



OLDTIMER MODELFLYVERNE

tidsskrift for

Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr.2—2006

SAM chapter 1935

15. årgang



Billedet viser Fritz Neumann med Fidusia nr. 2 ved POLITIKEN's opvisning på Amager Fælled i 1951. Den første Fidusia fløj væk i en kornmark ved Sjællandsmesterskaberne 22. 7. 1951. Fritz skriver at han stadig ikke har fået den tilbage.

Dansk Modelflyve Veteranklub

SAM-1935

Stiftet den 6. oktober 1991

Formand:

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

Sekretær:

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

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærsvej 73
4220 Korsør
Tlf.: 58372376
e-post: FNE@korsoerkom.dk

DMV's hjemmeside: www.dmvk.dk

Web masteren meddeler.

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

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

Redaktør: Frank Dahlin, Toftevangen 12, Ålsrode, 8500 Grenaa. Tlf.: 97372442
e-post: f_dahlin@worldonline.dk

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

Kalender 2006

31. december Årsrekordåret slutter.

Årsrekorder indføres i varighed og distance, modelklasse underordnet, almindelige konkurrence-regler gælder og sekretæren modtager resultater.
Klubben udsætter en flaske god vin til vinderne.

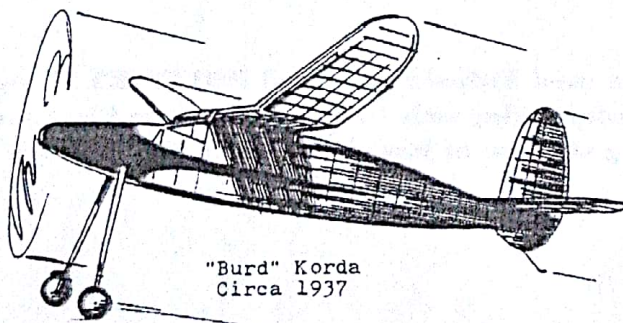
Som bekendt er vi også velkommen til FF- Unionens konkurrencer.
FF - Unionens konkurrencekalender kan ses på deres hjemmeside med adressen. www.ffu.dk
eller kan ses i Modelflyvenyt.

Årsrekorder

Jeg har ikke modtaget meddelelser om årsrekorder

Send ham resultat

Efterlysning af Vandelposten fra 50erne og 60erne har ikke givet noget resultat, er der da ingen der har gemt nogle eksemplarer fra dengang, det behøver ikke at være hele sæt, enkelt eksemplarer har også interesse.



FIDUSIA

Svævemodel i klasse A-1 konstrueret af Fritz Neumann i 1950

Fidusia er i dag en af de mest benyttede oldtimer modeller i A-1 klassen og i den svenske klasse S-1. Vi bringer her lidt billeder og baggrundsstof for en model som jeg selv byggede og havde stor fornøjelse af som dreng i 50'erne, og som jeg senere har vundet de svenske OT mesterskaber med. FD

Fritz fortæller:

Historien bag A - 1 modellen Fidusia

Jeg vil begynde i efteråret 1947 hvor jeg som nyindmeldt medlem i Sportsflyveklubben i København startede på et byggekursus.

Det var Henning Jønsson der var kursusleder og hans model Jokum vi skulle bygge. Det satte virkelig gang i min interesse for modelflyvning. I de kommende år byggede jeg mange forskellige modeller og i 1950 blev jeg valgt til klubbens flyveleder.

Jeg havde allerede på det tidspunkt konstrueret et par A1 modeller og syntes nu var der et behov for at få en letflyvende og letbygget model. Vi fik mange nye medlemmer i klubben og gode byggesæt eksisterede ikke.

I august måned 1950 konstruerede jeg en A1 model med kroptværsnit efter internationale regler. Denne deltog jeg med ved en stor sommerlejr i Eton Bray i England. Det var for øvrigt min første udenlandsrejse og meget inspirerende som 19 åring at kunne rejse til det store udland.

Dette blev grundlaget til den senere Fidusia.

Efter tilbagekomsten fra England begyndte jeg i oktober/november 1950 at konstruere min nye model FN 9. Jeg var meget optaget af Sigurd Isacsons bog Modelplankonstruktion og benyttede hans beregninger og profilforslag. Jeg husker tydeligt at jeg ønskede at spændvidden skulle være over 100 cm for at den skulle se ud som en stor model. Ifølge min dagbog over alle de modeller jeg har bygget kan jeg se, at det første eksemplar blev færdigbygget i december måned 1950.

Hvordan fandt jeg så på navnet Fidusia? Jeg og mine forældre kom ofte til fester i en jysk hjemstavnsforening og der viste de en

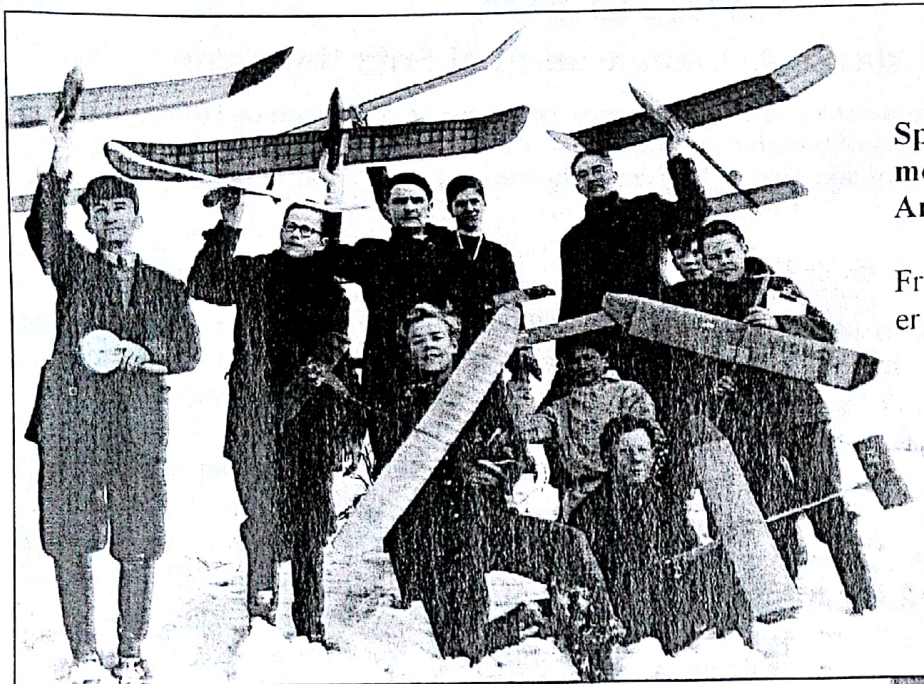
film fra Skive hvor et cirkus optrådte som netop hed Cirkus Fidusia. Her var lige navnet til min nye model og jeg skyndte mig at skrive navnet ned på et stykke papir.

Jeg lavede en rigtig tegning der blev kopieret og det var ikke så let dengang. Vi fik lavet byggesæt og det ene efter det andet hold byggede modellen. På et tidspunkt fik jeg en henvendelse fra et svensk modelflyvefirma i Malmø som gerne vilde udgive den i byggesæt. Jeg fik et latterligt lille beløb for rettighederne og fik så samtidig at vide at Fidusia ikke lød så godt i Sverige, så der skulle den hede Laruska. Det var jeg nu ikke så glad for, men sådan blev det.

Det er glædeligt, så mange år efter, at se sin model stadig blive bygget og fløjet med til stor glæde for mange modelflyvere.

Korsør, marts 2006
Fritz Neumann

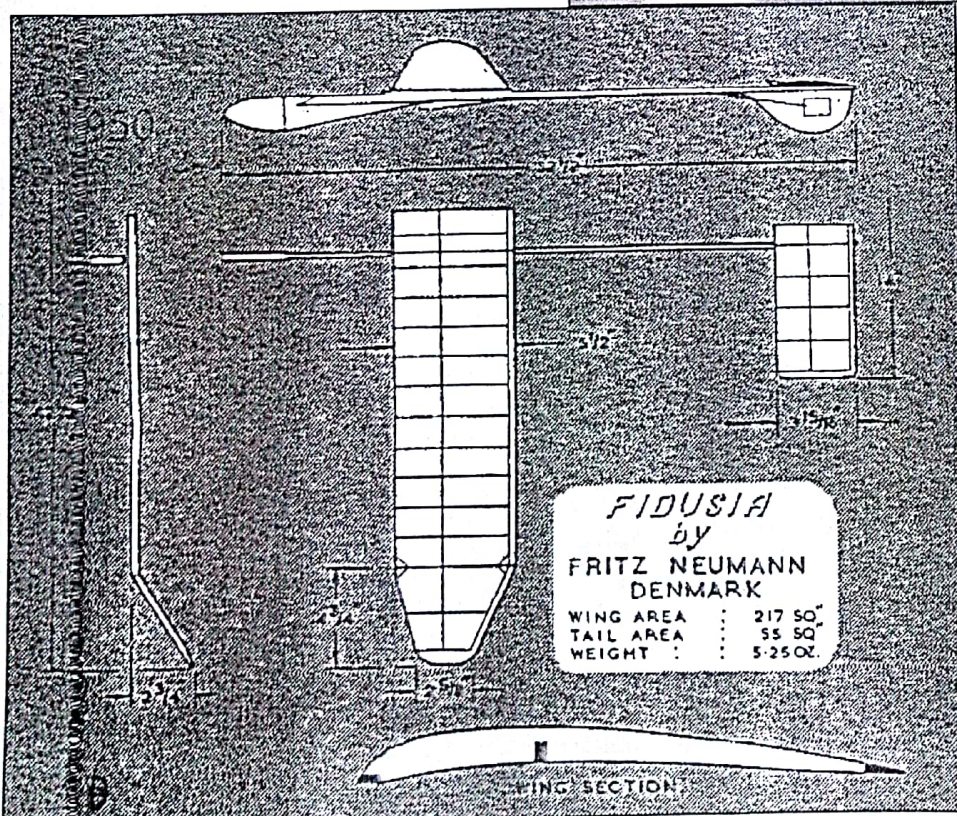




Sportsflyveklubbens 1. klub-
mesterskab 15. feb. 1953 på
Amager Fælled.

