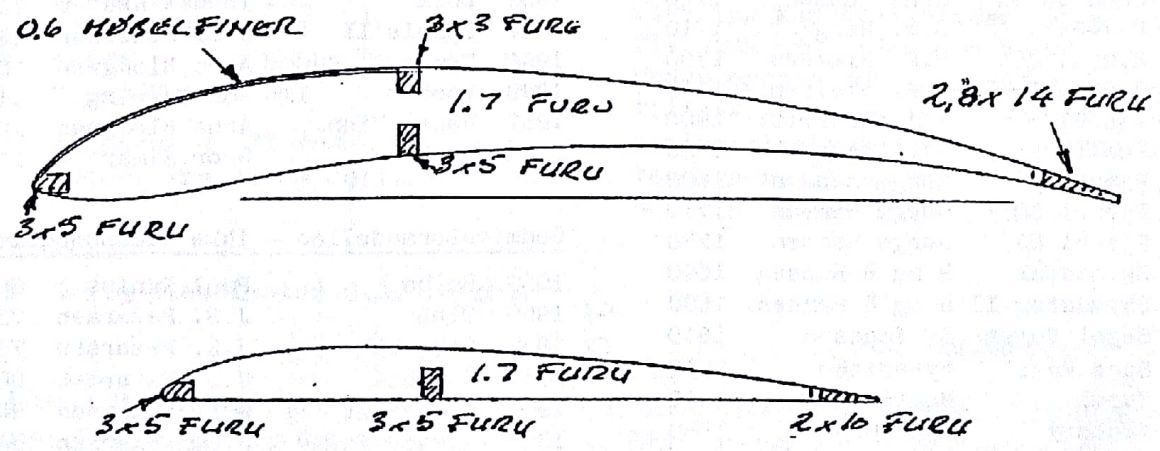
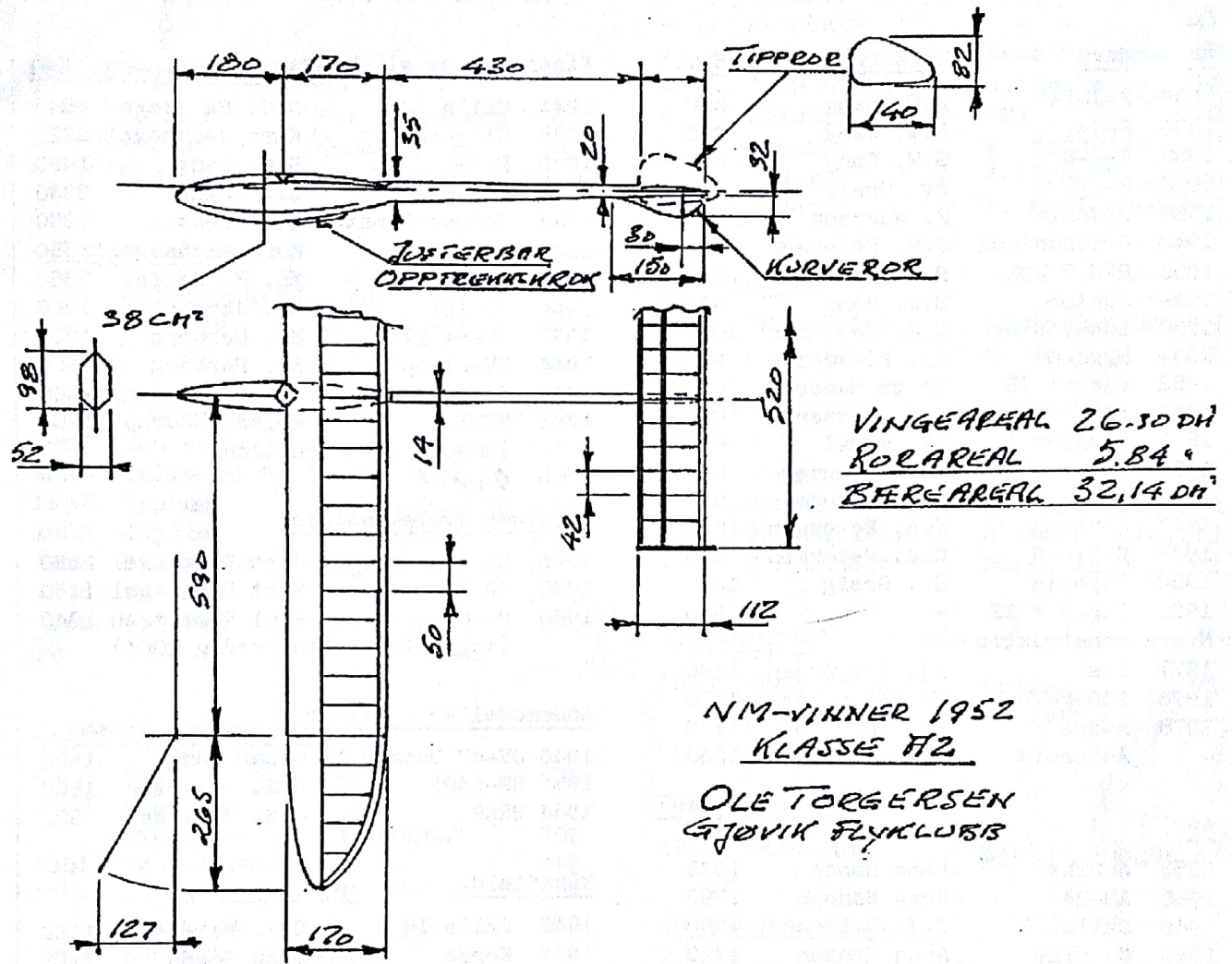
Från Johs. Thinesen, redaktör för den danska flygtidskriften "Luftsport" och entusiastisk vän av MODEL-teknik, kommer ritningen och kommentaren till den här förnämliga danska segelmodellkonstruktionen, som till upphovsman har den kände modellflygexperten Hans Kløve Lassen. Modellen går i klass 8 och kom till mycket förnämlig insats vid sommarens modell- och segelflygläger vid Bjergstad genom att suveränt vinna sin klass. Vi låter förresten Johs. få ordet:

