



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 1-3 2001

SAM - 18835

10. årgang



Per Weishaupt

Ses her med sin store gummitormodel Per W-26 Jumbo fra 1941. Per Weishaupt, der døde i sommeren 2001, var drivkraften bag dansk modelflyvning fra 1935 til ca. 1960.

Dansk Modelflyve Veteranklub

SAM35

stiftet den 6. oktober 1991

Formand:

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

Sekretær:

Poul Rasmussen
Nyvangsvej 25, 2. th.
DK-4400 Kalundborg
Tlf.: 59 51 62 11

Kasserer:

Fritz Neumann
Kjærsvvej 73
DK-4220 Korsør
Tlf.: 58 37 23 76
Giro 081-5381

Æresmedlemmer : Per Weishaupt og Sven Wiel Bang

Kontingent: 150 kr. årligt

For modtagere af bladet SAM Speaks i alt 250 kr årligt.

Medlemsbladet Oldtimer Modelflyverne udkommer 2-3 gange årligt.

Redaktør: Erik Knudsen.

Hjemmeside : www.dmvk.dk Hans Frederik Nielsen er hjemmesidebestyrer.

Dette blad er udsendt i februar 2002

Næste nummer af bladet – nr. 1 / 2002 - vil udkomme maj 2002.

Udgivelsen af vort blad halter stadig bagefter. Derfor rummer dette blad tre numre 1-2-3 / 2001. Jeg regner med senest maj 2002 at få et jubilæumsblad nr. 1/ 2002 ud, så vi har indhentet det forsømte med nr. 3/2002 udsendt i december 2002. Jeg får mere tid til modelflyvning i 2002, så vi kan få mere regelmæssighed i leveringen af bladene. Undskyld forsinkelserne – tak for opringningerne vedr. savn af bladet. EK

De næste par numre vil indeholde bl. andet:

- 1 Billeder og referat fra DM 2001
- 2 Billeder, referat og resultatliste fra SM 2001
3. Mindeartikler om Jørgen M. Larsen og Gustav –Vilhelm Binderkrantz.
4. Mere om de allerførste benzin-motormodeller i Danmark
5. Tegninger og stof vedr. modeller fra perioden 1953 -1968
6. King Peters Cup 1939.

På længere sigt er der planlagt stof om :

FJ - modellerne (evt. temanummer), diesel-modeller, vinder-modeller fra wakefieldkonkurrencerne, VM i 1955 og 1956, eliteflyverprøverne ...

Desuden ligger der stof til: Trimning af gummimotormodeller, Wakefieldmodeller ca. 1950 og de nordiske landskampe.

Redaktøren ønsker sig i det nye år stof, fotos og tips om de modeller, man bygger på, gode ideer og synspunkter samt forslag til artikler.

Skulle nogen have et par gode billeder af Binderkrantz i modelflyvesammenhæng, vil jeg meget gerne låne dem !

Billeder fra Oldtimer DM 2001 savnes — har du nogle gode, vil jeg gerne låne dem til næste blad.

DEAD-line for næste nummer: 15. april 2002

Dette nummer:

Temanummer : Per Weishaupt

Dansk modelflyvnings "førstepioner" er afgået ved døden. Dette blad indeholder mindeord om ham fra Model Flyve Nyt, Fønixsposten og Flyv. For de, der "kun" kender ham i forbindelse med modelflyvning, er der her mulighed for at sætte sig ind i hans betydning for svæveflyvning og motorflyvning, som jo også i høj grad har nydt godt af hans energiske arbejdsindsats.

Jeg har valgt at bringe 2 af hans utallige artikler på adskillige sprog om modelflyvning. Den ene er hans første tanker om den internationale A-2 klasse bragt i det svenske "Modellteknik". Den anden er en lang artikel i den engelske "Aeromodeller Annual 1950"- fra det år, hvor der afholdtes det første VM med svævemodeller. Her er "guldkorn" for nutidens oldtimerflyvere.

I næste blad får vi et kursus i skræntflyvning med svævemodeller, som han skrev i 1946.

Til vore medlemmer

Godt jubilæumsår til alle !

Klubben har nu eksisteret i 10 år. En hel del af de opgaver, som vi satte op som mål i formålsparagrafen, er nået:

Vi har fået samlet tegninger til de fleste kendte danske modeller og en del udenlandske.

En del gamle danske originalmodeller og andre modelflyveting er bevaret.

Vi flyver konkurrence med de gamle modeltyper.

Vi har arrangeret adskillige udstillinger.

Vi har udsendt blade nogenlunde regelmæssigt.

Vi har kontakt med udenlandske oldtimerflyvere.

Vi har haft hyggelige stunder med modelflyvesnak og samvær.

Det må vel så være på tide at tænke på fremtiden for klubben, og hvad vi skal sætte os som mål for de næste ti år. Landsmødet her i marts er det rette sted at drøfte det - så mød op om muligt !

Landsmøde 2002

Indbydelsen er vedlagt bladet, og som man kan se, har jeg peget på nogle punkter, som vi bør have snakket om.

De effekter, som vi har samlet, fylder en hel del, og på længere sigt skal vi have fundet et sikkert opbevaringssted (på et museum eller ??). Vi skal have sikkerhed for, at vores samling bevares for eftertiden.

Vi har i en række år haft permanent udstilling på Veteranflymuseet i Stauning - kan vi på samme måde få indpas på det nye flymuseum i Helsingør? Og hvordan gøres det bedst...

Den "gamle redaktør" har haft problemer med at få bladene ud regelmæssigt. Selv om jeg nu får lidt bedre tid, ville lidt hjælp til arbejdet være godt - hvordan kan det bedst gennemføres.

Nye medlemmer er også en nødvendig betingelse for klubbens fortsættelse. Det er jo ikke netop sådan, at "for de gamle, som faldt, er der ny overalt". Så hvad gør vi ?

I de sidste 3 numre af Model Flyve Nyt (nr. 5 og 6 i 2001 og nr. 1/ 2002 har jeg haft artikler med, hvor jeg fortæller om vores eksistens, og hvad vi beskæftiger os med. Det har givet nogle kontakter.

Vores hjemmeside kan måske give resultater også.

Jubilæet ?

I sidste blad efterlyste jeg forslag til, hvordan jubilæet kunne markeres. En jubilæumskonkurrence her i foråret er nævnt samt muligheden af at gøre lidt ekstra ud af vores Oldtimer DM i år.

En fælles indkvartering - evt sponseret af DMV - ville give en mulighed for en udstilling (presse ?) og en festlig aften. Hvad mener du (og kassereren) ?

Oldtimer DM 2002

bliver 31. august/ 1. september på Skjern enge, hvis ingen finder en bedre plads. Reserver den weekend...

Oldtimer SM 2002

bliver 16. - 18. august på Rinkaby.

Kontingent 2002

Indbetalingskort indlagt i bladet. Betal venligst senest 1. april. Svenske og norske abonnenter kan evt. sende beløbet i egen valuta i brev. Hvis du har fået E-mail adresse, så meddel det venligst til Fritz!

Model Flyve Nyt

fås ikke længere i boghandelen, men kan købes hos Model Flyve Nyt, Strandhuse 4, 5762 Vester Skerninge. Tlf.: 62 24 12 55

Hjælp ! Efterlysning

Vores tegning til Børge Hansens " Pjerri-83 " hjemkaldes hermed. Den er udlånt, men er ikke vendt tilbage ... Steen Agner vil meget gerne have en kopi.

DMV's hjemmeside !

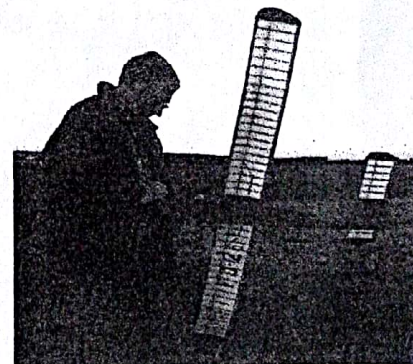
Takket være Hans F. Nielsen har vi nu fået en hjemmeside. Hans har overtalt et par studerende til at lave den som et led i deres kursus. Ganske gratis ! Vi skal naturligvis betale oprettelsen og selv vedligeholde den. Hans er vores webmaster og under uddannelse. Tak til Hans !
Adresse : www.dmvk.dk Prøv bare ...
Svensk hjemmeside : <http://fly.to/smos>

Webmaster

Hans F. Nielsen

med

FJ - 2a



Per Weishaupt

efter lang tids sygdom døde Per Weishaupt den 13. August 83 år. Med Per's død er en af pionererne og sværvægterne indenfor dansk flyvning gået bort.

Per var en kendt personlighed indenfor alle kredse af flyvningen, ikke kun i Danmark men også i udlandet og nød stor respekt og anerkendelse for sin viden og arbejde for privatflyvning og luftsport.

Efter ungdomsårene i Odense Modelflyveklub og igangsætter af Dansk Modelflyver Union i 1937 fik han interesse for svæveflyvningen og deltog i D.Sv.U's sommerlejr 1942-1944 i Bjergsted og Svebølle hvor han erhvervede A, B nr. 132 og C-diplom nr. 106. I 1946 blev han instruktør på kursus i Værløse, dengang hed det svæveflyveleder.

I D.Sv.U's . sommerlejr på Vandel i 1947 erhvervede han Overland-C (S certifikat) nr. 76 og Sølv-C nr. 5.

Han fortsatte svæveflyvningen i Sportsflyveklubben og blev i 1954 medlem af Birkerød Flyveklub der i 1973 skiftede navn til Nordsjællands Flyveklub, han blev DK instruktør i 1955 da klubben med køb af en 2 G, OY-119 fra Viborg gik over til 2 sædet skoling.

I 1961, 1963 og 1965 deltog han i Danmarks mesterskaberne på Vandel, hvor han i 1961 blev nr. 2 med klubbens L-Spatz OY-DXU.

Per var velset og højt værdsat som medlem af NF, hvor han en periode var klubbens chefinstruktør. I 1947 havde han taget A certifikat nr. 601 og det var derfor naturligt han blev slæbepilot da klubben i 1973 købte en Super Cub og senere en Pawnee.

Per var også med til at starte Tandemgruppen i 1970, som senere gik over til at flyve med Grob lo9, og var ivrig deltager ind til 1991, hvor helbredet sagde stop.

Per's virke indenfor dansk svæveflyvning kom i særlig grad til udtryk som medforfatter og redaktør af Svæveflyvehåndbogen, en bog som alle danske svæveflyvere siden har stiftet bekendtskab med for at tilegne sig den nødvendige teori for opnåelse af S certifikat. Desuden har han udgivet flere bøger om svæveflyvning.

Per's hædersbevisninger er mange, går man en tur på Arnborg finder man Per Weishaupt's Sti, i 1982 fik han Göta Pokalen, dansk svæveflyvnings højeste anerkendelse, i 1986 æresmedlem af Nordsjællands Flyveklub, i 1988 fik han D.Sv.U's. Guldnål nr. 1. han var æresmedlem i flere flyvning relaterede klubber bl.a. KDA, og Dansk Modelflyve Veteranklub.

I 1986 blev han af FAI hædret med Tissandier diplommet og i 1996 Lindberg diplommet.

Per's sygdom i 1991 bevirkede han blev kørestolbruger, til trods for dette handicap deltog Per i ferierejser, mange møder, receptioner og flyvning relaterede sammenkomster, i hele sin sygeperiode blev han med tålmod og krævende indsats støttet af sin kone Tove som har ydet en stor og uselvisk indsats i alle årene for at Per kunne få det bedste ud af tilværelsen.

Derfor skal lyde en hyldest og tak til Per og Tove.

Eli V.

Fra " Fønixs Posten " medlemsblad for Dansk Svæveflyvehistorisk Klub

Per Weishaupt

In Memoriam

Af Erik Knudsen

Da vi i Dansk Modelflyve Veteranklub modtog meddelelsen om, at Per Weishaupt var afgået ved døden, var det for mange af vore medlemmer en personlig ven, der ikke var mere. Per blev omkring 1990 ramt af en blodprop, der med en halvsidig lammelse bandt den ellers så aktive mand til en kørestol og med lammelse af taleevnen gjorde kommunikation med omverdenen vanskelig. Per Weishaupt formåede dog ved sin kone Toves og gode venners hjælp alligevel at beholde den kontakt med flyvningens forskellige former, der havde fyldt hans tidligere liv. Det gjaldt både motorflyvning, svæveflyvning og modelflyvning.

Det er især hans betydning for modelflyvningen, der skal omtales her, men også som aktiv svæveflyver og motorflyver har han præget dansk flyvning. Hans lærebøger "Svæveflyvning" og "Motorflyvning" er kendt af mange (alle danskere?) indenfor flyvningens verden. Hans første lærebog "Modelflyvesport" udgav han sammen med Johannes Thinesen og Sven Wiel Bang i begyndelsen af 40'erne. Den var i mange år "bibelen" indenfor skandinavisk modelflyvning. Det skal her nævnes, at Per senere blev mangeårig redaktør af "Flyv" og generalsekretær i Kongelig Dansk Aeroklub. Den side af hans virksomhed vil andre sikkert fortælle om. Hans interesse for modelflyvning bevarede han hele livet. Han blev det første æresmedlem i Dansk Modelflyve Veteranklub, og vi havde den meget store glæde, at han i 1996 overværede vort Oldtimer DM i Fredensborg, hvilket for mange af os blev et sidste gensyn.

Der hersker ingen tvivl om, at Per Weishaupt er den enkeltperson, som har betydet mest for dansk modelflyvning. Han læste i 1934 modelflyvepioneren Knud Flensted Jensens bog "Modelflyvning". Her kunne man for første gang på dansk læse om modelflyvningens grundregler – både hvad angår aerodynamik og bygning. En tegning til en gummimotormodel og en svævemodel var indlagt. Den flyveinteresserede Odensdreng Per anskaffede bogen, afprøvede modellerne med succes og blev angrebet af "flyvebacil-



Per Weishaupt på den første sommerlejr - OMF's pinsselejr i 1937. Her opstod de første tanker om en landsdækkende modelflyverorganisation - Dansk Modelflyver Union.

len", der bed sig fast for resten af hans liv.