Fritz flyver her A2, men der
er 3 stk. Fidusiaer.

Fritz med Fidusia nr. 2
fra 1951



Fidusia har også gjort sig
også bemærket i udlandet.
Sven E. Truedsson i Malmö
udsendte den som byggesæt
igennem mange år. Her er
en oversigtstegning fra en
artikel i det engelske Aero-
modeller fra 50'erne om Al
konstruktioner i Skandina-
vien.

Dansk Modelflyve Veteranklub -

Bestyrelsesmøde: Mandag

d. 27.06.06 fra 13.00 til 16.00.

Mødested: Motorvejscafeteriet, Nyborg.

Deltagere: Frede Juhl, Fritz Neumann, Hans Fr. Nielsen.

Referent: Hans.

1. Opfølgning på referat fra sidste bestyrelsesmøde
2. Medlemssituationen: Vi er nu 51 medlemmer, 3 nye er kommet til. mens - - - - -
3. Danmarks Mesterskaberne. Disse afholdes d. 16-17. sept. på Skjern Enge. Det bliver et fælles DM med FF unionen. i stil med sidste år.
Hans undersøger pris og udformning for plaketter med Ole Vestergård (FF unionen). samt udsender indbydelsen. evt. sammen med vort blad. (Erik el. Frank). Pokaler medbringes med indgravninger. Prisen for tilmeldte modeller ændres fra 50 kr. til 75 kr. En om hånd ved PL. tavlen efterlyses.
4. Ny brochure: Hans fremlage et forslag til ny brochure. Fritz vil provetrykke nogle eksemplarer. og brochuren forventes klar til DM.

5. Bladet: Det første blad fra Frank Dahlin var bare godt. Der vil komme 2 mere i år. det næste lige efter DM.

6. Staining: Udstillingen kan først etableres i uge 29. Depotrummet bliver i det gamle værksted. når dette flytter sidst på året. Storrelse og indretning som tidl. aftalt.

7. Hyggetræf: Mandag d. 13 juni var vejret fint og 5 af klubbens medlemmer. samt et par flere hyggede sig og fløj også en del. Næste hyggetræf i Rodekro bliver mandag el. tirsdag d. 14. el. 15. aug.

8. Invitation: Frits fremlagde en invitation til et Oldtimer stævne i Portugal fra 8. til 10. sept. Mere på www.clportugal.com

9. SAM.: Fritz har bragt sagen i orden. og vi har modtaget de manglende blade.

10. Den svenske Oldtimer forenings fremtids rapport blev diskuteret. Mange fælles synspunkter.

Modereferat sendt til bestyrelsen. samt til Frank Dahlin. Erik Knudsen og Poul Rasmussen.

Solbjerg, den 29.06.2006

Nye tegninger som vil tilgå arkivet.

Klubben har fået overdraget en del tegninger. Hvilke der er nye i klubsammenhæng er jeg ikke helt klar over, men Poul Rasmussen vil få opdateret listen.

Fra Eli V. Nielsen i Lyngby har vi fået følgende:

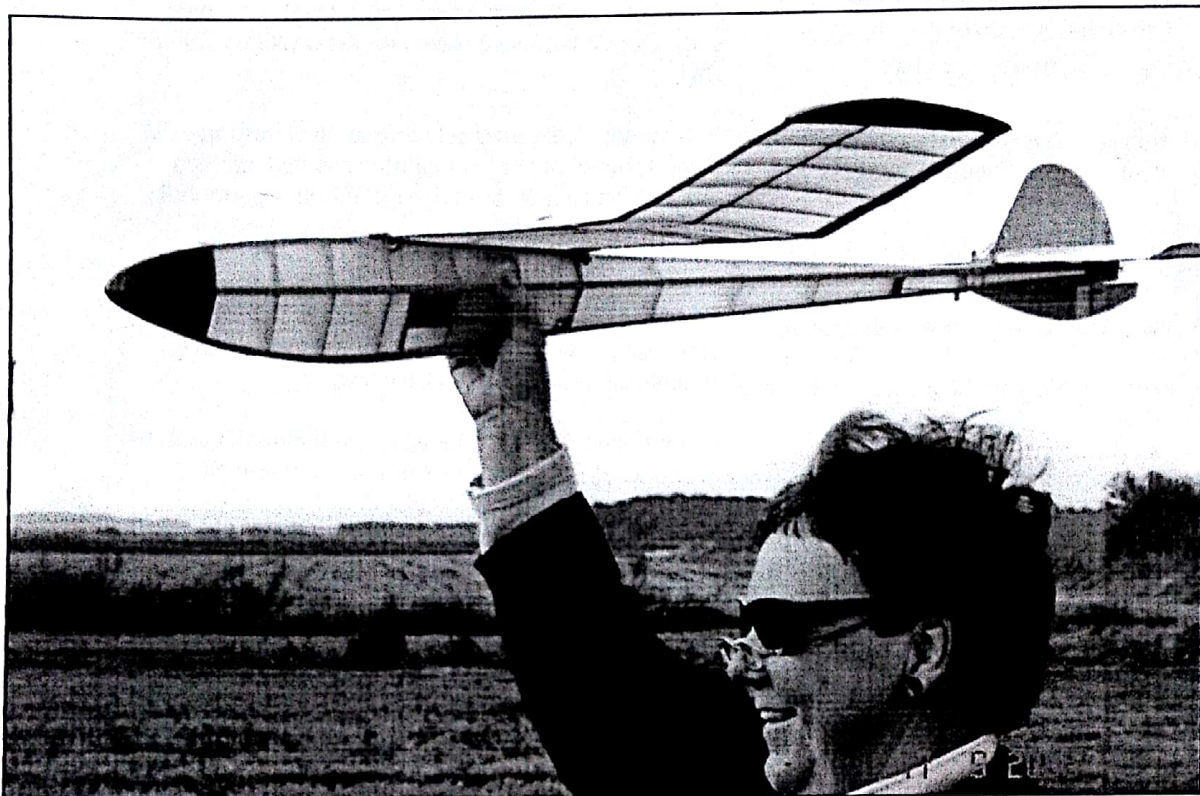
Svævemodel	Junior	Sv. W. Bang	Spændvide 990 mm	år ?
--- " ---	h-23 Pelikan	H. Jönsson	1200	1944
--- " ---	SV-H1, fuldkrop	Sv. Herborg (Greig)	1500	1944
--- " ---	Sunnanvind	S. Isacson	960	1944
--- " ---	Anita	Eli V. Nielsen	1120	1944/1994
--- " ---	Pluto	K. Fl. Jensen	1860	1943
--- " ---	BM-747	Berlingske Tid	785	1938
--- " ---	Super W 12	Berlingske Tidende	970	1938
--- " ---	Opvind PW56	Per Weishaupt	2220	1943
--- " ---	Knirps	H. Kirschke	740	1935
--- " ---	Baby	H. Kirschke	1200	1934
--- " ---	Der Grosse Winkler	Horst Winkler	1696	1936
--- " ---	Prince	DMI Model	860	ca. 1958
A 2	Sans égal-6	R. Hyvärinen	2040	1958
RC svæver	Albatros	Harry Nielsen	2000	1964
Gummimotor	Trumf	? , svensk	500	?

Fra Poul Erik Christensen i Lystrup har vi fået tegning til en flot tysk gummimotor model:
Jagdeinsitzer HSB 21 H. F.A. Schelhasse 1450 1936

Fra Niels Henrik Hansen, Århus en tegning til en stor tysk flyvende vinge:
Erwa -8 E. Warmbier 1800 1951

Der er flere tegninger på vej fra Eli og fra Per Weishaupt's arkiver.

Billeder fra Oldtimer DM på Skjern enge 16. og 17. september 2006.



Bent Schmidt's kone var en trofast hjælper, her er hun klar med Bents Suomi.