I augusti avlade Hans Lassen elitproven A för segelmodeller med sin HKL-S 10, som han döpt modellen till. Starten gick i tämligen flack terräng och i svag vind inemot klockan 8 på kvällen. Men trots det blev tiderna så goda som resp. 5.04.0, 4.47.6, 4.46.1 — vilket visar modellens utmärkta kvalitet. Dessvärre känner jag inte till om Lassen använde 100 meters eller 200 meters startlina. Man kan följaktligen inte helt och hållet bedöma och berömma modellen.

Några data:

Spännvidd	1800 mm.
Vingdjup	180 mm.
Vingyta	29,4 kvdm.
Sidoförhållande	1: 11.
Profil	SI63010 (vid vingtippen SI03010).

Fra Norge har Ole Torgersen sendt os denne tegning af sin A-2 model, som han vandt det norske mesterskab med i 1952. Ole Torgersen har mange gange repræsenteret Norge ved verdensmesterskaber for wakefieldmodeller og er stadig aktiv. Hvem bygger den - den har vi ikke set før!



Veteranklubbens tegningsarkiv er revideret i november 2003 og tilført nye tegninger. Arkivet er udvidet med flyvende skalamodeller, linestyrede modeller, herunder en reaktormodel, Jetex-modeller, P-30 gummimotormodeller, en reaktormotor og en dieselmotor.