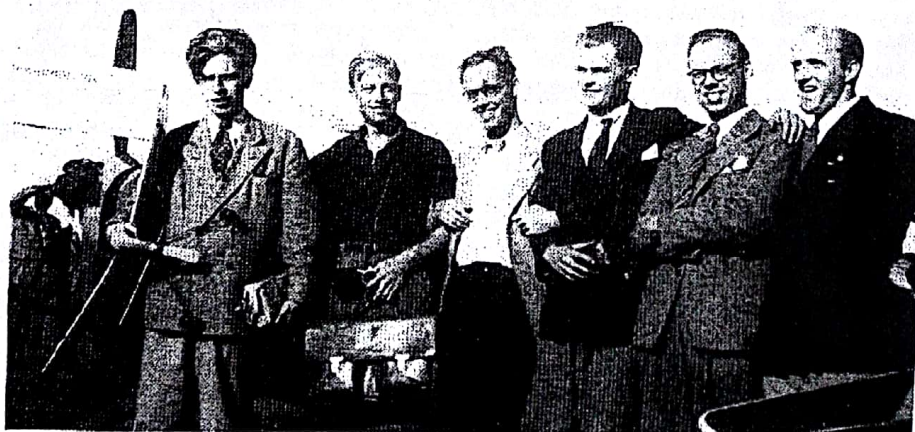
En af hans modeller blev udstillet i et boghandlervindue, og da Per en mørk novemberaften hentede modellen hjem, blev han standset af en mand på gaden. Manden var den i flyverkredse legendariske flyverløjtnant Clausen Kaas, der indtrængende opfordrede ham til at starte en modelflyveklub.

Den 7. april 1935 stiftedes så *Odense Model Flyveklub* - OMF med Per som formand og drivende kraft. Den eksisterer - som sikkert bekendt - i

bedste velgående i dag. Modelflyvning dengang var udelukkende med fritflyvende modeller. I dag er der kun et enkelt eller to medlemmer af klubben, der dyrker den ædle sport fritflyvning, medens resten "nøjjes" med at flyve med RC-modeller...

OMF afholdt mange konkurrencer og udstillinger, og i pinsen 1937 inviterede man alle landets modelflyvere til den første sommerlejr. En stor succes, hvor tanken om et landsforbund opstod. Der skete dog intet konkret, før Per indkaldte alle landets klubber til et stiftende møde i august 1937. *Dansk*

Billedet er taget ved Nordisk Landskamp i Odense i 1947, og flere af dansk modelflyvnings "koryfæer" kan ses på det. Nr. 2 fra venstre er Per Weishaupt. Johannes Thinesen er nummer 4 fra venstre, og til højre for ham ses Knud Flensted Jensen. Yderst til højre er det Sven Wiel Bang.



Modelflyver Forbund blev en realitet med Per Weishaupt som formand og Johannes Thinesen som sekretær.

I 1939 kom Dansk Modelflyver Forbund – efter et ihærdigt arbejde af bl. a. Per – med i DKDAS, Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab. Det var en anerkendelse af modelflyvernes (Pers) seriøse organisationsarbejde og af modelflyvningens betydning for "Flyvesagen" i det hele taget. Først modelflyver, så svæveflyver og dernæst motorflyver blev et almindeligt anerkendt princip.

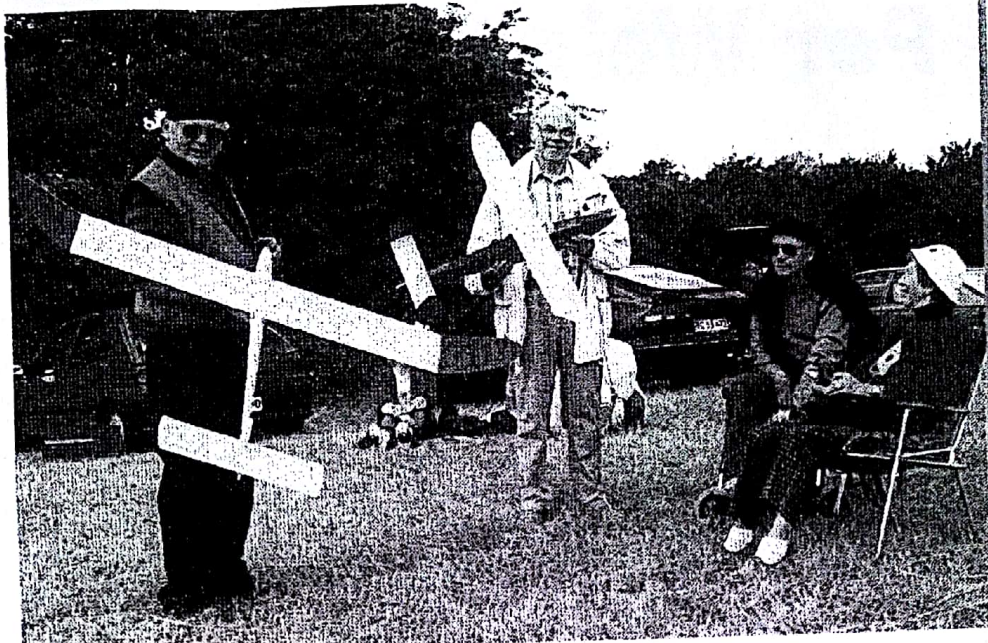
Per stod også fadder til de første regler om modelklasseinddeling, konkurrencer og rekorder. Personligt har Per sat et utal af danske rekorder – ingen ved vist, hvor mange. Han eksperimenterede med alle typer af modeller – hastighedsmodeller med gummimotor, flyvende vinger, andemodeller og udviklingen af normalmodellerne. På alle områder seriøst, metodisk og baseret på beregninger og aerodynamik.

To af hans mest kendte modeller er svævemodellen "Opvind", der som noget nyt var forsynet med termikbremseklapper styret af en trykluftstimer. Den legendariske kæmpegummimotormodel "Jumbo" blev til for at finde ud af, hvad den optimale størrelse for en konkurrencemodel var. Han syntes ikke, at den internationale "Wakefieldmodel" havde den rigtige størrelse. Forsøget viste, at i en så stor model med en kraftig gummimotor (160 gram!) kunne man ikke trække motoren helt op med almindelig menneskelig muskelkraft ...

I Dansk Modelflyve Veteranklub har Hans Frederik Nielsen bygget en Opvind efter de originale tegninger, og undertegnede får en Jumbo klar i løbet af vinteren. De skal danne grundstammen i en udstilling om Pers modelflyvevirksomhed, som vil kunne ses på Dansk Veteranflysamling i Stauning i den kommende sæson.

Efter afslutningen af Anden Verdenskrig i 1945 kom der rigtig gang i modelflyvningen. Per Weishaupt blev ansat som fast modelflyveinstruktør og begyndte en meget aktiv periode med at lede instruktørkurser, udvælge gode KDA-modeller til byggesæt: Simplex, Suomi, Cleo, Samba (første line-styrede begyndermodel), Pjerri-75 og Tops for blot at nævne de mest kendte. Mange oplevede også Per som en striks, men retfærdig konkurrenceleder ved mange danmarksmesterskaber.

I 1946 blev der indført fælles nordiske modelflyvereregler. Per Weishaupts idé om en international konkurrenceklasse med svævemodeller på samme måde som gummimotormodellerne havde wakefieldklassen, vandt genklang. Pers forslag til A-2 klassen blev gennemført – klassen hedder i dag



Per Weishaupt var sammen med sin kone Tove en interesseret tilskuer ved oldtimer-mesterskaberne i 1996 i Fredensborg.

Til venstre ses Eli Nielsen med sin "Aurikel", der er Hans Hansens VM-vindermodel fra 1953. I midten er det Hartvig Jensen med sin wakefieldmodel "Hart-40" fra 1940. Både Hartvig Jensen og Eli Nielsen var tidligt i modelflyvningens barndom aktive sammen med Per Weishaupt.

F1A, og reglerne er næsten identiske med reglerne fra 1946.

Min første personlige kontakt med Per var et instruktørkursus i Næstved vinteren 1950, hvor han var lærer med Ole Meyer Larsen som hjælpelærer. Han var en grundig og inspirerende lærer, og vi fik en grundlæggende indsigt i aerodynamik samt en masse praktiske tips. Kurset afsluttedes med en prøve, som dog ikke alle bestod – Per var krævende.

I sommeren 1950 havde jeg med held fløjet lidt med gummimotormodeller, og en dag kom der en pakke fra Per med engelske bøger om gummimotormodeller, som han syntes jeg skulle læse for at få inspiration til at flyve med wakefieldmodeller. Det fik jeg og begyndte at konstruere og bygge wakefieldmodeller, så jeg i 1952 kunne deltage i min første internationale wakefieldkonkurrence ved VM 1952 i Norrkøping. De tilsendte bøger inspirerede mig også til at få lært noget engelsk, så jeg kunne læse dem og Aero-modeller. Engelsk var ikke dengang et fag i den almindelige 7-årige folkeskole! Per gjorde meget for at skubbe på nye modelflyvere, som han mente, der var fremtid i.

Også senere rakte Per mig en hjælpende hånd. I 1956 deltog jeg i verdensmesterskabet med wakefieldmodeller i Höganäs. De sidste perioder var meget blæsende, så når man fløj maxtider, var almindelig hjemhenting ikke mulig, hvis man skulle være tilbage og flyve næste periode. Per var deroppe kørende på sin Vespa scooter og var straks parat som chauffør ved

hjemhenting. Jeg erindrer tydeligt en start, hvor modellen landede i et højt træ ved en kirke, hvor højmesseren var i fuld gang. Menigheden sov bestemt ikke – de var fuldt optaget af gennem et af de gotiske vinduer at følge nedtagningen af modellen, hvor jeg klatrede op i træet, og Per fandt lange stænger til mig på kirkegården, så jeg kunne nå modellen med dem. Der var ingen tid at spille – vi fik modellen ned med kun et par rifter – og jeg kom tilbage og fik den sidste start i tide.

Jeg blev placeret som nr. 3 og fløj egentlig max hver gang, men i to starter fløj modellen ud af syne for tidtagerne. Per ærgrede sig næsten lige så meget som mig. Andre deltagere oplevede dog også tidtagerproblemer. Det var den hidtil bedste danske wakefieldplacering, så egentlig var jeg tilfreds.

Jeg husker endnu Pers typiske ironiske kommentarer under hele begivenheden. Modellen fløj væk i sidste start – men blev fundet og sendt til KSAK i Stockholm, hvorfra ingeniør Derantz senere havde den med ved et besøg i KDA. Jeg kunne så afhente min model hos Per på KDA's kontor.

Pers hjælpsomhed var stor, og mange gamle modelflyvere kan sikkert fortælle lignende eksempler.

Per Weishaupts betydning som igangsætter, inspirator og organisator for danske modelflyvere har været enestående.

Æret være Pers minde.
Erik Knudsen

Minder fra et livsvarigt Venskab

Af JOHANNES THINESEN

Vi traf hinanden allerede i 1931, hvor vi var elever i Odense Katedralskole. Per ville i engelsktimen vide betydningen af termen *cantilever*? Fritbærende I kunne jeg oplyse. Og vi havde derefter et livsvarigt venskab, specielt på flyvningens område. Jeg lånte udenlandske flyvetidsskrifter hos Per. Vi blev begge interesserede i modellflyvning og begyndte at bygge modellfly. Det resulterede i dannelsen af Odense Model-Flyveklub 7/4 1935 med Per som formand og jeg som sekretær. Vi samarbejdede med at oplyse om modellflyvning i "flyv" og tog initiativet til dannelsen af Dansk Modellflyver Forbund, dannet i august 1937.

Per var yderst produktiv med konstruktion og bygning af modellfly og satte en mængde danmarkrekorder. Vi fik begge praktik som maskinarbejdere - først et år på De Forenede Automobilfabrikker (Triangel) 1938, og derpå 1939-40 på Orlogsværftets Flyværksted, hvor vi arbejdede med HM II (He 8) og Fairey Fulmar - som et led i vor uddannelse til Ingeniør.

Vi begyndte et samarbejde med Sven Wlel Bang, og triumviratet skrev sammen bogen *Modellflyvesport*, oversat til norsk som *Mofellflyveren*.

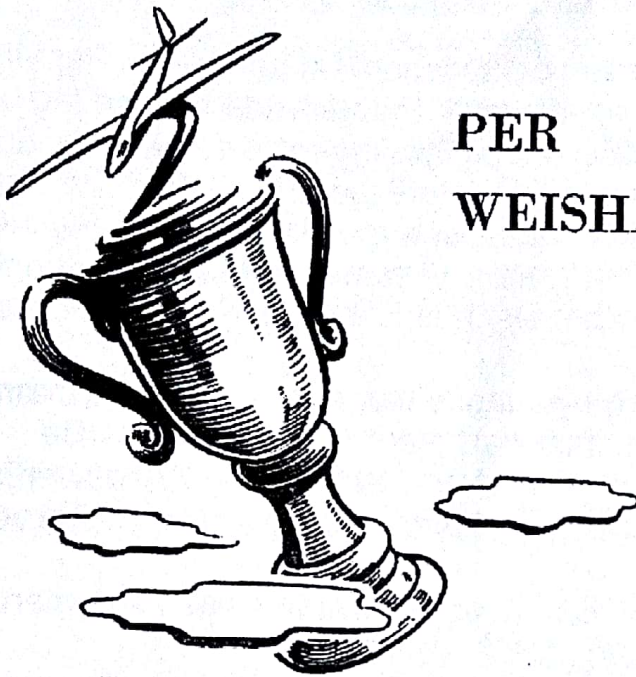
Også inden for svæveflyvningen samarbejdede vi - deltog begge i Dansk Svæveflyver Unions (DSU) træningslejre 1942-44 og fik A, B og C-plomer. Vi blev begge uddannet til svæveflyveinstruktører på Værløse i 1946. I august 1947 tog Per Sølv C Nr. 5 og jeg Nr. 14 på Vandel.