Hans og Frede ved at gøre en Pjerri 75 klar til start.



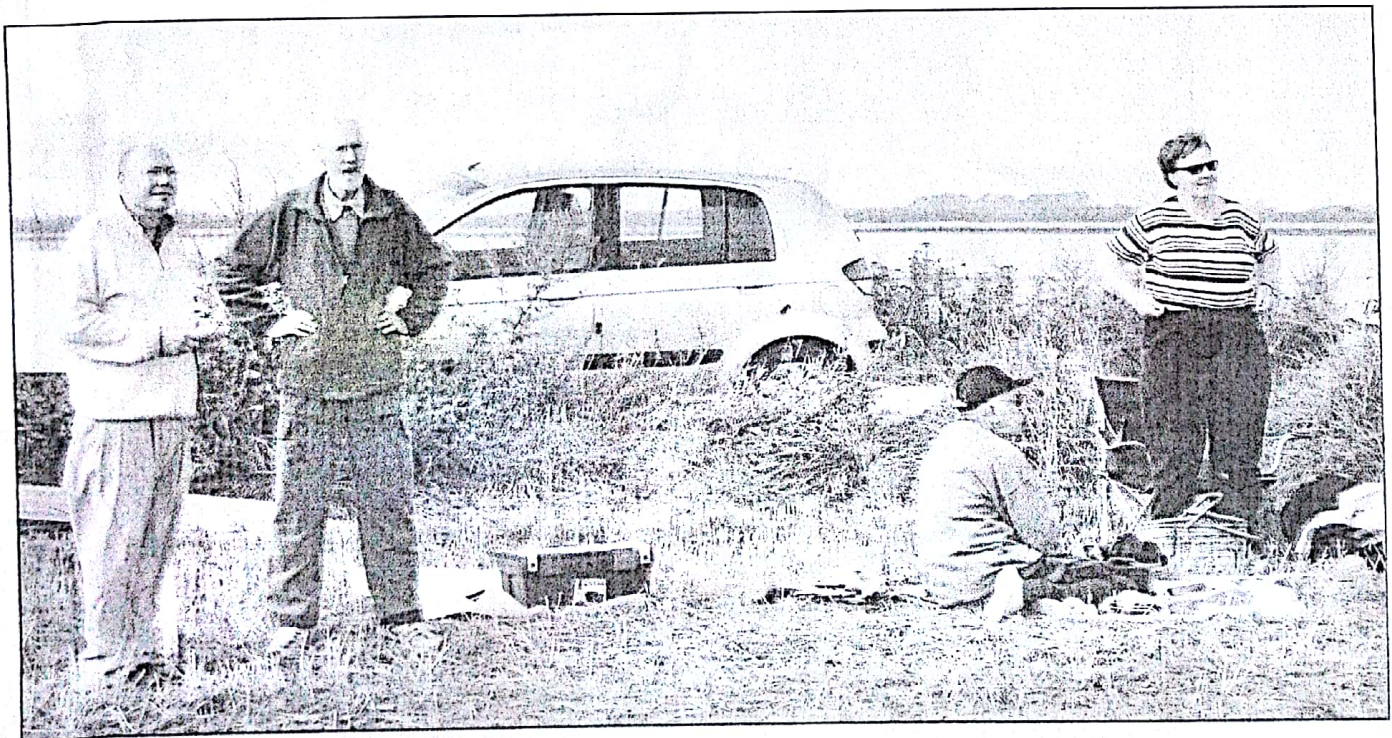
Steen Agner med sin smukke Pjerri 69. Steen var den eneste der formåede at flyve både i oldtimer og med moderne modeller.



Erik Knudsen og Jens Arne Lauritsen studerer resultattavlen.



**Poul Christensen ses her med
Hans Fr. Nielsen's meget kønne
A3'er
Holger Danske**



Jeg tror jeg vil bruge udtrykket fra et franske fritflyvningsblad til den slags billeder:
"Image Vol Libre"



**Hans Fr. Nielsen
med Sheriffen**



**To garvede genkomne veteraner - Bent Schmidt og Poul Christensen
med hver sin SUOMI**

DM 2006 for Fritflyvende Oldtimer Modeller

Hermed følger vor formand Frede Juhl's beretning fra Skjern Enge, den 16. og 17. 9.06

DM 2006 for fritflyvende oldtimer-modeller.

I lighed med sidste år skulle DM for medlemmerne af Dansk Veteran Modelflyveklub og Fritflyvnings-Unionen afholdes i skøn samdrægtighed den 16. og 17. september på Skjern Enge, stedet vor vi kan se haren løbe flere dage uden at tabe den af syne, og det samme gælder næsten også for vore modeller. De bruger dog ikke ben, men vinger.

Ankomsten fandt sted på Amagerskolen ved 13-tiden lørdag. Vejret var både solrigt og lunt, men der var lige det med vinden, der teede sig som en uvorn unge. Der var rørende enighed om at forskyde starttidspunktet til kl. 16.00 i håb om at vinden ville løje lidt af. Indtil da var der lejlighed til snak om dit og dat. Andre spenderede et par timer på at besøge veteranflymuseet i Stauning. Det præsenterer sig rigtig flot efter den nye store udstillingshal på lige ved 3000 kvadratmeter er etableret. Såfremt man orker at fordybe sig ide udstillede fly m.m., kan man få mange timer til at gå hermed.

Som bekendt er Veteranflyveklubben også repræsenteret med flere gamle modelfly i den ene af hallerne.

Til fordybelse blev der dog ikke tid, idet vi ifølge aftale skulle mødes kl. 16,00 på det forventede startsted. Der var imidlertid ingen tvivl om, der ikke kunne flyves lørdag. Vindstyrken pendlede omkring 8-10 sekundmeter, så vi måtte opgive ævred og udskyde flyvningen til søndag, hvor vindstyrken ifølge profeterne ville aftage en kende, men heller ikke mere.

Til gengæld blev der lidt mere tid til at dyrke det sociale samvær på tværs af grænserne, og lørdag aften bød på fælles middag, hvor snakken gik på livet løs. Efter middagen blev der hygget på forskellig vis, indtil mister Sandman gjorde sig gældende.

Søndag den 17.9.

Et kig ud af vinduet straks om morgenen virkede beroligende al den stund at vinden var droslet ned i nattens løb, men ville det mon vare ved? ...Næppe. Det skulle snart vise sig, idet vi havde briefing på flyvestedet kl. 9,00 og ved ankomst havde F. U.erne allerede ageret en times tid. Under skyldig hensyntagen til den stadig friske vind fastsattes linelængden til 50 m og max tiden til 2 min.

Af 8 deltagere kom de 7 i aktion, idet en måtte afstå grundet dårligt knæ. Endvidere var vore ellers så trofaste 2 svenske deltagere forhindret i at deltage.

Følgende 7 kom i aktion: Steen Agner-Kristian Andersen, Poul Christensen, Frede Juhl, Fritz Neumann, Hans F. Nielsen og Bent Schmidt.

Fritz var en af de første til at bringe en model i luften, og det blev fulgt med spænding, hvordan hans spinkle Fidusia i kl. A1 ville klare blæsten. Og tak hr.lærer.

Den strøg op, slog en vejr mølle, så Fritz skyndsomst måtte frigive modellen i langt fra tophøjde, men den formåede alligevel at høste 62 point.

Hvem turde foretage næste start? Jo, Hans havde mo-

det, men det skyldtes nok hans A1 model Fox, for ræve kan som bekendt være ganske snu, og den skilte sig fra opgaven på fortræffelig vis med et max som resultat. Vi andre blev helt misundelige, men det var altså trods de herskende vindforhold muligt at få fuld tid.

Undertegnede var usikker på, hvordan min Pjerri 75 i A1 ville opføre sig i blæsten, men der var kun en vej frem, hvis den skulle i luften, og det var at løbe baglæns. Og ikke engang det hjalp. Den skabte sig rent ud sagt, så det var en lettelse af få den hængt af krogen efter et mindre styrtedyk, men fløj kun 42 point hjem til kontoen.

Man kunne blive helt bange for, hvad der ventede de andres modeller, men det skulle vise sig, at de fleste af de ældste konstruktioner, faktisk var dem, som klarede sig bedst i det barske vejr. Som f.eks. Bents Suomi i kl. A2, der uden at rynke på næsen klarede at maxe i 1. start. Til gengæld måtte Poul tage til takke med 60 point, ligeledes med en Suomi. Men den blev akklimatiseret som dagen gik, og opnåede henholdsvis 78 og 120 point i de resterende 2 starter. Læg dertil at Poul først i år har genoptaget modelflyvningen, hvorfor det selvfølgelig tager lidt tid, at tilegne sig de gamle færdigheder igen. Det bliver spændende at se ham til næste års svenske mesterskaber, og sikkert med en nybygget model fra de gode gamle dage.