<u>A1</u>							
<u>År</u>	<u>Navn</u>	<u>Konstruktør</u>	<u>Spv.</u>	<u>Klasse A3 og gl. klasse 8</u>			
1939	F-J-1a	S.W. Bang	990	1941	Calle	C.J. Petersen	1840
1938	F-J-1	S.W. Bang	990	1945	Diogenes	Kurt Rechnagel	2225
1938	F-J-4	S.W. Bang	650	1938	F-J-2	S.W. Bang	1490
1938	F-J-7	Sv. Greig	485	1939	F-J-6	S.W. Bang	2330
1950	Fidusia	F. Neumann	1050	1944	Holger Danske	H.K. Lassen	1850
1944	Grimponimus	J.S. Petersen	1000	<i>A2</i> 1949	KR-56	Kurt Rechnagel	1650
1953	HFN 7 FOX	H.F. Nielsen	1110	1939	Pluto	Kn. F. Jensen	1860
193-	Junior	S.W. Bang	990	1944	Pelikan	He. Jønsson	1200
1950	Lucky Star	C.J. Petersen	1090	1937	SV-H1 fladk.	Sv. Herborg	1500
193-	Myggen	Kn. F. Jensen	956	1944	SV-H1 opb.	Sv. Herborg	1500
1952	Pjerri 75	Børge Hansen	1030	1944	Ølhunden	J.S. Petersen	2000
1946	Simplex	R.M. Jensen	1010	1941	ME-14	Mogens Erdrup	1700
1948	Simplex II	DMI model	900	(under rekonstruktion)			
1955	Tops	Kn.F. Jensen	800	<i>1941 Oprind. PN 53</i>			<i>2200</i>
1948	Jokum	Henn. Jønsson	920	<u>Haleløse svævemodeller.</u>			
1957	Qivitog	J.S. Petersen	1200	1946	KR-31	Kurt Rechnagel	2660
1946	Calle-6	C.J. Petersen	960	1948	KR-52	Kurt Rechnagel	1150
1950	Olympia	Sv. Greig	1000	1960	PR-60	Poul Rasmussen	1940
1939	Super W 12	-	970	(tegn. forventes færdig 2004)			
<u>Nyere konstruktioner:</u>				<u>Andemodeller - svævem.</u>			
1977	Sus	Bj. Jørgensen	1180	1945	OV-47 Donald D.	Oscar Vang	1500
1976	150-M-76	Ha. Andersen	1500	195	SP-5401	J.S. Petersen	1800
1978	Abdul	Per Qurstrøm	1170	1944	WRAP	J.S. Petersen	1530
-	Asteroid	J. Baguley	1200	<u>Wakefield.</u>			
<u>A2</u>				1949	Calle 18 W	C.J. Petersen	1160
1953	Aurikel	Hans Hansen	1675	1937	Korda	Dick Korda	1120
1950	AH-24	Arne Hansen	1790	1968	Lola	Thomas Køster	1270
1946	Calle 10	C.J. Petersen	1390	1957	Sussie II	J.S. Petersen	1250
1948	Cumulus	Arne Hansen	1720	1950	Tempo	Arne Blomgren	1080
1948	Cumulus II	Arne Hansen	1720	1949	Voodoo	Ron Warring	1140
1948	F-J-2a	S.W. Bang	1710	1952	Wake. Vinn.	Arne Blomgren	1080
1954	H.F.N. 25	H.F. Nielsen	1700	197-	Tilka	Bror Eimar	1300
1961	H.F.N. 26	H.F. Nielsen	1600	<u>Gummimotormodeller - ikke klasseopdelte.</u>			
1949	JAL 52	J.A. Laurits.	1900	1950	Balbo	Paul Kuniss	600
1950	Krølle	Sv. Greig	1420	<i>C/</i> 1950	Cleo	J.S. Petersen	720
1949	Pjerri 69	Børge Hansen	1690	<i>C/</i> 1957	Cleo 58	J.S. Petersen	730
1962	Pjerri 80	Børge Hansen	1770	1954	Carioca	J.S. Petersen	900
1970	Pjerri 83	Børge Hansen	1780	1954	Caesar IV	J.S. Petersen	900
1954	Skymaster	H og B Hansen	1690	1954	Caesar V	J.S. Petersen	900
1960	Skymaster II	H og B Hansen	1690	1938	F-J-3 stokm.	H. Schrøder	740
1946	Segel Scout	S. Isacson	1610	1939	F-J-5	H. Schrøder	500
1959	Sans Egal	Hyvarinen	2050	<i>C/</i> 1950	Hugin	Paul Kuniss	800
1947	Suomi	Mogens Erdrup	1410	<i>C/</i> 1948	Kadet	Arne Hansen	760
1953	Victory	Hans Hansen	1650				
195-	Stratos	Rolf Hagel	1913				
197-	Initium	Finn Bjerre	2100				
1946	PR-46	Poul Rasmussen	1500				
(tegning klar i 2004)							