Vort samarbejde inden for modellflyvningen fortsatte efter 1946, hvor Per blev ansat som instruktør i Dansk Modellflyver Union, hvor jeg var formand 1947-1952. Pers uddannelse som privatflyver dannede grundlag for en glimrende artikelserie i "flyv" - han fik A-certifikat nr. 601 21/1947. Vort næste samarbejde var på skrivningen af lærebogen "Motorflyvehåndbogen", hvor Per som redaktør gjorde et fantastisk fint job. Han skrev kapitel 1 om flyet og kapitel om flyvesikkerhed. 1. udgave kom i 1968. Med et salg på ca. 23000 eksemplarer er vore dristigste forventninger overgået. I 1966 udkom "Svæveflyvehåndbogen" med Per som redaktør og primus motor - den fungerede som et forbillede til MFH. Per har i hele sit liv været en uhyre produktiv skribent - i "flyv" siden 1937 samt i utallige udenlandske tidsskrifter, og forfatter til "Fly er min hobby" 1948, "moderne svæveflyvning" 1959 samt oversætning af et stort antal bøger. Per har i mange år været instruktør og bukserpilot i Nordsjællands Flyveklub og der været anpartejner i en Grob 109. Per har bl. a. i sin egenskab af generalsekretær i KDA deltaget i samarbejde med udenlandske flyveinstitutioner, fx OSTIV. Han har modtaget adskillige bevis på hans værdifulde indsatser inden for flyvningen. Götapokalen for særlig fortjenstfulde indsatser i dansk svæveflyvning, 1986 Tissandier-diplomet fra FAI - uddelt til personer for fortjenester for flyvesagen samt i 1996 Lindbergh-diplomet fra FAI. Per er æresmedlem i en række flyveklubber og organisationer: Dansk Modellflyver Union, Nordsjællands Flyveklub, Dansk Modellflyve Veteranklub m. fl.

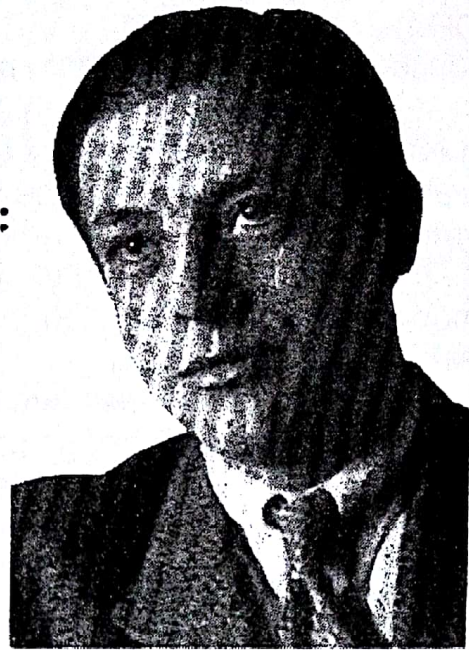
Ikke blot på flyvningens område, men også privat har jeg haft privilegiet at omgås med Per. Til vore familiesammenkomster som bryllup, sølvbryllup m.m. - Per, jeg vil mindes dig med glæde og taknemmelighed - tak!

Din ven gennem et helt liv - Johse

Mindeord i FLYV af Pers nære ven Johannes Thinesen, som selv er en af dansk modellflyvnings tidligste pionerer.



PER
WEISHAUPT:



En "Wakefield"-segelmodell?

Som bekant tävlar man vid de flesta internationella tävlingar för gummimotormodeller med en modell av bestämd storlek — den s. k. Wakefieldmodellen. Fördelen tycks vara den, att samtliga deltagare kommer att ha samma utgångspunkt och att det blir de konstruktiva finesserna och själva trimningen som avgör. Ibland är det förstås termiken, som spelar ett spratt och kan få den sämsta att vinna med strålande flygtider.

Läte man alla gummimotormodeller gå i samma klass, skulle en modell med 120 cm spännvidd ha större chanser än en på 70 cm — och det är ju inte rättvist.

Vad segelmodellerna beträffar har det ännu

Per Weishaupt

slår här ett stort slag för den standardiserade segelmodellen eller Wakefieldsegelmodellen, som han vill kalla den. Det är att hoppas att hans goda och verkligt banbrytande förslag snarast skall tas upp till diskussion inom de nordiska modellflygorganisationerna.

inte funnits någon enhetstyp. Visserligen var denna kategori inte så utbredd före kriget, men under krigsåren har segelmodellerna utvecklats ofantligt. Det gäller över hela världen, men kanske främst i Norden, som har de främsta segelmodellflygarna.

Det vore följaktligen bäst om ett nordiskt världsbolag eller annat företag instiftade en pokal, vilken skulle svara mot den framlidne oljekungen, Lord Wakefields pokal för världsmästerskapet med gummimotormodeller.

Även om tiderna just nu inte ger oss tillfälle till tävlingsutbyte, så är säkert den dag ej långt avlägsen då de nordiska modellflygarna på nytt kan drabba samman med all världens modellflygare i kamp om mästar-tecknen. Och även om vi alltså för närvarande inte kan få en pokal för segelmodeller, så bör vi söka förbereda denna sak i god tid! Det talas så mycket om ett nordiskt modellflygsamarbete — låt oss börja detta med att fastställa en nordisk standardstorlek på segelmodeller.

Vilken storlek skall vi då välja? Det är ett allmänt känt faktum, att större modeller tack

I artiklen her fortæller Per selv om sine første overvejelser om en international konkurrenceklasse for svævemodeller. Det er sikkert velkendt, at tankerne i 1946 udformedes til A-2 klassen, som med (næsten) samme regler i dag kaldes F 1 A !

vare större Reynoldskt tal flyger bättre än små. Men sedan man blev på det klara härmed, har de minsta segelmodellerna bättre sig. På samma gång kan man konstatera, att de gamla S 3-modellerna inte är bättre utan oftare sämre än S 2-modellerna. Grunden härtill ligger nog i att man bygger fler S 2-modeller varigenom chanserna att nå toppresultat blivit störst med dessa modeller.

Wakefieldmodellen har en vingyta mellan 12,3 och 13,5 kvdm (200 square inches and 5 % tolerance) och skall väga minst 227 gram (8 ounces). Skulle en större modell inte vara fördelaktigare? Jo, men man skulle aldrig kunna orka dra upp gummimotorn fullt!

Lägg märke till att storleken inte beror på spännvidden utan på vingytan. Spännvidden är visserligen lättare att kontrollera, men fixerar man vingytan är modellens flygmöjligheter och möjligheterna till självständigt konstruktivt arbete inom en snäv ram större. Därför indelas också de danska modellerna efter vingytan sedan flera år tillbaka — med

gott resultat. Fixerade man spännvidden, skulle det bli alltför stor skillnad mellan en modell med ett sidoförhållande på 1:12 och en med 1:6. Vid ytindelningen blir modellerna mer likartade och tävlingsmomentet därigenom större.

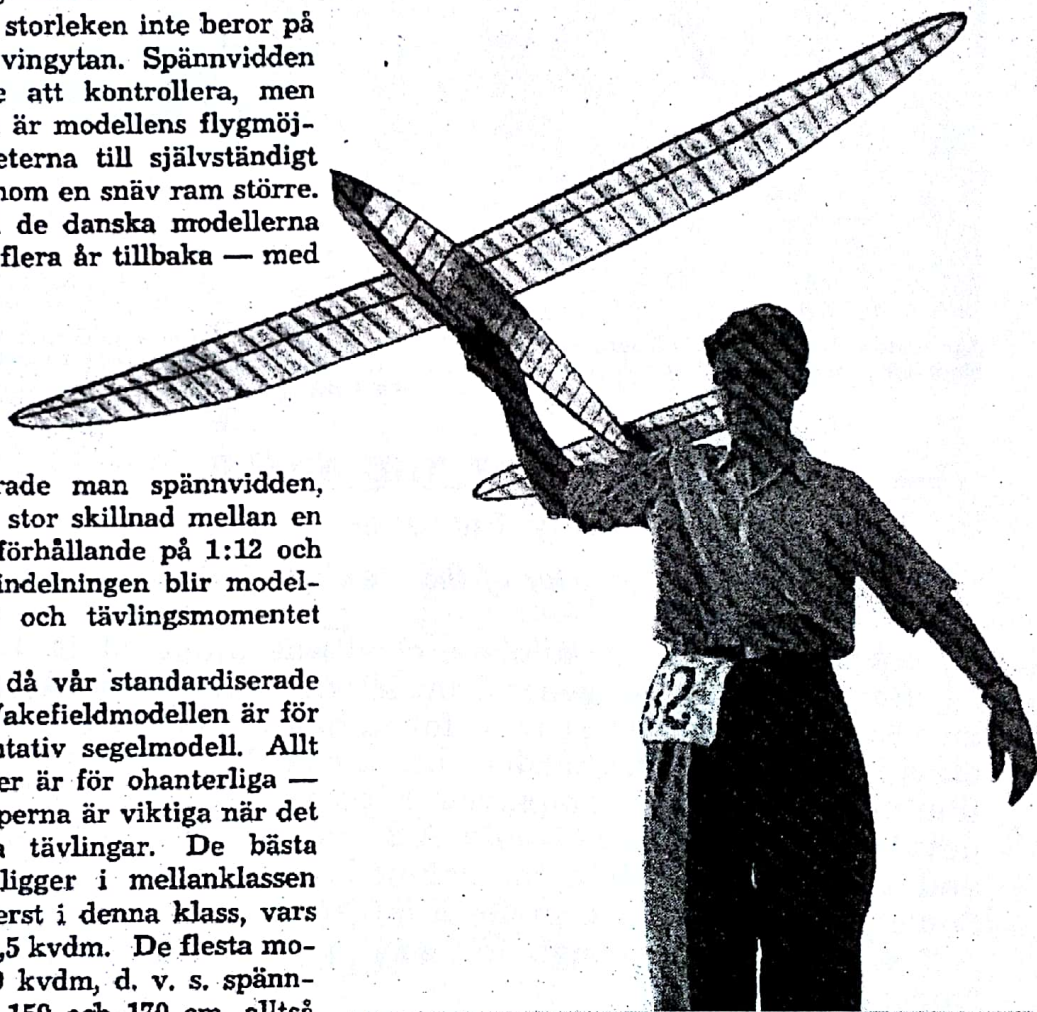
Nå, hur stor skall då vår standardiserade segelmodell vara? Wakefieldmodellen är för liten för en representativ segelmodell. Allt för stora segelmodeller är för ohanterliga — och transportegenskaperna är viktiga när det gäller internationella tävlingar. De bästa danska modellerna ligger i mellanklassen (Kl. 8), och allra överst i denna klass, vars gränser är 13,5 och 29,5 kvdm. De flesta modellerna är på 28—29 kvdm, d. v. s. spännvidden ligger mellan 150 och 170 cm, alltså något större än de svenska "mellanmodellerna" (i gamla klass S 2 — red. anm.)

Då dessa modeller med hänsyn till transporten är lite väl stora, har jag för min del kommit till den slutsatsen, att 25 kvdm vore passande — eller för enkelhetens skull 26 kvdm, vilket är wakefieldmodellernas dubbla vingyta. Även här borde man ha en tolerans

på 5 % åt bägge hållen, varigenom gränserna för 25 kvdm blir 23, 25 och 26,25 kvdm. Med en vingbelastning på minst 15 gram/kvdm skulle minimivikten bestämmas till ungefär 400 gram. Stabilisatorns yta borde vara högst 33 % av vingytan (eventuellt fixerat till 8 kvdm) och kroppstvärsnittet $L \times L : 200$.

Till sist borde det finnas bestämmelser om att endast 100 meter startlina finge användas (oavsett startsättet!) samt att genomsnittstiden av 3 flygningar skulle vara avgörande. Flygningar över 6 minuter noteras som 6.00.0 — försåvitt inte alla tre flygningarna varit över 6 minuter!

(Var god forts. d. sid. 48)



Härigenom skulle man ha skapat en standardstorlek, som komme att ge konstruktörerna rika möjligheter att visa sin verkliga förmåga i konstruktion, trimning och flygning.

Det är mitt hopp, att frågan om en standardstorlek inte bara skall diskuteras modellflygarna emellan, utan tas upp till diskussion inom de nordiska modellflygorganisationerna så att vi äntligen skall få den standardiserade segelmodell, som så väl behövs!



Age Høst-Aris—oldest Danish aeromodeller at ripe old age of 59!—has been in Danish National team since 1946. He is seen here with his latest A2 Høst 29. DT fuse is placed in a metal channel located on fuselage just behind the wing.

DEVELOPMENT OF THE NORDIC A 2 SAILPLANE

By ING. PER WEISHAUPT,

Chief Instructor of the Danish Model Flying Union.

THE A 2 or Nordic sailplane class was proposed in 1944 and adopted from 1946 in the general model rules of Denmark, Finland, Norway and Sweden as a contest class for sailplanes on the lines of the Wakefield class for rubber-driven models, i.e., a model of a certain size within narrow limits, so that a fair comparison is possible. The class has been used and developed in the annual Nordic A 2 contests as well as in national contests, and in 1949 the possibility of making it an international class was discussed. Some people seemed to prefer a larger size, but now most agree that the A 2 class is large enough for good performance and not too large for transport.

Because of the 50th anniversary of the Royal Swedish Aeroclub in 1950 the scope of the Nordic contest at Trollhättan in Sweden was widened to be international, and meantime the FAI Model Commission resolved from 1951 on to arrange world championships with the A 2 class.