Opmuntret af den 1. gode start gik Bent i aktion igen, og selvom højstarten forløb rimelig, måtte Bent og Suomien se sig tilfredse med 82 point. Måske fordi den havde en tilbøjelighed til at flyve ligeud. Den bryder sig måske ikke om kurver. Den slog sig da også ned et sted ud i langt bortistand, hvor Bent og frue efter en times forgæves eftersøgning returnerede uden modelog i lettere nedtrykt sindsstemning. Han havde 3 uger før set sin store Diogenes forsvinde i Sverige og nu Suomien i tilgift! Det var altså for meget af det gode eller var det af det dårlige. Men bedst som Bent havde taget plads i klapsammenstolen, for at komme lidt til hægterne, dukkede Thomas Røjgaard (moderne fritflyver) op med Suomien under armen. Den havde gemt sig på en af skråningerne på en afvandingskanal, men undgik altså ikke Røjgaards falkeblæk.

Glæden fik atter tag i Bent, og efter en snak med modellen, enedes de om, at de nu alligevel godt kunne få foretaget den 3. start. Modet og dristigheden gik hånd i hånd, og modellen måtte lægge ryg til nok en lufttur over stubmarken. Men måske var den blevet betænkelig over al den hurlumhej, den havde været udsat for, og holdt sig derfor pænt inden for synsvidde. Men det gav til gengæld heller ikke så mange point. 70 blev det til. Men Bents humør var i behold, modellen inden for rækkevidde, og Bent havde bestemt fået øget kondien efter hans vandringsture i den fjerne omegn. Så han kan vel egentlig ikke klage over at komme tomhændet hjem.

Fritz gjorde endnu et forsøg med Fidusia, men den havde det nok som os andre, den syntes ikke om den

krasse vind, 23 point, mere ville den ikke være med til, og så var der jo ikke andet at gøre for Fritz, end at putte den i mælposen til næste år.

Nu drog Hans atter Fox ud af hulen og beordrede den i luften. Den skulle jo nødig få lus i skindpelsen, eller hvad det nu var, den var beklædt med. Det var i al fald ikke afny dato. Men hvad betyder det når man kan kunsten at svæve og blæse på vinden. Den var dog mere beskeden denne gang med 88 point.

Efter Fidusia var lagt omhyggeligt i mælpose drog Fritz sin gamle A2er FN23 frem. Havde den mon ligget i dvale for længe og blevet stiv i koderne? Den ville i hvert fald få rystet støvet af sig, når den skulle tage livtag med blæsten. Men hvorfor nu denne mistillid. Den var som den var, og blæste blæsten midt imod, steg til vejrs, og se om den gamle svinger ikke havde bevaret næsen for termik, hvad den selvfølgelig udnyttede til bringe et max hjem til herre.

Kunne jeg mon også gøre det med min A2er Ple? Nej, nej! Den skød til vejrs som en raket og hev i linen, så det snarere lignede tovrækning end model-flyvning. Og som om det ikke var nok trak den med et til venstre eller var det højre. ..også lige meget, den skulle af krogen ellers så! Puh ha, det lykkedes, men den hakkede slemt i det hele vejen ned til moder jord. Og sådan noget hakkelse rakte ikke til mere end lidt lommeuld og 42 sek.

Men hvad nu da? En Sherif og hans assistent stillede til start. Linen blev viklet ud og ind og ud og ... nå endelig! Det er ren taktik fra Hanses side. Tro mig. Jeg har oplevet det utallige gange. Men modellen kom da omsider i luften og mestrede blæsten, hvorfor den blev belønnet med 102 point.

Ple måtte holde for igen. Jeg kunne mærke den sitre, men op skulle den o. Og op kom den med raket fart, svingende til højre, så til venstre, ja den var kort sagt ustyrlig. Det lykkedes trods alt at frigøre den, men i så lav højde, at det kun rakte til 40 sek. Eneste trøst var, at den kun lå et par hundrede meter ude på marken.

Hans var returneret med Sherif, og havde faktisk ravlt, for der resterede endnu 5 starter for hans vedkommende. 2 med Sherif og 3 med A3eren Holger Danske, så hvad var mere naturligt end at få styr på hjælper, tidtager, line og model. Og det er skam ikke altid så lige til, men det lykkedes og Sherif drog ud på sin anden luftvandrig, og tro mig om ikke den kom godt fra det og maxede.

Efter en længere hjemhentning dukkede Fritz atter op. Selvom han så lidt medtaget ud, syntes det til gengæld ikke at gælde modellen. Efter at have sun-det sig lidt blev de to enige om at tage en tørn mere. Måske havde modellen alligevel skjult noget for Fritz, for da den endelig var kommet i luften, tabte den tilsyneladende hurtigt pusten og holdt sig kun svævende i kort tid. Den indkasserede 48 point ifølge tidtageren.

Alt i medens dette foregik, kom Steen Agner for at afvikle sin I. start A2 med sin Pjerri 69. Han flyver jo også moderne, men blev sat ud af spillet grundet en ødelagt forkant på haleplanet af sin kulstofmodel. Ak ja, selv kulstof kan gå itu. Nu var det imidlertid en god gammel træmodel der steg til vejrs,

men den udløste desværre ikke på toppen, og det koster, hvorfor han måtte bøde med 66 point.

Fritz var denne gang hurtigt tilbage med sin model og efter nogen overvejelse mente han, han ligeså godt kunne snuppe den 3. start nu han alligevel var her. Som sagt så udført. Det så ganske fornuftigt ud, som den lå der og nød udsigten, men den fandt ingen termik, hvad der uvægerligt fører til tab af højde og dermed også point. 72 point på tavlen. Acceptabelt trods alt. Desværre viste det sig den havde lidt planbrud ved landingen. Ja det var hårde tider for sarte vinger.

Sherif var atter klar til aktion, og tilsyneladende føler den sig ikke særligt generet af blæst, for den landede igen et max på resultat tavlen. Men hvem ved, måske har Hans bare haft held i sprøjten.

Hvad mon Pjerrien pønsede på her kort før 2. start. Ingen fik nys om det, og det må vel også være en sag modellerne imellem. Under alle omstændigheder gjorde den mere væsen af sig denne gang, og det lignede længe et max, men så blev den angrebet af lathed på det sidste, hvad der blev straffet med et notat på tavlen med 99 point.

Hans havde travlt, hvad der førte til 3 efter hinanden pæne højstarter med Holger Danske og det gav henholdsvis 89, 81 og 120 point.

Sidste mand på skansen var Steen. Han havde forsøgt at opildne Pjerrien til dåd, men den led tilsyneladende af hjemve, for den orkede ikke at holde sig på vingerne og trak også mod øst, hvorefter den lagde an til landing med 48 point som ballast.

Sidste mand var nok en sandhed med modifikationer, for det viste sig at Kristian, som også flyver moderne, lige havde nået en første, sidste og eneste start med sin Fifusia, hvad der rakte til 35 point.

DM sluttede med uddeling af pokaler og medaljer til de 3 først placerede i de respektive klasser i overværelse af såvel deltagerne fra DMV som FF-Unionen. Efter et blæsende, men fornuftigt afviklet DM for både moderne og gl. modeller, kunne deltagerne drage hjem for at træne og bygge nye modeller til næste års forskellige konkurrencer.

Resultater

Klasse A1 veteranmodeller

Nr. 1	Hans Fr. Nielsen	328 point
2	Fritz Neumann	85 -
3	Frede Juhl	42 -

Klasse A2 veteranmodeller

Nr. 1	Hans Fr. Nielsen	343 point
2	Bent Schmidt	272 -
3	Poul Christensen	258 -
4	Fritz Neumann	240 -
5	Steen Agner	213 -

Klasse A3 veteranmodeller

Nr. 1	Hans Fr. Nielsen	290 -
-------	------------------	-------

Klasse A2 oldtimemodeller

Nr. 1	Frede Juhl	87 sek.
-------	------------	---------



Hans Fr. Nielsen rendte med alt guldet i svævemodel klasserne.



Bent Schmidt og Frede Juhl tog sig af de næste pladser

De svenske Oldtimer Mesterskaber 2006

Følgende er Frede Juul's farverige beretning om to travle dage for ham og Hans Fr. Nielsen under afviklingen af ovennævnte konkurrence på Rinkaby feltet ved Åhus uden for Christianstad i Sverige. En plads der i øvrigt også bruges til afvikling af Scania Cup og Nordic Cup i fritflyvernes World Cup. Vi vil senere bringe flere resultater fra konkurrencen, der ikke som man kunne forledes til at tro, kun var for svævemodeller, men flyves i alle klasser.

Svenske Mesterskaber 2006 for oldtimer-modeller 26. og 27. august.

Svundne år og alderen til trods er vi stadig nogle standhaftige aktive fra dengang der var modelflyvere til, som slår vores folder i Dansk Modelflyve Veteranklub. Og lykkeligt dukker der af og til et nyt medlem op fra forudtids tid.

Som de foregående år skulle vi også i år deltage i de svenske oldtimer mesterskaber i Rinkaby.

