

Modelflyvenyt

Modelflyvning Danmark

40. årgang - oktober 2016



• Jetcamp 2016

• DM i skrænt

• Ultimate Kobra

• DM i Skalaflyvning

• Puljeudvalgets arbejde

• Modelflyvningens dag 2016

• Verdens mest succesrige fritflyver

• Junior og Chipmunk indendørsmodeller



BK 20.10.-07.12.2016 Kr. 64,75



BK returgue 50

MODELFLYVENYTT UDGIVES AF MODELFLYVNING DANMARK

og udkommer den 15. i månederne februar, april, juni, august, oktober og den 5. december.

Ekspedition og annoncer

Strandhuse 4, 5762 Vester Skerninge
Postgiro nr. 7 16 10 77
mfn@plakatforlaget.dk
Tlf: 62 24 12 55 (i alm. kontortid)
Annoncemateriale skal være os i hænde 6 uger før udgivelsesdato.

Oplag 4.200
Tryk: GraphicCo, Odense
ISSN (trykt medie) 0105-6441
ISSN (online) 2246-4115

Abonnement

Abonnement for 2016 koster i Danmark 390,- kr. for alle 6 numre. Europa, Færøerne og Grønland: 460,- kr. Øvrige udland 575,- kr.

Hvis bladet udebliver

er bladet beskadiget i forsendelsen eller skifter du adresse så skal du henvende dig til sekretariatet. Tlf. 86 22 63 19 info@modelflyvning.dk

Ved eventuel udmeldelse er det vigtigt, at du giver besked til sekretariatet – og ikke bare undlader at betale det næste kontingent.



Forsidens billede er taget af Gorm Jensen. Det er fra Jetcamp i sommeren 2016. Du ser Lars Thomsen med sin Xcalibur+ fra Ripmax. Se flere billeder på side 24.



Bagsidens billede er taget af Caroline Rønnow Gibson. Det er billede af Michael Gibsons Ultimate Kobra fanget i luften. Læs mere om tilblivelsen af Ultimate Kobra på side 26.

REDAKTION

Ansvarshavende redaktør

Marianne Pedersen

Assendløvevej 30
4130 Viby Sjælland
Tlf: 2087 0747
pe@pe-design.dk
www.pe-design.dk



Grenredaktør Lars Buch Jensen

Lavager 15
2620 Albertslund
Tlf: 4118 5905
kmjlbj@post11.tele.dk



Grenredaktør Michael Gibson

Damgårdsvej 18
2990 Nivå
Tlf: 2333 0134
michael.gibson@oracle.com



Grenredaktør Peter Weichel

Tlf: 2490 9070
peter@weichels.dk



Grenredaktør Jesper Voss

Hesseløvej 1
3390 Hundested
Tlf: 26820593
jespervoss@modelflyvning.dk



Modelflyvenyt er dit blad. Brug det - og skriv til det! Send din artikel til en af grenredaktørerne. Brug også gerne grenredaktørerne som sparring, hvis du har en idé til en artikel, men ikke helt ved hvordan du skal gribe det an, for at få en god og læseværdig historie ud af det.

Organisationsstof, referater, indbydelser og lign. sendes direkte til redaktøren. Vær opmærksom på at referater der modtages mere end tre måneder efter et arrangement, ikke nødvendigvis får plads i bladet. Hvis du ikke selv kan eller vil skrive, men har en idé til bladet, så send en mail til redaktøren.

Tekster afleveres i elektronisk form. Lav tekstens opsætning så enkel som muligt – gerne i et rent tekstformat fx word og uden specielle formateringer med spalter, bokse eller lign. Sæt aldrig billeder ind i din tekstfil.

Send derimod billeder i bedst mulige kvalitet (mindst 300 dpi) som egentlige billedfiler. Har du mange, så kontakt grenredaktør Michael Gibson og få adgang til vores ftp-server.

Oplysninger og meninger fremsat i Modelflyvenyt står for forfatterens egen regning og dækker ikke nødvendigvis redaktionens opfattelse.



DEADLINE PÅ MODELFLYVENYTT 2016+

Nr.	Udkommer	Deadline
6	5. december 2016	30/10/2016
1	15. februar 2017	02/01/2017

Modelflyvningens Dag

6



Nogle sjove riger tillader ikke mest end én... Modelflyvningens dag 2016 i Sønderborg - det var sjovt!

6 SCHE MEDELEVANT MODELEVNING 2016 7



Indhold

- 6 Modelflyvningens Dag 2016
- 10 Formanden har ordet
- 12 Hooked på (de) Havilland
- 14 Puljeudvalgets arbejde
- 16 Junior og Chipmunk - indendørs ...
- 21 To x Worldcup i Letland
- 22 Stort resultat for Steffen Jensen
- 24 Jetbillede
- 25 Cub og Cubs - invitation
- 26 Ultimate Kobra
- 36 Produktinformation
- 37 Personalia: Allan Sørensen er død
- 38 Min model: Normann K. Lie: Nobler
- 40 Verdens mest succesrige fritflyver
- 48 Ny grenredaktør: Peter Weichel
- 49 Mest for sjov - fly
- 50 DM F3F Skrænt
- 52 DM Skalflyvning 2016

21

To gange Worldcup i Letland

De danske F3F-jubiler (Steffen Jensen)
DM Skalflyvning 2016
DM F3F Skrænt 2016

DM Skalflyvning 2016
DM F3F Skrænt 2016

DM Skalflyvning 2016
DM F3F Skrænt 2016

26

Ultimate Kobra

Ultimate Kobra

Ultimate Kobra

40

Verdens mest succesrige fritflyver

Fire topplaceringer og en sidetopplads. Brikker af historien om verdens nok bedste fritflyver nogensinde; Thomas

Verdens mest succesrige fritflyver

48

Peter Weichel er Modelflyvenytts nye Grenredaktør

PETER WEICHEL ER MODELFLYVENYTTS NYE GRENREDAKTØR

50

DM (F3F) skrænt Mors 13-14. august 2016

DM (F3F) skrænt Mors 13-14. august 2016

Placering	Navn	Model	Poeng
1	Steffen Jensen	Normann K. Lie: Nobler	100
2	Steffen Jensen	Normann K. Lie: Nobler	95
3	Steffen Jensen	Normann K. Lie: Nobler	90

52

DM skalflyvning 26-28 august 2016

DM skalflyvning 26-28 august 2016

MODELFLYVNING DANMARK



Modelflyvning Danmark

er den danske landsorganisation for modelflyvning i Danmark. Modelflyvning Danmark er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. www.modelflyvning.dk indeholder oplysninger om foreningen, medlemskab, stævnekalender mm. Desuden finder du her vores fælles online forum, hvor op mod tusinde medlemmer udveksler erfaringer. Modelflyvning Danmark tilbyder herudover sine medlemmer en ansvarsforsikring og bladet Modelflyvenyt.

Bestyrelsen for Modelflyvning Danmark

1	Formand & kommunikationsansvarlig Lars Kildholt, Kærager 6, Greve	Tlf: 2015 9777	hogbob@gmail.com
2	Martin Bjørnskov	Tlf: 3124 0248	mrb@martinb.eu
3	Troels M. Lund, KFK	Tlf: 2511 1007	tromilu@gmail.com
4	Søren Vestermarken, Mfk. Falken	Tlf: 5760 0433	sorenvestermarken@gmail.com
5	Allan Feld, AMC	Tlf: 8613 4140	allan.feld@mail.tele.dk
6	Ib Borris Jensen, Hangar 4800	Tlf: 2577 7537	ib@borriz.dk
7	Næstformand Peter Skotte, Aviators Modelflyvere	Tlf: 2249 2663	peter@skottes.net

Udvalg og styringsgrupper under Modelflyvning Danmark

Flysikkerhedsudvalget

Troels Lund, Assendløsevejen 30, 4130 Viby Sjælland, 2511 1007, tromilu@gmail.com

Flyvehøjdeudvalget

Gunnar Hagedorn, 4045 4353, mghagedorn@dcadsl.dk

Eliteudvalget

Allan Feld, Odensegade 37, st.th., 8000 Århus C, 4041 5970, allan.feld@mail.tele.dk

Styringsgrupper under Eliteudvalget

Kunsthøjflyvning (F3A)

Hans Jørgen Kristensen, Bramdrup Bygade 71, 6100 Haderslev, 23412980, hans.j@kristensen.mail.dk

Svæveflyvning (F3B+F3J+F3F+F3K+2M)

Erik Dahl Christensen, Damhusvej 50, Møborg, 7570 Vemb, 9788 1332, moose@c.dk

El-svæveflyvning (F5B+F5F+Hotliner+F5J)

Tommy Persson, Tlf.: 3051 5141, t.persson@gerresheimer.com

Helikopterflyvning

Lene Grimm Hansen, Tåstumvænget 26, 8381 Tilst, 6167 6960, lenegrimmhansen@gmail.com

Skalaflyvning (F4)

Kim Broholm, Gestelundvej 22, 5750 Ringe

Fritflyvning (F1)

Karsten Kongstad, Degnebakken 22, Vigersted, 4100 Ringsted, 5752 5703, karstenkongstad@gmail.com

Linestyling (F2)

Ole Bjerager, Ryumgårdvej 58, 2770 Kastrup, 3257 4001 2182 7566, bjerager@get2net.dk

Sekretariatet for Modelflyvning Danmark



Chris Jespersen & Martin Stuart Nielsen
Postadresse: Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge
Tlf. 86 22 63 19 Tlf. tid: mandag kl. 16.30-18.30
Sekretariatet ringer dig gerne op. Du er meget velkommen til at kontakte os via e-mail på: info@modelflyvning.dk.
www.modelflyvning.dk



Orientering fra Modelflyvning Danmark

TILLYKKE

A-certifikater

Lasse Nielsen, Hjallerup Modelflyveklub
Jan Stein Nørtoft, Østjyds Modelflyveklub
Carsten Thorsgaard, Østjyds Modelflyveklub
Niels Jørgen Axelsen, Storkøbenhavns Modelflyveklub
Poul Dinesen Skudstrup, Storkøbenhavns Modelflyveklub
Napong Srinakron, Modelflyveklubben Falken
Frode Svensson, Skive Modelflyveklub
Peter Carlsen, Filskov Modelflyveklub
Evan Bent Olesen, Midtjysk Modelflyveklub
Sune Storgaard, Skive Modelflyveklub
Morten Dahlmann, Filskov Modelflyveklub

S-certifikater

Kenneth Rafn, Randers Modelflyveklub

M-certifikater

Christian Grüner, Modelflyveklubben Falken
Henrik Ovesen, Syddjurs RC
Frede Henningsen, Kolding Modelflyveklub



Tilknyttet Society of Antique Modellers
som SAM-35 Denmark
www.dmvk.dk

Formand **Hans Fr. Nielsen**
Klemivej 4,
8344 Solbjerg, 86927876
hfn@sport.dk

Kasserer **Frede Juhl**
Gl. Færgevej 22, Alnor,
6300 Gråsten, 2256 1457
sylesen@gmail.com

Sekretær & redaktør
Karl Erik Widell
Granbakken 9,
9210 Ålborg SØ
ke.widell@stofanet.dk

Kontingent for 2016: 200,- kr.

STORMODELMØDE

5. november i Kalundborg

- Er du kommende stormodelpilot?
- Vil du lære om stormodeller og godkendelse af stormodeller?
- Ejer du en stormodel og vil gerne vise den frem?
- Har du spørgsmål om dit kommende stormodelprojekt?
- Er du en erfaren rotte i faget og kunne du tænke dig at dele ud af din viden?
- Kan du et håndværk som du mener at andre kan drage nytte af?

Stormodelmødet er stedet hvor nuværende og kommende stormodelpiloter kan mødes med ligesindede, dele deres viden, få svar på spørgsmål og følge med i hvad der sker inden for stormodelområdet.

Der vil være stormodelkontrollanter til stede, og der bliver afholdt seminarer i løbet af Stormodelmødet.

Kontrollanterne vil kunne give råd og vejledning indenfor alle kategorier og emner, kom og få tips og tricks til netop dit stormodelprojekt.



Følg med på MDKs forum under indbydelser og byd ind med dit forslag til emner og spørgsmål. MDKs stormodeludvalg afholder arrangementet i Kalundborg i samarbejde med Kalundborg Modelflyveklub.

Kom til Kalundborghallen J. Hagemann-Petersens Alle 11 Kalundborg Hal 1 fra kl. 11 til 17 Indgang i gyden overfor gymnasiet, og få en hyggelig dag i stormodellernes tegn. Medbring et byggeprojekt eller en færdig model og del din viden og erfaringer med andre stormodelpiloter – det kan jo være man fik en god ide med hjem! Der kan købes mad og drikkevarer i hallens cafeteria.

Tilmeld dig gerne på forum eller kontakt udvalget på 2347 5469, hvis du kommer med stormodel eller andet udstyr.

Vel mødt i Kalundborghallen til en hyggelig og givende dag sammen med ligesindede.

Stormodeludvalget

DMV KALENDER 2016

Mandag	31.	oktober	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00 (HFN)
Lørdag	31.	december	Årsrekord året slutter.



Modelflyv



Nogle gange siger billeder bare mere end ord ...
Modelflyvningens dag 2016 i Silkeborg - det var sjovt!

ningens Dag



Modelflyvningens Dag 2016

Det er ikke mange klubber, der har gjort sig den ulejlighed at indrapportere resultatet af Modelflyvningens Dag 2016. Eller bare sende antallet af flyvninger til sekretariatet. Den helt store statistik er det derfor ikke muligt at offentliggøre, for den findes ikke. Beklager, kære læser, hvis det var det du var nysgerrig efter.

Enkelte klubber, har dog sendt en hilsen - og dem viderebringer vi med stor glæde.

Grenaa Modelflyveklub

Vi var ti piloter fra 8.30 og til sidst på eftermiddagen, så det var ok. Vi fik vel fløjet en 4-5 turer hver, men det var ikke noget tilløbsstykke af nye piloter denne dag. Vi har jo også lige holdt et åben hus i august som har givet tre nye piloter.

Hjørring Modelflyveklub

Vi vil gerne indrapportere 124 flyvninger på Modelflyvnings Dag i Hjørring Modelflyveklub.

Silkeborg Modelfly

Modelflyvningens dag 2016 blev en rigtig fin dag på banen i Stenrøgel hvor ca. halvdelen af klubbens medlemmer i Silkeborg Modelflyveklub mødte frem. Vores arrangement havde fået en flot omtale i de lokale aviser, og trods de ret dårlige vejrmedlinger havde det lokket

mere end 20 besøgende ud på banen. Vejret endte med at blive ganske fint med en høj grå himmel, svag til jævn vind og kun regn i en halv time.

Der blev snakket og diskuteret lystigt, og en del valgte at prøve kræfter med vores modelflysimulator, og senere med et rigtigt fly med lærer/elev sender.

Ord som spændende, sjovt, udfordrende, og lidt svært, blev hørt undervejs, og der er helt sikkert blevet pustet til den pilot-drøm de fleste går med uden at vide det.

Dagens resultat er opgjort til et nyt medlem, to der helt klart er fristet, og ikke mindre end 94 vellykkede flyvninger - uden de rigtig mange ture på simulatoren.

Nordsjællands Fjernstyringsklub

Vi var omkring ti piloter som trodsede det lidt våde vejr, og tilsammen fik vi

præsteret 78 starter. Op ad dagen da vejret blev bedre dukkede der ca. 100 nysgerrige gæster op på pladsen, som alle fik en snak om vores hobby og de som havde lyst fik også en prøvetur med klubbens skolefly under kyndig vejledning af vores instruktører. Måske er et eller flere nye medlemmer på vej.

Som plus skal det nævnes at begge lokalaviser i området samt den lokale radio også dukkede op og lavede reportager ...

Silkeborg El og Svæv

Trods vejret, fik vi fortaget 77 flyvninger til Modelflyvningens Dag 2016.

Samlet og redigeret af sekretariatet og Marianne Pedersen



Midtsjællands Avis

TLF: 57 52 22 88

Postomdeles til samtlige husstande

UGE 35 • ONSDAG 31. AUGUST 2016 • 91. ÅRGANG

Nyt fra Byrådet

Side 2

Nyt samarbejde



Side 11

Kulturnat i Borup



Side 12

Ny kunst-udstilling i Ejby



Side 13

Modelflyvningens dag

- på søndag den 4. september.