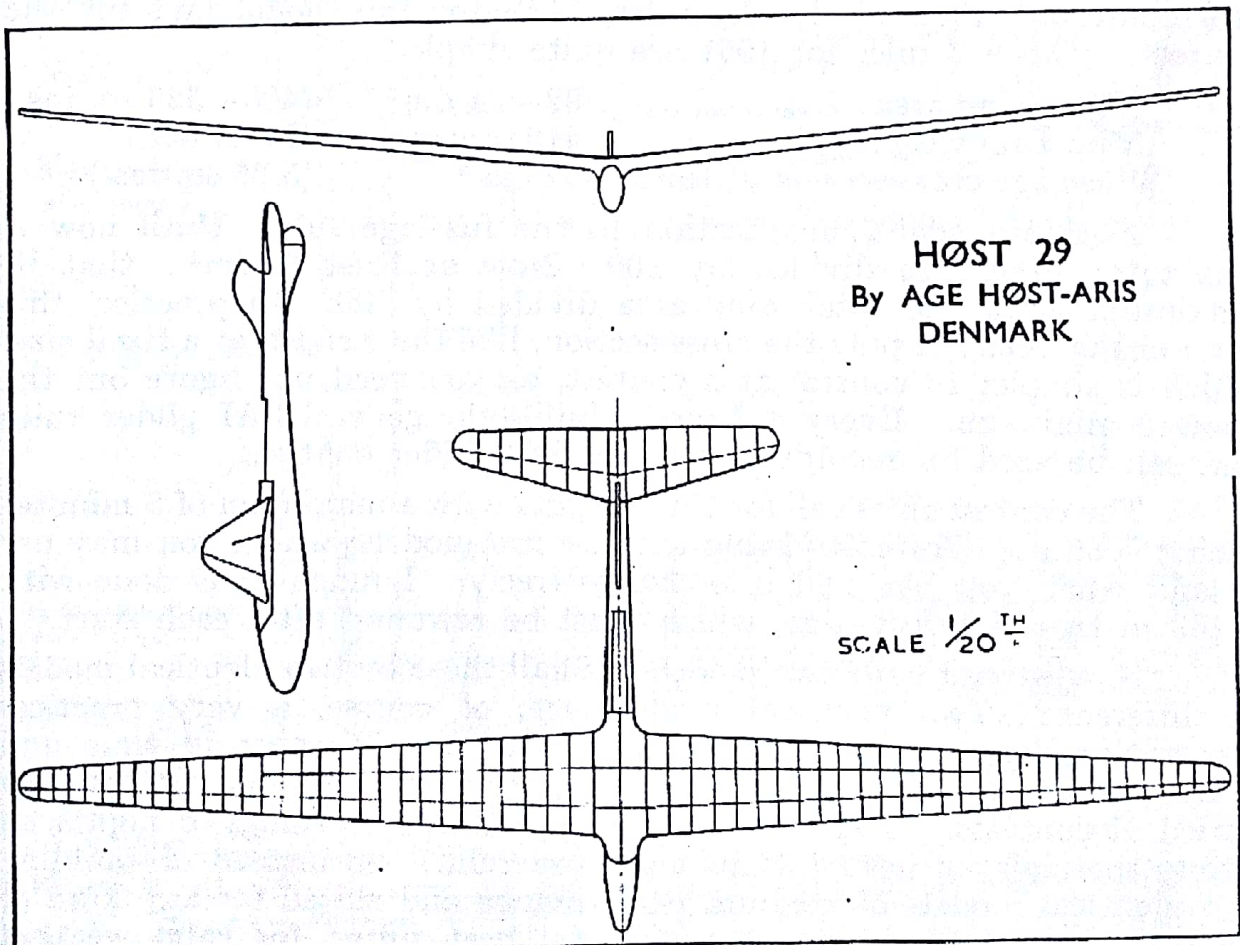
The Trollhättan meeting was the first occasion to compare the Nordic models with A 2 models of other nations, and so it was anticipated with great interest. Now, what was the lesson of Trollhättan? Well, the first lesson was the well-known fact that such a contest should not be flown in the middle of the day with strong thermals. Even the 6 (or 5) minute rule and use of dethermalisers could not prevent the up- and down-currents playing too big a role. Quite a number of the competitors had two maximum flights, so their worst flight was the decider. This

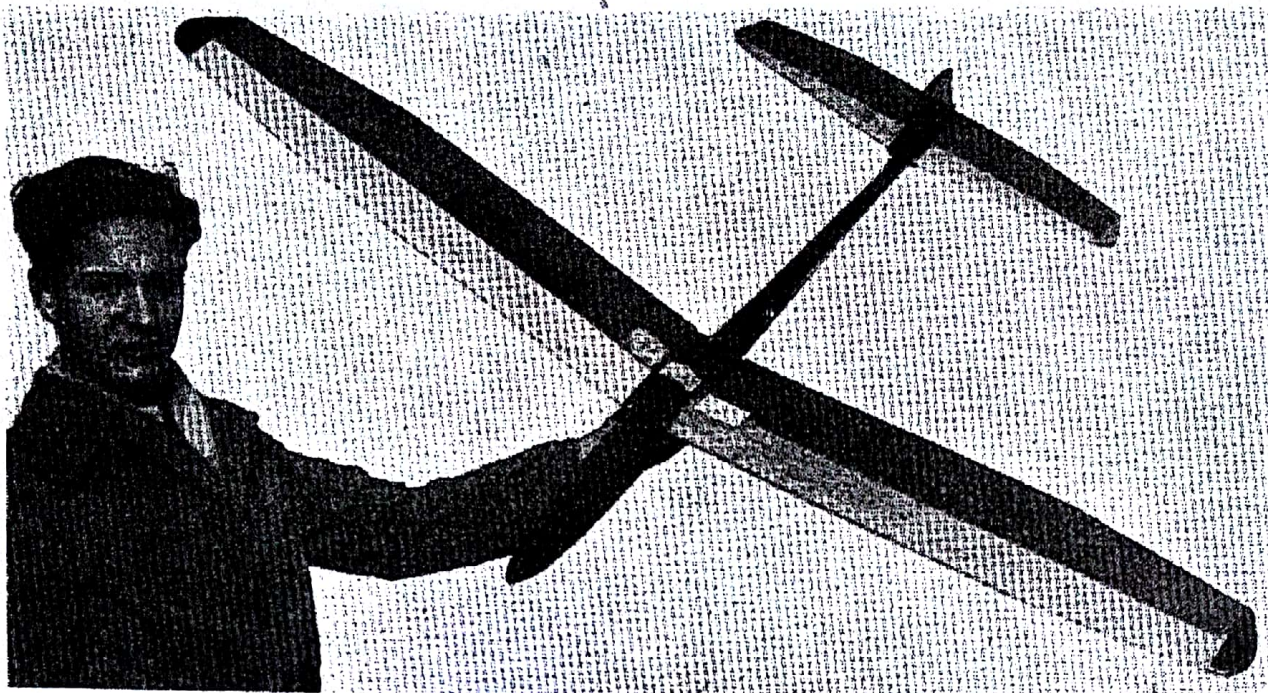
would not have been too bad, had not the up- or rather down-currents—decided the duration of this too.

So—without detracting from the good performances of Bernfest, Odenmann, Hansen and the other top fellows—let us withhold individual results from consideration. There was, however, a team contest also going on, if only between the Nordic countries. According to the rules the team result is the aggregate result of the three best of the four-man team. Let us compare the team results not only of the Nordic, but also of the other participating nations :

Sweden ...	...	...	2,504 seconds
Finland...	...	...	2,171 „
Denmark	...	...	2,131 „
Norway	...	...	1,964 „
Yugoslavia	...	...	1,754 „
Great Britain	...	...	1,703 „
Switzerland	...	...	1,327 „

This shows the four Nordic countries to be well in front of the others, which is only natural, as they have developed the A 2 model for about four years, while the others had not had a full year. It was also evident in Trollhättan (where performance itself was too much influenced by thermals to be judged) that the models of the Nordic participants generally were better launched than those of other nations (although there were good people there, too).





B.v.d. Horst with his Dutch A2 sailplane Plover, one of this season's outstanding designs in their national contests. Unfortunately there were no entries in the A2 International Contest from Holland, so that its European status is still to be determined.

Considerations arising from the Rules

Now, how can you prepare yourself to be successful in international A 2 contests? First study the rules, both for the model and for the contest. The A 2 rules for 1951 are quite simple :

Total wing area	... ..	32—34 dm ²	(495—526 sq. ins.)
Minimum weight	... ..	410 grams	(14.46 ozs.)
Fuselage cross-section at least		34 cm. ²	(5.26 sq. ins.)

Note the slight modification to the fuselage rule. Until now it was total wing area divided by 100. Now at least 34 cm²; that is, maximum permitted total wing area divided by 100. In practice, this is no change, only it puts the cross-section, like the weight, at a fixed size, which is simpler to control at a contest, as you need not figure out the allowed minimum. Every A 2 model fulfils the general FAI glider rules and can be used for records or for any FAI glider contest.

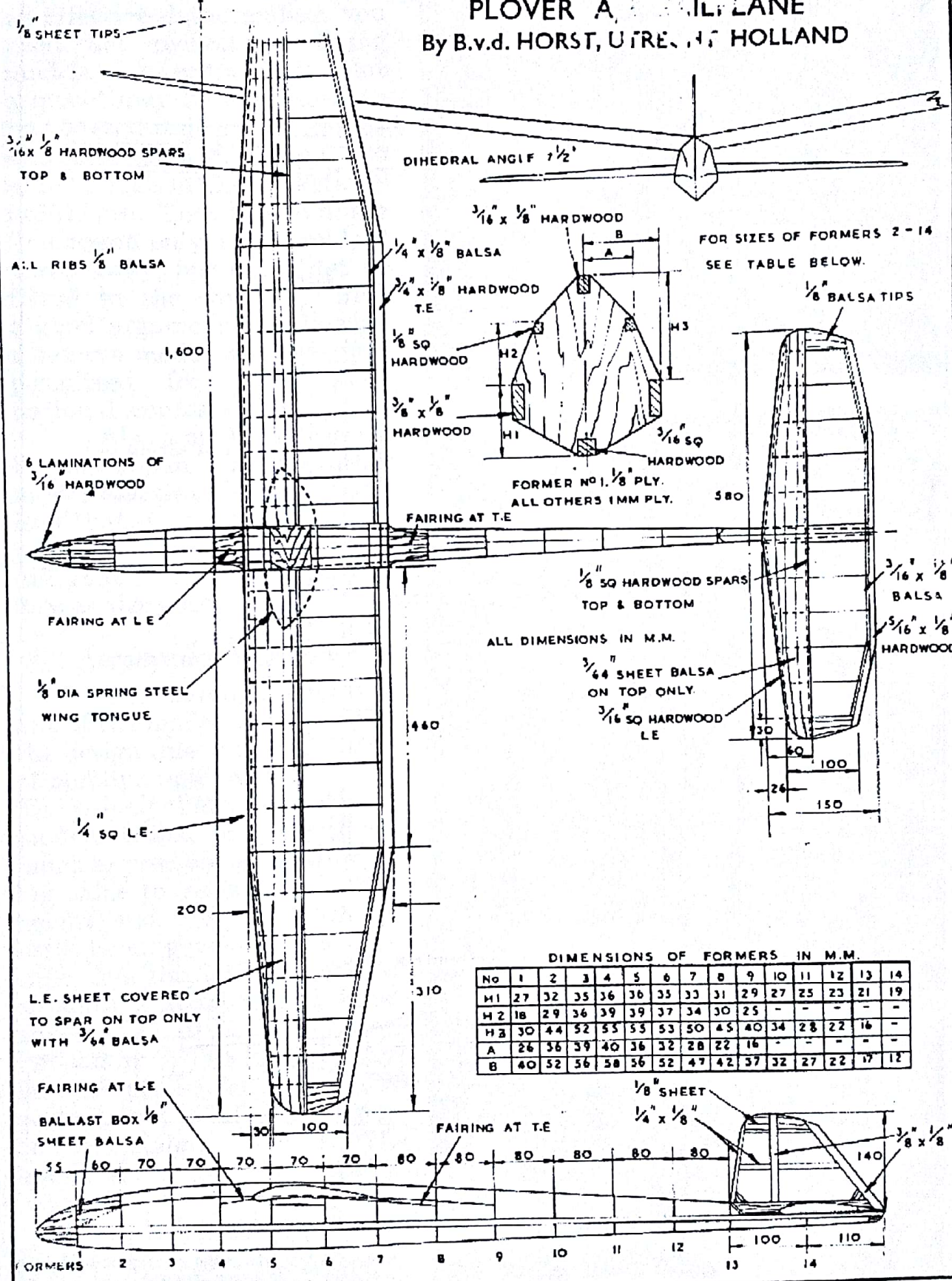
The contest rules call for three flights with a maximum of 5 minutes each. You are allowed to bring and use *two* models, which you may use as and when you like and interchange freely. Launching is done with a 100 metres (328 feet) line, which must be rewound after each start.