Længe så det ud til, vi skulle stille med 7 deltagere, men grundet sygdom m.m. skrumpede antallet til 3. Men svenskerne skulle nu ikke tro, vi ville lade os slå ud af den grund, og vi drog da også fortrøstningsfulde af sted den 25. august.

Vel ankommen sent eftermiddag fik Hans Fr. Nielsen og undertegnede os installeret i barak C. Og bemærk så lige, at vi år efter år bor i samme barak og værelser. Efter at have nydt lidt medbragt aftensmad, var der tid til en gang let trimning inden mørket sænkede sig om ørerne på os. Bent Schmidt var 3. deltager med familie skulle først ankomme lørdag eftermiddag.

Første konkurrencedag lørdag den 26. august.

Briefing kl. 9.00. Linelængde 100 m i kl. SI(A1) og 50 m i kl. A2. Max-tid 2½ min. Vejret var smukt, lunt og næsten ingen vind. Vind fra sydøst, men skiftende. Startsted ved Panservejen.

Periode 1 fra 9,30 til 11,00 og periode 2 og 3 fra 11,00 til 16,00.

Ankommen til startstedet pakkede vi modeller og andet nødvendigt grej ud af bilen og traskede således behørigt udrustede et par hundrede meter ind i terrænet, hvor vi opslog vort hovedkvarter .

Det var nu primært Hans der måtte gøre arbejdet, idet jeg havde fået en gang hjerteflimmer lørdag morgen, og så foregår alt hvad du foretager dig i slow motion. Gad vide om jeg i det hele taget kunne "løbe" en model op i den tilstand. Til en afveksling ønskede jeg det ville blæse lidt, men vinden, den smule der var, ænsede det ikke og orkede åbenbart også kun at agere i samme tempo som mig, så der var ingen hjælp at hente fra den kant. Nå, men efter teltslagning m.m. var vi efterhånden rede til at lufte modellerne i et par trimstarter, sådan lige for at se om de var i hopla, Men det syntes ikke at være tilfældet. Min A2er havde højdeskræk og Hanses A1'er hoppede gentagne gange af krogen. Havde den nu været en fisk, men det var et modelfly. På den anden side bar den jo navnet Fidusia, så måske var det derfor den lavede numre.

Vi var begge to ret irriterede over modellernes nykker, eller også var det på os selv, for enten var der det ene eller også det andet der drillede. Oh! endelig fik jeg et max, men det var i en trimstart og det går jo desværre ikke ind på bankbogen. Den helt nybyggede Fidusia fik også noget der lignede et løft og var så elskværdig at lande i nærheden af min, hvorfor Hans viste storsind og tog den med retur. Jeg skulle spare på kræfterne. Alle vore genvordigheder kostede tid, og da vi så småt nærmede os periodens udløb, var det om at få plantet nogle modeller i luften. Jeg lagde for i A2 med min Pie, som den hedder, men la traviata for en højstart. Den trak til siden og jeg havde ikke kræfter nok til at korrigerer bæstet og så måtte jeg nøjes med 28 sek. på kontoen. Hans trak nu Fidusiaen op og det så straks bedre ud, men den ledte forgæves efter termik og landede med 112 sek. i bagagen. Det var imidlertid nok til en 2. plads i 1. periode. Håbet var stadig lysegrønt. Hans har jo en god kondi så han spændte efter Fidusiaen og efter hjemhentningen gjorde han straks klar til at sende sin hjemmegjorte HN 27 Chris på vingerne. Den måtte også klare sig uden termikkens velsignelse og landede snøftende efter 84 sek. Gad vide om den havde høfeber! Vi nåede hvad vi skulle i 1. periode, bare ikke resultatmæssigt. Efter en bid mad og lidt drikkelse tørnede vi ud til 2. og 3. periode i håbet om bare lidt mere medvind. Apropos vind, som nærmest ikke var til at øjne, så forstod den dog at gøre opmærksom på sin tilstedeværelse ved at skifte retning efter for-godtbefindende og uden varsel, den halunkel. Men veteraner er nu ikke sådan at narre.

Hans fik æren at lægge for med Chris. Hans tog den på slæb et langt stykke i håb om mødet med en guddommelig boble, men den glimrede ved sit fravær, og selv sæbeboblere var der ikke skyggen af.

De er nu for øvrigt også forment adgang. Chris lå nu frigjort i lufthavet af luftmolekyler, men havde vanskelighed ved at holde højde og takkede af efter 112 sek. Måske det lange ridt Hans havde udsat den for i startfasen, havde tappet den for opholdelsesdrift. Modeller skal jo også behandles med omsorg.

Imedens Hans hentede modellen, gjorde jeg min Pie klar og messede ubønhørligt, men lavmælt om vind, bare en lille smule. Måske skulle jeg have hævet stemmen, for virkningen udeblev. Nå, men starten gik og det forløb som forventet. Ingen vind og ingen kræfter til at løbe den op med, så da jeg efter et kort tilløb hev efter vejret, som en luftpumpe under optræk, kobledede jeg modellen af linen.

Modellen og jeg gjorde hvad vi kunne, og 127 sek. var

forholdene in mente acceptabelt. Nu syntes Hans at Fidusiaen skulle fornøjes og han spændede det bedste han havde lært, hvornår det så end har været, og se da bare, den steg og steg til den ikke kunne komme højere simpelt hen fordi linen ikke var længere. Han var ikke meget for at slippe den løs, men til sidst gav han efter. Dens lyst til at se det hele sådan lidt fra oven var dog yderst begrænset og efter 76 sek. snusede den atter til græsstråene.

Som tiden dog løb, og vi manglede endnu 3 starter. Det var tid til handling. Den blev dog kortvarigt udsendt grundet Bent Schmidt og families ankomst. Bent skulle først deltage søndag, så de slog sig ned på den dyre langside og betragtede det brogede sceneri i tilbage-lænet afslappethed, medens Hans og jeg ilede hen til vore 2 med længsel ventende modeller.

Chris måtte holde for og blev uden nåde beordret opad. Og den blev da også sluppet løs i noget der lignede 80m højde, men den manglede altså lidt hjælp af termikken, der kun var tilstede hist og pist og af og til, hvorfor den måtte klare sig uden, og takkede af for i dag med rimelige 95 sek. Måske skulle den konsultere et kursus i opsøgende termik idet forestående vinterhalvår.

Jeg manglede sidste start med Ple og hvorfor ikke få det overstået. Men Hans skulle lige returnere inden vi ved fælles hjælp fik den overdraget til vejr og vind. Vejr var der nok af, men vind. ..Det gik da også som det næsten kun kunne gå. Ingen kræfter, ingen vind, ingen højde, ingen termik, og tiden rakte som følge af alle disse triste ingredienser heller ikke til et max, og den måtte bide i græsset efter 84 sek.

Periodens ophør nænnede sig med hastige skridt, så Hans fik travlt med at berede Fidusiaen til dagens sidste flyvning. Den arme model havde jo haft en tendens til at smutte af krogen lige efter start, og Hans havde tænkt mange tanker på hvorfor. Han var nu kommet til den konklusion at det var fordi han havde løbet for hurtigt i starfasens begyndelse.

Han havde ellers travlt nu, for der manglede blot 2 min. til periodeslut. Og pokker stå i det. Nu skiftede vindretningen en kvart omgang og tiden løb. Vi korrigerede skyndsomst, og trods al hektik lykkedes det ham at starte modellen blidt, og se da bare hvor det hjalp. Den strøg snorlige op til tophøjde og blev udløst perfekt. Men maxe ville den trods alt ikke, og rundede dagen af med 100 sek.

Både Hans og jeg syntes vi trods ideelle vejrforhold ikke havde fået tingene til at flaske sig, men som lidt trøst nynnede jeg lidt af sangen "Ja sånt er livet, ja sånt er livet", som vist nok Siw Malmquist i sin tid hittede med. Dagen lå bag os, de flagrende sommerfugle havde forladt mit urværk, og nu måtte vi rette blikket mod søndag i håbet om lidt medgang.

Anden konkurrencedag 27.8.

Vejret, ja hvordan ville vejret blive? Lørdag aften lød vejrudsigten på mulighed for både byger og blæst. Fy dog!

Da vi vågnede søndag så vejret dog tilforladeligt ud,

og under briefing blev vi lovet fortsat rolige vindforhold, tørvejr og en del sol, og se det var jo en ganske anden snak. De kære meteorologer har det nu heller ikke altid let. Max-tiden og linelængden som i går. Vinden, når ellers den gjorde væsen af sig, kom primært fra sydøst med lejlighedsvis afstikkere til her og der.

Og så var det jo dagen, hvor også Bent Schmidt skulle i aktion, og til lejligheden havde han medbragt sin KR 56 og KR 21 Diogenes. Hans stillede med sin gode gamle og stabile Sherif samt Holger Danske. Den havde jo noget at leve op til, eftersom den vandt kl. S3(A3) sidste år. Selv havde jeg medbragt andemodellen SP W rap og Ølhunden.