Kom ud på modelflyvepladsen på Ringstedvej 657 ved Slimminge, hvor Borup Modelflyvere igen i år inviterer til åben "Hangar". Kom ud og se på de mange spændende fly, få en snak med vore medlemmer, og hvis vejret tillader det, så inviterer vi på en prøvetur med et af vore skolefly.

Søndag den 4. september er Modelflyvningens Dag i Danmark, og det betyder, at alle Danmarks omkring 100 modelflyveklubber slår hangarportene op for alle, der kunne tænke sig en time eller i to i selskab med entusiastiske, piloter og konstruktører.

Vores mål med Modelflyvningens Dag er, at vise lokalområdet, at modelflyvning ikke blot er smukke fly i planløse mønstre på himlen. Men at modelflyvning kan være alt fra et græstuet svævefly til en kopi af en rigtig flyver, som alle har det til fælles, at de er fascinerende og smukke. Og så vil vi gerne vise, at modelflyvning ikke blot er flyvning, men at det også er en udfordring at vedligeholde og bygge modellerne, og sidst men ikke mindst, så har vi en rigtig god klubånd og et godt kammeratskab.

Når vi slår dørene op kl. 11.00



vil mange af medlemmernes fly være stillet op på flyvepladsen. Og der er mange forskellige af dem, store og små, svævefly, motorfly både brændstoftil og el, så her er nok at tale om. Lyden af snurrende motorer kommer ikke til at forstyrre samtalen, for vi anvender kun støjsvage motorer.

Hvis vejret tillader det, vil vi invitere vore interesserede gæster til selv at prøve at flyve. Vi har i klubben skolefly med dobbeltstyring lige som i en skolevogn, og på Model-

flyvningens Dag vil vi invitere til en prøvetur, så man selv prøve, hvordan det er at flyve et modelfly. Så længe der er en instruktør ved siden af, kan der ikke ske noget. Vi har i dagens anledning en modelflysimulator i klubhuset, der kan vore gæster øve deres flyvefærdighed.

Vore flyvninger vil tælle med i det samlede antal flyvninger, som hver enkelt klub indrapporterer til Modelflyvning Danmark. Så det er håbet, at rigtig mange vil besøge de danske modelflyvepladser

på søndag og medvirke til at udbrede kendskabet til flyvning med rigtige modelfly.

Og så vil der blive snakket om modelflyvning og bygning af modelfly. For det er jo dybest set ønsket om, at bringe viden om vores dejlige sport og hobby ud til endnu flere danskere, der har liest os til at tage dette initiativ, slutter Niels Vangkilde formand for Borup Modelflyvere: www.borupmodelflyvere.dk

Borup Modelflyvere ryddede forsiden af Midtsjællands Avis (herover) med deres før-arrangement-pressemeldelse. Dygtigt gjort! Og Nordsjællands Fjernstyringsklub reddede sig en hel side i Dagbladet (herunder). Floit!



Sæt allerede nu **X** i kalenderen

Modelflyvningens dag 2017 holder flyttested fra det sædvanlige blæstombruste og regnfylde september ...

Modelflyvningens Dag
bliver **20. maj 2017**

Alle klubber skulle have fået besked fra sekretariatet



Vil du have dine billeder i bladet ?



Det er næppe nogen hemmelighed at vores allesammens blad; Modelflyvenyt, skabes af ord OG billeder.

Vi får mange billeder i forbindelse med indsendte artikler - men vi mangler ofte de rigtigt fede skud. Bor der en lille (eller stor) fotograf i maven på dig, så del dine fede billeder med os. Du bliver selvfølgelig akkrediteret når vi bruger dem.

Vi mangler sjældent "en mand med sin model" - men vi mangler ofte fede skud af modellerne i deres rette element og fede skud fra en hel del arrangementer.

Vær med til at fylde vore arkiv af fede billeder op, så vores blad kan blive endnu mere interessant.

Indsend (meget gerne løbende) dine billeder på www.modelflyvebilleder.dk

I formularen skal du ud over navn og andre kontaktoplysninger angive hvad billedet forestiller. Vær gerne meget specifik.

Hvornår er billedet taget, hvem eller hvad er der på billedet. Jo flere detaljer jo bedre.

Det er selvfølgelig en forudsætning, at du selv har taget billederne, ligesom det er en forudsætning, at du når du deler dem med os - så accepterer, at du giver os lov til at trykke dem her i bladet. Der er ikke nogen garanti for at vi trykker dine billeder, men hvis dette "projekt" bliver en succes, vil vi overveje at oprette et onlinegalleri, så billederne kan blive set af andre - også uden at de nødvendigvis bliver tykt i bladet.

Bliver dette lille "projekt" en succes vil vi - formentlig til foråret - arrangere et kursus der kan give dig tips og tricks som fotograf.

Har du ikke allerede en ordentlig stak billeder, så tag kameraet med næste gang du tager ud at flyve...

Skyd løs og del de fedeste skud med os.

Lars Kildholt



Videokonkurrence

HALLOOO er der nogen hjemme ??

I sidste nummer af MFN startede vi en videokonkurrence. Desværre må vi ved indsendelsesfristens udløb, konstatere at vi har flere præmier end vi har videoer!

Det kan ikke være rigtigt. Vi VED at der bliver taget rigtig meget video ude omkring på flyvepladserne og andre steder hvor der flyves ... Vi vil bare gerne se det!

Fristen for indsendelse er forlænget til 15/11-2016

SÅ, KOM UD AF BUSKEN ... Så du kan redde dig én af de flotte præmier.

Når vi har gået materialet igennem vil de fem fedeste videoklip blive præmieret. 1. præmien er et gavekort på 2.000,- kr til valgfri DANSK Hobbybutik. 2.-5. Pladserne præmieres med et gavekort til valgfri DANSK Hobbybutik på 500,- kr. hver.

FORMKRAV

Minimum 720p video-opløsning

Minimum 25 fps - men meget gerne mere

Du kan i visse tilfælde også linke til video der ligger på Youtube, men formkrav gælder stadig - OG det er vigtigt at det er DIG der har ophavsrettighederne til videoen.

MEN vi vil hellere have at du uploader på www.modelflyvebilleder.dk Hvis du ønsker at indsende Youtube-Link, da send det på mail til info@modelflyvning.dk

I formularen på www.modelflyvebilleder.dk har du mulighed for at skrive hvad dit klip handler om, ligesom du ved længere klip bedes angive tidsindeks, for hvor du mener dine stjernesud gemmer sig.

Ved upload på www.modelflyvebilleder.dk giver du samtidig dit samtykke til at Modelflyvning Danmark må bruge dine klip uden kildeangivelse til Markedsføringsmæssige formål.

Dine klip skal selvfølgelig handle om Modelflyvning. Vi er ikke ude efter historier om personer eller faciliteter, men skal være af Modelfly i luften (Modelfly i bred forstand) - enten filmet fra jorden eller fra flyvende model (FPV mv). Jo mere action jo bedre.

DEADLINE for indsendelse: 31/12-2016

Vinderne får direkte besked ligesom vi offentliggør navnene på de dygtige vindere her i bladet Nr 1/2017 (udkommer 15/02).

Hooked på (de) Havilland



Tilbage i 2013 var jeg med til åbningen af Flyvestation Værløse, og i den forbindelse var EFK87 (min lokale flyveklub) mødt op for at vise hvad området nu kunne bruges til. Det gik rigtigt fint og på trods af lidt blæsevejr, så fik vi da alligevel luftet et par TwinStars. Men hovedattraktionen den dag var dog hverken vores TwinStars eller Ministeren, der holdt en tale. Nej, det var de danske Chipmunks, der kom på besøg.

På det tidspunkt havde jeg brugt rigtigt mange timer på at læse byggehistorier i kategorien "scratch built" på rcgroups.com, og var dybt fascineret af hvad folk kunne fremtrylle ud af nogle plader balsa, lidt krydsfinér og en smule maling. "Det vil jeg også kunne!" tænke jeg, og begyndte at drømme om at lave mit eget projekt.

Tilbage på Værløse oplevede jeg så de her flotte Chipmunks i sølv og orange, og fik ideen til selv at bygge en "Chippy", der lignede dem, og som meget passende kunne flyve på Værløse ligesom originalerne den dag, nu hvor flyvestationen var åbnet for offentligheden.

Jeg kunne have valgt en ARF-udgave af en Chipmunk og været på vingerne i

løbet af få timer, købt et færdigt byggesæt eller måske bare downloadet nogle byggetegninger på nettet, men drivkraften i projektet var, og har hele tiden været, at udvikle tingene selv fra bunden. Jeg duer ikke til store maskiner, husarbejde og bilreparationer - men det her med at komme fra CAD og balsastumper til flyvende vidunder, det er trylleri, der duer for mig.

Tegningerne blev lavet i QCAD. Jeg studerede "cut-away" tegninger, gamle byggetegninger, profiltegninger og billeder på nettet i flere uger for at forstå hvordan originalen hang sammen, og fik til sidst lavet en nogenlunde realistisk byggetegning. Herefter var det "bare" at skære, snitte, lime, skrue, bore, lodde, male osv. for at samle modellen (hvis man vil have en grundigere beskrivelse af byggeriet, så kan det findes på modelflyveforum.dk. Søg efter "Chipmunk byggetråd", så burde den dukke op med det samme).

Undervejs fik jeg endelig afprøvet alle de gode ideer jeg havde set på nettet; Kroppen blev pænt kurvet ved at planke overfladen med lange striber balsa, cockpittet blev detaljeret og bygget i fuld dybde, canopy blev formet med vakuum-formgivning, godt hjulpet af husets støvsuger, vinger mm. beklædt med Airspan, og til sidst malet i

nogenlunde skalarigtige farver med et par spraydåser fra det lokale bygge-marked.

I dag har jeg så en smuk lille model på cirka 1 meter i spænd. En model som jeg glæder mig over hver dag. Den hænger under loftet på drengeværelset og fortæller sin historie - om ti små balsaplader, lidt krydsfinér og maling som blev til en rigtig Chipmunk.

Den flyver også godt, men de små hjul gør især starten vanskelig på græs. Det har krævet lidt træning og næsten kostet modellen livet de gange hvor den kom i luften for tidligt. Først skal der fuldt højderor på, så den ikke går på næsen med det samme. Så skal der 100% gas i et kort øjeblik for at få den i gang. Derefter sænkes gassen lidt og idet modellen ruller, skal højderoret sænkes igen, så den ikke går i luften med det samme ... alt sammen indenfor et par sekunder.

Og det bliver ikke sidste gang jeg bygger et fly fra bunden. Jeg er blevet helt hooked på de Havilland og har i dag fundet en anden klassiker frem fra historien - "The wooden wonder", Mosquitoen, som kom på vingerne i 1941. Så nu tegnes og snittes der igen der hjemme på spisebordet. Det bliver godt!

Jørn Wildt



Håndskårne ribber til den ene vingehalvdel.



Hele flyet klar til at blive beklædt med Airspan og malet.



Grundskelletet færdigsamlet.



Haleplanerne færdigsamlet.

Tips

Tegningerne ligger frit tilgængeligt på <http://elfisk.dk/Chipmunk/Chipmunk-byggetegninger.zip>.

Jørn Wildts artikel om Chipmunk: Link: <http://www.modelflyvning.dk/modelflyvnytt/tegninger-og-byggeprojekter/dh-chipmunk.aspx>

Faktaboks

Chipmunken er et tosædet et-motors træningsfly fra de Havilland Canada og blev oprindeligt designet til at overtage rollen som træningsfly efter de Havillands Tiger Moth. Chipmunken fløj første gang i 1946 og blev i 1950 introduceret som træningsfly i det danske luftvåben (kilde: Wikipedia).

Originalen er 7,45 m lang, 10,47 m i spænd, har en maks. hastighed på 220 km/t og vejer omkring 650 kg ulastet. Min model er lavet i skala 1:10 og vejer omkring 800 g inkl. batterier.

Teknik

Motor:	Dualsky XM2830EA-8
Propel:	Graupner e-prop 8x5
Batterier:	3S, 1300 mah Lipo
ESC:	Dualsky-30A regulator
Servoer:	6 stk Hitec HS-55
Modtager:	Spektrum AR610



Puljeudvalget kom på hårdt arbejde, da de bevilgede 400.000 kr. puljemidler skulle fordeles ...

Puljeudvalgets arbejde ...

På repræsentantskabsmødet i marts 2016 blev der stillet et forslag, om at Modelflyvning Danmark skulle stille en pulje på 400.000,- til rådighed, som klubberne kunne søge tilskud fra til modelflyvnings-fremmende formål.

Forslaget blev vedtaget med 128 stemmer.

Der skulle så nedsættes et udvalg, hvis formål blev at udarbejde et regelsæt for søgning og uddeling af midlerne.

Følgende blev valgt ind i udvalget:

Leif Poulsen (Mfk Area 15),

Henning Ryberg (Guldager Mfk),

Per E. Nielsen (Storkøbenhavns Mfk),

John Madsen (Vestfyens Mfk)

Rico Jørgensen (Odense Mfk),

Niels Chr. Nielsen (Brønderslev Mfk),

Niels Hilker (Skibelund Mfk),

Aage Damkjær (Bjerringbro MFK)

Chris Jespersen, sekretariatet

Udvalget mødtes første gang søndag 24. april i DGI huset Vejle.

Vi begyndte med kaffe og en løs snak om hvordan vi skulle gribe tingene an. Vi valgte Henning Ryberg til formand, og Chris til sekretær, og resten menige medlemmer.

Efter 6 timer var vi kommet til følgende:

- Klubberne skulle have besked med posten om denne mulighed. I brevet ville det fremgå, hvordan man kunne komme i betragtning til hjælp fra puljen. Det klarede Chris
- Der skulle ikke være noget loft for beløb
- Der skulle ikke være nogen begrænsning for, hvad der kunne søges til, udover at vi ikke ville give penge til fadøl og strippere
- Der skulle være en hurtig ansøgningsfrist, da vi ville have pengene ud i klubberne for at gøre gavn i år
- Kort tid efter ansøgningsfrist ville udvalget så mødes og gennemgå ansøgningerne.

Det lød meget enkelt, men det gik ikke helt som planlagt.

Flemming valgte at forlade MDKs bestyrelse i utide, og en ny skulle ind i udvalget, og det blev Ib Borris Jensen.

Ansøgningsfristen blev også forlænget en måned, og så var vi pludseligt ramt af sommerferie og godt flyvevejr.

Men Chris har et super job, og er åbenbart ikke en særlig aktiv pilot, så han kunne godt finde tid til at sortere og lægge alle ansøgninger i dropboks, og lave fine excel ark til os. Så nu kunne udvalget bare gå i gang med at kigge materialet igennem. Super flot arbejde Chris.

36 klubber søgte 718.854,- kr.

Så der lå en stor opgave foran os. Det er meget svært at finde en dag i juli og august måned hvor otte mand kan samles for at blive enige om hvordan vi skulle fordele midlerne.

Det lykkedes fredag 2. september at få



det meste af udvalget samlet. Vi mødtes på Fjeldsted Skovkro kl. 17.00 og kastede os over opgaven. Vi var ikke helt enige om hvordan vi skulle gribe opgaven an, da vi kun havde 400.000,- at dele ud af, men efter en lang debat med "Ja-hatten" på, blev vi enige om, at prioritere i ansøgningerne.

Efter første runde i ansøgningerne, kunne vi fravælge nogle, og andre kunne vi sende til behandling i hobbyudvalget.

I anden runde fik vi sorteret ansøgningerne i nogle grupper. På den måde kunne vi få et beløb på hver gruppe.

Eksempel:

Der er søgt tilskud til udbedring af klubhus fra 1.785,- til over 75.000,- kr. Den gruppe lagde vi 15.000,- kr. i til hver ansøgning over det beløb.

Efter den gennemgang af ansøgningerne tog vi en tredje runde for at se om der skulle justeres på beløbene, der var afsat til grupperne. Det blev der. Og

vi fandt et forslag som var 100% fremmende for modelflyvningen. Et telt til at lave udstilling i ved byarrangementer. Her valgte vi at støtte fuldt ud. Det samme gjorde vi ved to lignende arrangementer der var søgt til.

En enkelt ansøgning har skilt sig ud fra mængden. Nemlig: Anlægning af en kunststof bane.

Den idé var udvalget enige i at støtte fuldt ud, da vi kan se det vil spare på græsplæne klipping. Genial idé.