*Klasse 7.*  
*1939 SF 19 Knud Plensted Jan. 1280*



1955	Knøws	Ukendt	500
1950	Musketör	Paul Kuniss	600
1934	Stokmodel	Kn. F. Jensen	600
1939	B.H. 15	Niels Hassing	990
1937	R-X-1	Joh. Thinesen	770
1948	Sportster	-	430
1950	Torpedo	Paul Kuniss	600
1948	Torpedo	Kurt Nielsen	920

#### P-30 gumminotormodeller.

1983	Sophus	Bj. Jørgensen	750
-	Robin	Modell Prod.	750
-	One Nite 28	Bob Peck	750

#### Jetex modeller.

195-	Jetex Demon	Sigurd Isacs.	515
1951	F.N. 13	Fritz Neumann	370

#### Gasmotormodeller - ikke klasseopdelte.

1962	Canoverly	Steen Agner	1090
1950	Calle 16 D	C.J. Petersen	1320
1947	Typhon	Mogens Erstrup	1120
1950	Jupiter	Peter Christ.	1190
1952	Pimpernel	Mogens Erstrup	1390
1946	TH-35	Tage Hansen	1000
1946	Put-Put	Sv. Greig	900
19		M. T. Jensen	

#### Flyvende skalamodeller.

---	CUB	DMI	430
1973	Westland		
	Lysander	JHT MODELS	480
1951	KZ-7 Lærke	DMI	465
1957	De Havilland	DMI	
	Chipmunk		553
1951	ERCOUPE	DMI	455
1952	Bananzo	DMI	500
1951	Tiger Moth	DMI	420
1950	Swift	Hobby Chop	580
1951	Piper Cup S.	DMI	555
---	Albatros G III for 0.75 - 1 cc motor. Fra Aeromodeller		1000

#### Dieselmotor.

1949	Greig dieselmotor G.3. 10 ccm.		
------	--------------------------------	--	--

#### Linestyrede modeller.

1949	Samba	DMI	66
1952	Hopla	N. Bøving J.	60
1950	H-68 Artist	H. Jønsson	76
-	Junior Pilot	DMI	55
-	Junior	DMI	60
-	Trainer	DMI	75
-	Akrobat	-	52
-	H.R. 46	Hans Rabenh.	80
-	J-19 Sportsman	J. Hacke	80
-	Aristokrat	DMI	103
-	Monarch	H. Nicholls	107
-	Spectre	Keilkraft	100
-	Pirat	L. Eskildsen	140

#### Team Race.

1952	DMI Master	P. Christian.	68
1952	Champion	N. Bøving J.	65

#### Combat.

-	Abraxius	Jørn Rasmuss.	88
-	Superstar II	Richard Wilk.	110
-	Superstar III	Richard Wilk.	113
-	½ A combat	Derek Mason	52

#### Reaktormodel.

1949	Reaktormodel	Greig	71
	passende for "Atom-Jet" og "Diesella".		

#### Reaktormotor.

1948	Atom-Jet.	Greig	længde 47
------	-----------	-------	-----------

#### Indendørs modeller.

Som et supplement til sommerens frit-flyvning kan vintertiden anvendes til flyvning med indendørs modeller. Undertegnede har en række tegninger til mikrofilmmodeller, en del EBZ papirbeklædte modeller, og ikke mindst tegninger til en del Peanuts skalamodeller eller næsten skala.

Poul Rasmussen.

**Tak til Poul Rasmussen, som nu har kompletteret listen over vore tegninger. Skulle nogen have tegninger af interesse, som ikke findes på listen, vil DMV meget gerne låne dem for kopiering. Kan du korrigerer nogen af oplysningerne - herunder årstal - hører vi gerne fra dig.**

Suomi: her er det rigtige årstal 1946.

I næste blad bringer jeg en oversigt over vor klasseinddeling, så vi kan placere modellerne rigtigt ind i vore konkurrenceklasser.

EK.

### Hermed adresseliste over medlemmer ved årsskiftet 2004.

Har du ændringer eller tilføjelser, skal du kontakte undertegnede, da det er mig, der sender blade mm. til medlemmerne. Jeg underretter så Fritz. EK.