Bent trimmede lidt med KR 56, men måtte sande, han ikke kunne løbe den i vejret under de rådende vindforhold. Modellen er tilmed ret tung, idet kroppen er beklædt helt med balsa. Og det er vist også længe siden Bent har løbet sprint. Han afmeldte derfor klogelig modellen. Efter lidt mere trimmeri var alle mand klar til at gøre indhug ide ventende pokaler.

Bent lagde for med Diogenes i S3, og også den kneb det med at løbet i ret højde, men mindre kan jo også gøre det. Om ikke andet fik den da lov at snøfte til termikken, men heller ikke mere, så uret stoppede på 118 sek. Men måske havde den fået smag på mere, for termikken var ikke nær så nærig som lørdag. Der var dog lige et par detaljer, der skulle ændres, repareres og korrigeres på den allerede lidende model, inden den atter var klar til at entrere arenaen igen. Nå Hans, sagde jeg, tror du ikke vi skal se at få nogle modeller lempet op i det blå. Og det var han med på, fandt sit trumfkort af en Sherif frem og gjorde den klar til afgang. Og en, to, tre var modellen i luften, hvor den straks fik sat stikket i en boble, hvor den opholdt sig i de ønskværdige 2½ minut, og dermed var vor første max en realitet. Sherifen flyver til orientering i kl Sint.

Min and havde fulgt Sherifens flugt og var vild efter at komme af sted, hvad der også lykkedes efter vi havde taget hånd om den. Men af en eller anden grund, var den lidt venstreorienteret, hvorfor jeg måtte efterlade den i noget der lignede 70 m højde, men hvad gjorde det, når den havde lugtet en bobles nærvær. Og se de nød hinandens selskab til de drog hver sin vej efter 2½ min. Hans hentede både Sherif og W rap hjem i samme ombæring. Vi måtte arbejde rationelt.

Tilbagevendt var det som om sulten nagede ham. Ja altså efter at få Sherif ekspederet i luften igen.

Og selvfølgelig skulle han have sulten stillet, hvorfor det var på med linen, og så gik det vilde ridt hen over steppen. Den skøjtede lidt fra side til side, men det er en gammel vane og hindrede den ikke i at finde en hot boble, der bragte den højere og højere op, men endelig gik bremsen og sikke en nedtur den fik. Den blev kastet hid og did, slog vejr møller eller noget der lignede for så midt i det hele at dale blidt, inden den tog en tur til. Ja bobler kan også være grusomme, men ok, den havde trods alt bidraget til endnu en max.

Imedens dette drama havde udspillet sig, listede Bent

sin Diogenes i luften, hvor den var havnet i voldsom termik og på vej mod de højere luftlag. Både fru Schmidt og børnebørnene spejdede efter den, men til sidst fortonede den sig i lufthavet. Bent vidste eller kunne ikke huske, om han havde aktiveret timeren, men det var jo også uden relevans nu, hvor modellen sikkert nød den størslæde udsigt fra de svimlende højder i langbortistand. Ak ja, af skade bliver man klog, men sjældent rig. Det manglede også bare.

Hans mistede sin Diogenes en sommeraften i Rødekro. Bare en 30 meters trimstart uden aktiveret bremse. Resultat, modellen forsvandt med termikken i små 1000 m højde. De er imidlertid blevet enige om de hver bygger en ny i vinter.

Efter en stund og lidt filosofien pakkede Bent og familie pakkenellikerne sammen og hilste af, for at køre mod Ystad og nyde den svenske natur og få lidt godt at spise et sted undervejs.

Hans og jeg måtte nu klare skærene alene, og for at sætte trumf på trak han Holger Danske frem af depotet. Vi havde jo også en landskamp kørende med svenskerne, og de skulle kanøfles, skulle de.

Den trumfede som befalet og bragte et max hjem til sin ejermand.

Foreløbig 4 maxer af 5 mulige. Så var vi da ikke helt på spanden. Nu var det andens tur, og som i 1. start trak den atter til venstre, men pyt den havde fat i termikken og det tegnede til endnu et max.

Men for pokker, hvad var nu det? Bremsen gik med modellen i 30m højde og maxen forduftede for øjnene af os. 33 sek. for tidligt. Timeren var sat til 3 min. eller var det mon 2? Svaret svæver i brisen. Men brandærgeligt under alle omstændigheder. Det kostede måske et svensk mesterskab!

Nu var det tid til Sherifens sidste udflugt i dag, derfor gjaldt det om at udvise rettidig omhu og sørge for modellens absolutte velbefindende inden start. Alt flaske-de sig. Pæn højstart, fuld højde, smuk udløsning og straks i termik. Tjah, hvad kan man ønske sig mere? En blid landing måske.

Men det var som bekendt nok dens svageste side. Glemte næsten at den selvfølgelig maxede.

Gad vide om Holger Danske kunne følge trop. Den havde noget at leve op til. Men jeg tror den var lykkeligt uvidende og det er måske også bedst. Den gjorde hvad den kunne, men uden termikkens hjælpende hånd, og den dalede ned med 82 sek. i bagagen. Det stod desværre ikke mål med vore forhåbninger.

Den fik sig en slapper medens jeg drog min and i vejret, og ensrettet som den var, trak den atter til venstre uanset jeg forsøgte at løbe på tværs af vindretningen. Lige lidt hjalp det så der ikke andet at gøre end koble løs, men atter var den havnet i termik, og denne gang holdt maxen. Så rigeligt endda, for den forsatte med at flyve langt over de 2½ min. og forsvandt langt borte i retning af feltets ene hjørne. Timeren var skam trukket, men blev stående på fulde omdrejninger, så derfor.

Vi lod and være and og ilede med at få afviklet Holger

Danskes sidste start, for mod nord tårnede sig nogle grimme kulsorte skyer sig op, der på et tidspunkt uvægerligt ville give både blæst og vådt fra sig. Holger kom godt op, men fandt ingen termik, hvorfor den og Hans måtte stille sig tilfreds med 114 sek.

Nu blev der tid til at studere resultattavlen, og det viste sig at både Hans og Inge Sundstedt fra Sverige havde fuldt hus i Sint klassen, og dermed skulle i fly off. Vejrforholdene var stadig ok, og inden længe blev der givet grønt lys til fly off.

Inge Sundstedts model Bernfast kom først i luften, medens Hans med Sherif nølede lidt, men på hvad? Men op kom den da. Sidst op og sidst ned var det nu også ensbetydende med sejr eller. ..Men jo, den var god nok. Sherif fløj 85 sek. og Bernfast 76 sek. Altså en tæt afgørelse til fordel for Hans.

Det skal bemærkes at linelængden var reduceret til 50 m i fly off.

Ølhunden kom desværre ikke til start grundet tekniske problemer, der ikke lod sig afhjælpe på stedet. Den må have ærgret sig gul og grøn, for det havde været alle tiders vejr for en Ølhund.

Nu var det tid til at pakke sammen, og der var også en bortfløjen and der skulle findes. Men lige som vi havde sat os bilen for at køre ud på eftersøgning, kom Per Nielsson og fortalte os, hvor anden lå, og dermed sparede vi megen tid på at søge efter krabaten.

SM afsluttedes med præmieoverrækkelse i barak B, idet de foromtalte sorte skyer havde forvandlet sig til regn. Hans fik overrakt pokal og plakette for 1. pladsen i Sint. Jeg nøjedes med plakette for 2. pladsen i S3, hvor Hans blev 3. og endelig blev Bent 6., men for kun 2 starter. For øvrigt var det første gang ide svenske Oldtime Mesterskaber at en andemodel havde placeret sig blandt præmietagerne. Godt W rap!

Endvidere vandt vi landskampen

Et herligt og godt afviklet svensk mesterskab tilsmilet af et pragtfuldt vejr havde fundet vejs ende.

I betragtning af, at langt de fleste deltagere befinder sig højt oppe i årene, er det imponerende så fine præstationer, der år efter år lægges for dagen. Du skulle unde dig selv at deltage engang.

Rundt regnet 160 modeller fordelt på omtrent 70 deltagere var i aktion i mesterskaberne, der for øvrigt var de 20. i rækken.