Den idé vil jeg følge i den kommende tid, og bringe en ny artikel om senere.

EFK87 har gang i et spændende projekt på den gamle nedlagte flyveplads i Værløse og det har vi ligeledes fundet meget spændende og har støttet fuldt ud. Også det projekt kommer vi til at høre mere om i fremtiden.

Også alle de øvrige projekter, der er søgt og bevilget penge til, ser vi gerne historier om i Modelflyvenyt.

Vi besluttede at alle, der har søgt tilskud fra puljen, har frist til 1-1-2018 til af fuld-

føre projektet. De penge der ikke bliver brugt, vil så komme i puljen, og vil være til rådighed for andre projekter efter 1-1-2018. Alle der deltog i det sidste møde var enige om at det havde været en spændende opgave vi var blevet sat til at udføre, og at vi gerne vil deltage igen, hvis der kommer en lignende pulje igen næste år.

Niels Hilker



For en god ordens skyld skal det nævnes, at puljeudvalget selvfølgelig har arbejdet efter helt almindelige inhabilitetsregler, så når egne klubbers ansøgninger var til behandling, måtte medlemmer af udvalget, der også var medlemmer af ansøgerklubben uden for døren.

JUNIOR OG CHIPMUNK

Indendørsmodeller



For ca. fem år siden kom en klubkammerat med en model der hed Junior, en lille højvinget model lavet i EPP som kun havde højde- og sideror. Den fløj ikke så godt som jeg havde forventet. Men så var det jeg tænkte, hvis jeg forstørrede den lidt og lavede den i depron så den bliver lettere. Som sagt så gjort, jeg fik den tegnet op på papir og lavet i depron. Den fløj rigtig godt, stabilt og langsomt, men var forbavsende manøvreduktig.



Senere har jeg tegnet og bygget tre andre modeller efter samme koncept: Chipmunk, "KZ4", og T17. Her vil jeg beskrive bygningen af Junior og Chipmunk.

Begge modeller er lavet i 3mm depron. Af lim foretrækker jeg UHUpor, men få steder bruger jeg også cyano til skum. UHUpor er en kontaktlim, hvilket vil sige at man skal påføre lim på begge flader, lade det tørre 10-15 min og så presse delene sammen. Vær påpasselig med ikke at smøre for meget på, det vejer alt sammen.

Der skal også bruges lidt 3mm letvægtskrydsfiner, 0.6-0.8mm krydsfiner, 1,5mm pianowire/svejsetråd til understel samt 2 stk. ø2mm kulpinde til at holde vinge-elastikkerne.

Servoer skal være så lette som muligt, 3-5gram. Motor/regulator må helst ikke veje mere end 20gram og skal kunne svinge en 8x4,3 slow fly propel. Jeg bruger en Dualsky XM2215 RTR-17 med integreret regulator og et 2S 360mAh batteri.

Print tegningen og klip skabelonerne ud. Jeg foretrækker at lime tegningen på pap, skære nøjagtige papskabeloner og så skære depron delene ud direkte fra papskabelonerne. Det synes jeg giver det pæneste resultat.



Man kan også tegne delene over på depron fra papirskabelonerne.

Lidt om depron

Brug en meget skarp hobbykniv, ellers kan det flosse. Depron er mere fleksibel på den ene led i forhold til den anden, det skal man være opmærksom på når vinge delene skal udskæres.

Junior

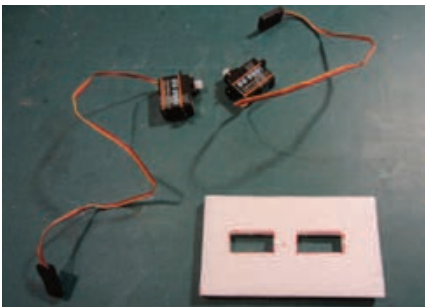
Krop og hale

Begynd med at skære alle delene ud. Lav motorspantet ved at lime to lag depron sammen og krydsfiner på den ene side. Understelspladen laves af 40x40mm 3mm letvægtskrydsfiner. Bor to Ø1,5mm huller fra hvert hjørne. Lim pladen på vingeforkantspantet med UHUpor.





Læg en kropside på et lige bord og markér spanternes placering. Motor-spantets placering justeres så afstanden passer til den motor du vil bruge. Og der skal være så meget nedad træk!



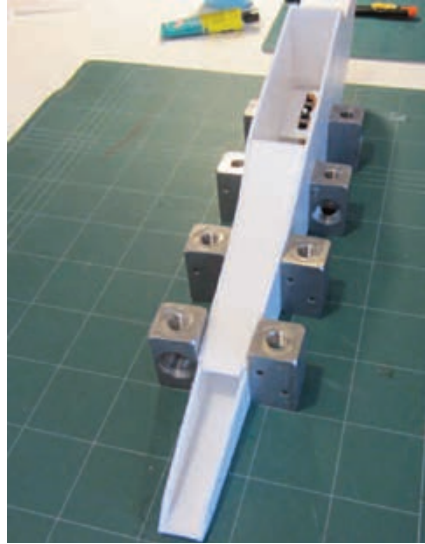
Lav et servobræt af to lag depron, lim servoer med en klat UHUpor eller skumcyan. Lim spanterne og servobræt fast med UHUpor. Lim underside, forrude og forkrop overside fast.



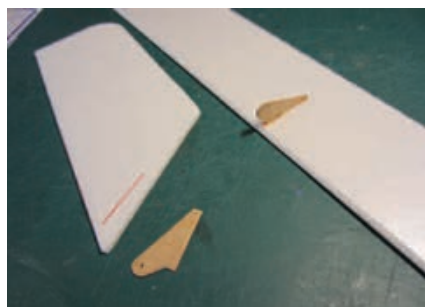
Depronet kan forkrummes ved at rulle det over en cylinder.



Husk kun at lime fra vingebackant-spantet og frem. Lim den anden kropside på øverst (Igen, kun fra vingebackant-spantet og frem). Nu rejser kroppen og bagkroppens over- og undedel limes til kropssiderne, brug vinkler til at fiksere kroppen, så den bliver lige.



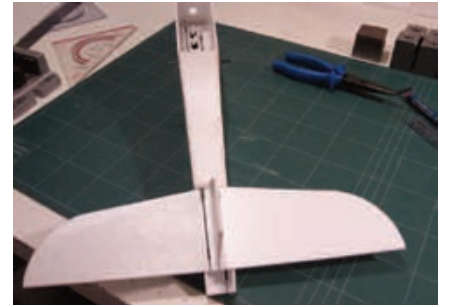
Skær højderor og sideror fra haleplan og halefinne. Skær en skrå strimmel af rorene, så rorene kan vippe til begge sider. Det er en god idé at montere rorhorn inden haleplanerne limes på kroppen. Jeg har lavet rorhorn af 0,6mm krydsfiner som limes i slidser med cyano til skum. Rorene skal først tapes på som det sidste efter stødstænger er tilpasset.



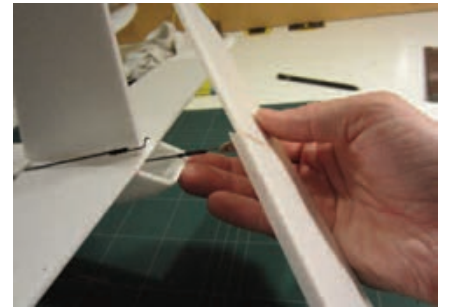
Lim halefinne på haleplan. Her er det en god ide at smøre UHUpor på alle limflader, sætte delene sammen og lade limen tørre. Derefter limes hele halen på kroppen.

Lav hul i vingebackant-spantet til stødstængerne. Bare gør det på øjemål

med en skarp hobbykniv. Jeg laver stødstænger af kulstænger med Z-bend ved roret og servokobler på servoarmen, så kan længde nemt justeres.



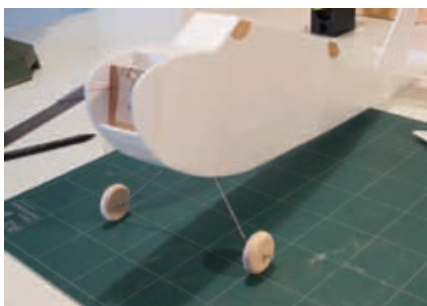
Nu kan rorene tapes fast, men inden da monterer du z-bend/kulstangen og fører den ind i kroppen. brug den matte kontor tape (engelhud).



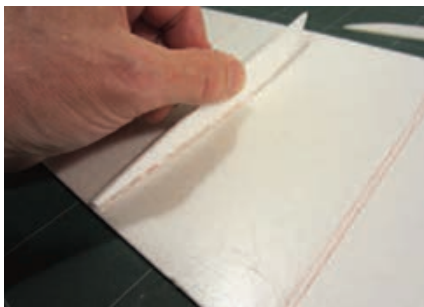
Vingen holdes med elastikker, så to kulspinde sættes i kroppen og de skal forstærkes med små 0,6mm krydsfiner plader som vist på tegningen. Lim dem fast med UHUpor.



Motoren monteres med skruer, lav huller og udskæringer til ledninger efter behov. Jeg har lavet et ekstra spant ca. 2cm bag motorspantet, derved kan batteriet stå så langt fremme som muligt, hvilket hjælper på at få tyngdepunktet lagt langt nok frem.



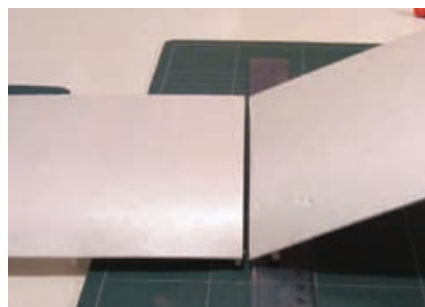
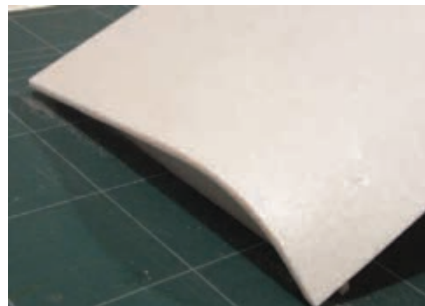
Med en nål finder du hullerne i understelspladerne, og derefter gør du hullet så stort at understellet kan presses op i hullerne. Lim med epoxy. Hjul har jeg lavet af balsa, men lav dem som du har lyst, eller brug købe hjul. En lille haleslæber skæres i frihånd af en stump depron.



Vinge

Vingen laves med en lige midterdel og to "ører". Ligesom ved kroppen mærkes op hvor ribberne skal sidde. Nu skal overvingen og ørerne forkrummes, det gøres ved at rulle den forreste del af vingen over fx et paprør, jeg brugte en vinflaske. Lim de 6 ribber til overvingen med UHU-por. Lim midtvinge-underdelen fast ved at lægge den på bordet og så presse overdelen på underdelen, derved bliver midtsektionen lige og flad.

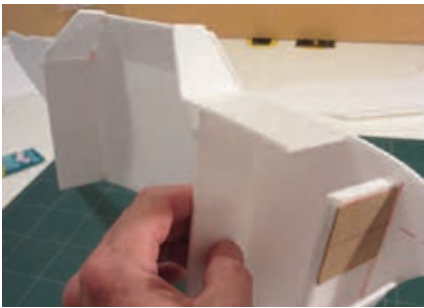
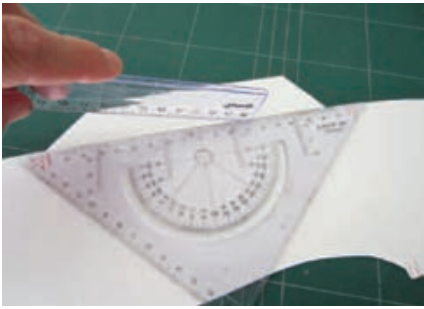
Ribben på ørerne limes som vist på tegningen. Nu skal roden af øret skæres/pudses i smig. Det er vigtigt at



lave denne samling meget nøjagtig, brug opklodnings skabelonen til hjælp. Hvis du kan fiksere vingetippen med noget tungt, er det ret hurtigt at pudse roden i facon. Passer øret godt ind på midtvingen vil det være nok kun at lime samlingen med UHUpor, jeg har ikke lavet anden forstærkning og de har holdt fint.

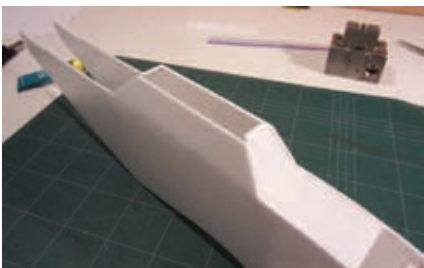
Til slut laves to stk. 1x6cm 0,6mm krydsfinerstykker, som limes på oversiden ved for- og bagkant. De sørger for at elastikkerne ikke gnaver sig ned i depron. Nu er din Junior "depron" færdig, og klar til maling. (Se stort billede næste side). Jeg har malet mine med akryl hobbymaling og sprittuscher, det er nemt at arbejde med. Brug en pensel med bløde hår, så kan du pensle malingen tyndt på uden at det bliver alt for stribet at se på. Spar på malingen da både Junior og Chipmunk'en flyver bedst hvis du kan holde den omkring 150-160gram flyveklar.





Chipmunk

Krop, haleplan og vinge laves på samme måde som Junior. Med den forskel at den skrå del af canopy'et skal have et knæk. Det er nemmere at lave knækket ved canopy'et ved at lave en rille på indersiden af kropssiden. Brug kanten af en lineal. Toppen pudses plan og et stykke depron limes på toppen.



Grundvingen til Chipmunk er identisk med Juniorvingen. Hjulene skal sidde på vingen, så befæstigelsen laves med to understelsplader af 3mm let krydsfiner. Brug vingeribbeskabelonen og som vist på tegningen. Fil en rille til understelsbenene. I den lille yderplade files også en rille.



Understelspladerne limes til ribben med UHUpor. Understelsbenene monteres og yderpladen limes med UHUpor. Husk at de to 1x6cm 0,6mm krydsfiner plader skal limes på undersiden af vingen for at elasikkerne ikke gnaver ind i depron.

Rorudslag

Højderor: $\pm 15\text{mm}$

Sideror: $\pm 25\text{mm}$

Mikkel Frank





Piloterne på billedet er fra vestre Ole Bjerager, André Bertelsen og Henning Forbech. Billedet er taget af Mike Willcox (USA).

To gange Worldcup i Letland

De danske F2D piloter (linestyret kampflyvning) var til dobbelt Worldcup i Letland 4-7 august 2016. Vi tog et holdfoto foran det opstillede banner. De to konkurrencer var en del af Eurasia Cup.

Det blev desværre ikke til medaljer
Til den første Worldcup (Latvia Cup) var der 45 piloter fra 16 forskellige lande.

De danske deltageres placeringer blev:
Henning Forbech - 8. plads (Delt)
André Bertelsen - 15. plads (Delt)
Mark Rudner - 4. plads
Til den anden Worldcup (Black Cat cup) var der 49 piloter fra 16 forskellige lande.
Her blev placeringerne:
Henning Forbech - 11. plads (Delt)
Mark Rudner - 16. plads (Delt)
André Bertelsen - 25. plads (Delt)

Ole Bjerager - 37. plads (Delt)

Mere information om konkurrencerne, resultater osv. kan findes her:
www.latvia-f2d.com

MVH
André Bertelsen

STORT resultat for Steffen Jensen i Polen



I den netop afholdte dobbeltkonkurrencer i Polen klarede Steffen sig rigtig godt til den ene konkurrence. Han vandt den! For Steffen var det første gang i hans mangeårige modelflyvningskarriere, at der kom en sejr ud af det.

Konkurrencen var præget af svært flyvevejr med god kraftig vind og udpræget fravær af termik, selv om solen var fin og temperaturen høj. De indledende fem runder gik fint hvor Steffen brugte en del tid på at finde den lidt bedre luft end den lidt ringere luft og det gav pote.

Første runde

Til den første Fly-off start var vinden stadig kraftig og der skulle flyves 6 minutters max. Der var tre mand der klarede det - Steffen, Gerhard Aringer og en Ukrainer. Vinden betød at Steffens model landede på den anden side af en landsby ved en roemark og vi var fire mand af sted for at lokalisere modellen i terrænet. I mellemtiden kunne Steffen spare på kræfterne og holde sig á jour på startstedet.

