



OLDTIMER MODELFLYVERNE

Medlemsblad for Dansk Modelflyve Veteranklub

Nr. 2

juni 2016

25. årgang



Inde i bladet:

A2- klassens historie

Weatherman Speed

Indbydelse DM 2016

OLDTIMER

er organ for

Dansk Modelflyve Veteranklub,
som er stiftet i 1992 med det formål
at bevare dansk modelflyvehistorie.
25. årgang nr. 2-2016

Formand/ Webmaster

Hans Fr. Nielsen
Klemivej 4
8355 Solbjerg
Tlf. 86927876
Mobil 25137276
hfn@live.dk

Kasserer

Frede Juhl
Gl. Færgevej 22
6300 Gråsten
Tlf. 74651457
sylesen@gmail.com

Redaktør & sekretær

Karl Erik Widell
Granbakken 9
9210 Aalborg SØ
Tlf. 98145492
Mobil 21669882
ke.widell@stofanet.dk

Vil du være medlem eller blot vide
mere, kan du besøge vor hjemmeside:

www.dmvk.dk

Du er naturligvis også velkommen til
at ringe til en af personerne ovenfor

Deadline for næste nummer:
1. september 2016



DMV er tilknyttet
The Society of Antique Modelers

Formandens klumme

Ja så er sommeren over os. De lyse nætter er kommet og nattergalen har sendt sine flotte triller i luften.

Vi har allerede afviklet de første hyggetræf på Sjælland og på Heden. Vi har begge steder måttet udsætte træffene en uge. Men begge steder blev der både hygget og fløjet. Herligt vi stadig kan samle en håndfuld ældre herrer til lidt trim, hygge og flyvning.



De store modelflyvebegivenheder bliver de Svenske Oldtimer Mesterskaber først i Aug. på militærområdet ved Rinkaby og de Danske Old-og Veteran Mesterskaber, som i år afholdes som et midtuge arrangement over 2 dage, og med indkvartering på Vandel Gæstgivergård. Her har mange af os været som unge håbefulde modelflyvere.

Det der optager mange af os lige nu, er vel klubbens fremtid. Skal det hele være slut ved udgangen af 2017, eller er der nogle der vil fortsætte, men under mere beskedne forhold. Vi er i hvert fald nogle der stadig vil bygge og mødes for at flyve med vore gamle modeller. Forbindelsen mellem de interesserede kan jo gøres pr. telefon, mails eller med et NYHEDS BREV el. lignende. Vort nuværende blad ophører i hvert fald.

En anden vigtig opgave er at sikre vore indsamlede historiske effekter. At etablere et selvstændigt MODELFLYVE MUSEUM må vi sikkert opgive. Det vigtige er at sikre vore effekter, og få dem opbevaret sikkert for eftertiden. Vi har forbindelser med både Modelflyvning Danmark og Danmarks Flyve Museum i Stauning, men intet er afklaret endnu. Der er også en mulighed for at koble os enten til vore venner i NORGE el i SVERIGE.

Nu til det nære. Lad os mødes ved vore hyggetræf og vore mesterskaber. Tør støvet af modellerne, forny elastikkerne og lad os lufte vore modeller i fællesskab.

Kalender 2016

Torsdag d. 04. aug til	De Svenske Oldtimer Mesterskaber
Lørdag d. 06. aug	på Rinkabyfältet
Onsdag d. 17. aug til	Danmarks Mesterskaber for Oldtimer- og Veteranmodeller
Torsdag d. 18. aug	på HEDEN
Mandag d. 05. sep	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 19. sep	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag d. 10. okt	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag d. 31. okt	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00 (HFN)
Lørdag d. 31. dec	Årsrekord året slutter.

Forsidebilledet:

Som Erik Knudsen fortæller længere fremme i bladet, var transporthensyn en væsentlig begrundelse for størrelsen af A2-modellerne, da klassen blev fastlagt i 1945. Det forstår man bedre, når man ser Markku Tähhküpää's smukke, men store Long John, som kræver en mindre lastbil at fragte omkring.

Foto: Karl Erik Widell

Nye medlemmer

Ingen nye medlemmer, men vi er selv blevet passiv medlem af Midtsjællands Svæveklub.

Det er Fritz Neumann der har tegnet sig som vor repræsentant. Som medlem får Fritz nøglen til klubbens kantine og toiletter. Det vil betyde en lettelse ved arrangement af vore hyggetræf fremover.

Årsrekorder

Der er ikke opstillet rekorder i varighed eller distance.

Byggebrættet

Vinterens arbejde ved byggebrættet er ved at være slut.

Poul er kommet langt med sin A-2 model Mustafa med ”russer krog og fin justering af kurve-og bremse system.”

Frede er godt i gang med en selvkonstruktion i kl. A-2 og Hans er klar med Per Grunnets A-1 model Mini-Ghost.

Fra medlemmerne

Invitation til DM

Vi afholder vort DM for Veteran-og Oldtimer modeller dette år, som et 2 dages arrangement.

Indkvarteringen på Vandel Kro(gæstgivergård) som i de gamle dage, og flyvningen på Heden. Vi prøver også i år at afholde DM på 2 hverdage. Se indbydelsen her i bladet.



Fra DM 2015



Swedish Glider Cup

"En Wakefield svævemodel?"

A-2 klassens tidlige historie

af Erik Knudsen



Per Weishaupt

En "Wakefield" svævemodel?