Udvalgte resultater

Klasse S 1

1. Kurt Sandberg	HW -44
150 127 150	- 427
2. Goran Larsson	Scrappy
66 149 150	- 365
3. Goran Larsson	Sunnanvind
5. Kurt Sandberg	HW-43
52 150 102	- 304
6. Hans F. Nielsen	Fidusia
112 76 100	- 288
8. Frede Juhl	FJ 21 Ple
28 127 84	- 239

Klasse A2

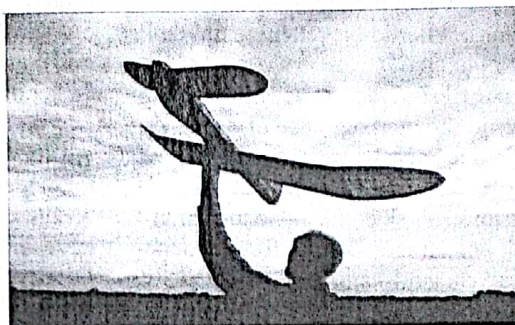
1. Inge Sundstedt Ester
150 131 150 - 431
2. Rune Tedenryd Stratos
150 86 150 - 386
3. Bo Modéer Agathe
93 108 138 - 339
4. Lars Larsson Snäll
150 53 120 - 323
5. Hans Fr. Nielsen HN 27 Chris
84 112 95 - 291

Klasse S int

1. Hans Fr. Nielsen Sherif
150 150 150 - 450 + 85
2. Inge Sundstedt Bernfest
150 150 150 - 450 + 76
3. Lars Larsson Bernfest
135 150 150 - 435
4. Steen Persson Mjölner
134 150 150 - 434
5. Göran Larsson Urubu
150 150 96 - 396

Klasse S3

1. Rune Tedenryd Meteor 20
150 150 150 - 450
2. Frede Juhl SP 82 W rap
150 117 150 - 417
3. Hans F. Nielsen Holger Danske
150 82 114 - 346
6. Bent Schmidt KR 21 Diogenes
118 150 - 268



SP 82 Wrap -
en AND!

Således endte landskampen:

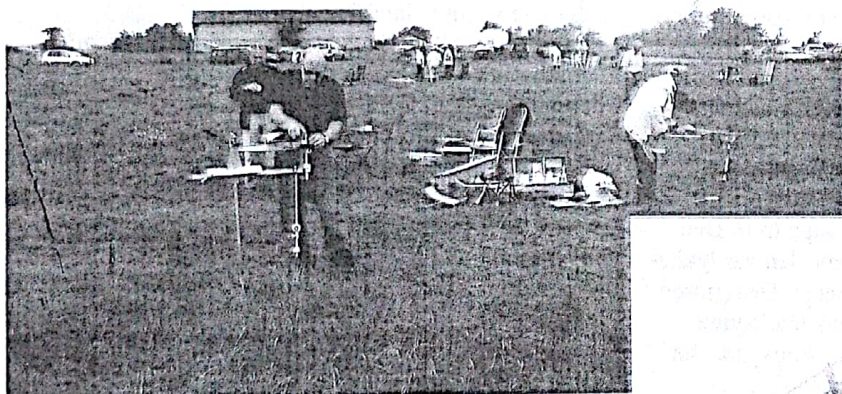
Danmark :

S1	Hans F. Nielsen	288
S3	Frede Juhl	417
Sint	Hans F. Nielsen	450
A2	Hans F. Nielsen	291
		1446

Sverige:

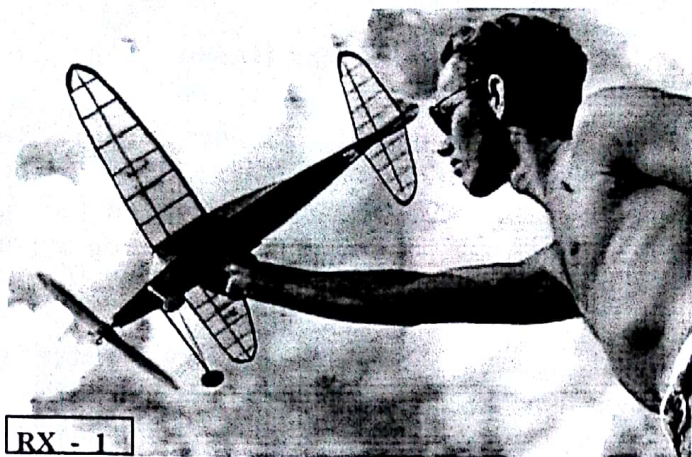
S1	Kurt Sandberg	427
S3	Sven Rågwall	287
Sint	Rune Tedenryd	339
A2	Bo Modeer	339
		1392

Aktivitet på Rinkaby.



Bent Schmidt med en stadig havde sin
Diogenes





Johannes Thinesen

in memoriam

Modelflyver - Svæveflyver - Motorflyver - Flyvejournalist

I begyndelsen af 2006 døde Johannes Thinesen i Sverige, 87 år gammel. Her havde han boet og arbejdet i en årrække. Han var fra barnsben af fascineret af flyvning - en interesse, der fulgte ham hele livet. Først som modelflyver i Odense, hvor han som bedste ven med **Per Weishaupt** var med til at stifte **Danmarks første modelflyveklub OMF** - Odense Model Flyveklub. Et skete den **7. april 1935**. Per Weishaupt havde bygget den tyske svæve-model **Baby** og opnået gode resultater med den. Flere af hans kammerater - bl. a. Johannes Thinesen - byggede den også og man blev enige om at starte en klub.

Per Weishaupt fortæller:

” Man kan ikke påstå, at stiftelsen var særlig højtidelig. Vi var i alt fire kammerater på mit værelse. Thinesen sad og læste det sidste nummer af ”The Aeroplane”, Aksel Boje kikkede ud af vinduet efter forbipasserende piger, og hans broder Knud studerede tegningen til en stor gummimotormodel. Imens lå jeg henslængt på divanen og oplæste lovene, og da ingen protesterede, konstaterede jeg, at lovene var vedtaget ”

”Til daglig var mit kælderværksted samlingsstedet, hvor nye medlemmer kunne få materialer og gode råd. Mange stod 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 terminsprøve, og tog ud og byggede model ! ”

OMF deltog nu i opvisninger til flyvestævner, lavede udstillinger og afholdt konkurrencer. I 1936 havde klubben 101 medlemmer - det største antal medlemmer nogensinde. En udvikling, som Thinesen havde sin meget store del af æren for..



Weishaupt og Thinesen 1936

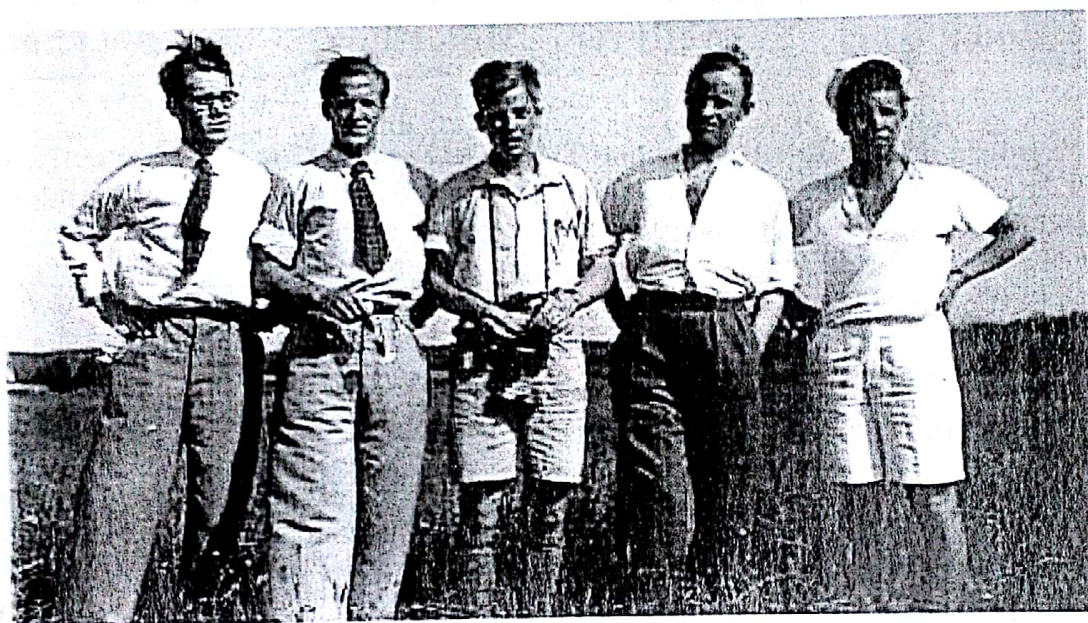


Thinesen med "Baby" 1936

Thinosen var medstifter af Dansk Modelflyver Union

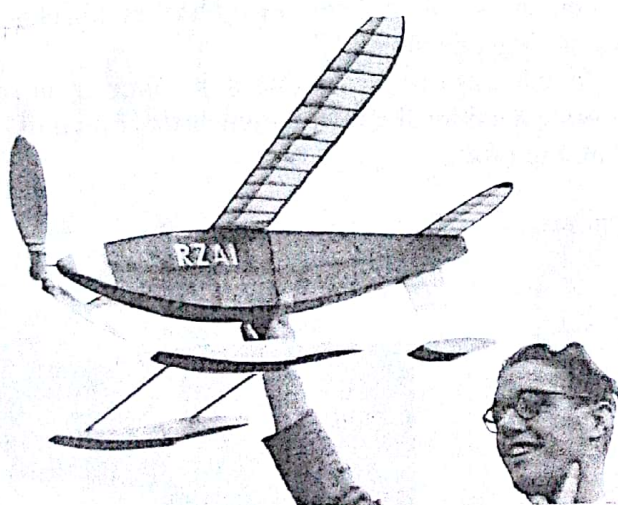
I løbet af 1936 dannedes der efter OMF's forbillede en del modelflyveklubber rundt i Danmark og i pinsen 1937 afholdt OMF den første landslejr på Pilebakken. Her luftedes tanken om en landsunion. OMF indbød til et stiftende møde og Per Weishaupt udarbejdede forslag til love, rekord- og konkurrenceregler. **29. august 1937** holdtes mødet. Love og regler blev vedtaget og Dansk Modelflyver Forbund stiftet med 9 klubber som medlemmer.