Anden runde

Anden runde var med 10 minutters max tid og Steffen lavede en meget flot start

som var bedre end Gerhards og langt bedre end Ukrainerens. Allerede da Gerhards model ramte jorden, vidste alle at Steffen havde vundet, fordi Steffen startede først.

Stort tillykke!

Dermed en flot sejr til Steffen som blev den glade vinder af hele 56 World Cup point.

Bag sejren ligger en årelang investering i de rigtige modeltyper, målrettede træningsmetoder og deltagelse i mange, mange stævner, som har givet den nødvendige rutine.

Lars Buch Jensen



Her er så beviset! En stolt Steffen på podiet.



Sådan her kender vi Steffen bedst. I færd med at forberede en start og lave de sidste justering på modellen.

Redaktøren iler med et STORT TILLYKKE! og glæder sig til fortsættelsen!

For det betyder vel, at det er slut med nær-ved-og lige-før-referater? Nu skal der andre boller på suppen? Nu har en af vores bedste smagt sejrens sødme og vil have mere ...



Carsten Grøn med sin Xcalibur fra Ripmax. Fuldt udstyret med telemetri.



Nogle af de fly der stod på flightline.

Jetcamp 2016

FOTOS: GORM JENSEN. SE MANGE FLERE PÅ WWW.JETDANMARK.DK/GALLERI



Michi Beslers Ultra Flash fra CARF-Models.



Palle Iversens Lama fra Vario, med Jakadofsky turbine.



Palle Iversens Lama fra Vario, med Jakadofsky turbine.



Karsten Bs F-16 fra Skymaster str.1/6.



Henrik Jørgensens Mirage 2000 fra Flyfly. Opstart af JetCat P20-sx.



Alla Cubar i skala 1:1
och modeller välkomna!
Boende och camping finns

Big Red One kommer!
Elton John-medley av Pål Linde ´n Anthonisen



Nordvästra
Skånes
Flygklubb





Husker du Christophe De Cocks artikel i Modelflyvenyt 2-2016?

Jeg blev voldsomt provokeret. På den fede måde!

Entusiasmen og kærligheden til balsa-støv og Kobraflyet, gennemsyrede hans artikel. Og siden er der delt mange indlæg på facebook-gruppen "Kobra 20 som Christophe De Cock oprettede. Det er heller ikke kedeligt at følge med i.

Derfor stod det mig lysende klart, at det var min pligt som balsatosse og grenredaktør for dette fantastiske blad, at konstruere en kobraflytype som ikke var set endnu: Kobra-biplanet.

Til at begynde med var det ikke en let designopgave. Kobraen - en lille kantet satan, med World War II jagertendenser.

Bibplanet generelt er som regel noget lækkert, buet, bøjet og afrundet med sexede former ... og dog. Ultimate Bipe? Den er da ret kantet. Nu var opgaven let. En super metamorfose af Kobra 20 ELP og the Ultimate Bipe.

Og tro mig, den ser bare cool ud i luften. (Billede 1) Den flyver ligeså godt og kvikt som en kobra og så kan den bestå Fiat 500 testen (Billede2).

Tegningen:

Tegningen er en gave fra os til jer, og

kan downloades gratis i Modelflyvenyts tegningsarkiv.

Jeg vil anbefale at du får den printet i A0, men den kan laves i A4 samt 23 km tape via Adobe Acrobat.

Materialer:

Der skal bruges lidt af det hele, så hvis du ikke har balsa nok på hylden, er det vist på høje tid, at støtte din lokale hobbypusher med et lille visit. De fleste mål kan du finde i artiklen samt på tegningen. Udover det benytter vi hvid lim, cyano, epoxy samt evt. PU lim, knive, høvle og linealer - med andre ord det sædvanlige.

Ultimate kobra

1



AF MICHAEL GIBSON

De svære dele:

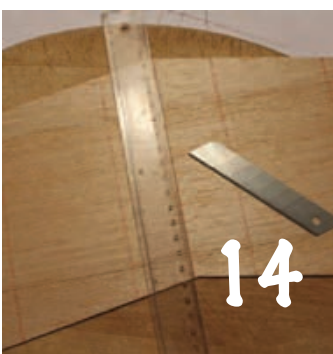
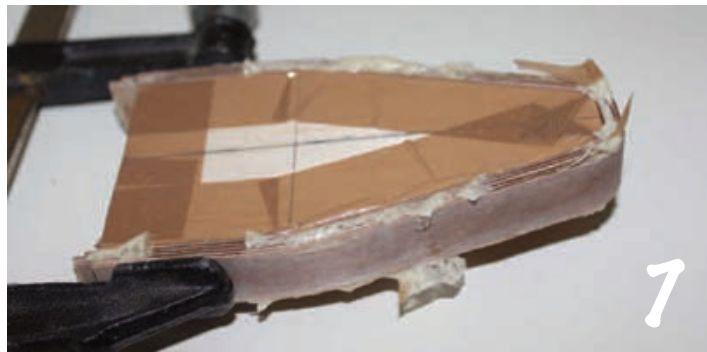
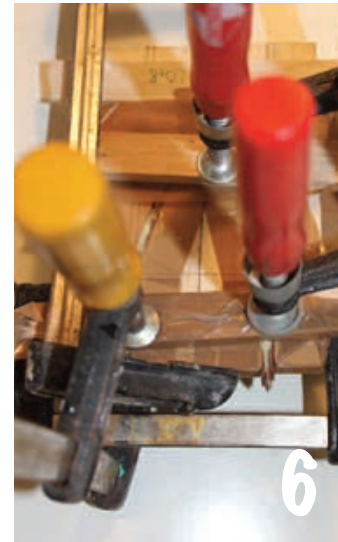
Vingeopsatsen har jeg valgt at lave i træ. Jeg har det selv sådan, at jeg bliver så træt, når det første jeg skal gøre, for at kunne scratchbygge en model, er at tage kontakt til en smed, for at få bukket et par alu bøjler.

Jeg synes det er nemmere selv at bøje det i tyndt krydsfiner.

Begynd med at skære/klippe 4 x 15mm krydsfinerstrips ud. Stik dem ned i en vinflaske. Stil flasken ned i vasken og fyld den med kogende vand (Billede 3). Lav en simpel træform (Billede 4) og beklæd med pakketape. Pakketape er et fantastisk "fattigmands-slipmiddel".

Den første strip smøres med lim på den ene side, og en ny strip lægges ovenpå. Den smøres ligeledes med lim, og tredje stip lægges på. Den smøres som den sidste og fjerde strip limes på. Nu kommer det svære. Du tager det lidt levende bundt strips, bøjer det med hænderne og kommer det ind i formen. Forsigtigt presses det på plads med skruetvinger (Billede 5). Til sidst sikres det hele med skruetvinger og træklodser - husk tapen - så der ikke er noget som skrider under hærdning (Billede 6). Efter en dags tid kan formen skilles ad. Emnet er stadig vådt og en ekstra tørre proces er nødvendig for ikke at opsatsen skal ændre facon (Billede 7). Læg





mærke til at formens yderdel er fjernet så opsatsen får luft og kan tørre. Det er ikke utænkeligt at din ovn kan være en hjælp her - men trød varsomt, både med temperaturen og med den øvrige hustand.

Kanterne på din opsats slibes nu på et stykke korn 80 som lægges flat på bordet.

Hele øvelsen gentages, så du til sidst har to superlækre hjemmelavede "Fritz Hansen Style" vingeopsatser.

Hvis du slet ikke kan få hænderne ned over din nyvundne finer success, kan du udvide øvelsen med et landings stel. Det er helt valgfrit, men det er lidt lækkert. Det jeg designede til den tidligere model Helium, var ikke stærk nok til alle, så i denne omgang har jeg bøjet det med 0.8 finer samt 169g glasfiber i 4 lag med epoxy. Det er bomstærkt (Billede 8,9 og 10)

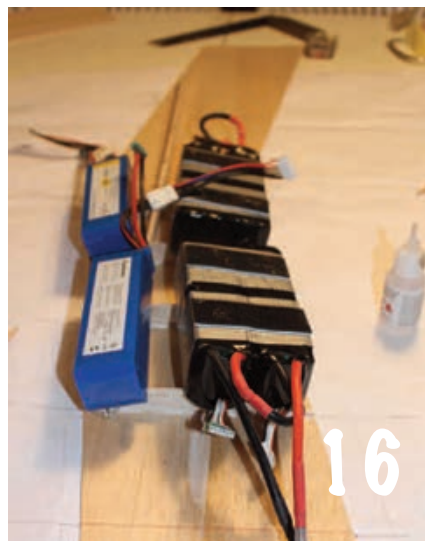
Vingen:

Vingen er en anelse anderledes end den "klassiske" Kobravinge. Jeg har designet en pileformet vinge med lige korde. Den har nøjagtigt det samme vingeprofil som Kobraen, hvilket gør byggearbejdet hurtigt og enkelt. Der skal kun skæres en type ribber ud.

Alle ribber er skåret ud af 3mm let balsa. Det gøres lettest ved at lave en krydsfinerskabelon, og skære derudaf. Hovedbjælken bygges af 3mm balsa beklædt med 0.8 finer på begge sider. Det bliver stift og let. Udskæringer på ribber samt hovedbjælke udføres lettest med en skarp hobbykniv. (Billede 11) Du kan ligeså godt udføre det for begge sæt vinger. Så føles vinge processen ikke helt så lang. Husk at de to vinge bjælker ikke er identiske, så nærlæs tegningen! Du kan nu også lige få fikset de fire små irriterende specialribber. Det er dem som sidder i næstyderste position på vingen, og har som funktion at holde vingestræberne på plads. (Billede 12,13). På sigt, når vingen er færdigbeklædt skal du lime et stykke krydsfiner ned i denne ribbe - men den tid den sorg. Vingebeklæd-

ningen laver du af 2 mm let balsa (20-25 gram pr. plade). Til begge vinger lægges pladerne op så undersiderne er i et stykke og limes sammen. På den måde får vi især styrket øverste vinge betragteligt. På undersidepladen til overvingen monteres 2 20x20mm krydsfinerstykker som skal agere land for vingeopsatserne. Oversiderne kan kun laves med samlinger på midten. Den nedste vinges underplade skæres med meget let hånd på midten, og vinge pladen knækkes let (Billede14)

Start med at lægge nederste vinge op. Det er lettest hvis du har tegnet spanternes placering op på træet. De fire spanter i den ene vingehalvdel limes med hvid lim på hovedbjælken og undersiden (Billede 15) og lægges under pres. (Billede 16). Din første specialribbe. Midterribben samt tipribben limes på plads med cyano. Midterribben skæres helt igennem og tilpasses hovedbjælken. Forkantlisten på 12x12 mm fikseres ligeledes med cyano. Hele vingeoverfladen limes på plads med hvid lim (Billede 17). Husk at lægge en masse vægt på som holder pladen på plads under hærkning.





Når den ene vingehalvdel er færdig lægger du 32mm materialer ind under tippet. Det gøres let med en stak balsa og et batteri (Billede 18).

Nu gentager du processen for anden vingehalvdel med opsætning af spanter, pålimning af forkant samt fastlimning af vingeoverfladen. (Billede 19 samt 20).

Øverste vinge er meget enkelt. Der er ikke noget V, hvilket betyder at alle 12 spanter kan sættes på en gang. De 8 midter spanter sættes i hvid lim, resten limes med cyano (Billede 21). I midten af vingen sidder 2 spanter. De er helt skåret igennem og tilpasses i forhold til hovedbjælen. Det er vigtigt at afstanden imellem dem er den samme som skruetørrelsen du vil montere vingen med. Jeg har benyttet en 4mm nylon skrue. På billedet kan du også se den 20x20 mm krydsfiner som er limet i underside pladen i starten af byggeprocessen. (Billede 22)

Når det hele er tørt, høvler du forkanten rund og blød, tipperne kontante.

Øverste vinge pålimes en bagkantliste og slibes til.

Nederste vinge monteres med krænge-

ror i 4x20mm. De kan købes færdigt.

Jeg har lavet en klassisk pianoalurørsstyring af krængerorene. På den måde kunne jeg skjule servoen inde i flyet. (Billede 23-24).

Slidserne vi forberedte i de næstyderste spanter på alle fire vingehalvdele, skæres ud nu. Det kan være svært at huske hvor de var, men her kan tegningen hjælpe. Husk at skære i undersiden på den øverste vinge, og oversiden på den nederste vinge.

Vingestræberne og krydsfinertungerne skæres ud ifølge med tegningen i noget let 3mm krydsfiner. Stræberne skulle gerne passe nogenlunde i slidserne. De fire krydsfiner tunger som vingestræberne skal skrues fast i bores og der skæres 4mm gevind. De limes først på plads efter beklædning.

Kroppen

Kropssiderne udskæres i 4mm balsa, og beklædes med 0.8 mm finer på indersiden fra næsen og til spant F5. Spant F1, F2 samt F3 udfører du i 3mm krydsfiner. Spant F4 og F5 skæres ud i 4mm balsa. Vingesadlen udskæres ifølge tegningen. (Billede 25)

Kropssiden lægges ned mod bordet, og spant F2, F3 samt F5 monteres med hvid lim. Tjek med vinkler at alt er lige (Billede 26). Når limen er tør limer du den anden kropsside på plads - igen med hvid lim.

Nu skal vi have samlet halen. En elegant måde at gøre det er ved at du "knækker" kropssiden ligesom vi gjorde på vingen. Hvis du ridser kropssiderne lige bagved F5 spantet med en skarp kniv kan du med et lille knæk få pladen brudt uden at den går over. Det er super vigtigt at du nu laver bunden med årerne på langs. Styrken på kropssiderne er jo kraftigt formindsket. Efter at kropsbunden er på plads kan siderne gives cyano i "såret". (Billede 27). Skær haleroret ud, nus forkanterne lidt, men ikke tipperne. Kobraen skal ende med at være super kantet. Placer haleplanet på kroppen. Hvis kroppen er lige bliver haleplanet det også. Det er bare at tjekke med en lineal ned mod bordet. Lav lige et krydstjek mod et centralt fixpunkt i næsen. Så er alt i orden. Fastlim nu de øvre kropssider som er skåret ud af 4mm balsa (Billede 28), toplisten på disse, samt de skrå kropssider i fronten.





(Billede 29) spant F4 placeres med cyano. - Se nu begynder det at ligne en kobra. Det forreste krydsfiners spant F1 limes på plads. Det er det korrekte tidspunkt at beslutte og købe den El motor, som du vil have monteret. Alle montagehuller, aksel huller og andet bør være afprøvet inden du bygger videre (Billede 30). Det er vigtigt at du sætter propelnavet så højt i kroppen, som din motor gør det muligt. Vi skal have en træklinje så tæt på midt afstanden mellem vingerne som muligt.

Sideroret udskæres ligeledes i 4mm balsa, forkanten rundes, og du skal nu lave en slids i bagdelen af din Kobra. Vær tålmodig - det er lidt noget hø at lave pænt. (Billede 31).

Krydsfinerklodsen til montage af vingen udføres i 2x3mm finer, og du limer den i med epoxy, og forstæker med balsastykker omkring den for at øge limfladen. De to huller bores, så de passer til et par islagsmøtrikker.

Lim nu bunden i fronten af kroppen - igen med 4mm balsa, samt 3mm krydsfiner - hvis du vil have stel på. (Billede 33)

Nu bliver det rigtigt morsomt når vi skal montere de to vinger. Start med at høvle forkanten/spidsen af nederste vinge lige. Det lige stykke skal være ca som kropsbredden. Lim et stykke krydsfiner på den nyhøvlede forkant (Billede

dyvel) Bor et 5mm hul til trædyvlen som skal holde vingen på plads. Nederste vinge lægges på kroppen og der krydsmåles, fra tippene til sideroret samt fra bordpladen og til tippen. Når vingen sidder rigtigt på alle leder og kanter makes hullerne til vingeboltene igennem de to huller med islagsmøtrikkerne som vingeboltene skal sidde i. Det gøre indvendig fra i kroppen. Monter vingen nu med vinge bolte, og tjek igen på kryds samt ned mod bordet.

Kig på tegningen, og udmål på kroppen hvor vingeopsatserne skal placeres. Her fjernes simpelthen lidt af siderne for at få plads. (Billede34).