Historien om A-2 klassen begynder i 1946. Imidlertid vil jeg først fortælle lidt om danske svævemodeller før 1946. I begyndelsen af trediverne blev de danske svævemodeller inspireret af tyske modeller, men henimod 1938-1940 var de fleste svævemodeller blevet danske konstruktioner. I 1939 blev vi medlem af FAI og indførte Wakefield reglerne samt reglerne for de FAI-svævemodeller, der blev brugt i King Peters Cup.

Mens de veletablerede Wakefield modeller havde regler baseret på vingearialet, havde FAI-svævemodellerne en grænse på 3,5 m spændvidde. Kroppen tværsnit var $L^2/200$. (L = kropslængden). Haleplanet areal var begrænset til 33% af vingearialet. Minimumvægt var 15 g/dm².

I 1939 - lige før krigen - konkurrerede danskerne for første gang i internationale konkurrencer.



Fig. 1. Den danske modelflyver Jørgen Nissen med sin model ved King Peters Cup konkurrencen i England, 1939.

Jørgen Nissen og Richard Jensen repræsenterede Danmark i King Peters Cup i England med deres store svævemodeller, fløjet med 200 meter line. Ingen termikbremse.

I april 1940 blev Danmark besat af Tyskland. Balsa og gummi var umuligt at få, og danske modelflyvere koncentrerede sig om at bygge modeller af fyr og hårdtræ. Disse blev udviklet til en høj standard, og i 1941 indførtes nye regler for svævemodeller med 3 klasser: små, mellemstore og store. Svæveodeller blev nu klassificeret efter deres vingearial, ligesom Wakefield-modellerne. Dette gav mere frihed til at eksperimentere med modeller med højt sideforhold. Disse regler blev brugt indtil 1946.



Fig. 2 (øverst) Per Weishaupts Opvind svævemodel, og (ovenfor) Mogens Erdrup med sin ME-14 svævemodel.

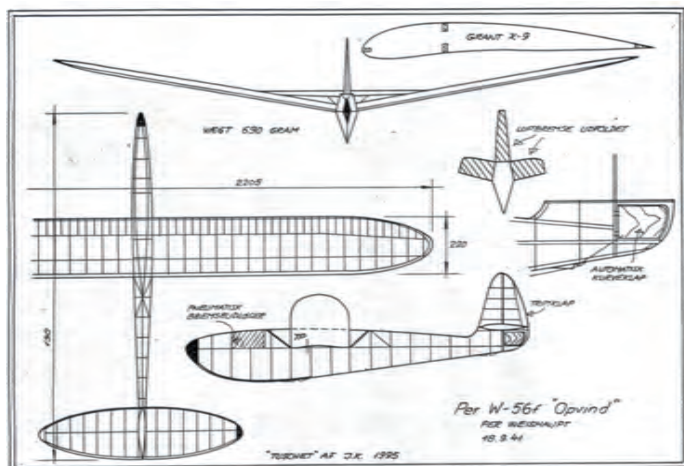


Fig. 3 Per Weishaupt's "Opvind"

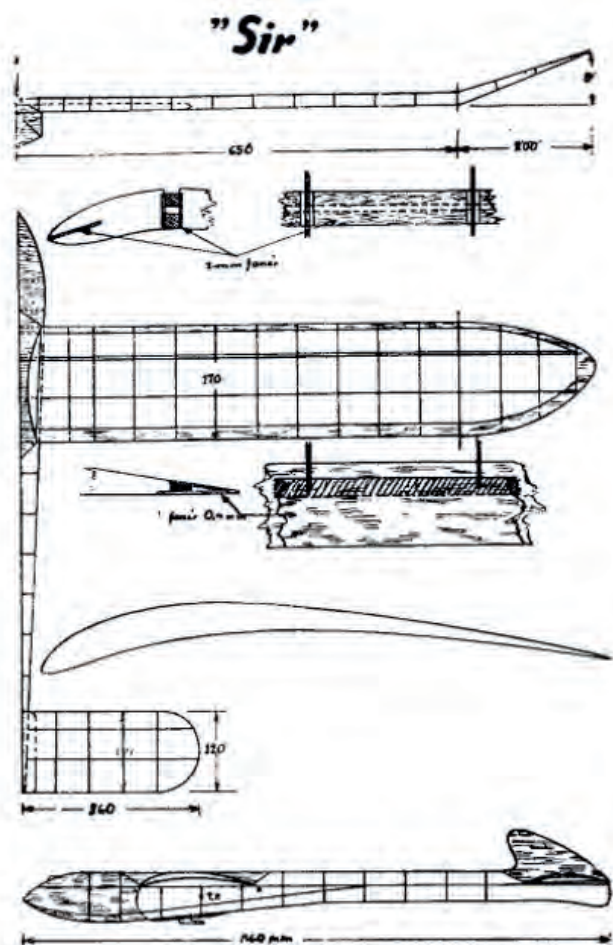


Fig. 4 "Sir" af den finske konstruktør Roschiers, en tidlig konstruktion med et Sigurd Isacson profil med stor hvælving

To repræsentative mellemstore modeller fra disse år var Per Weishaupt's "Opvind" og Mogens Erdrups verdensrekordsmodel, ME-14 fra 1941. Distancerekorden på 86,55 km blev sat i juni 1945.

Opvind havde en pneumatisk termikbremse med 3 luftbremses, som øger synkehastigheden med omkring 15%. Vingeprofilet var Grant X-9 i vingen og en symmetrisk profil i haleplanet. ME-14 har RAF-32 profil i vingen og et Clark Y baseret bærende haleplan.