Now we can have two models. Shall these be two identical models or different? Two identical models are, of course, a very practical proposition, as it makes construction easier and cheaper in time and money, and as it allows a free interchange of parts. But weather is very varied at contests. You may have to fly on calm evenings or nights, in strong thermals, in heavy winds and even rain. So instead of building two identical models of medium performance and suited for any kind of weather you might construct one model best suited for calm weather (CWM) and another one best suited for rough weather (RWM). Using

	60	70	80	90	95	100
0.3	25	7.83	6.12	4.25	2.30	1.30
0.7	2.27	1.87	1.30	0.67	0.37	0.00
0.7 D 2 V						
A	7.18	6.20	4.50	3.00	1.35	0.30
B	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00	0.00

PLOVER A. BALI PLANE

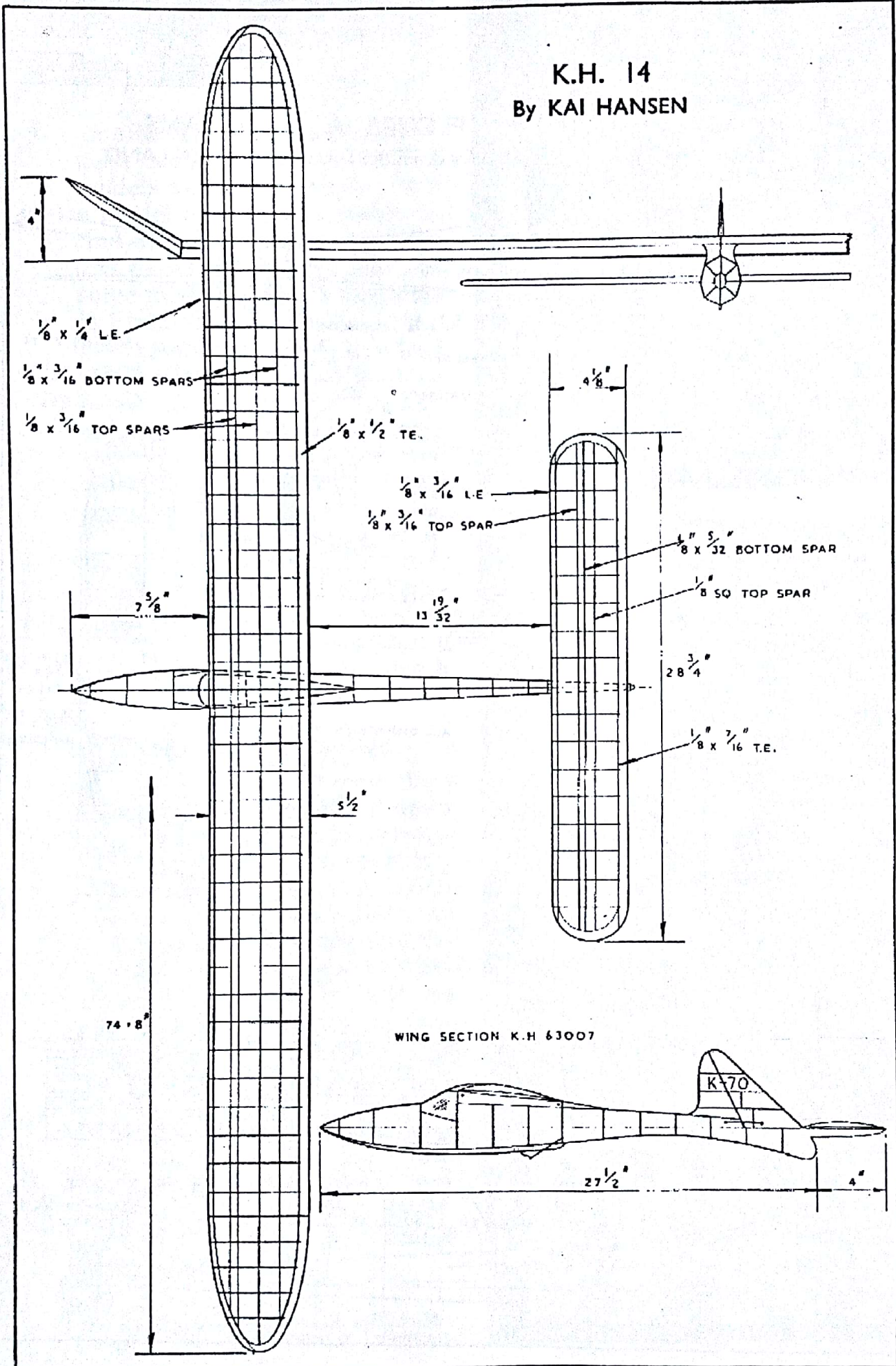
By B.v.d. HORST, UTRECHT, HOLLAND



DIMENSIONS OF FORMERS IN M.M.

No	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
H1	27	32	35	36	36	35	33	31	29	27	25	23	21	19
H2	18	29	36	39	39	37	34	30	25	-	-	-	-	-
H3	30	44	52	55	55	53	50	45	40	34	28	22	16	-
A	26	36	39	40	36	32	28	22	16	-	-	-	-	-
B	40	52	56	58	56	52	47	42	37	32	27	22	17	12

K.H. 14
By KAI HANSEN



Kai Hansen, of Denmark, with his KH-14 sailplane which did well in the Danish Nationals. The Hansens, by the way, are not related!

an effective dethermaliser you need not reckon on flying models away in thermals. But a model may be impossible to find even if it does not land far away—which happened to some models at the Wakefields in Finland. They landed in the first round only a few hundred yards away, but could not be found in the woods; surely a good argument for allowing a reserve model, which is now permitted for 1951 international contests.

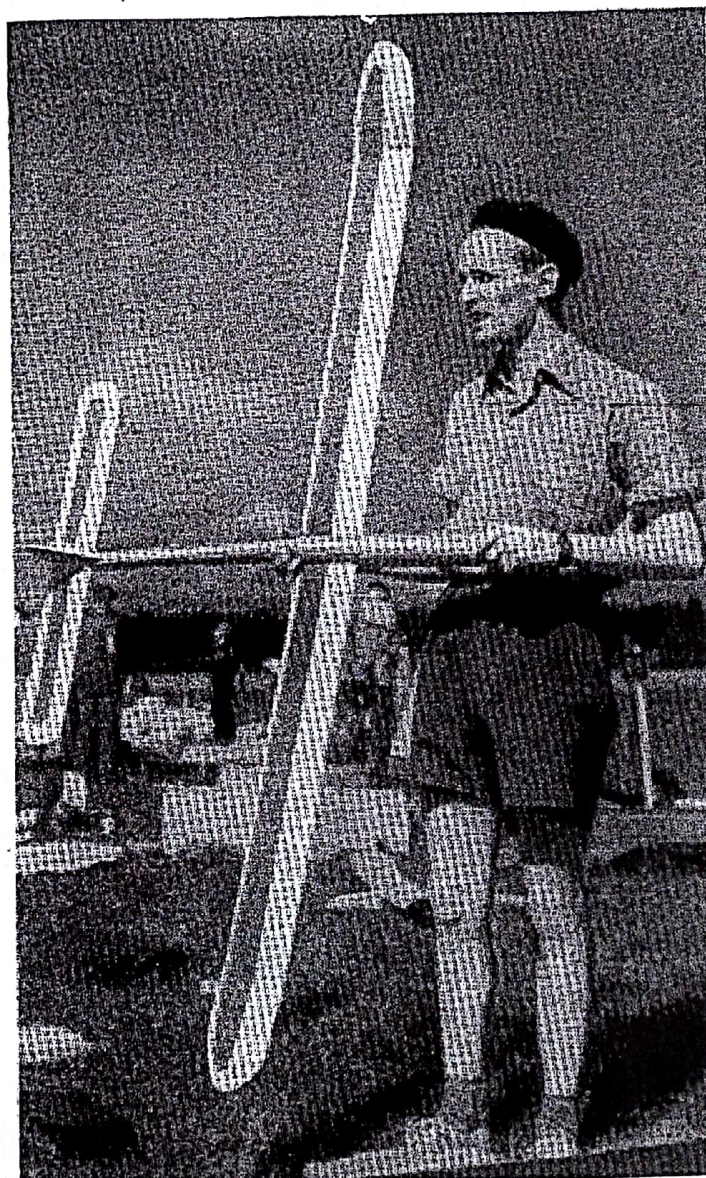
Also a model may crash beyond repair. So the other model must not be so specialised that it cannot be used as a reserve even in weather quite different from that for which it was designed.

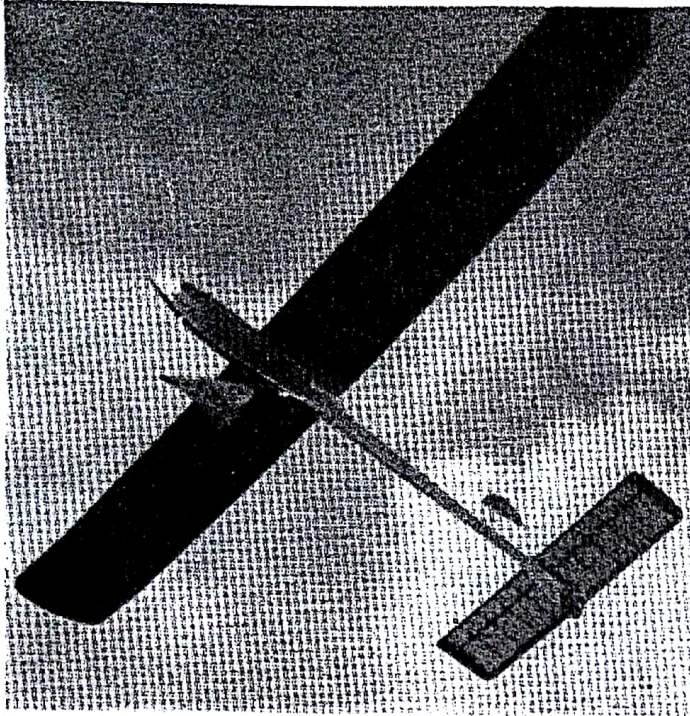
Aerodynamic Design

The aerodynamic layout of the model is based upon the design rules and knowledge of aerodynamics and stability. The principal idea is to design models which can utilise as much as possible of the launching cable to get a good initial height and then fly with as little sinking velocity as possible. For the CWM the choice of aerofoil sections and their angles of attack is very important. The model may be trimmed for optimum performance and need not be too stable. The RWM, however, must be stable

Kurt Sandberg, of Sweden, with the A2 which he flew into seventh place at Trollhattan.

Denne model findes nu på Helsingør flymuseum.....





Borge Hansen's Pjerri 69 being launched. Note the popular forward tailplane, seen also in the KH-14.