De to vingeopsatser gøres nu klar ved at der bores et hul i toppen af dem begge. Det kan evt skæres til et 4mm gevind, eller der kan monteres en islagsmøtrik. Jeg gjorde det sidste, men det har jeg fortrudt. Jeg er sikker på at et aeroplanfiner/cyano 4mm skåret gevind havde været rigeligt. De to opsatser monteres på topvingen. (Billede 35) Brug lidt tid på at lave to vingejigs som vist på bilag.pdf. De er en stor hjælp og letter arbejdet kolosalt. Monter nu topvinge og opsatser på de to jigs. Når det hele sidder, gentager du processen - denne gang med epoxy på vingeopsatserne, så de bliver limet fast i kropssiderne.

Det ville være et udmærket tidspunkt at

hoppe i seng nu. Så hærder epoxyen også bedre, når du ikke sidder og glør på den og piller hele tiden (Billede 36)

Godmorgen - har du sovet godt ?

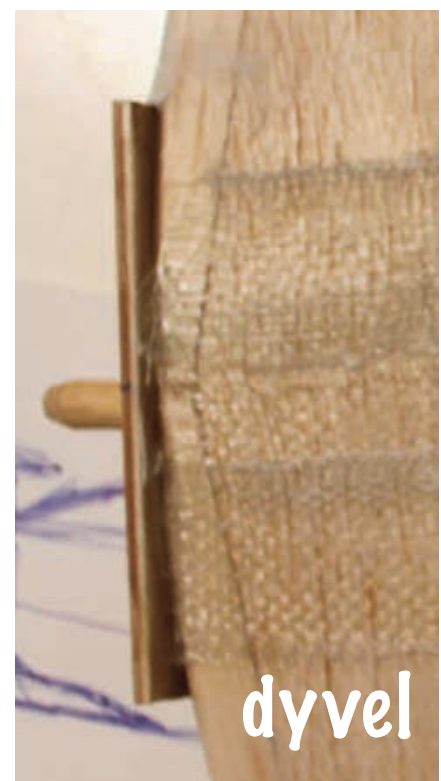
Nu er det tid til at skille det hele ad, for at bygge kroppen færdig. Toppen bygges lettest i to halvdele, og skydes ind på plads under vingeopsatserne - Det er lidt besværligt, men det kan sagtens lade sig gøre, og samtidig blive pænt. (Billede 37) og små klodser limes på vingeopsatserne (Billede 38) og det hele slibes pænt.

Kobraens akilleshæl-lugen - skæres ud i kroppen, og en låsemekanisme laves. Jeg valgte en plastskrue, men en canopy lock ville have været cool. (Billede 39)

Højderor samt sideror monteres med cyanohængsler, men limes ikke.

Canopyet laves lettest af plast fra hobbyhandleren. Helst en tynd udgave. Start med at lave de to buk over et hjørne, og klip så canopyet i den rette facon (tegning).

Saml hele molevitten, og nyd synet af det nye sort inden for Kobra verdenen "dobbeltdekkeren" (Billede 40)



Men hov! Der mangler noget. Det ser ikke så godt ud under nederste vinge. Skynd dig at vikle noget glasfiber om nederste vinge - alt fra 49 gram og op til 169 gram glascarbon eller lignende vil være anvendeligt. Lad nu være med at pladre hele oversiden af vingen ind i epoxyklatter og glas så vingen ikke passer på den lækre krop. Slå et par streger til at afgrænse hvor glasforstærkningen skal slutte.

Når det hele er tørt fortsættes bunden som er i 4mm balsa ud på vingen og dækker derved glasfiberen. (Billede 41-42)

Øverste vinge skal ikke have glasfiber - den har rigeligt glæde af forstærkningen i undervingen via vingestræberne.

Radio og Motor:

Her er det helt op til dig selv. Jeg har benyttet "Made in China" all over fra RC-netbutik, og det spiller bare og er ikke så dyrt. Jeg har valgt en metalgear-servo til krængeror, og to minier i halen. Tjek lige med batteri og motor om dit tyngdepunkt kan "tåle" servoer i halen. Motor setup er fra Emax, 2820/05 2-3 lipo.

Beklædning og afslutning:

Du kan beklæde modellen med alle lette materialer. Den vil blive særligt smuk med en gennemsigtig folie eller japanpapir, men det kræver at du har lavet træarbejdet meget pænt. Min egen prototype måtte i en Navy Blue/gul frakke for at skjule et par bum-merter som min forfængelighed ikke til- lod så dagen lys. De fire vingslidser skæres fri - igen - og de fire krydsfiners- tunger limes endeligt på plads (Billede 43). Derefter samles modellen igen, og de to vingejigs lines op så de sidder længere inde på vingen end vingestræ- beren. Når det hele er lige, makes med en pen, igennem hullerne på krydsfinertungerne, hvor der skal være huller på stræberne. Modellen skilles ad igen, og de fire huller bores i stræ- berne.

Nu kan modellen endeligt samles.

Flyvning:

Modellen jordstartes, eller kastes. Den flyver med autoritet ved 2/3 gas. Den har Kobraens profil og har trods det at den er et biplan, arvet en del af Kobra-

ens egenskaber. Og dog - er den måske 5 til 10 procent mere vims - måske er det bare mit tyngdepunkt. Den er ikke svær at flyve. Den kan lave det meste, og er særligt glad for at flyve friskt og frækt i lav højde. Manøvrer med loop og rul er intet problem. Høj- kantmanøvre er som med andre Ko- braer mere aparte. Rygflyvning kan sagtens lykkes, men igen gør det bærende profil ikke lykke med den øvelse.

Visuelt synes jeg selv den er en lille frækkert, hvad siger du? Er du klar til at lade Ultimate Kobra blive et fuldbyrdet medlem af den efterhånden store Kobra Klan?

Indkøb

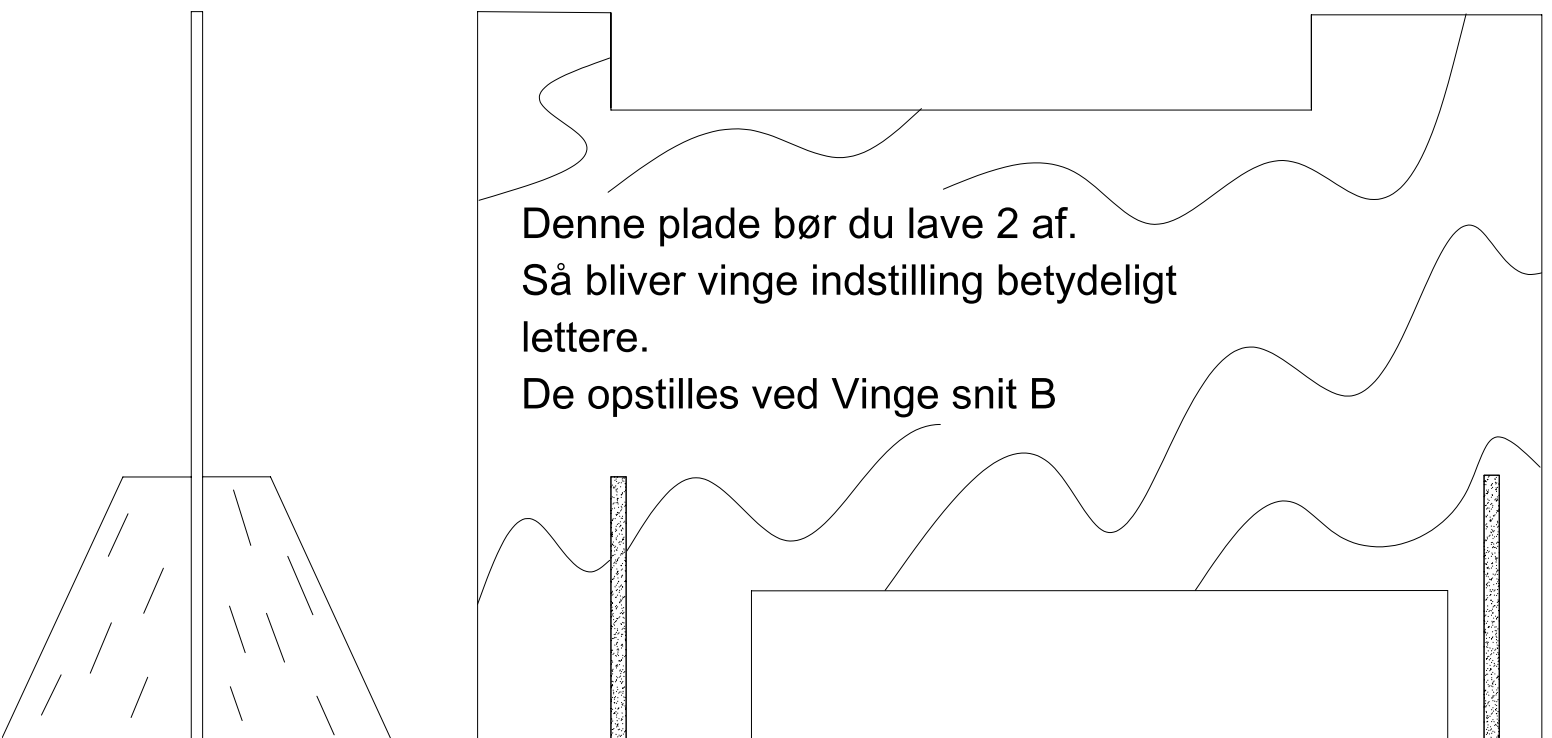
Gear og finer er indkøbt hos rc-netbu- tik.dk

www.rc-netbutik.dk

Balsa er indkøbt hos IC-communication www.iccom.dk

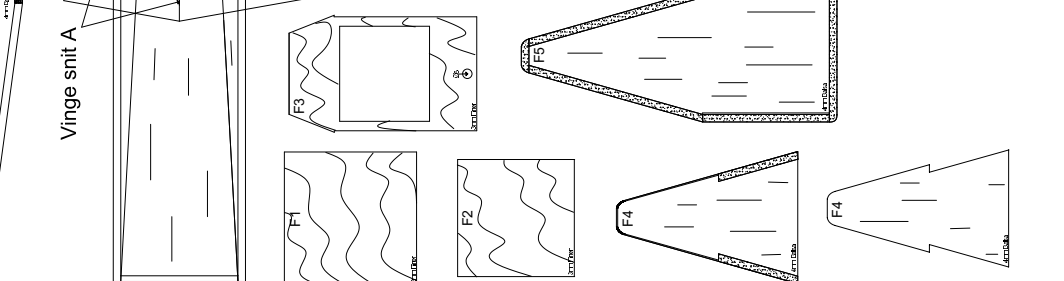
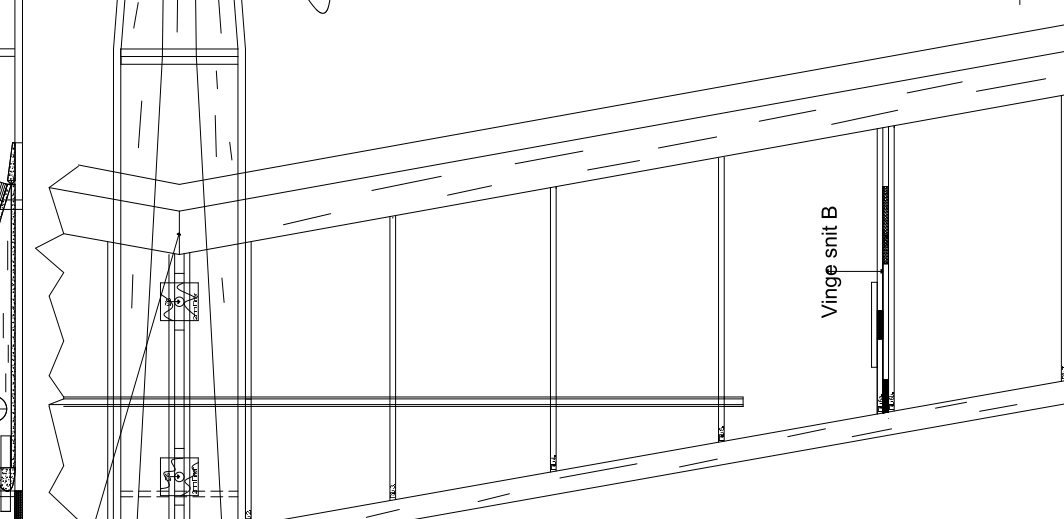
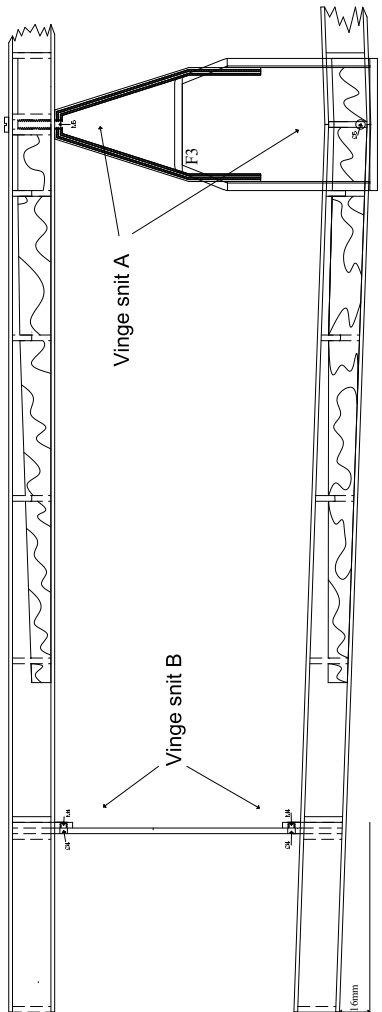
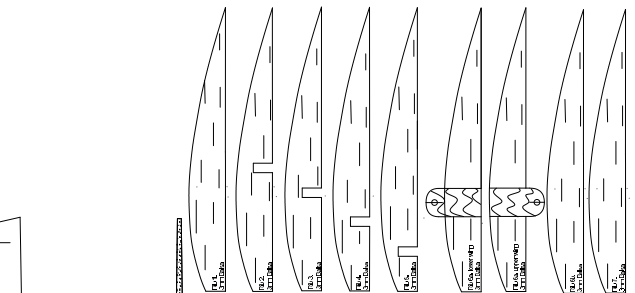
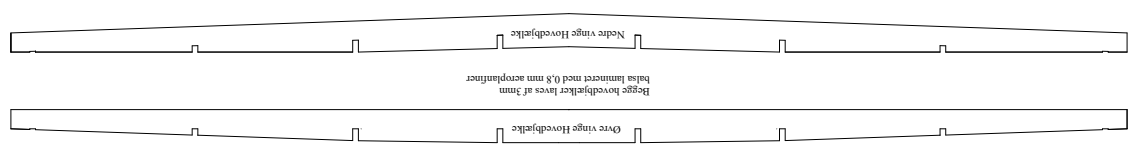
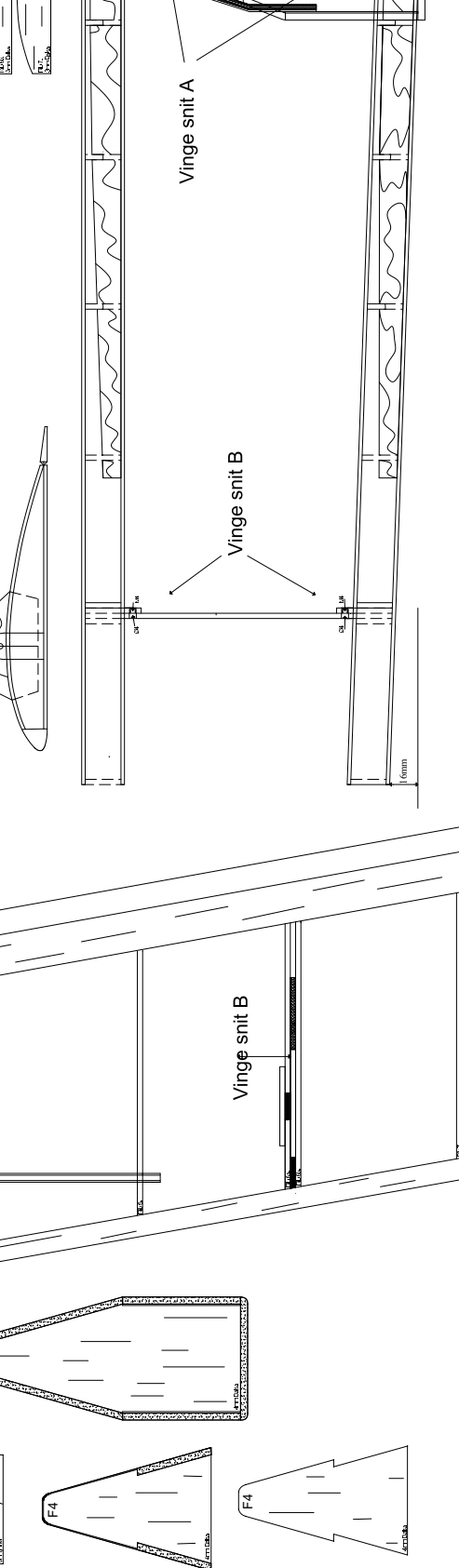
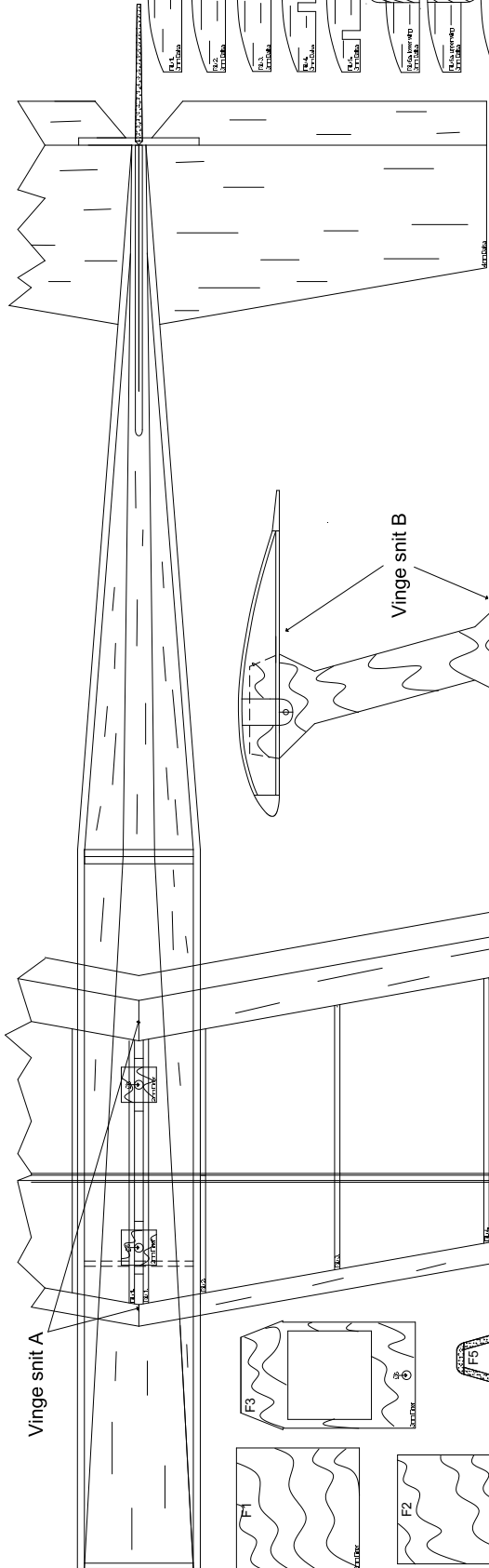
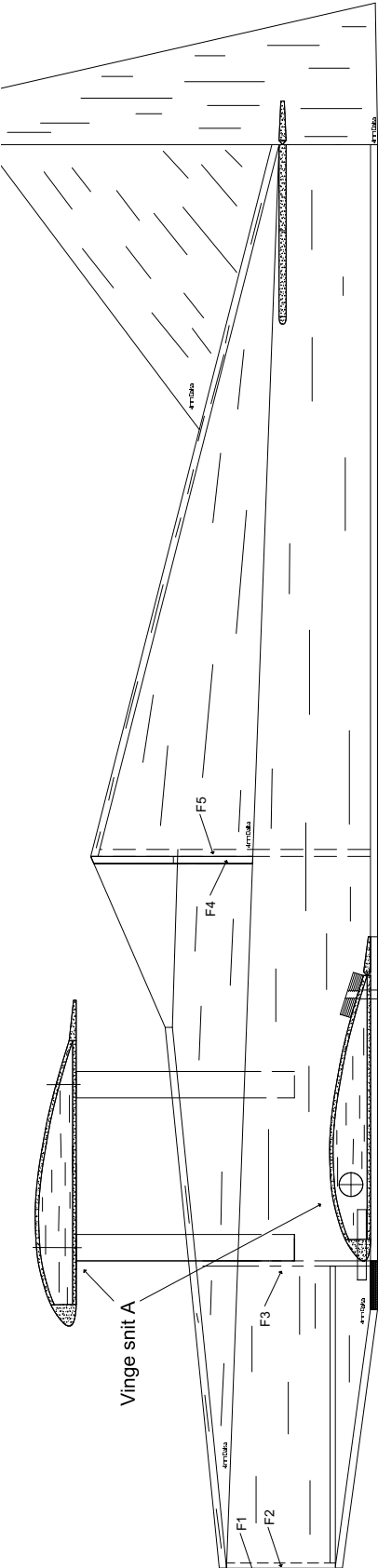
Fittings, hjul, skruer, horn, hængsler osv. Holte hobby