Agner, Steen	1	Gl. Havnevej 10	2670 Greve	43 90 51 03
Andersen, Kristian H.	94	Ruholmvej 4 Vitten	8382 Hinnerup	
Andersson, Tycho	76	Karlfeldtsvæg 6	S-245 32 Staffanstorp	046-253166
Bang, Sven Wiel Æ	0	Tuborgvej 17 S-5	2900 Hellerup	39 62 99 83
Buø, Finn Olav	38	Krillåsveien 42	N-1392 Vetre	66 78 02 49
Carlsson, Einar	101	Hollænderhaven 4	4760 Vordingborg	
Christensen, Arne	97	Granen 7	9260 Gistrup	
Christiansen, Ole	75	Slåenvej 98, Mejdal	7500 Holstebro	97 40 35 20
Dahlin, Birgit	96	Gjerager 7	6880 Tarm	
Dahlin, Frank	5	Gjerager 7	6880 Tarm	97 37 24 42
Gahm, Örjan	85	Andebodavägen 367	S-175 43 Järfälla	0758-14142
Håkansson, Anders	56	Goodtemplarvägen 7	S-238 41 Oxie	040 549721
Hansen, Arne	6	Amagerbrogade 295,3tv	2300 København S	32 51 13 22
Hansen, Børge	7	Toftevangen 61	4130 Viby	46 19 33 51
Hansen, Niels Lyhne	65	Gormsvej 14	7080 Børkop	75 86 62 19
Hansen, Tage	8	Lunavej 11	5800 Nyborg	65 31 18 88
Hassing, Niels	9	Toftegårdsvænget 316	3480 Fredensborg	48 48 15 35
Hoff, Per	66	J.R. Wilhelmsensvei 60	N-1370 Asker	
Holtén, Erik	10	Geelsvej 21 B	2840 Holte	45 42 01 05
Jensen, Anders	99	Malurtvej 25 st. th.	9000 Aalborg	
Jensen, Knud	88	Nørreager 36	6280 Højer	
Jespersen, Leif	100	Lillegade 1	6430 Nordborg	
Johansson, Thomas	91	Ankaregården 1	S-22 651 Lund	
Jørgensen, Bjarne	44	Emmavænget 20, Næsby	5270 Odense	
Juhl, Frede	90	Gl. Færgevej 22, Alnor	6300 Gråsten	74 65 14 57
Knudsen, Erik	42	Amagervej 66	6900 Skjern	97 35 17 67
Knudsen, Poul	83	Parkvej 24	4130 Viby Sj.	
Kuniss, Paul	14	Gl. Strandvej 408 C	3060 Espergærde	49 13 44 02
Lauridsen, Jens Arne	37	Stubdrupvej 228	7100 Vejle	75 86 30 59
Lindén, Sven-Olav	59	Hovstavägen 15	S-703 63 Örebro	
Ljungberg, Lars	64	Vallgatan 28 B	S- 371 30 Karlskrona	0455-240 35
Masch, Kjell	70	Hagaveien 10 C	N-0980 Oslo 9	
Model & Hobby	24	Frederiksborggade 23	1360 København K	33 14 30 10
Mørkenborg, Poul	74	Østparken 38	5220 Odense SØ	
Mortensen, Finn	96	Præsteengen 29	4700 Næstved	
Neumann, Fritz	17	Kjærsvej 73	4220 Korsør	58 37 23 76
Nielsen, Eli	19	Danmarksvej 53 A	2800 Lyngby	45 87 69 15
Nielsen, Hans Fr.	20	Klemivej 4	8355 Ny Solbjerg	
Nienstædt, Erik	95	Strandvejen 242 B	2920 Charlottenlund	
Olsen, Jørgen	87	Kolding Landevej 37	7000 Fredericia	

## Rinkaby billeder



Herover fra venstre **Bendt Schmidt**, **Kristian Andersen** og **Hans F. Nielsen**. Modellen er Hanses meget velflyvende selvkonstruktion **Sherif** fra 1953.