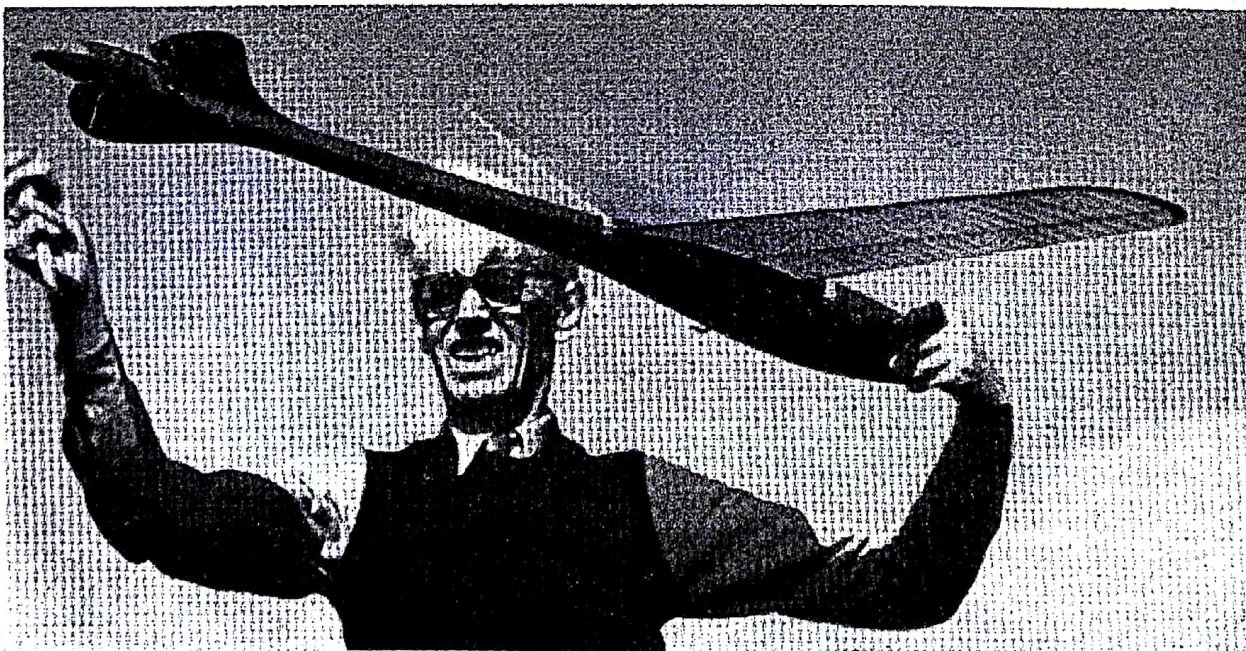
DMV har tegning

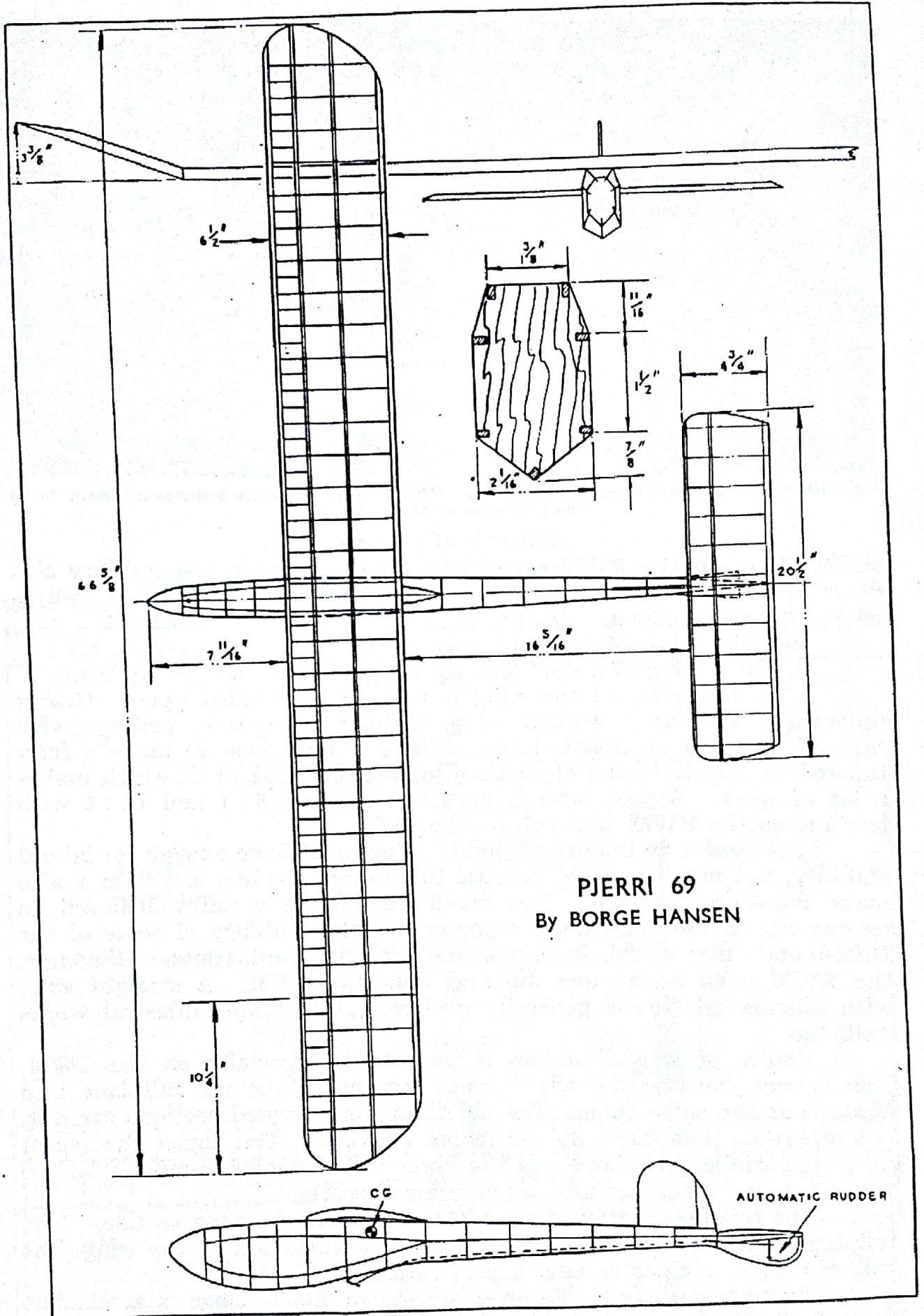
Below: Another picture of Age Høst-Aris with his Høst 24 sailplane which took eleventh place in the Swedish International Meeting.

enough to maintain a controlled flight in bad weather. It cannot be trimmed too near the theoretical optimum, as it will then stall too easily and spend most of its flying time recovering at uneconomic angles of attack (if it ever will recover!).

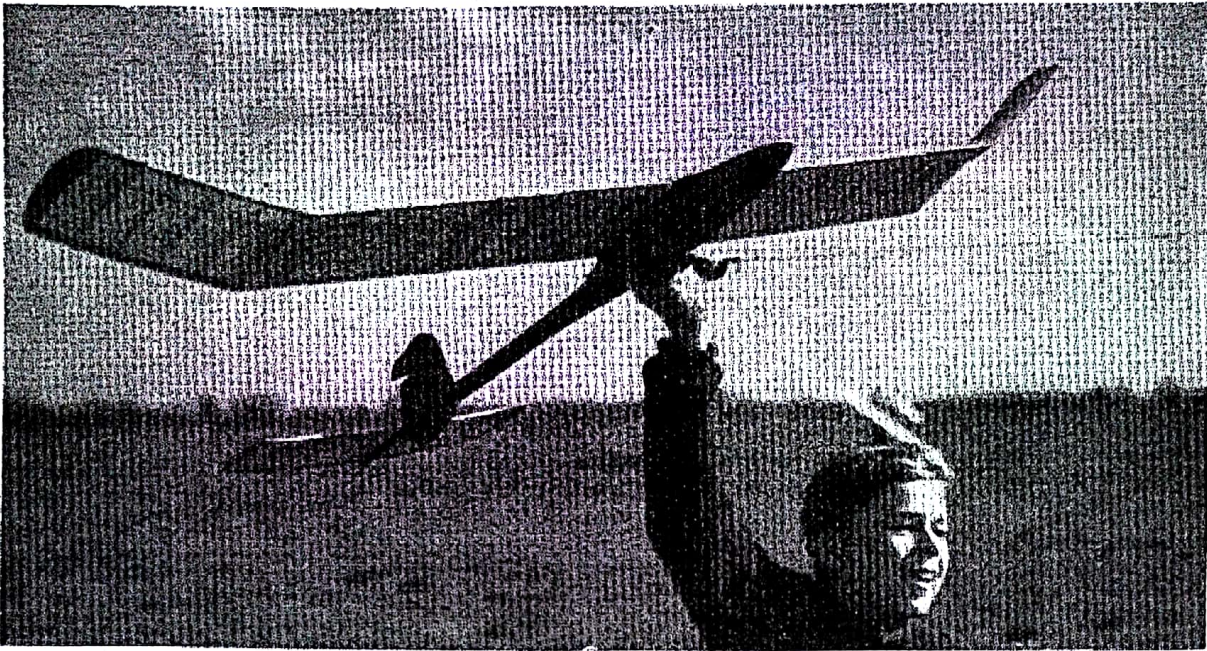
Wing and Tailplane

Total area 32 to 34 dm² does not mean that you should endeavour to reach 33.999, but rather 33.0 as near as possible. Then you will get no trouble with the processing officials; Now, how much wing and how much tailplane? As even a lifting tail contributes little to the lift the answer must be: As much wing as possible to retain adequate stability. For the CWM this means that the tailplane may be down to about 20%





PJERRI 69
By BERGE HANSEN



Yet another of the ubiquitous Hansens' models. The AH-20 Cumulus, marketed as a plan by the Danish Model Union, designed by Arne of that ilk.

of the wing, on the RWM up to 35%, but, of course, the stability also depends upon the distance between CG and the centres of lift as well as on the aerofoil sections. The normal limits for the two types are :

RWM : wing 24.5 dm² (380 sq. ins.), tail 8.5 dm² (132 sq. ins.).

CWM : wing 27.5 dm² (426 sq. ins.), tail 5.5 dm² (85 sq. ins.).

The *plan form* of the wing is now to be decided upon. Nearly universally used is a straight wing, without sweepback, perhaps with tapered, rounded or elliptical tips. There is no reason to make a fully tapered or elliptical wing other than for the nice look of it, which makes a lot of work. Aspect ratio is normally between 8 : 1 and 14 : 1 with low a.r. on the RWM and high on the CWM.

Dihedral is an important point. You must have enough for lateral stability, but not too much, because this means less lift, and it may also make launching difficult. Too much dihedral is actually believed to be one reason for the generally poorer launching ability of some of the British and other models in comparison with the Nordic ones. Of course, the RWM must have more dihedral than the CWM. A straight wing with dihedralled tips is generally preferred, but simple dihedral works well, too.

Choice of *aerofoil section* is important, especially on the CWM. You cannot consider the wing alone, but must take the tailplane into account at the same time. The old thick round-nosed sections are out, but otherwise there are a lot to choose between. The higher the aspect ratio, the smaller the chord and the lower the Reynolds number. And so you must use a thinner and more pointed section.

The *tailplane* section must be thinner than the wing section. The tailplane itself is designed with the same consideration as the wing, but has, of course, a much smaller aspect ratio.

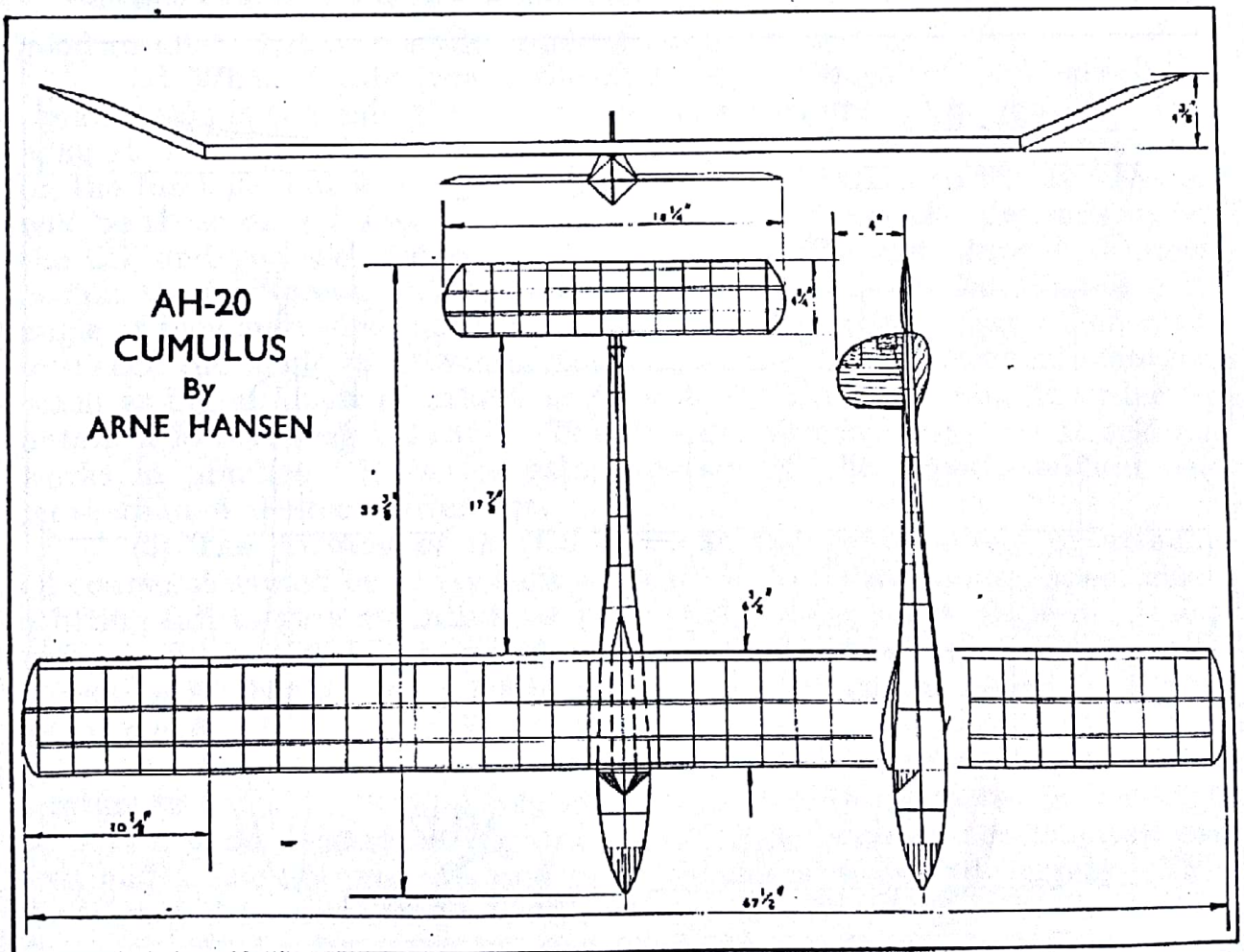
Fuselage and fin. The cross section of the fuselage is given, but do make it a little more to be sure ! Length is chosen with regard to both

longitudinal and directional stability. The most difficult thing to design is the lateral area. Much has been written on this subject. Having discussed the design of the side area and fin for a good many years we have arrived at the conclusion that it is virtually impossible, using only theory, to be sure to arrive at a satisfactory result. Even in full-scale aerodynamics you often see the fin being changed on a prototype. So the only thing to do is to study successful models, adding your own experience, then design something sensible, and try it out. If it is not perfect (it seldom will be so), then enlarge or diminish the fin until you have the wanted result. It must not be difficult to launch the model straight, but in free flight it should not be too stable directionally as it will then fly too fast through thermals or fly too far away in calm weather. So it should circle and the best thing may be to have a rather stable design, which you make circle with an automatic rudder. Actually with an autorudder you are able to trim your model to fly at a greater angle of attack and so at a lower sinking speed. Also it recovers more easily from a stall. Do not use double fins, only a single one of which a part is beneath the fuselage for better towline stability.

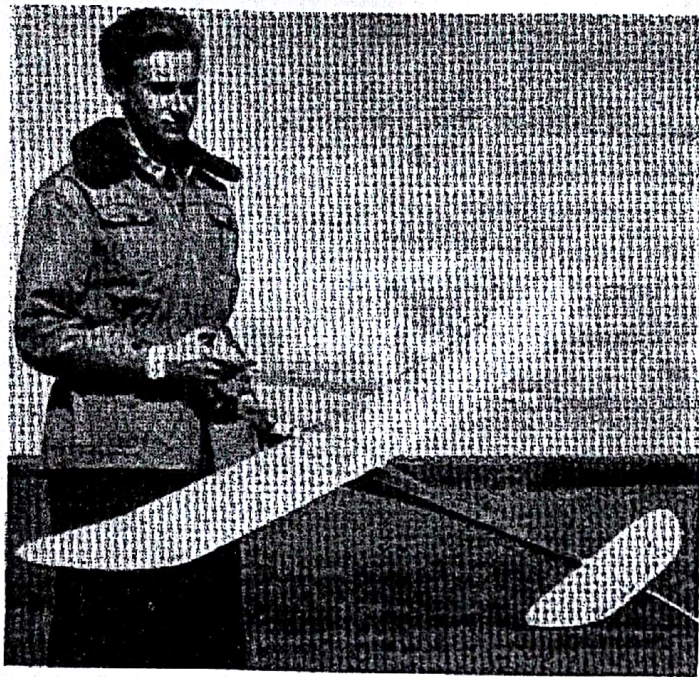
And then a dethermaliser, preferably the tip-up-tail type, is a must !