www.holte-modelhobby.dk

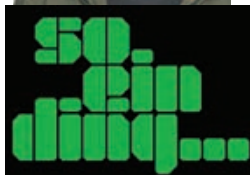


ULTIMATE KOBRA

Design: Michael Rønnow Gibsoi
 Winspan: 940mm
 Length: 895mm
 Radio: 4 channel
 Weight: 1000-1200g uden batteri
 Engine: Emax 2820/05 eller 25-35 2 or 4 stroke



PRODUKTINFORMATION



REDIGERET AF JESPER VOSS
JESPERVOSS@MODELFLYVNING.DK



Marvel vision

Denne FPV videohjelme, med indbygget 32 kanals 5,8 Ghz VRx, er måske noget for dig, hvis du ikke er til de mere traditionelle briller i stil med Fats-hark.

Hjelmen er bygget så man kan afmontere skærmen på 4,3" og anvende den separat, pga den indbyggede VRx. Der er indbygget et LiPo batteri på 2000mah, så der er masser af strøm til en hel dag.

Leveres inklusiv AV kabel og antenne.

Set til kr 995,-

Se mere på www.RC-netbutik.dk



Mikrokamera

Intet projekt er efterhånden for lille til FPV-grej, for med dette FPV kamera med indbygget 25mW 5,8Ghz VTx med en vægt på kun 4,5 gram kan langt de fleste modeller bære vægten.

Kameraet kan køre på 1S LiPo, som kun giver endnu flere muligheder.

VTx delen er på 40 kanaler med Raceband og understøtter derfor langt de fleste FPV briller.

Set til kr 385,-

Se mere på www.RC-netbutik.dk



Blade multirotor rygsæk

Supersmart rygsæk til din FPV racer. I rygsækken er der plads til to multirotor i 280'er størrelsen, FPV briller og sender, samt ekstra batterier.

Den giver muligheden for nem transport, når man skal hurtigt af sted eller man bare gerne vil have alle sine ting samlet et sted.

Rygsækken har indvendige sider i blødt stof, som gør det muligt at flytte rundt på inddelingerne, så rygsækken passer til netop dit grej.

Set til kr 1195,-

Se mere på www.RC-netbutik.dk



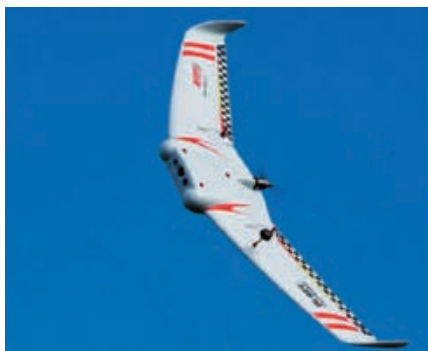
Blade Inductrix FPV

Den nye Blade Inductrix FPV er baseret på den velkendte Blade Inductrix, men har nu fået et FPV kamera på ryggen, og forbedret flightcontroller. Perfekt lille racer til indendørsbrug på små steder. Så nu er det slut med at kigge bedrøvet ud af vinduet, når det regner eller blæser for meget. Det er det bare at komme i gang hjemme i stuen. Blade Inductrix FPV er kompatibel med Fatshark systemet.

Set til ca kr 1450,- RTF

Se mere på www.horizonhobby.com

Jesper Voss er vores helt egen gadgethaj og trendspotter. Altid på jagt efter det sidste nye og de smarte detaljer til modellflyvesporten ... Er du leverandør, producent eller læser og har du bare lige fået øje på noget nyt og spændende, så send Jesper en mail ...



Blade Mantis FPV

Nogle spår at FPV race med flyvende vinger bliver det næste store hit. Og Blade Mantis FPV er et godt bud, hvis du skal være med fra starten. Vingen leveres ready to fly (RTF) med AS3X og SAFE, som giver vingen yderligere stabilitet og sikkerhed.

Derudover er der monteret en Immersion 600mW 5.8GHz VTx, et high-resolution 700TVL CMOS kamera og Spektrum modtager.

Set til ca kr 3575,- BNF

Se mere på www.horizonhobby.com



Sukhoi SU-29MM

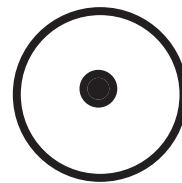
Denne SU-29MM er andengeneration fra E-flite og leveres i BNF udgave med det velkendte SAFE stabilitetssystem. Den giver endnu bedre 3D performance og endnu bedre stabilitet med AS3X system, som er fuldt ud justerbart, så det passer til netop din flyvestil.

Og med en spændvidde på 1120 mm er der plads til den i de fleste hangarer.

Leveres derudover med motor, 40A ESC, Spektrum modtager og servoer færdig monteret.

Set til kr 1940,-

Se mere på www.RC-netbutik.dk



Allan Sørensen er død

Det er med stor sorg at vi har modtaget meddelelsen om, at vores modellflyvekammerat gennem mange år, Allan Sørensen er gået bort efter kort tids sygdom. For Allan var bygning af modellfly det vigtigste. Utallige modeller er kommet fra hans hobbyrum, flere af dem kun bygget ud fra en treplanstegning.

Allan dyrkede også det sociale i klubben, vi er mange der har nydt godt af hans grillpølser på flyveaftener. Mange deltagere ved Falcon Cup vil sikkert huske Allan, når han rakte pølser over disken og sørgede for aftensmaden.

Fordi han var så dygtig til at bygge og så hjælpsom, var han ikke sen til at tilbyde sin assistance hvis en klubkammerat havde skadet en model. Ikke så sjældent har Allan haft en skadet model med hjem i værkstedet, for derefter at komme til næste klubaften med et restaureret fly.

Vi vil alle savne Allans humor, gode humør og hjælpsomhed og vores tanker går til Rie og deres to børn, Dennis og Line.

Bestyrelsen RC Falcon.

MIN MODEL



AF: NORMANN KARSTEN LIE
FOTO: BIRGER POULSEN





Min model er oprindelig en linestyret model. Jeg byggede den i 1964 efter tegning fra et amerikansk produceret byggesæt. Navnet er "Nobler", konstrueret af George M. Aldrich.

Jeg fløj linestyret kunstflyvning med den gennem tresserne, hvilket stadig kan ses på vingen hvor de to rør til linestyringen, stadig er synlige.

Den var monteret med en OS 35 Max motor, og vingen har en spændvidde på 132 cm.

I 1978 droppede jeg linerne, og satte et radioanlæg i modellen. Det var blot et firekanals anlæg fra Robbe. Det radioanlæg flyver den stadig med.

Det var lidt svært, at få plads til radiogrejet, så jeg måtte skære kroppen op og gøre den lidt bredere. Jeg måtte også centrere vingen, da den ene vingehalvdel var længere end den anden, for ellers kunne den ikke bære linerne.

Den gamle motor, en OS 35 Max, måtte jeg udskifte til en OS 40 MAX SR som havde en drossel, så jeg kunne regulere omdrejningerne.

I 2003 var motoren så slidt, at jeg måtte dreje et nyt stempel til den, fordi jeg ikke kunne få reservedele til den længere. Senere knækkede plejlstangen, og ødelagde mit nye stempel, så jeg måtte lave et nyt stempel og en ny plejlstang.

Nu kører motoren fint igen, med nye lejer, og modellen flyver godt og har gjort det fint som RC model de seneste 37-38 år.

Nogle modeller har et længere liv end andre. Denne model har jeg haft, og har stadig, meget glæde af. Ved fotograferingen startede motoren ved første forsøg, efter en flyvepause på ca. 2 år, og kom også i luften og fløj perfekt.

Normann Karsten Lie
Aviators Modelflyvere



Verdens mest suc

Fire topplaceringer og en sidsteplads. Brikker af historien

Fra Thomas' veludstyrede værksted. Thomas sidder til højre, Christian Schwartzbach står bagved, og Ken Faux - engelsk F1C-flyver på besøg - sidder forrest til venstre. Billedet er taget i 2015.



Succesrige fritflyver

Om verdens nok bedste fritflyver nogensinde; Thomas Køster



Foreløbig er der kun én person, der er blevet verdensmester i de tre klassiske fritflyvningsklasser. Det er danske Thomas Køster, som blev verdensmester i F1B i 1965, F1C i 1977 og F1A i 1979 - og i øvrigt nummer to i F1C til VM i 1971. Per Grunnet - tidligere redaktør og grenredaktør af Modelflyvenyt - tegner gennem fire historier om succes og én om fiasko et portræt af verdens hidtil mest succesrige fritflyver.

Da jeg som 13-årig i 1960 havde bygget en række af de svævemodeller, som DMI (Dansk Modelflyve Industri) lavede byggesæt til, følte jeg mig klar til den ultimative udfordring: Jeg ville investere indholdet af min sparebøsse i et byggesæt til "Verdens bedste svævemodel" "Victory", som gjorde sin konstruktør Hans Hansen til verdensmester i 1953. Det var noget af en opgave, men færdig blev den, og jeg var stolt. Jeg gjorde mig dog hurtigt klart, at en model af den kaliber nærmest krævede, at jeg fandt ligesindede flyvekammerater, som havde lige så avancerede modeller.

Jeg meldte mig derfor ind i modelflyveklubben "Hurricane", der havde klublokale i Holte, og som fløj på Eremitagesletten.

Blandt de mange modelpiloter, jeg mødte, var en meget energisk fyr fra Modelflyveklubben "Termik" - han hed Thomas Køster, og han byggede modeller i et tempo, hvor kun de færreste kunne følge med.

Den første store succes - verdensmester i F1B (wakefield-klassen)

Både Thomas og jeg blev udtaget til

VM-landsholdet i 1965. VM blev afholdt i Kauhava i Finland på en militær flyveplads midt i den finske skov.

Ugen inden afrejsen til Kauhava havde vi været på fritflyvningsommerlejr på Flyvestation Vandel.

Thomas havde en helt ny model med - den var meget flot, og den havde dobbelte halefinner placeret yderst på haleplanet. Desuden havde den en ekstremt tynd outrigger-propel.

Meget flot - den kunne bare ikke flyve. Propellen fleksede så meget, at geometrien blev ødelagt så propellen ikke trak - og haleplanet skulle bare forskybde sig en anelse, så ændrede kurveretningen sig drastisk.

Hjemme fra sommerlejren skar Thomas resolut de to halefinner af og byggede en større, som han - mere traditionelt - satte på kroppen. Desuden skar han en ny - også mere traditionel - propel.

De nye stumper blev beklædt med blåt japanpapir - han havde ikke andet - så de stak af i forhold til den ellers smukke gul-røde model.

I Kauhava begyndte han så at trimme modellen. Enhver snak om at han måske hellere skulle flyve med en af sine gen-



nemprøvede reservemodeller blev afvist - "De er ikke gode nok!"

Der kom efterhånden så meget styr på tingene, at vi andre kunne se modellens potentiale. Den kom højt op også i første konkurrencestart. Til gengæld begyndte den at stalle, da propellen klappede.. Og den blev ved Heldigvis var luften så god, at den fik de 180 sek.

Max-flyvningerne fortsatte, og for hver start fik Thomas modellen i bedre og bedre trim.