**Kristian Andersen** gør sin **Fidusia** klar til næste flyvning.

## Bagsiden

Da vi nu i DMV har en konkurrenceklasse for wakefieldmodeller til og med 1968, ses her en typisk model for perioden: **Lennart Hanssons velflyvende og velformede GO - GO**.

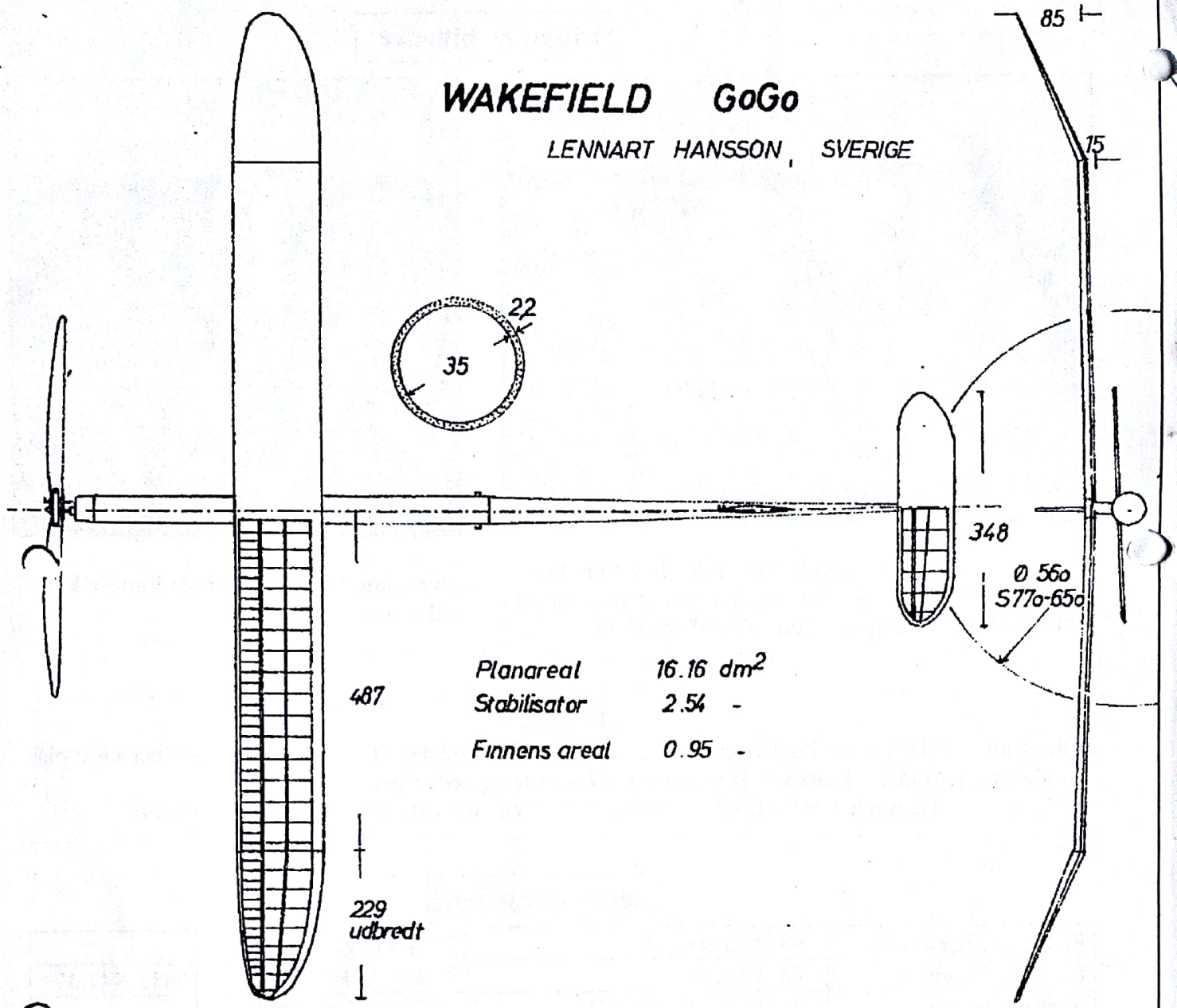
Tegningen er fra OMF's klubblad fra tiden, hvor **Bent Sehested** var formand.