Sigurd Isacson startede i 1942 udviklingen af sine velkendte profiler baseret på Schmitz teorier. Henad 1945 havde profiler af denne type erstattet de gamle tykke vingeprofiler i mange nordiske modeller. Tegningen af den finske Roschiers model (med Isacson profil) viser standarden af de bedste nordiske modeller i 1945.

Per Weishaupt foreslog i 1944 for første gang sin idé om en "Wakefield" svævemodel. I en artikel i det svenske blad "Modell-Teknik" marts 1945 kunne hans nordiske fæller læse om hans ideer:

1. Nordiske modellflyvere skal have fælles regler for en standard svævemodel klasse. I første omgang for de modeller, der skal bruges til et årligt nordisk mesterskab, men klassen bør i fremtiden også bruges til en årlig international konkurrence om en særlig Glider Cup - ligesom Wakefield Cup konkurrencen.

2. Modellen skulle være stor nok til at have gode flyveegenskaber og ikke for stor til at kunne transporteres. Weishaupt foreslog en model med 24-26 dm² vingebredde med et haleplansareal mindre end 33% af vingens. Kropstværsnit på mindst $L^2 / 300$ (hvor L er kropslængden). Minimum vægt 400 gram.

3. Konkurrencer skulle flyves i 3 perioder. Linelængden reduceret til 100 m (200 m var almindeligt), med en maksimal flyvetid sat til 6 minutter.

Den svenske konference i 1945

Anden verdenskrig sluttede i maj 1945 i Danmark, Norge og Finland. Sverige var neutral under krigen, men meget lidt kontakt var mulig mellem de nordiske modellflyvere i 1940-1945.

Så snart krigen var slut, var Sverige vært for et nordiskt mesterskab for første gang. I juni 1945 blev det afholdt på Skarpnäck nær Stockholm. Det svenske hold vandt, med Danmark som nr. 2 og Finland nr. 3. Norge var ikke med ved konkurrencen eller på en konference afholdt efter konkurrencen. Konferencen blev afholdt med henblik på at skabe fælles regler for modellflyvning i de fire nordiske lande. I konferencen deltog G. H. Derantz, som repræsentant for Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK), Lennart Poppius fra Finlands Flygförbund (FFF) og Knud Flensted Jensen fra Det Kongelige Danske Aeronautiske Selskab (DKDAS). Yngve Norrvi (KSAK) var sekretær og P. Virkki (FFF) repræsenterede den finske modellflyvepresse.(Fig. 5).



Fig. 5 De delegerede på 1945-konferencen i Sverige, som vedtog de første regler for svævemodelklasser i Norden

Konferencen endte med forslag til modelklasser og regler for konkurrencer og optegnelser.

A-2 klassen efter Weishaupts ideer blev indarbejdet som en klasse for fremtidige nordiske mesterskaber.

Forslagene blev nu diskuteret i de fire lande. Små ændringer blev foreslået og indarbejdet ved en ny konference i Stockholm i oktober.

Denne gang repræsenterede Harald Orwin Norge. En konference i Norge i december 1945 gav den endelige godkendelse til disse regler. De blev nu bekræftet af Aeroklubberne i de fire lande og var klar til brug i begyndelsen af 1946.

Tidlige konkurrencer efter de nye regler, den nordiske konkurrence i Finland 1946

Nogle nationale konkurrencer blev nu holdt efter reglerne. Finland var vært for det første officielle nordiske mesterskab på Bjørneborg. Jeg vil ikke rapportere konkurrencen i detaljer, men vise billeder af de fire hold med deres forskellige modeller. Så kan man selv se, hvordan de første A-2 modeller var. De er vist i fig. 6a til 6d.

Konkurrencen blev afholdt 17. august, 1946 om aftenen, for at undgå termik og sikre roligt vejr.



Fig. 6a Det danske hold til Nordisk Mesterskab i 1946. Aage Høst-Aaris er nr. 2 fra venstre.

Lennart Poppus var en effektiv og retfærdig leder af konkurrencen, som blev fløjet i 3 perioder. Der var små op- og nedvinde, men de gennemsnitlige flyvetider var en temmelig god indikation af modellernes egenskaber. Højstartteknikker spillede en vis rolle, og her var svenskerne mest effektive. 100 meter line var tilladt. Næsten alle konkurrenterne brugte 0,3 mm pianotråd for at minimere luftmodstanden på linen. Et hold havde fire medlemmer, men kun de bedste tre talte med i resultaterne.

Sveriges hold vandt med en gennemsnitlig flyvetid på 3 minutter og 1 sekund. Finland blev nr. 2 med 02:47 i gennemsnit. Danmark var treer med 2: 44 og Norge sidste med 1:38. Modelflyvningen i Norge havde endnu ikke rejst sig igen efter den tyske besættelse, og der havde ikke været tid for dem til at opbygge reservemodeller og trimme deres modeller ordentligt.



Fig. 6b Det svenske hold til NM. Fra venstre: Gunnar Persson (vinder), Sigurd Isacson, Lennart Friberg, Rune Andersson og holdleder G. Derantz.

Individuel vinder blev Gunnar Persson (15 år) med et gennemsnit på 3:23. Nr. 2 var Sigurd Isacson fra Sverige med gennemsnit på 3:08. Den berømte profilkonstruktør Sigurd Isacson fløj en usædvanlig model, kaldet Segel Scout (fig. 7).