Efter femte og sidste ordinære start havde Thomas fuld tid ligesom 11 andre deltagere. De skulle så fortsætte flyvningerne i fly-off'et, hvor maksimumstiden blev forøget med 60 sekunder for hver start.

I første fly-off-start med 240 sek. max. røg de ni deltagere ud, så der kun var tre tilbage med fuld tid.

Det var svenske Bengt Johansson, russiske Vladimir Matveev og Thomas. Alle tre klarede 300 sek.-flyvningen.

I tredje fly-off-runde - hvor maxet var 360 sek. - var Bengt Johansson først af sted i halvsidigt luft. Han fik 196 sek. Så gjorde Matveev klar, løb lidt væk fra startstedet med sin model og kastede den til en fantastisk flyvning på over ni minutter. Han havde fundet en dejlig termikboble til modellen, der kredsede om startstedet og landede under 100 meter fra det sted, hvor modellen var kastet.

Og Thomas? - Han var væk, og det var de fleste andre danskere også.

I 300 sek.-starten havde vinden ført Thomas' model ind i en skov, hvor den var landet højt oppe i et fyrretræ. De finske arrangører havde et militærfly til at hjælpe med at finde modellerne - og flyet "pegede" på Thomas' model ved at dykke ned mod træet.

Næsten alle danskere var posteret i landskabet for at kunne hente modellen hurtigst muligt. Et par af os fandt frem til den og fik den ned. Thomas kom også og fik modellen med besked om at skynde sig tilbage, fordi næste flyoff-runde var snart slut.

Han "lånte" en cykel (vi bragte den tilbage bagefter) og oksede afsted. Snart blev han samlet op af holdleder Poul Erik Lyregaards gamle Vauxhall, hvor det gik så hurtigt, at modellens haleplan kom i klemme, da døren skulle lukkes. Det blev repareret i bilen, mens den kørte med fuld fart ad de finske grusveje.

På startstedet var folk igang med at lykønske Matveev med sejren, da Thomas dukkede op.

Han løb til modeltjek - modellen og gummimotoren skulle vejes før hver start - og med knap tre minutter til periodens slutning stod han klar til at trække gummimotoren op.

Han trak motoren ud - og opdagede en knækket streng og stoppede et øjeblik. "Fortsæt" råbte tilskuerne - og Thomas

afsluttede forsigtigt optrækket. I rundens absolut sidste sekunder kastede han modellen direkte op i en smuk termikboble til en sikker 6 minutters flyvning! Der skulle altså være endnu en fly-off-start, nu med syv minutters max-tid.

Denne start skulle vise sig at blive den sidste. Thomas mente, at hans model både steg og gled bedre end Matveevs, så hans taktik var at starte så tæt på russeren som muligt.

Matveev trak sin gummimotor op, og kastede straks modellen til en flot start. Det var tydeligt, at termikken var væk, og at hans tid ville blive under syv minutter. Thomas trak op, straks da Matveev havde kastet sin model. Han kastede også straks, hvorved begge modeller kom til at flyve i samme luft, lige over de mange tilskuere, der havde samlet sig for at følge den spændende afslutning på konkurrencen.

Det viste sig, at Thomas' taktik bar frugt - Matveevs model landede efter 217 sek., mens Thomas fløj 257 sek. og dermed blev verdensmester!

Fra F1B til F1C

Thomas havde lige fra starten af sin modelflyvekarriere været interesseret i motormodeller - modeller med diesel- eller gløderørsmotor. De tiltalte ham blandt andet, fordi der er fart på - motoren kører kun i nogle få sekunder, men kan alligevel bringe modellen op i

Billederne læst fra øverst tv:

1) Efter sejren ved VM i Kauhava blev Thomas interviewet af Danmarks Radios mest kendte sportsjournalist nogensinde, Gunnar "Nu" Hansen. **2+3)** Thomas og svenske Rolf Hagel efter afgørelsen til VM 1971. Thomas blev nummer to få sekunder efter Rolf Hagel. **4)** Thomas Køster med Cream 2. **5)** Thomas Køster Super Flap Cream 1969 **6)** Thomas efter sidste fly-off start ved VM i Kauhava i 1965. **7)** Thomas - nu med langt hår - ved VM i 1971 i Sverige med en af sine tre flapper-modeller. **8)** WC 1971 F1C Winner and runner-up Hagel and Køster **9)** Thomas og artiklens forfatter Per Grunnet holder øje med en - efter ansigtsudtrykkene at dømme - kritisk flyvning i 1978. **10)** Efter sejren ved VM i 1979 med Per Grunnets F1A-model. Thomas står i midten på sejrsskamlen omgivet af (tv.) Per Qvarnström og (th.) Lee Hines.

Nytænkning - Elektroniske timere

Som nævnt var Thomas ikke tilfreds med de mekaniske timere, som vore modeller var afhængige af. De bestemte, hvornår motoren skulle stoppe i klasse F1C, hvornår autororet skulle virke og tvinge modellen fra stigstilling til glidstilling. Og de bestemte, hvornår termikbremsen skulle virke. I takt med, at kravene til præcision steg, blev vore mekaniske timere et større og større problem. Næ, digitalisering var svaret, mente Thomas, der havde fået kontakt til en kreativ EDB-nørd (som det hed dengang) omkring 1975. Han havde ikke noget navn, men gik under betegnelsen "J.O." J.O. kunne omsætte stort set alle problemer i verden til binære problemstillinger. Også problemerne med at styre en F1C-model gennem stig, bunt, overgang til glid og afslutningsvis termikbremse. Men hverken J.O. eller Thomas kunne løse problemet med vibrationer fra motoren i den daværende binære teknik. Derfor gav de op - men brugte en del af deres erfaringer til at lave en elektronisk timer til svævemodeller. I klasse F1A og F1H var der ingen motorvibrationer, og Thomas og J.O. fik succes verden over med deres F1A-timer, der kun skulle én ting - udløse termikbremsen, så modellen kunne komme sikkert ned gennem en eventuel termikboble.

stor højde, hvorfra den afslutter flyvningen i elegant glideflugt.

Efter at have brugt det meste af tiden på wakefieldmodellerne i årene fra 1962 til 1966, byggede Thomas sin første topmoderne "Cream"-F1C-model. Den havde en 2,5 ccm gløderørsmotor, som ifølge reglerne kun havde 10 sekunder til at få modellen op. Det gik også forrygende - med det ekstra plus, at hver flyvning er spændende, når tingene går så hurtigt. En lille fejl i kastet, og man risikerer, at modellen forvandles til pindebrænde, når den banker i jorden få sekunder senere! Den første "Cream" fik - blandt andet af den årsag - følgeskab af flere, således at Thomas ikke blot var udtaget til wakefieldholdet til VM 1969, men også til "gas-holdet" (som F1C-holdet kaldes) samme år. En fin 6.-plads bekræftede ham i, at han nu havde fundet sin rette hylde - nu skulle han bare have lidt bedre modeller, lidt kraftigere motorer og lidt mere held med termiksøgningen, så skulle det nok gå!

Nytænkning - den første succesfulde model med flaps på vingen

I vinteren 1969-1970 byggede Thomas en F1C-vinge, der var "flappet", dvs. opdelt i en fast forreste del og en stor "flap", der kunne gøre vingeprofilet fladt i stiget og krumt i gliddet.

Ideen var ikke ny - flere havde prøvet det tidligere. Det var især amerikanske Bill Gieskings eksperimenter i slut-tresserne, som inspirerede Thomas.

Tanken med "flapper-vingen" er at reducere modstanden i stiget (den fase af flyvningen, hvor vingen ingen opdrift skal give, hvorved dens luftmodstand minimeres) og forøge vingens opdrift maksimalt i gliddet ved at ændre profilet til et tyndt, hvælvet profil med lav synkehastighed.

Under motorflyvningen skal modstanden reduceres mest muligt, da modellen stiger med meget høj hastighed.

I gliddet betyder modstanden meget mindre, eftersom modellen glider forholdsvis langsomt. Derimod er det helt

afgørende, at synkehastigheden er lav. Så flapper-vingen forekom at være et oplagt bud på den ideelle F1C-vinge.

I teorien i hvert fald, for der var især dengang en række udfordringer:

Vingen skulle være stærk nok til de belastninger, den blev udsat for.

Mekanismen, der styrede flappen, skulle være driftsikker og holdbar, så hverken flappen eller vingens faste del gik i "flutter" under flyvningen.

Hængslet til flappen skulle være stærkt nok til at tåle fx en hård landing med termikbremsen.

Der var rigtig store krav til styrke, stabilitet og stivhed - og dengang brugte modellflyvere endnu ikke materialer som kulfiber og kevlar.

Thomas' første flapper var en enkelt-v-forms model med fuldt opbygget vinge. Han indledte dens flyvninger med at højstarte den som en F1A-model - og nåede flyvetider fra 50 meters højde på lidt over to minutter. Altså kun lidt mindre end datidens F1A-modeller, som havde meget lavere planbelastning.

Det var bare fantastisk, syntes Thomas. Knap så godt gik det, da motoren kom i gang. Det viste sig meget hurtigt, at hverken den faste vinge eller flappen var stiv nok. Vingen blev rystet i stykker, når hastigheden steg

I juli 1971 præsenterede Thomas for første gang sine flapper-F1C-modeller ved VM i Sverige.

Han havde tre modeller - nu var såvel vingens faste del som flappen opbygget og beklædt med balsafiner samt forstærket med et lag epoxifyldt glasfiberklæde. Det gav en stærkt forøget stivhed.

Vingens spændvidde var også kun moderat, så korden blev stor af hensyn til stivheden.

Ulempen var, at de ret stive vinger var sårbare over for hårde landinger. Det var ikke godt, hvis modellerne landede på fx startbanerne på VM-flyvepladsen

Det betød, at Thomas dirigerede sine

hjælpere ved VM ud i terrænet, så vi kunne gribe hans model, når den landede et uheldigt sted. Det lykkedes ikke hver gang, men mirakuløst nok holdt hans bedste model til de syv ordinære starter - og derefter til yderligere tre flyoff-startere.

I sidste flyoff - hvor max-tiden var 360 sek. - forsvandt Thomas' model for tidtagerne efter 5:21. Det gav andenpladsen efter Rolf Hagel, der nåede 5:28, før hans tidtagere måtte give op!

Thomas udviklede sin flappervinge til dobbelt-v-form (dvs. en vinge i fire paneler) allerede til VM 1973, hvor han også var i fly-off, men måtte nøjes med en 6. plads.

Den mikroskopiske afstand mellem succes og fiasko

Thomas har - som det måske allerede fremgår - for det meste ført sine ideer helt ud til kanten, hvor gevinsten blev størst, men hvor risikoen for fiasko også var til at få øje på.

Et rigtigt godt eksempel på det var hans forberedelser til VM i Bulgarien i 1975. Thomas havde bygget to fantastiske flotte F1C-modeller med dobbelt V-form og flapper i såvel centralplaner og tipper. Årets helt store projekt var en elektronisk timer til at styre såvel funktionerne i stiget som termikbremsefunktionen. Modellerne steg lodret. Når motoren stoppede, blev haleplanet vipet, så modellen lavede et kvart udvendigt loop - altså skiftede stilling fra lodret stig til vandret flyvning, hvorved man kunne formindske risikoen for et stall i overgangen til glid.

Denne såkaldte "bunt-teknik" var ved at vinde indpas hos enkelte F1C-flyvere, men de mekaniske timere var ikke præcise nok. Det problem håbede Thomas at komme ud over med sin elektroniske timer.

Det gjorde han også - når timerne virkede. Det viste sig nemlig, at timerne blev rystet i stykker af vibrationer fra motoren. Thomas blev derfor - i absolut sidste øjeblik - nødt til at udskifte dem

Billederne:

TV: Thomas starter en "Speed-Cream" ved en konkurrence i Frankrig i 1978.
TH.Thomas kaster en af sine første "Cream"-modeller på Trollesmindes marker uden for Hillerød.



med "gammeldags" mekaniske timere. Så modellerne var ikke trimmet med de nye timere, da han satte kursen mod Bulgarien.

På vej gennem Tyskland blev vejret ganske vidunderligt, så da Thomas passerede en stor græsmark, hvor han kunne trimme, stoppede han - og trimmede. Desværre med et havari til følge, så der derefter kun var én komplet model i kassen på den videre rejse.

I Bulgarien viste den model sit store potentiale på trimdagene. På konkurrencedagen skulle Thomas kun lige tjekke, at alt var OK i en hurtig trimstart inden konkurrencens start. Det var det ikke. Modellen røg i jorden og blev - set med de flestes øjne - pulveriseret. Men sådan så Thomas det ikke. Han delte cyanolium ud til de nærmest-stående og instruerede os i, hvordan modellen skulle limes sammen. Jeg fik fx en stak stumper og en tube cyano samt besked om, at det var haleplanet. Så var det bare om at få puslespillet til at gå op! Det gjorde vi - så et par minutter inden første periode, lignede modellen næsten sig selv igen og skulle lige have en hurtig trimstart Det gik fint - lige op - højt op faktisk, og så lagde modellen sig i et smukt glid. Dejligt - men hvorfor gik termikbremsen ikke?

Mens modellen fløj afsted, startede første periode af VM. Thomas' model fløj af sted, vi løb efter den, mens den drev længere og længere væk fra startstedet. Heldigvis var der ikke termik, så den nærmede sig jorden - og landede omsider. Den blev samlet op, og så gik det i rask trav retur til startstedet. Termikbremsen havde ikke virket, fordi noget var limet lidt for godt fast - det blev ordnet, og med få sekunder af perioden tilbage fik Thomas kastet modellen i et perfekt stig, efterfulgt af et lige så perfekt bunt - og snart var det første max i hus.

Nu kører det - tænkte vi - men turde ikke sige det. Og det gjorde det måske, men ikke som vi havde forestillet os. I

næste start kom modellen lige så flot op - men et eller andet gik galt, og modellen vendte snuden mod jorden og kom stort set lige så hurtigt ned igen, hvorved den igen blev forvandlet til et puslespil - denne gang med betydeligt flere brikker end første gang.

Så gav Thomas op ... Der var ikke flere flyveklare modeller i kassen.

VM i Danmark i 1977 - og verdensmester i F1C

I 1976 var vi en gruppe danske fritflyvere, som kørte til en konkurrence i Midtjylland. Vi kørte i et Folkevognsrugbrød, så vi havde rig lejlighed til at tale sammen undervejs.

Da vi kom frem, viste det sig, at vi kunne fortsætte snakken, for selvom solen skinnede, var vinden så kraftig, at det var umuligt at flyve.

På et tidspunkt faldt snakken på det kommende VM i 1977, som ingen endnu havde tilbudt at arrangere.

- Hvorfor laver vi det ikke i Danmark? spurgte én. Ja, hvorfor egentlig ikke?

Der gik ikke lang tid, før vi var dybt inde i overvejelserne om flyveplads, om indkvartering, om økonomien og om en række andre emner.

Hjemme igen blev projektet skubbet på skinner - og nogle måneder senere havde FAI givet fritflyvnings-VM 1977 til Danmark. Vi lavede aftaler om at indkvartere deltagerne på Peder Syv Skolen tæt på Tune Lufthavn, som vi kunne benytte til konkurrenceflyvningerne.

Betingelsen var, at vi ikke måtte være på flyvepladsen mellem kl. 9.00 og kl. 17.00, hvor den var aflastningslufthavn, hvis et fly blev forhindret i at lande i Kastруп.

Derfor blev de første fem perioder fløjet fra kl. 04.00 til 09.00 - og de to sidste samt flyoffs fra kl. 17.00.

Det betød, at folk blev vækket til morgenmad ved 2-tiden om natten. Man mødtes på flyvepladsen fra kl. 03.00 - og at der var sovepause fra 09.00 til ca. 16, hvor man kørte til flyvepladsen.

Et hårdt program efter manges mening.

Det engelske landshold mødte op i T-shirts, hvor der stod "Drat those early morning rounds" ("Forbandet med de tidlige morgen-perioder"). Men det skulle vise sig at blive et af de sportsligt mest tilfredsstillende fritflyvnings-VM'er nogensinde.

Thomas var en af hovedkræfterne bag arrangementet - og samtidig deltager i F1C-klassen.

F1C-konkurrencen blev fløjet på den tredje og sidste konkurrencedag - med det absolut bedste vejr ved stævnet.

Thomas havde til VM droppet sine flapper-modeller og i stedet lavet en kanonkugle af en model - "Speed-Cream" - der udmærkede sig ved at kombinere et ekstremt godt stig med et rimeligt glid.