Internal Construction

I will not use many words on the internal design of the model. The main question is balsa or hardwood. With both materials a satisfactory result can be obtained, but Nordic aeromodellers were somewhat astonished



DMV har tegning



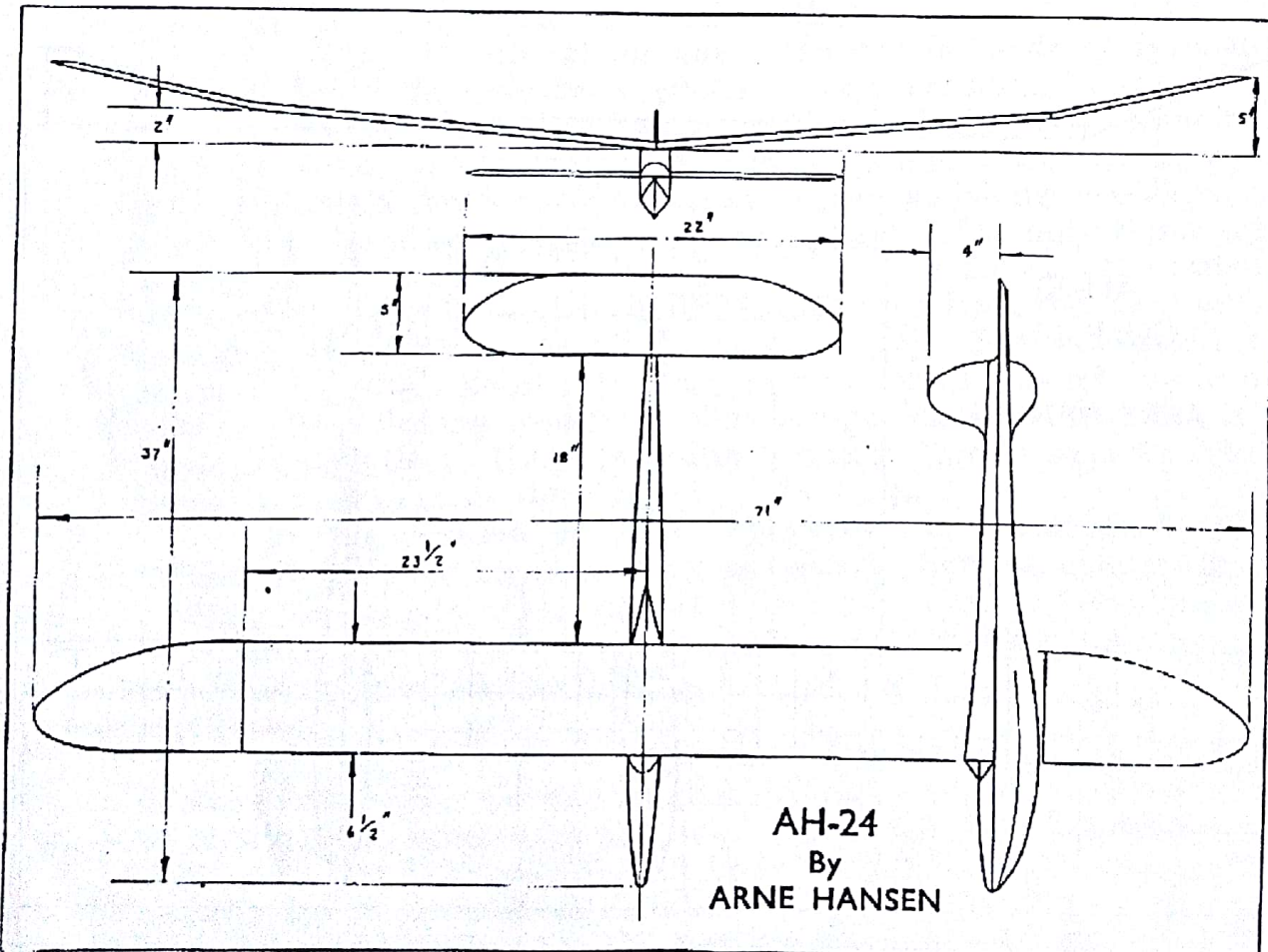
Arne Hansen with his third place winner at Trollhätten, the AH-24, plan of which appears below.

to meet all-balsa gliders at Trollhätten. This is not necessary in order to bring the weight down, as this can easily be done with hardwoods. Even if balsa can be strong enough for ordinary forces in flight, it does not stand up so well to shocks on hard landings. So we only use balsa for auxiliary purposes such as tailplane ribs, wing tips, fins, planking, etc. All spars and longerons are made of hardwood. And remember: The wing must

be strong enough to withstand hard launching with a hook near the CG in high winds.

Flying

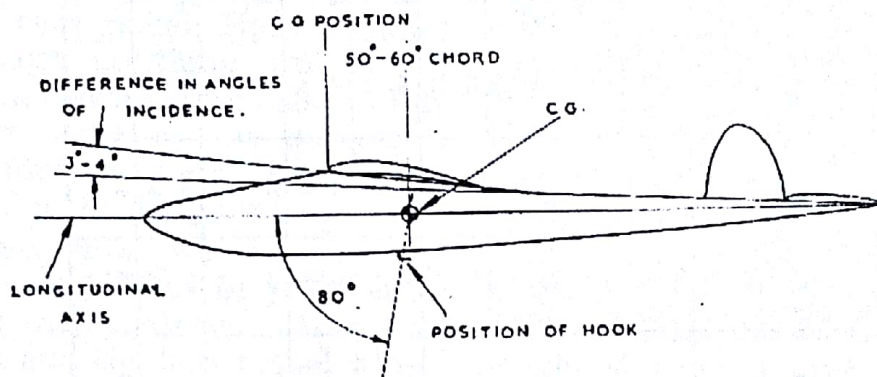
The proof of the pudding is in the eating—and the proof of the design in the flying. To be successful at a contest it is not enough to



DMV har tegning

design and construct two excellent models. This is only half the job. It is equally important to get to know these models intimately. Therefore, the model must be finished weeks, or better months, before the contest and then be flown intensively. The correct rigging of the model is most decisive and must be arrived at by knowledge and experiment. Actually sailplanes are very simple to trim compared with powered models. If you have got a reasonable model you only need to watch three points :

- (1) The difference in angle of incidence of wing and tailplane;
- (2) The position of the centre of gravity ;
- (3) The position of the towline hook.



RIGGING OF AN A-2 MODEL.

But these points are of the utmost importance in order to obtain good results. Let us consider each of them.

(1) When I talk about the *difference in angle of incidence* it is because this is the only thing which we can measure. You may put the wing at +2 degrees and the tail at -1 degree incidence to some basis line on the fuselage, but whether the actual angles of attack to the air stream will be these or +4 and +1 respectively or anything else depends upon the CG, and you are unable to measure them. The only thing you know is that their difference in angle of attack is the same as the difference in angle of incidence (disregarding the downsweep from the wing which may influence the angle of attack of the tailplane). Some designers want to reach as big an angle of attack as possible for the main wing in order to obtain a low sinking velocity. This is right theoretically, but it seldom works in practice. Even for calm weather Nordic experts seldom use more than 4 degrees difference.

(2) The *position of the CG* governs the actual angle of attack. Of course, it should be as far back as possible, but you cannot expect even a lifting tail to give much lift, as it must fly under a low angle of attack to be useful as a stabiliser, which is its most important function. The CG is seldom farther aft than 50 to 60% of the mainplane chord from the leading edge.

(3) The *towline hook*, too, must be as far backwards as possible in relation to the CG. Several English designs have the hook too far forward to obtain good heights on the line. The angle between the longitudinal axis and a line between CG and hook should be about 80 degrees. The model must be directionally stable enough to allow this. As you know, the position of neither the CG nor the hook in advance, use a hook the

DESIGN DATA OF 10 NORDIC A2 MODELS (9 DANISH, 1 FINNISH)

TYPE	DESIGNER	YEAR	MAIN-PLANE AREA DM ² SQ. INS.	SPAN MM INS.	ASPECT RATIO	AEROFOIL SECTION	TAL. PLANE AREA DM ² SQ. INS.	SPAN MM INS.	ASPECT RATIO	AEROFOIL SECTION	% OF MAIN-PLANE AREA	OVERALL LENGTH MM INS.	FUSELAGE SECTION DH ² SQ. INS.	WEIGHT GRAMS OZS.	TOTAL AREA DM ² SQ. INS.	RE-MARKS
X SUOMI	MOGENS ERDRUP	46	350 399	1400 55.0	7.8	GO 450	80 124	590 23.3	4.3	SI 52507	32	1000 39.5	0.39 6.0	410 14.5	33.0 510	STANDARD DANISH A2 MODEL SINCE 1947 1951 PLAN WILL HAVE AR AND DT. PLAN ISSUED BY ROYAL DANISH AERoclUB
VASAMA 7	E TORO-PAINEN (FINLAND)	47	251 390	1300 71.0	12.8		50 78	500 19.7	3.0		20	800 31.5	0.22 3.4	405 14.3	30.1 467	INDIVIDUAL WINNER NORDIC CONTEST, 1947.
X CALLE 10	C. J. PETERSEN	48	250 389	1410 55.5	8.0	CALLE 33810	80 124	560 22.1	3.7	CALLE 43203	31	850 33.5	0.32 4.9		33.0 510	PLAN OBTAINABLE.
X JAL-32	J. A. LAURIDSEN	49	259 401	2002 78.8	14.5		73 104	730 28.8	8.2		23.5	800 31.5	0.45 6.5	420 14.8	33.2 514	INDIVIDUAL WINNER NORDIC CONTEST, 1949. (AEROMODELLER ANNUAL, 1948, PAGE 611 BUT NO BUILT IN BALSA)
X AH-20 CUMULUS	ARNE HANSEN	49	283 439	1720 67.6	10.3	OWN	55 85	490 19.3	4.3	OWN	19.5	900 35.4	0.34 5.35	450 15.9	33.8 526	PLAN OBTAINABLE. AR.
HØST-24	ÅGE HØST-ARIS	49	278 431	1800 74.0	12.2	OWN	585 91	610 24.0	6.4	OWN	21	970 38.1	0.40 6.15	415 14.6	33.5 523	MODEL USED BY HOST-ARIS AT TROLLHATTAN.
X MØST-29	ÅGE HØST-ARIS	50	280 435	2270 89.0	18.3	OWN	59 92	610 24.0	6.3	OWN	21	950 37.4	0.38 5.85	470 16.6	33.9 525	LATEST DESIGN. AR. DT (FUSE)
X P-ERRI 69	BORGE HANSEN	50	273 424	1660 65.3	10.1	OWN	62 96	520 20.5	4.2	OWN	22.7	900 35.4	0.34 5.24		33.5 521	SECOND AT DANISH CHAMPIONSHIP, 1950 IN SPITE OF ONLY TWO FLIGHTS. PERHAPS BEST DANISH MODEL IN 1950 IN SPITE OF BAD LUCK AT SOME CONTESTS AR. DT (FUSE)
X KH-14	KAI HANSEN	50	255 395	1900 74.9	14.2	KH 53007	76 117	730 28.8	7.0	OWN	23.6	815 32.1	0.35 5.4	420 14.8	33.0 510	RESERVE FOR DANISH TROLLHOTTAN TEAM. AR.
X AH-24	ARNE HANSEN	50	269 419	1810 71.2	12.1		62 95	590 22.0	5.0		21.0	930 36.6	0.362 5.58		33.1 512	THIRD AT TROLLHATTAN. AR. DT (FUSE).

DMV har tegninger til alle modeller med x ved !!!

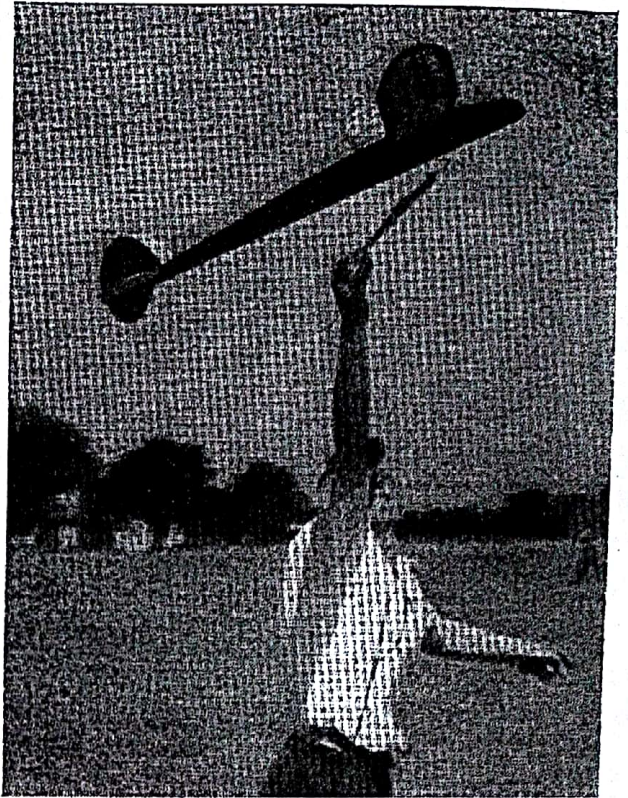
AR — AUTORUDOER
DT — DETHERHALISER

position of which can be varied, until you have found the optimum position (which is the same for every kind of wind and weather).