Treer var Mogens Erdrup fra Danmark med et gennemsnit på 3:04 ved hjælp af hans nu berømte "Suomi" specielt konstrueret til konkurrencen. Suomi er finsk for Finland (fig. 7)

Som man kan se på billederne, var de finske modeller smukke med høje sideforhold for den tid i forhold til de andre holds modeller. Disse var designet til blæsende vejr, mens de finske var stillevejrsmodeller. Desuden var de finske modeller bygget af hårdtræ ved hjælp af meget avancerede tekniske metoder. Hårdtræ blev dengang brugt til alle nordiske svævemodeller, se fig. 7.



Fig. 6c Det norske A-2 hold 1946. Fra venstre: Jerv Heiret, P. Wahlquist, Per Hoff og Harald W. Orwin.



Fig. 6d Den finske A-2 hold 1946. Fra venstre: T. Silmunen, L. Santala, R. Kauhanen, Lars Morelius og team manager Olavi Lucenius. Smukke modeller!

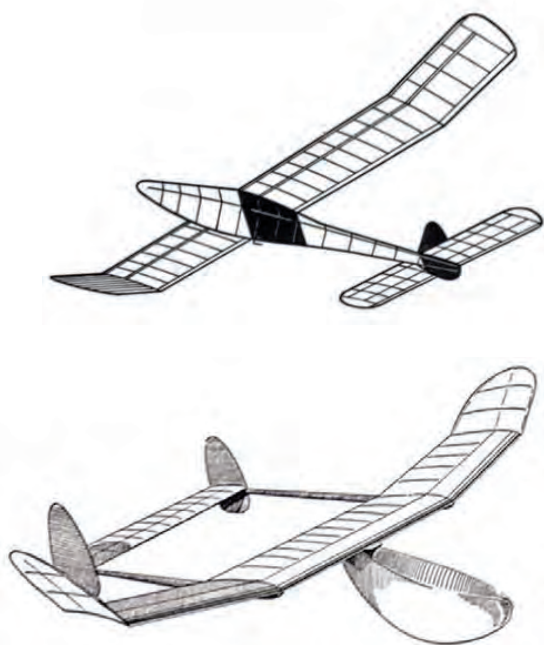


Fig. 7 (øverst) "Suomi" af Mogens Erdrup, et populært byggesæt og (ovenfor) Sigurd Isacsons "Segel Scout" fra 1946, der også udkom som byggesæt senere.

Det nordiske mesterskab 1947

Beldringe flyveplads ved Odense i Danmark var den 30. august scene for næste konkurrence mellem de fire lande. Konkurrenceleder var Per Weishaupt, og sidst på eftermiddagen af den rolige dag uden termik gav han startsignal for første periode. Denne gang vandt Finland og resultaterne blev: Finland først med en gennemsnitlig tid på 03:23, Sverige nr. 2 med 03:12, Danmark nr. 3 med 2: 30 og Norge sidst med 02:15. Det finske hold fløj meget imponerende i det stille vejr og den individuelle vinder Toropainen havde et gennemsnit på 3:59 sekunder.

Det nordiske mesterskab, 1948

Det år arrangerede Norge konkurrencen på en frossen sø "Mjøsa" nær Hamar. Vejret var forfærdelig. En bittert kold vind (10-12 m / s ved jordoverfladen) gjorde det til en hård konkurrence. Sverige vandt for anden gang. Gennemsnittet var 1:43. Norge blev nr.2 med 01:32, Danmark nr. 3 med 01:30 og Finland sidst med 1: 21. Individuel vinder blev Aage Høst-Aaris fra Danmark. Han var den ældste konkurrent (57 år) på søen og blev set løbende rigtig hurtigt på isen med vinden i ryggen og lade modellen trække linen ud fra selve spillet for at klare vinden. Hans individuelle gennemsnitlige tid var 02:39 (imponerende) og Rune Andersson fra Sverige havde 01:52 gennemsnitlig tid på andenpladsen.

Det nordiske mesterskab 1949

Dette år arrangerede Finland konkurrencen på Malm flyvepladsen i nærheden af Helsinki med P. Virkki som konkurrenceleder. Vejret var stille, og da konkurrencen blev fløjet sent på aftenen var termikken næsten ikke eksisterende.

Danmark vandt landskampen med et gennemsnit på 3:14, foran Finland med et gennemsnit på 2:58. Treer blev Sverige med 2:33 og Norge sidst med et gennemsnit på 1:57. Danmark havde også den individuelle vinder Jens Arne Lauridsen med 3:42 i gennemsnit (Fig. 10). Finlands Santala kom på en tæt andenplads med 3:38.

Siden 1946 havde danskerne arbejdet hårdt for alvor optimere deres A-2 modeller. Det er let at indse, hvis man ser på billederne af holdene fra 1946 og 1949 (fig. 9). Udviklingen af profiler spillede også en rolle.



Fig. 8 Det danske hold til NM 1947 i Odense, Danmark. Fra venstre: Knud Flensted Jensen, Mogens Erdrup, Aage Høst Aaris og Jens Arne Lauridsen.



Fig. 9 NM 1949 i Finland: Det vindende hold fra Danmark. Fra venstre: Jens Arne Lauridsen, Børge Hansen, teamleder Jørgen Gamst, Arne Hansen og Aage Høst Aaris.



Fig. 10 Finland 1949: Individuel vinder Jens Arne Lauridsen, Danmark med JAL -52

Regelændringer fra 1946 til 1954

A-2 reglerne fra 1946 blev ændret i 1949. Det samlede areal blev nu sat til 32 -34 dm². Arealet var det samlede projicerede areal af vinge og haleplan. Kropstværsnittet blev F / 100, hvor F er det samlede areal (I 1951 blev det fastsat til 34 cm²). Min. vægt 410 gram. I 1954 forsvandt de meget diskuterende regler for tværsnit helt.