## Adresseliste fortsat:

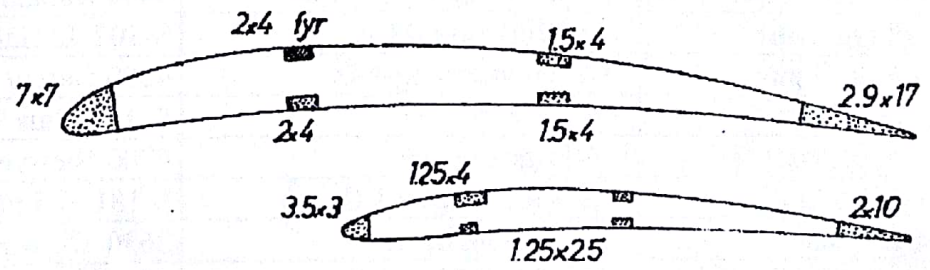
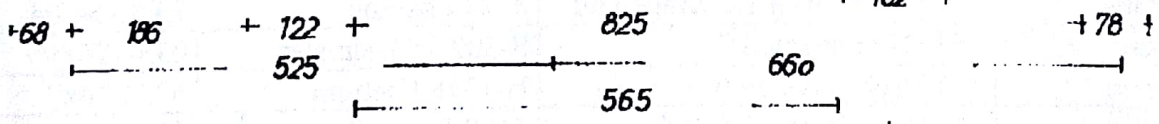
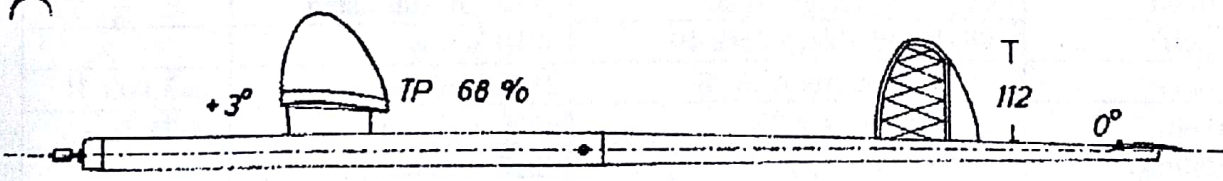
Pedersen, Kjeld O.	97	Lærkevej 5	7173 Vonge	
Persson, Ingvar	84	Råset 631	S- 242 95 Hörby	0415-941 47
Persson, Steen	46	Pålslyckegatan 26	S-302 30 Halmstad	
Petersen, Leif	98	Kælderbjerg Park 49	3210 Vejby	
Petersen, Luis	26	Østergårds Allé 28	2500 Valby	36 30 05 51
Poulsen, Ivar	92	Agermosen 27	2650 Hvidovre	36 75 13 35
Poulsen, Palle B.	102	Bækkedal 3	9210 Aalborg SØ	
Rabenhøj, Hans	27	Herredsvej 12, Kragelund	8723 Løsning	75 89 34 04
Rågwall, Sven	51	Uranusgränd 7	S-302 35 Halmstad	035-120899
Randsted, Grim	61	Vebekkveien 6 A	N-1346 Gjettem	6754 3487
Rasmussen, Poul	32	Nyvangsvej 25, 2.th	4400 Kalundborg	59 51 62 11
Sandberg, Kurt	45	Vallgatan 23 A	S-302 42 Halmstad	035-122846
Schmidt, Bent	94	Humlevænget 43	4690 Haslev	
Skoven, Kurt	34	Ryhaven 67	8210 Århus V	86 25 82 42
Sørensen, Niels W.	29	Danavej 33	4700 Næstved	
Sundvall, Leif	39	Odernvägen 1 B	S-181 32 Lidingö	
Vang, Oscar	30	Fyrreholmen 9	2630 Tåstrup	43 99 59 93
Widell, Karl Erik	31	Granbakken 9	9210 Aalborg SØ	

# WAKEFIELD GoGo

LENNART HANSSON, SVERIGE



Planareal	16.16 dm <sup>2</sup>
Stabilisator	2.54 -
Finnens areal	0.95 -



SEHESTED 13.11.68