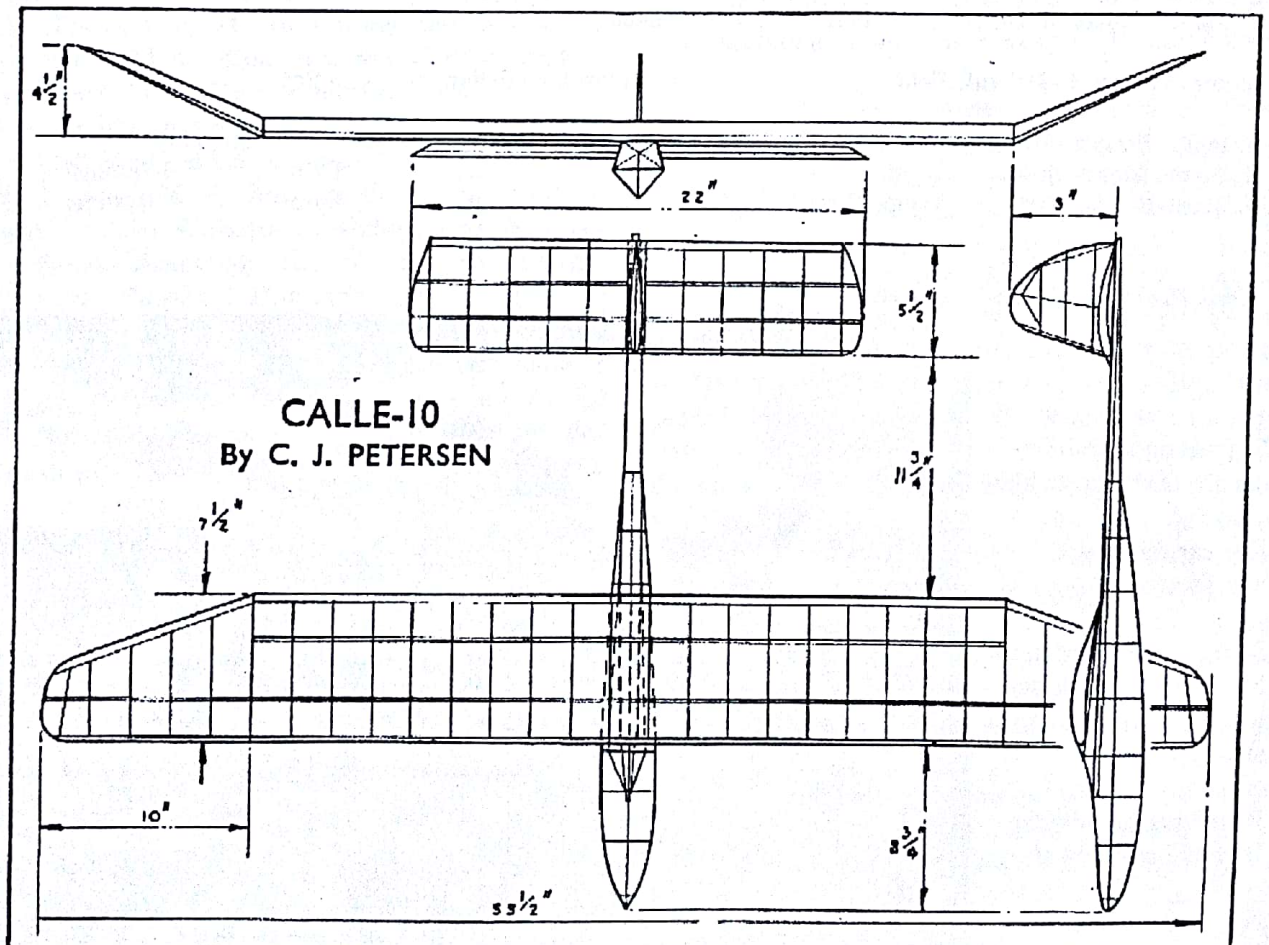
By varying these three factors on an otherwise soundly designed and carefully constructed model you will—with patience and intelligence—be able to get good results.

It is neither possible nor wise to give you too many figures for the design of your model. History shows that almost anything will fly if flown by a clever aeromodeller. But do study some of the successful designs illustrated in this article as well as in the design table.

And now we are looking forward to a stiffer competition at the next A2 contests. May the best man and the best model win—not the weather!



Another A2 sailplane on the towline—this time typical of the British trend, as opposed to the Scandinavian style.



Resultatliste for DM med Oldtimermodeller 2001

Veteran Klasse A-1 (til og med 1953).	Tilmeldt: 6 modeller	3 fløj
1. Hans F. Nielsen	HFN Fox 1952 (1)	120 points
2. Frits Neumann	FJ-1 A 1939 (2,0)	120 points
3. Frede Juhl	Grimponimus1944 (1,5)	105 points
		fly-off: 84 points
		fly-off: 0 points
Veteran Klasse A-2 (til og med 1953).	Tilmeldt: 7 modeller	2 fløj
1. Hans F. Nielsen	Sherif 1953 (1)	120 points
2. Erik Knudsen	AH-24 1950 (1,1)	110 Points
Oldtimer Klasse A-2 (1954 – 1968)	Tilmeldt: 7 modeller	ingen fløj
Veteran Klasse A-3 (til og med 1953)	Tilmeldt: 3 modeller	ingen fløj
Veteran Klasse C-0	Tilmeldt: 2 modeller	2 fløj
1. Thomas Johansson	Trumf 1938 (2)	120 points
2. Bjarne Jørgensen	FJ-5 1938 (2)	120 points
		fly-off: 68 points
		fly-off: 0 points
Veteran Klasse C-1	Tilmeldt: 2 modeller	2 fløj
1. Thomas Johansson	High Climber 1938 (2)	120 points
1. Bjarne Jørgensen	BJ-13 1950 (1,1)	120 points
		fly-off: 152 points
		fly-off 0 points
Veteran Klasse C-2	Tilmeldt: 3 modeller	2 fløj
1. Bjarne Jørgensen	Torpedo 1946 (1,1)	120 points
2. Martti Bogdanoff	Gipsy 1948 (1,1)	101 points
Veteran klasse C-3 (Wakefield)	Tilmeldt: 5 modeller	3 fløj
1. Ingvar Persson	Korda-39 1939 (1,5)	120 points
2. Bjarne Jørgensen	Korda - 37 1937 (2)	120 points
3. Martti Bogdanoff	Tempo.(kraks) 1952 (1)	120 points
		fly-off: 125 points
		fly-off 14 points
		fly-off 0 points

Twin Pusher : Bjarne Jørgensen

Referat og flere billeder fra DM i næste blad

Der var for meget blæst lørdag.

Søndag var vejret rimeligt og vi fløj 2 starter, inden blæsten blev for skrap.

Resultater og billeder fra SM i næste blad.



Bjarne Jørgensen ved DM 2001

Danmarksmesterskabet for Gummimotormodeller

Danmarksmesterskabet for Gummimotormodeller har, siden det første Gang afholdtes i 1942 været en stedse sørgeligere Begivenhed med stadig faldende Gennemsnit paa Grund af det gamle, slidte Gummi. Ove Hansson lagde for med 1.15, Thinesen dernæst med 1.04 og Kunckel fløj sidste Aar kun 39,6 sec.

Da der endnu ikke er kommet Gummitilførsler, var der ingen Grund til at vente mere i Aar, men det blev alligevel til et — selv efter normale Forhold — fint Gennemsnit paa 2 min 42,4 sek, udført af Unionens Førsteinstruktør, Ing. Per Weishaupt, Odense Model-Flyvklub, med den gamle Rekordmodel „Jumbo“.

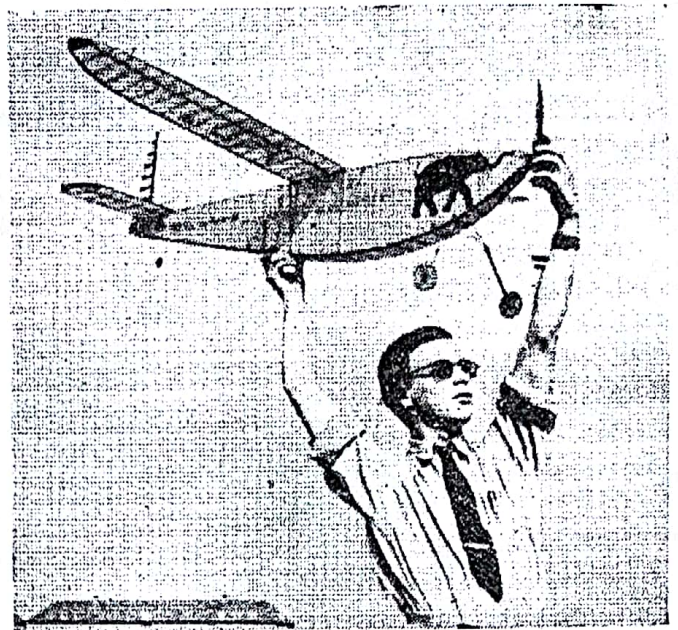
Konkurrencen fandt Sted den 28. Juli paa Roskilde Eksercerplads med Peter Christiansen som Konkurrenceleder og Eigil Nissen som Dommer. Nogle Svævemodellister, der deltog i Konstruktionskonkurrencen, var ogsaa til Stede.

Det var en „old boys“ Kamp: Grosserer Henning Schrøder deltog med en ganske lille Førkrigsmodel, som trods stort Sideforhold og et dertil efter Nutidens Forhold som ganske uegnet betragtet Profil (Grant X 8 virka) fløj relativt fint til Trods for, at Gummimotoren bestod af gemene Elastikker. Modellen hvirvledes rundt i Blæsten, men Schrøder gennemførte som den første alle tre Flyvninger og blev Nr. 2 med 0.42,0.

Et andet Medlem af „Sportsflyveklubben“ var Jørgen Larsen, M 7, der var den bedst rustede Deltager med to Wakefieldmodeller. Han havarede i første Start og trak sig derpaa tilbage, idet han lod Fuglen i Haanden flyve i Haab om at fange de 10 paa Taget: Deltagelse i Eaton Bray — har han gjort Regning uden Bramsnæs?

Erik Sørensen fra Roskilde, ogsaa en af de gamle, mødte bl. a. med en ny Model, som det var umuligt at trimme i Blæsten. Den gamle havarede snart efter at have fløjet ganske pænt. En anden Roskildemand, der traadte i Stedet for den udeblevne OM-F-Mand Johs. Thinesen, opnaede heller intet.

Weishaupt, der bortset fra en lille „Sunnanvind“ raptus sidste Sommer ikke har været aktiv i 5 Aar, havde restaureret den store Rekordmodel „Jumbo“, der i 1940 fløj 19,25 km, og lige prøvetrimmet den en Aften paa Lundtofte. Han var ikke begejstret for Vinden (6—8 m/sek) — saa stærk Vind havde „Jumbo“ ikke prøvet før — men da Schrøder fløj energisk, tog han Mod til sig. Tre Mand holdt Modellen, mens Weishaupt trak Gummiet ud af Halen paa den og gav den 450 Omdrejninger med en stor Boremaskine.

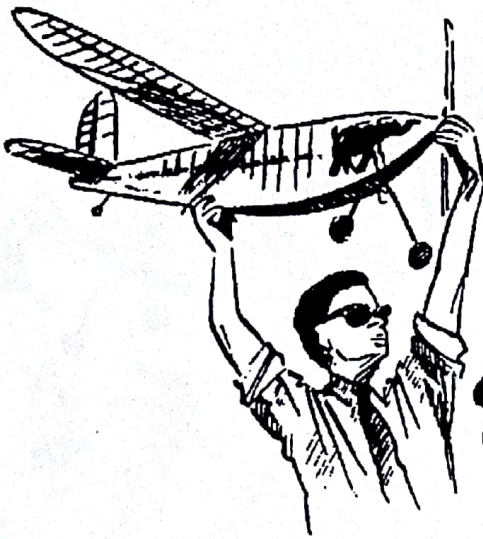


Per Weishaupt med DM-Modellen, Jumbo, den gamle Rekord Sco er.

Uden at turde risikere en Trimstart, lod Per Modellen starte. Det var ingen pæn Flyvning for saadan en ærværdig Model. Den hang i Propellen, hakkede noget og landede 700 m borte efter 1.15.

Paa Tilbagetransporten havarede Finnen, men efter Reparation (Bardun!) fik den nu 475 Omdr. (i gamle Dage var det over 600). Den hakkede slemt, da den fældbare Propel klappede tilbage, men rettede sig ud, snuste til lidt Termik og landede 1 km borte efter 1.56. Allerede nu var Sejren sikker, men principielt gennemførte Per en sidste Start efter lidt Reparation — Havarierne skete under den vanskelige Transport i Blæsten. Motoren fik kun 400 Omdrejninger — Rechnagel, der holdt, var mere nervøs, da en enkelt Streng sprang, end Per. — Modellen fløj fint, Propellen klappede efter 30 sek pænt bagud, og saa steg „Jumbo“ i store Højrecirkler, drev ind over Roskilde og landede et Sted derinde efter 4 min 55 sek — borte med Blæsten. Atter engang forsvundet med 130 g uerstateligt Gummi. Maatte der komme nogt nyt inden næste Aar, saa der kan blive lidt haardere Konkurrence.

Førsteinstruktøren, som p. Gr. af sit Arbejde ikke har været saa aktiv, som man kunde ønske det, vandt dermed DKDASs Vandrepokal samt 25 Kr., udsat af Henning Schrøder. Desuden har han en fin Placering i det nye Rekordaars Aarsrekorder, hvor OM-F nu holder to Pladser.



Dansk Modelflyve Veteranklub

Æresmedlem
Per Weishaupt

for sin store,
uegennyttige indsats for dansk modelflyvning som

Initiativtageren til blandt andet

OMF - den første danske modelflyveklub i april 1935
DMF - Dansk Modelflyver Forbund i august 1937

Organisatoren bag blandt andet

opbygningen af dansk modelflyvnings organisation,
internationalt samarbejde, utallige modelflyvebegivenheder,
danske modelflyveregler, udgivelse af tegninger,
instruktørkurser ...

Inspiratoren for os modelflyvere ved blandt andet

arbejdet som førsteinstruktør, utallige artikler i danske
og udenlandske fagblade - og - ikke mindst - sin egen
aktive, altid hjælpsomme medvirken som konstruktør,
rekordsætter og konkurrenceflyver ...

for
Dansk Modelflyve Veteranklub
21. april 1995

Erik Knudsen

.....
formand