FAI vedtager A-2 reglerne

På FAI møder efter 1946 arbejdede de fire nordiske lande hårdt for at få FAI til at indføre fælles regler for internationale modellflyvekonkurrencer. Det var dengang almindelig praksis ikke at bruge reglerne for flyvetid. To flyvninger ud af tre blev talt med uden nogen maksimal tid overhovedet.

I 1948 planlagde FAI fælles regler for modellflyvekonkurrencer i overensstemmelse med de nordiske regler. Megen diskussion rettede sig mod den internationale svæveflyklasse, hvor de nordiske lande ønskede at FAI skulle overtage A-2 klassen. Førende modellflyvere som Van Hattum (Holland), Degen (Schweiz), Gosling (England) og Frank Zaic (USA) ønskede, at modellerne skulle være dobbelt så stor som A-2 modellerne.

I 1950 var Sverige vært for en international konkurrence for A-2 modeller. Syv nationer deltog og konkurrencen viste, at A-2 modeller var store nok til at give gode konkurrenceresultater. Så i 1951 vedtog FAI A-2 klassen og for første gang blev der afholdt et VM for svævemodeller. Wakefield klassen skulle ligeledes bruges til VM for gummimotormodeller.

Den internationale konkurrence på Trollhättan i Sverige 1950.

Kungliga Svenska Aeroklubben (KSAK) fejrede sit 50 års jubilæum i 1950. KSAK valgte at afholde en international konkurrence for A-2 svævemodeller, der skulle afholdes sammen med de årlige nordiske mesterskaber. Hold fra Jugoslavien, Schweiz og Storbritannien deltog i denne konkurrence.

Trollhättan nær Göteborg var pladsen for konkurrencen med Georg Derantz som kompetent konkurrenceleder. Konkurrencen fandt sted i dagtimerne, så termikken påvirkede resultatet. A-2 konkurrencerne i 1946, 1947 og 1949 blev alle fløjet i rolige og næsten termik-frie forhold, så deltagerne og deres modeller og ikke termikkken afgjorde resultaterne. Konkurrencen blev fløjet i 3 perioder med 6 minutters maksimum. Linelængden var 100 meter.

Vinderen blev Stepan Bernfest fra Jugoslavien med 920 s, (vist i fig. 11) med Ragnar Odenman fra Sverige som nr. 2 med 903 s og Arne Hansen, Danmark nr. 3 med 867 s. Holdresultater: 1. Sverige 2504 s. 2. Finland 2171s. 3. Danmark 2131 s. 4. Norge 1964 s. 5. Jugoslavia 1754 s. 6. Storbritannien 1703 s. og Schweiz 1327 s.



Fig. 11 Stepan Bernfest fra Jugoslavien, vinder af den Internationale konkurrence 1950 i Trollhättan, Sverige.

Ved den efterfølgende middag med præmieoverrækkelse blev den smukke "Swedish Glider Cup", doneret af Oswald Arnulf Olsson, formand for Göteborgs Aeroklubb, præsenteret for første gang. Stepan Bernfest tog den hjem til Jugoslavien, hvor den næste konkurrence blev afholdt i 1951 på Lesce Bled.

Fra nu af blev A-2 konkurrencen betragtet som et officielt VM af FAI. A-2 klassen blev "Nordic Glider Class", som senere skiftede navn til F1A. Den svenske Glider Cup er nu pokalen til vinderen af VM for F1A svævemodel.

Dette er kort fortalt den fascinerende historie om fødslen af A-2, den nordiske og F1A svævemodelklassen. Selvfølgelig er der en anden historie at fortælle fra 1951 indtil nu, men det må vente til en anden gang.

Erik Knudsen

Efterskrift:

Swedish Glider Cup - 60 år efter

Vor svenske søsterorganisation SMOS afholdt i 2010 en international jubilæumskonkurrence på Rinkabyfältet til minde om den første konkurrence i Trollhättan 1950: **Glider 60 år**

Stævnet blev gentaget de efterfølgende tre år for modeller, som var konstruerede mindst 60 år tidligere.

I 2010 vandt Hans Fr. Nielsen med en AH Cumulus efter fly-off med Steen Agner med Pjerri 69.

Steen vandt dog i 2011 efter fly-off med Ove Nesdam, som også fløj Pjerri 69.

Den svenske A-2 flyver Lars Larsson deltog i 2010 med Bernfest's 1950 model og blev nr. 7.

I 2011 var han forhindret i at deltage, men i 2012 kom han stærkt tilbage med Bernfest's 1951 model og blev nr. 2 efter Sten Persson i et fly-off med fire deltagere.



Glider 60 år - 2012 De fire fly-off deltagere: Lars Larsson længst t.v. med Bernfest 1951 model, Sven Landervik med Master, Kurt Strömdahl med Viking og Sten Persson med Mjölner.

I 2013 fløj han atter med Bernfest's 2010 model og vandt konkurrencen efter et spændende fly-off i to omgange med Hans Fr. Nielsen med Sherif.



Glider 60 år - 2013 Hans Fr. Nielsen med Sherif og Lars Larsson med Bernfest 1950.

Selv når man tager hensyn til at Lars Larsson er en fremragende modelflyver, er det nok ikke en tilfældighed, at Bernfest vandt i 1950 og endnu en bekræftelse af, at det A2-koncept, der blev udtænkt i 1945, har vist sig være langtidsholdbart.