Formand blev Per Weishaupt med næstformand Viggo Jacobsen. Thinosen blev sekretær og Jørgen Ziegler kasserer, medens Erik Malmose Klausen blev sidste bestyrelsesmedlem. **DMU blev nu anerkendt** som et fuldgældigt medlem af "Flyvesporten" ved medlemskab i **Det Kgl. Danske Aeronautiske Selskab og FAI.**



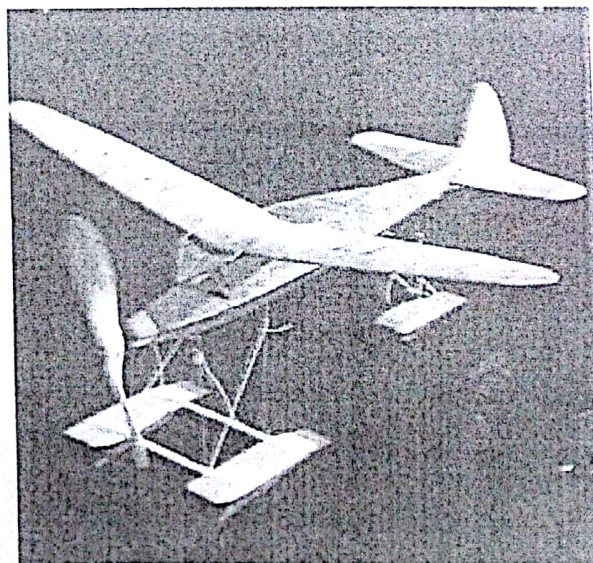
DMU's 2. bestyrelse fotograferet i 1939:

Fra venstre formand Johannes Thinosen, Sven Wiel Bang, Per Weishaupt, Johan Stockel og Henning Schröder.



Johannes Thinosen eksperimenterede bl.a. med sømodeller. Herover en wakefield "Tarzan" med pontoner og t.v. hans sømodel RX-1, som han satte flere danmarkrekorder med.

RX-1 blev udsendt af Dansk Modelflyveindustri i 1938. En kopi af "Thermalider" fra USA.

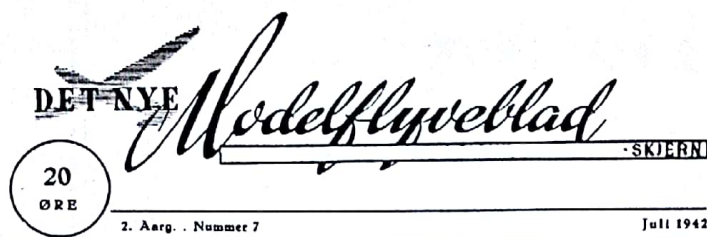


Johannes Thinesen var en vidende og produktiv Flyvejournalist

Allerede som ung havde Johannes Thinesen opbygget et stort bibliotek med flyvelitteratur. Han begyndte sin livsbane som flyvejournalist med at skrive om modellflyvning.

KDA tildelte ham i 2001 sit ærestegn for hans uegennyttige arbejde for flyvningen i Danmark. Han har bidraget med utallige indlæg og artikler i Flyv samt mange bøger om flyvning.

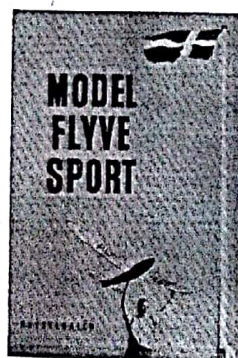
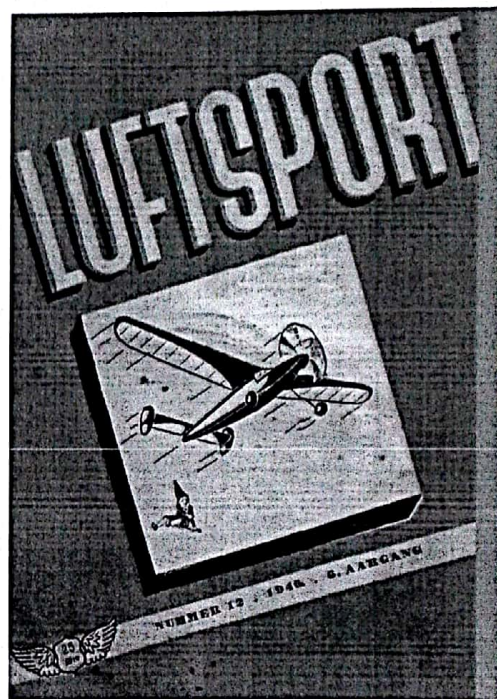
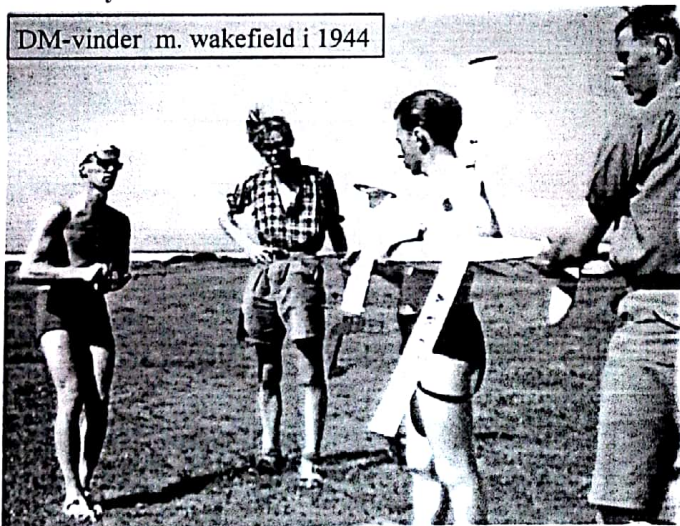
I 2003 tildelte KSAK ham sin guldmedalje til "dansk flyvejournalistik's nestor for sin produktion af bøger og artikler om modellflyvning, svæveflyvning og motorflyvning på svensk og dansk."



I 1940 begyndte Svend Greig udændelsen af "Det nye Modellflyveblad". Det meste af indholdet var skrevet af Thinesen, som i 1944 fortsatte med at udgive "Luftsport". Her fandtes nyt om modellflyvning—men også om alle andre områder af flyvning.

"Modellflyvesport" udsendtes i 1941 i samarbejde med Sven Wiel Bang og Per Weishaupt. Den var i mange år "Bibelen" for skandinaviske modellflyvere og uundværlig for den tids modellflyvere.

DM-vinder m. wakefield i 1944



AF
SVEN WIEL BANG - PER WEIS-
HAUPT - JOHS. THINESEN

FLYVETEORI:
Aerodynamik - Stabilitet - Flyveegenakaber
SVÆVE- OG MOTORMODELLER:
Selvkonstruktion - Bygning - Flyvning

STORT AFSNIT OM:
Danak og udenlandsk Modellflyvning - Nationale og
internat. Love og Regler - Nationale og internat.
Rekorder - Profilkonstruktion og Tabeller til 18 Pro-
blemer - Model-Pagedyrk paa Engelak. Fransk. Tysk

300 Sider Tekst - 24 Sider Tegninger
16 Sider Fotografier

PRIS Kr. 7.50

Paaas eller bestilles hos alle Bophandlere
STEEN HASSELBALCHS FORLAG

Herover trækker Thinesen sin DM-vindermodel op, medens Mogens Erdrup er ankermand længst th. Thinesen var formand for DMU i en periode fra 1947 - 1949, så rent organisatorisk har han også ydet sit bidrag til dansk modellflyvning. I Dansk Modellflyve Industris barndom var Thinesen ansat som sælger - f. øvrigt efterfulgt af Sv. Wiel Bang.

Hans bedrifter m. h. t. Svæve- og motorflyvning må andre berette om.

Med hans død sluttedes et lang liv med flyvning - og få besad nok så megen viden om flyvning og flyvningens historie som ham. Han vil blive savnet.

ÆRET VÆRE HANS MINDE.

Erik Knudsen



ODENSE MODEL-FLYVEKLUB'S LANDSUDSTILLING

4.-12. MAJ 1942

Diplom

TILDELT

Per Weishaupt

Odense Model-Flyveklub

*

2 - PREMIE for en dobbeltkroppet

Hæstighedsmodel "Nihil sine labore" Type PerW-53

Johs. Thinesen
DOMMER

Harriet Førslev
DOMMER

G. V. Binderkrantz
FORMAND - O. M. - F.

MEYLA - TRYK
TELF. 6683 ODENSE

Lidt nostalgi, her har Johs. Thinesen været dommer på OMF's landsudstilling sammen med oberstinde Harriet Førslev.