Karl Erik Widell

Forårets hyggetræf

Slaglille 30. maj 2016

Skuepladsen Sydvestsjælland Svæveflyveplads i Slaglille. Vejret solrigt og lunt, men vinden i overkanten af det ønskværdige, hvilket bevirkede en vis tilbageholdenhed hos de fremmødte piloter, der var Fritz Neumann, Finn Frederiksen, Finn Sonne-Jensen, Hans Nielsen og undertegnede samt det kvindelige islæt ikke at forglemme.



Da Hans og ego ankom var de øvrige på nær Finn Sonne, der kom lidt senere, allerede bænket og varmede sig på hed kaffe og dejlige friskbagte boller, medbragt og frembragt af Doris Neumann.

Efter optankning og megen snak begav folket sig i biler med modeller og andet grej sig op i den østlige ende af pladsen, der her er bredere, hvilket var en fordel al den stund, at vinden blafrede frisk og turbulent syd-nord på tværs af startbanen.

Alle fik deres modeller - Fidusia, Mini Ghost, Lucky, Stratos og afdøde Børge Hansens 2m RC svæver i luften. En skøn blanding af modeller, men også en noget blandet fornøjelse at sende dem til vejrs, grundet den turbulente vind, der hostede og stønnede vel rigeligt. Men pyt. Så slap vi for at skulle hente modellerne på den anden side af afvandingskanalen. Og dog. Hans slap ikke, i det hans Lucky forelskede sig i en forbi drivende slank boble og blev forført til følgeskab hen over kanalen, inden timeren gjorde sin pligt. En skilsmisse var uundgåelig. Men det skete dog i al fordragelighed.

Først sidst på eftermiddagen modererede vinden sig, men kun en smule og de resterende 3 udholdende piloter blev også så småt møre, og omkring 17-tiden opgav vi ævred, pakkede grejet og begav os mod de hjemlige egne. Vi fik dog lige hilst på Kaj Hansen, der var aktiv ved sin hytte. Godt at se ham i vigør.

Frede

Randbøl Hede 19. maj 2016

Som så ofte før måtte et planlagt hyggetræf aflyses pga. dårligt vejr, men DMIs lang-tidsprognoser viste, at onsdag d. 19 ville der være et ophold i det ellers blæsende vejr med svag vind på heden, selv om de også udlovede et kort regnvejr sidst på eftermiddagen. Det var godt nok til at Hans kunne tromme en modig flok sammen, herunder Frede Juhl, Kjeld O. Pedersen, som havde sin kone Sonja med, Jørgen Olsen samt undertegnede. Endvidere kom nogle radiostyringsfolk fra Fredericia, som gerne ville se hvordan forholdene på heden var.

Som lovet var vinden svag, men kort efter at vi var kørt ud til startstedet og havde pakket modellerne ud, kom der - også som lovet - en kraftig regnbyge, der tvang os tilbage i bilerne, hvor vi så kunne fortære den medbragte mad og kaffe. Regnen holdt dog hurtigt op, og vinden drejede 90 grader og aftog yderligere, så vi kunne nyde perfekt et flyvevejr resten af aftenen.

Karl Erik



Selv om faciliteterne og forplejningen i Randbøl ikke kommer op på samme niveau som i Slaglille, bliver der også snakket meget her, og så er der meget bedre plads til at flyve, som man kan se af udsigten over næsen på min Suomi.



Linestyrede Oldtimere: Weatherman klassen

Det er ikke nogen nyhed, at vi har haft underskud på linestyreingsstof her i bladet, og for nylig gjorde Luis Petersen mig opmærksom på en ny udvikling inden for linestyring: Weatherman klassen.

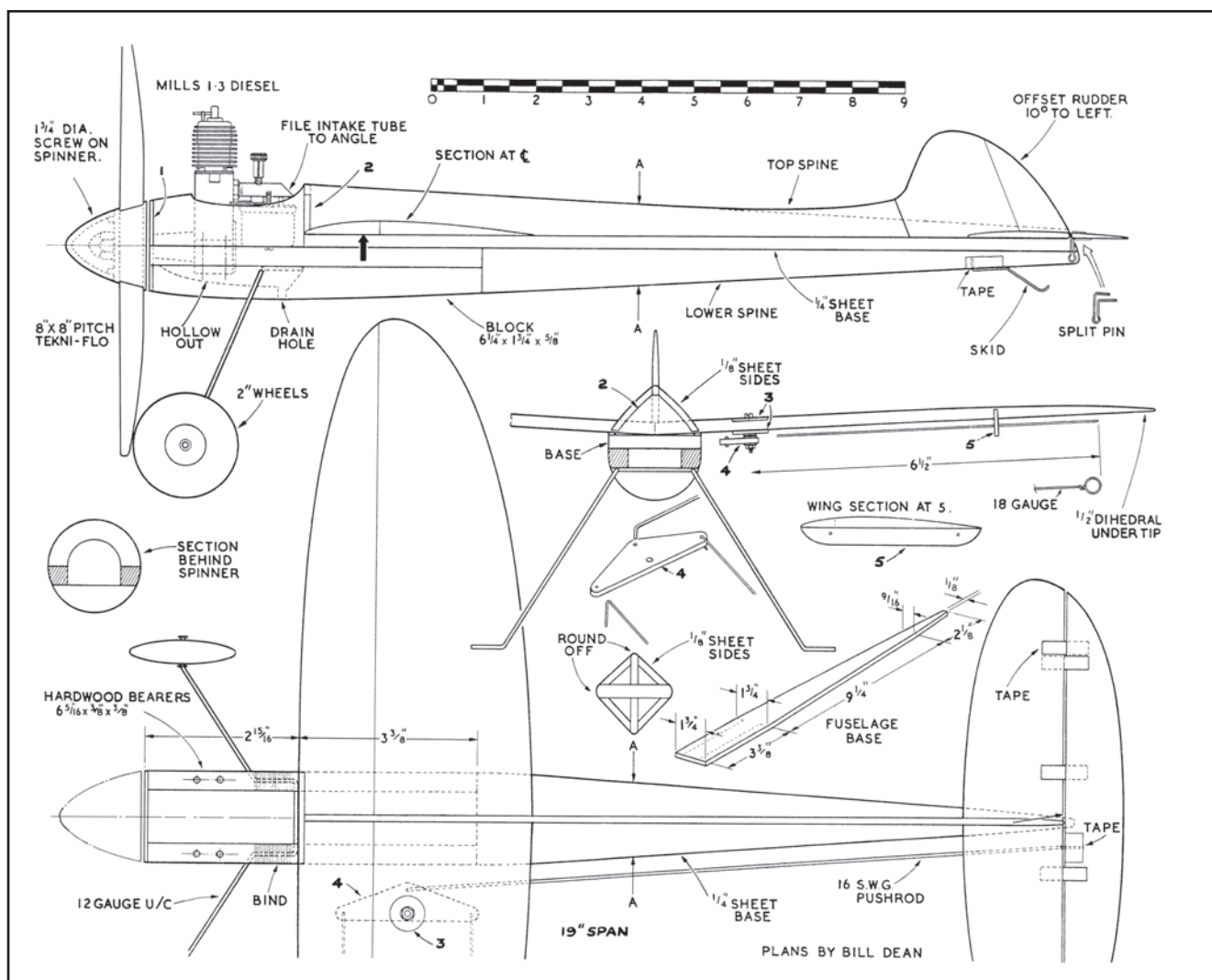
Klassen er en nostalgiklasse, som sigter på at man skal kunne flyve speed med en standardmodel med almindelige motorer, hvor man så sørger for en vis jævnbyrdighed ved at bruge underklasser for forskellige motorer.

Set i et klubperspektiv er det meget interessant, at dette er en udvikling, som sker inden for den etablerede linestyreingsvirksomhed og ikke som for de fritflyvende modeller i separate Oldtimerklubber. Det kunne vi måske lære noget af!



Luis Petersens Weatherman med Viking 2,5 cm³

Der er i SAM regi opstillet et sæt engelske regler for klassen med foreløbig syv underklasser, bestemt af motorstørrelse. Der arbejdes dog også på en særlig skandinavisk klasse, baseret på den gamle Viking 2,5 cm³ motor. Klassen blev fløjet for første gang i årets *Limfjordsstævne*.



Weatherman standardtegning

WEATHERMAN SPEED – SAM 35 RULES – 2010 Onwards

The idea behind this competition is to run a form of “Proto Speed” event, utilising commonly available engines rather than the more exotic types used in pure Vintage events. There are seven classes, with engine capacities up to 10cc (0.61 cu in).

Model : Cyril Shaw’s Weatherman, as published by Ian Allen.

Classes I to V:

To be built as plan, with no scaling down, although wing area can be increased if desired. Mandatory: Fuselage shaped to suit 1 3/4” dia spinner (Spinner not mandatory), 2 x 2” dia wheels, bellcrank fastened to hardwood spar built into wing, undercarriage approximately as plan, external controls. Dihedral optional but preferred.

Classes VI & VII:

Built to plan scaled up 1.414

1. Minimum wingspan = 26.6”

2. 2” spinner, otherwise as classes I to V.

Wing spar to be secured to bearers by two screws and, ideally, the tail section should be reinforced as attached Sheet 2.

Engines:

Class I – Mills 1.3. Diesel only, all variants and replicas. Max model weight = 16 oz.

Class II – 1.66 cc/0.10 cu in. Any commercially produced diesel or glow engine. Max model weight = 16 oz.

Class III – 2.5 cc. Any commercially produced diesel or glow engine. Max model weight = 16 oz.

Class IV – 3.5 cc. Any commercially produced diesel or glow engine. Max model weight = 20 oz.

Class V – 5.0 cc. Any commercially produced diesel or glow engine. Max model weight = 24 oz.

Class VI – 6.6 cc. Any commercially produced diesel or glow engine. Max model weight = 32 oz.

Class VII- 10.0 cc. Any commercially produced diesel or glow engine. Max model weight = 40 oz.

Silencer : Optional, no tuned pipes or other power increasing devices.

Fuel System, All Classes: Suction only (NO crankcase or silencer pressure, NO bladders).

Propeller, All Classes :Any two blade, commercially available, wood, plastic, carbon, etc. NO metal.

Timed Distance : Class I = 1/4 mile from standing start, all others 1/2 mile from standing start. Handle to be on pilot’s chest or chin by end of first lap.

Weatherman Vintage Speed

Lokala regel tillägg för Skandinavien

1. Märkning. Modellens innerving ska vara märkt med en siffra motsvarande det antal varv tiden ska tas på. Detta för att underlätta för tidtagarna.

Klass 0: 6

Klass I: 6

Klass II: 10

Klass III, III-A: 9

Klass IV: 8

Klass V: 8

Klass VI: 7

Klass VII: 7

2. Klass III-A (Reglerna överensstämmer med Klass III i synnerhet och Weatherman i stort)

Motortyp: Upp till 2,5 cc,

Enbart Viking Diesel frontutblås. Ej Viking Super.

Max vikt: 16 ozs (450 gram)

Linlängd: 46’ 8” (14,22 m)

Lindiameter, min: 0,3 mm (single strand)

Provdragning: 27 lbs (12 kg)

Antal varv: 9 (Distans 804 m)

Rekord (startvärde): 120 km/h

3. Starter. Varje tävlande får göra 3 starter i en tävling. Man får byta modell/motorklass mellan varje start men enbart det högsta resultatet kommer att räknas.

Limfjordsstævnet, som afholdes hvert år i pinsen af Aviator's Modellflyvere på Hesteskoen ved Aalborg er et stort internationalt linestyringsstævne med de fleste linestyringsklasser, så som stunt, combat, speed og team race og hvor Weatherman klassen for første gang var med. Det er ganske imponerende, at der allerede var seks deltagere til start i konkurrencen, når man sammenligner med hvor mange der stiller op i fritflyvningsklasserne.

Det er også interessant at se, hvor forskellige modellerne ser ud, selv om de er bygget ud fra samme tegning.

En mere omfattende reportage fra Limfjordsstævnet, som er skrevet af en af våre svenske oldtimervenner, Patrik Gertsson, kan findes på: <http://www.modellflygnytt.se/2016-3/AA16/>
Den indeholder bl.a. en lille video fra en Weatherman flyvning.
Patrik skal også have stor tak for at have lånt os fotos til denne artikel.

Karl Erik Widell



Claus Melcher Cox TeeDee



Per Vassbotn Fora profi 1,5 diesel



Jesper B Rasmussen MVVS 2,5 Diesel



Plac.	Name	Country	1. Flight			2. Flight			3. Flight			Best				
			4	sec	km/h	4	sec	km/h	4	sec	km/h	0.0	0.0			
1	Per Vassbotn	Norway	2	32.67	88.6	37.5	2	25.30	102.1	78.1	2	28.70	106.9	77.1	102.1	78.1
2	Jens Geschwendtner	Comet	3	22.82	126.8	78.0	3	33.67	121.5	72.8	5	27.08	125.4	78.1	126.9	78.0
3	Niels-Erik Hansen	Comet	3	22.82	126.8	78.0	3	33.67	121.5	72.8	5	27.08	125.4	78.1	126.9	78.0
4	Jesper B. Rasmussen	Aviator	3	25.16	99.3	88.5	3	28.32	118.4	88.1	2	27.69	107.1	84.1	110.4	96.1
5	Luis Petersen	Comet	7				7	45.84	63.2	67.8					63.2	52.8
6	Claus Maicher	Comet	2												0.0	0.0
															0.0	0.0
															0.0	0.0

Vindertrioen og resultater i Weatherman Speed:

1. Per Vassbotn, Norge
2. Jens Geschwendtner, Comet
3. Niels-Erik Hansen, Comet



Luis Petersen Viking 2,5 cc diesel



Dansk Modelflyve Veteranklub

Velkommen til DM for Veteran- og Oldtimermodeller

17.-18. august 2016 på Randbøl Hede

Program

Onsdag

- 13.30 Velkomst og briefing på Vandel Kro, Grindstedvej nr.15 (som i gl. dage)
14.00-19.00 Kørsel til flyvepladsen og periodefri flyvning
ca. 19.30 Middag og hyggeligt samvær på Vandel Hotel.
Pris for en 2 retters middag ca.125,00 kr. excl.drikkevarer.

Torsdag

- 08.00-09.00 Morgenmad på hotellet
09.30-15.00 Briefing og periodefri flyvning på pladsen
15.30 Fly-off og præmieuddeling på flyvepladsen

Vejret kan medføre ændringer i programmet, så medbring gerne modeller, tegninger, billeder, film m.m. til hyggeligt samvær.

Konkurrencen:

Der flyves i følgende **Veteran klasser** (modeller t.o.m. 1953)
Svævemodeller Klasse A-1, A-2, A-3.
Gummimotormodeller Klasse C-1, C-2, C-3,
I Kl. A-2 flyves der om Per Weishaupt pokalen (A-2 modeller fra 1946 t.o.m.1953.)

Der flyves i følgende Oldtimer klasser (modeller fra 1954 t.o.m.(1968)
Svævemodeller: Klasse A-1, A-2, A-3,
Gummimotormodeller Klasse C-3 (Wakefield, 80 gr .motor,1954-56, eller 50 gr.)
Chuck glider med og uden katapult.

Klasse AR. Oldtimer, RC Svævemodeller: Der flyves efter de nye konkurrenceregler.

Konkurrenceregler:

Der flyves i alt 3 starter i løbet af weekenden. Ved start under 20 sek. tillades en omstart.
Max. tider og linelængde fastsættes under briefing.
Handicap for veteranklasserne som tidligere.
Er konstruktionsår ukendt, fastlægger konkurrenceledelsen tallet.

Konkurrenceledelse :

Frede Juhl og Hans Fr. Nielsen
Startgebyret er fastsat til 100,- kr., uanset antal modeller.

Overnatning:

- a. Vandel kro, Tlf. 75885505. www.Vandel.kro.dk
b. Vejle Vandrehjem, Tlf. 75.825.188. www.vejle-danhostel.dk

Tilmelding:

Tilmelding omhandlende antal modeller, klasser og middag, sendes til Hans, tlf. 86927876.
mobil 25137276 eller mail hfn@live.dk **senest mandag 13.august.**

Vi glæder os til at se mange. Har du ikke modellen(rne) flyveklar, så kom og få en hyggelig modelflyvesnak. Vi mangler hjælpere til tidtagning mm.

I tilfælde af dårligt vejr bliver der lejlighed til udflugter, hygge i gode venners lag.