Selve konkurrencen forløb glat - Thomas var blandt de 22, der fløj syv maxer og derfor gik videre til flyoff. Men i første flyoff-start landede hans model højt oppe i et træ.

Thomas gik straks igang med at trimme sin reservemodel, men et eller andet gik galt, så den havarede i første forsøg. Dermed var det altafgørende, at "Speed-Cream" kom ned fra træet.

Det lykkedes - og derefter virkede det næsten som ren rutine, at han fløj 300 sek. sammen med syv andre - og 340 sek. i den afgørende 6-minutters start, hvor han fik 39 sekunder mere end nummer to!

Den seneste succes - verdensmester i F1A

Da Thomas i 1979 skulle rejse til den amerikanske vestkyst for at forsvare sin VM-titel fra 1977 i gas-klassen, manglede der en dansk deltager i klasse F1A. Jeg var godt nok udtaget til landsholdet, men kunne ikke deltage på det pågældende tidspunkt.

Men det kunne mine modeller, for dengang var der en såkaldt "proxy-regel", som tillod en anden at flyve på vegne af en deltager. Det var altså den, der havde bygget modellerne, der deltog - proxy-flyveren var bare et redskab. (I

dag er det omvendt - man skal ikke selv bygge sine modeller, for de er bare konkurrenceredskaber, ganske som fx en tennisketcher er for en tennisspiller). For at få fuldt F1A-hold aftalte vi, at Thomas skulle flyve mine modeller til VM i klasse F1A.

Jeg satte modellerne i tip-top stand, trimmede dem og skrev en lang smøre om, hvad Thomas skulle gøre, hvis der skete det ene eller det andet. Jeg pakede modelkassen med mine tre modeller samt det nødvendige udstyr. Inden jeg lukkede kassen, lagde jeg vejledningen øverst i kassen.

Jeg kørte det hele til Kastrup og overlod det til Thomas inden check-in til USA.

Så startede ventetiden. Vi havde aftalt, at jeg skulle formidle eventuelle danske resultater til pressen, så jeg blev ikke overrasket, da min telefon ringede klokken 4 om natten en uge senere. Det var holdleder Peter Buchwald i røret:

- Tillykke, sagde han, du har vundet VM i F1A!

- Hold op med det pjat, svarede jeg - jeg kunne høre latter og larm i baggrunden. - Fortæl nu, hvordan det gik!

- Jamen, du vandt, sagde Peter. - Thomas var i 7-minutters fly-off og vandt! Latteren og larmen i baggrunden steg, så jeg sagde til Peter, at det var vældig morsomt, men nu måtte han fortælle, hvordan det var gået det var jo heller ikke helt billigt at ringe fra Amerika!

Peter insisterede, men jeg troede ikke på ham.

En halv time senere ringede engelske Michael Warren og ønskede mig tillykke! Han forsikrede mig om, at den var god nok - og først på det tidspunkt begyndte jeg at tro på det. At Thomas havde vundet F1A-konkurrencen med min model

Senere fik jeg flere detaljer om Thomas' indsats ved VM'et. Han havde ikke læst min vejledning - "Var der sådan en?" spurgte han. Undervejs i konkurrencen var modellen landet uheldigt, så alle trimskruer var brækket af - og dermed

var alle modellens indstillinger forsvundet. Det var lykkedes at få det meste repareret - og trimmet modellen igen, så Thomas kunne fortsætte sin række af max-flyvninger med den.

Han kom i fly-off med 8 andre, og han var stadig med, da den afgørende runde - 7-minutters starten - skulle flyves. Nogle af de lokale modelpiloter havde fortalt Thomas, at man ofte kunne finde termik, hvis man løb ud til et særligt område et godt stykke fra startstedet. Og det gjorde Thomas - og han fik min model til at blive hængende i 231 sek., hvorved han slog svenske Per Qvarnström og amerikanske Lee Hines med hhv. 213 og 202 sek. (begge har siden forlangt en undskyldning af mig for at have ladet Thomas flyve min model).

Så jeg blev verdensmester, mens jeg lå og sov i Danmark. Men det burde selvfølgelig have været Thomas, der blev udråbt til verdensmester. Siden er reglerne da også - på dansk initiativ - blevet lavet om, så man ikke kan flyve proxy mere.

Avanceret byggeteknik

Som det forhåbentlig fremgår, har Thomas altid været i første række med byggeteknikken.

Det har været tilfældet fra den tidlige 1960'ere - og det gælder stadig. I dag konstruerer han sine modeller på computeren. Forbundet med computeren står på hans værksted en professionel CNT-fræsemaskine, som kan lave stort set alt, der kan tegnes på en computer.

I 2003 blev Thomas ramt af en hjerneblødning, der var meget tæt på at slå ham ihjel. Han var heldig at komme lynhurtigt på hospitalet, hvor man fik afbødet de værste skader. Selv da var der et stykke vej tilbage til hans vante hverdag.

Thomas er en fighter. Han giver ikke op eller slår sig til tåls, selvom tingene ser dystre ud. Langsomt, stædigt og med en - for os andre - ufattelig viljestyrke kæmpede han sig tilbage. I første omgang til

livet - og i næste omgang til de evner og den kreativitet, som var et særkende for ham inden hjerneblødningen.

Midlet var CNT-maskinen, som er ekstremt kompliceret, og som kræver total koncentration, hvis man skal have noget fornuftigt ud af den. Den ideelle genoptræningsopgave tænkte Thomas. Han brugte måneder, før der kom noget brugbart ud af den. Men samtidig oplevede han, hvordan han stille og roligt genvandt sine evner, så han igen kunne få ideer, konstruere og bygge de mest avancerede F1C-modeller, verden endnu har set.

Om - og hvor godt - det er lykkedes, har vi endnu ikke set. Thomas har haft svært ved at gøre sine modeller helt færdige, inden han fandt på forbedringer, der skulle bygges ind i dem - hvorved færdiggørelsen blev yderligere udskudt.

Et langt liv med fritflyvning

Thomas har holdt sin 70 års fødselsdag i eftersommeren. I næsten 60 af disse år har Thomas hver eneste dag beskæftiget sig med modellflyvning. Der var nogle år omkring årtusindskiftet, hvor han droslede en smule ned og koncentrerede sine kræfter om sit firma.

Men også i de år ringede Thomas, når han havde fået nye ideer. Så kastede han sig ud i beskrivelser af, hvordan han fx kunne lave bedre hængsler til sine flapper-modeller - lave endnu en funktion til sine elektroniske timere - eller måske havde han udtænkt en helt ny måde at bygge vinger på.

Jeg har fløjet med Thomas i alle årene - med enkelte "huller", hvor især jeg har skruet ned for aktiviteten. Siden vi er blevet pensionister, bygger vi sammen hver tirsdag i selskab med Christian Schwartzbach. Det er dejligt - inspirerende - og vi oplever fortsat glæden ved at udvikle ideer i fællesskab.

Mine ambitioner om at vinde mesterskaber er ret små - men jeg håber at opleve Thomas vinde endnu flere konkurrencer. Det er altid underholdende!

Per Grunnet

Interessen for flyve-
maskiner har jeg
altid haft da jeg er
født og opvokset på
Amager lige ved
siden af lufthavnen.

Jeg synes, det er
spændende at
træne manøvrer og
programmer. Selv
har jeg ikke taget A-
certifikat endnu men
det skal jeg i 2017!

I 2017
skal jeg også del-
tage i min første
klubskala-
konkurrence!
Måske ses vi der-
ude?

Peter Weichel

Født i 1965
Gift og har to piger
Bosat i Vester Broby
tæt på Sorø
Uddannet elektronik-
tekniker og arbejder
nu som projekt- og af-
delingsleder i et elek-
tronikfirma i Ringsted.

PETER WEICHEL ER MODELFLYVENYTS NYE GRENREDAKTØR

Det er redaktørens meget store glæde at kunne byde velkommen til Peter Weichel som ny grenredaktør på Modelflyvenyt.

Grenredaktør er egentlig en sjov titel, en reminiscens fra dengang bladsamarbejdet var i sin spæde start og redaktørerne skulle repræsentere hver deres gren af sporten. I dag er det heldigvis sådan at grenredaktørerne kan skrive om præcis det, der optager dem og

hente historier hjem om selv noget der ikke er deres eget felt. Det er til bladets og læserne fordel.

Hvem er han så?

Peter Weichel har været modelpilot siden 1980'erne. Først med linestyring; Goodyear og Combat hos Comet på Amager, Så var der pause i nogle år, men siden 2005 aktiv med RC-modelflyvning hovedsageligt med skalamodeller, som har et rigtigt forbillede.

Desuden er Peter aktivt medlem af skalastyringsgruppen og medlem i Næstved Modelflyveklub.

Jeg er lidt af en teknisknørd og interesserer mig bl.a. for brugen af elektronik i modelfly, skriver Peter. Jeg skriver gerne artikler om modelbygning, skalaflyvning og teknologi.

Du finder Peters første artikler her i bladet.

Velkommen til Peter!

Marianne Pedersen

Mest for SJOV

TEKST:
MARIEHØNE
(MARIANNE
PEDERSEN)
FOTO: PINTEREST.COM



Kniber det lidt med flyinteressen fra resten af familien?

Så kan det være, at du skal snige et fly eller to ind på matriklen, sådan til at sprede lidt glæde og entusiasme for fly? Tag og så nogle frø i næste generation og del din glæde ...

God fornøjelse med byggeprojekterne - og lad os bare se dem her i Modelflyvenyt.

Redaktøren



Billederne her er alle fundet på www.pinterest.com Bag flere af dem gemmer der sig både byggetegninger og instruktioner, så det er bare at komme i gang ...



Jeg ønsker mig sådan en rød gyngende ...
Og får helt lyst til en flyvetur?



DM (F3F) skrænt

Mors 13-14. august 2016

Deltagerantallet til årets Danske Mesterskab i skræntflyvning nåede desværre kun op på ti deltagere - heraf tre udenlandske piloter.

Vi mødtes på vest-skrænten på nord-vestmors kl. 10.00. Her var der allerede godt med vind. Sidst på dagen viste vindmåleren 22 m/sek. Vi fik afviklet ti runder i løbet af lørdagen. Der blev gået til stålet - hurtigste tid lørdag for de 1000 meter blev 35,97 sekunder. Den tid blev præsteret af Søren Krogh.

Vi havde et par små haverier - ellers havde alle en god dag. Der var dog stemning for at fortsætte søndag, så vi kunne nå i alt 20 runder (max antal runder, der må afvikles).

Søndag var vinden dog løjet noget af og stedet var igen vest-skrænten på Mors. Der blev stadig fløjet mange gode tider og hurtigste tid blev 41,38 sekunder (igen Søren).

Kampen om mesterskabet stod mellem Søren og Knud, og der var ganske få point mellem de to under hele mesterskabet.

Fordeling af runde sejrer: Søren: 11 runder, Knud: 7 runder, Leszek: 2 runder.

Tak til Benthe og Martin for hjælpen som svingdommere. Også tak til deltagerne for hjælp til afvikling af mesterskabet. Flere detaljer for stævnet kan ses på www.f3xvault.com

Her kan man se tiderne for de enkelte runder, samt de enkeltes placering efter hver runde.

Dansk Mester i F3F 2016: Søren Krogh.
Knud Hebsgaard

RESULTATET FOR DM F3F 2016:

Plac.	DM:	Navn	Land	Point	Procent
Nr. 1:	Nr. 1	Søren Krogh	Danmark	17751,81	100,00%
Nr. 2:	Nr. 2	Knud Hebsgaard	Danmark	17725,53	99,85%
Nr. 3:		Axel Bärnitzke	Tyskland	16954,71	95,51%
Nr. 4:	Nr. 3	Kaj H. Nielsen	Danmark	16770,72	94,47%
Nr. 5:		Frank Droge	Tyskland	16762,93	94,43%
Nr. 6:		Leszek Durczak	Polen	16359,69	92,16%
Nr. 7:	Nr. 4	Lars Pedersen	Danmark	15900,91	89,57%
Nr. 8:	Nr. 5	Ivan Pedersen	Danmark	14058,52	79,19%
Nr. 9:	Nr. 6	Per Haslet	Danmark	13830,68	77,91%
Nr. 10	Nr. 7	Henryk Zylber	Danmark	8900,55	50,14%

Billedtekster:

Øverst:

Bagest fra venstre: Axel, Lars, Frank, Ivan, Henryk, Per, Leszek og Martin. Foran fra venstre: Knud, Søren og Kaj

Nederst:

Fra venstre: Knud, Søren og Kaj - De udgør også VM-holdet der skal kæmpe om guldet i Hanstholm.





Efter en sæson med forholdsvis lille aktivitet, kun ét skalatræf i juni måned, blev årets DM i skalaflyvning afviklet i den sidste weekend af august. Skalagruppen har igennem længere tid, forsøgt at hverve nye medlemmer til at deltage i konkurrenceflyvning med skalafly. Det er ikke let, men der er dog en del rundt om i landet, som har fly stående, der er lige til at tage med under armen til i hvert fald Klubskalaklassen, men også F4C/H. Så kom nu bare med, det er sjovt.

Til årets DM i skala havde vi fået en del nye deltagere til både Klubskala og F4H

klasserne, hvilket glæder os meget. Vi håber, at i, også i de kommende år, vil komme med til diverse skala cup / arrangementer og flyve med. Da dagen oprandt var der otte deltagere i Klubskala klassen og fire deltagere i F4H klassen. Flyvningen foregik i år på Sjælland, hos Hangar 4800 på deres meget flotte og kæmpestore flyveplads. Klubben havde tilbudt sig som vært til arrangementet. Det var et meget fint arrangement og mange af klubbens medlemmer var aktivt involveret i afviklingen. Vejret var også fantastisk fredag og lørdag, hvor det nærmest var hedebløge og svag vind. Skalagruppen siger mange tak til Hangar 4800 for deres store gæstfrihed under stævnet,

vi kommer gerne igen en anden gang.

De fleste deltagere ankom fredag aften og vi begyndte at slå telte op på pladsen. Efterfølgende var der mulighed for lidt træning inden spisetid, så vi kunne lære banen lidt at kende. Selve DM konkurrencen var programsat med start lørdag formiddag og med de sidste flyvninger søndag.

Formændene fra Hangar 4800 og skalastyringsgruppen bød begge velkommen og efter en kort briefing om flyveforhold og sikkerhedsregler, blev der trukket lod om startrækkefølgen for første runde. Første flyvning var Klubskala runde 1, men inden vi begyndte på den, foretog



D M

skalaflyvning

26-28 august 2016

de to dommere Henrich Ehlers fra Kolding Modelflyveklub og Asger Mikkelsen fra Hangar 4800 den statiske bedømmelse, som er en del af F4H klassen.

Statisk bedømmelse er en gennemgang af flyet, hvor dommerne på ca. 5 meters afstand sidder og bedømmer modellen efter forskellige kriterier angivet i reglementet for F4H klassen; omrids, bemaling, farver, skalalighed med mere. Bedømmelsen indgår i den endelige beregning af point sammen med flyvningen.

Klubskalaklassen har ikke denne del med og er derfor en rigtig god måde at begynde med skalaflyvning på, idet man kan stille op med en ARF model, som har

pilot i og gennemføre et selvvalgt flyveprogram.

Starten går ...

Da dommerne var klar ved flyvelinjen midt på banen, kunne vi afvikle første runde af klubskalaklassen. Vejret var perfekt, næsten for perfekt idet vinden var så svag, at man skulle regne med lange landinger, da vinden ikke kunne hjælpe med opbremsningen. Det gik dog ganske fint og alle otte piloter fik afviklet deres første runde uden problemer, mens dommerne bedømte flyvningerne.

Efter denne runde gik vi videre til F4H klassen. Også her gik flyvningerne fint og da de var gennemført blev det tid til en

kort frokostpause. Hangar 4800 sørgede for et festmåltid af grillpølser til de sultne piloter og tilskuere, en vigtig del at sådant et arrangement.

Efter frokost startede vi flyvningerne igen, denne gang blev startrækkefølgen ændret så man begyndte med nr. 3 fra første runde i hver af de to klasser. Klubskala begyndte igen på anden runde og det forløb uden dramatik, det var som om flyvningerne blev bedre og bedre og det kunne også ses på pointene fra dommerne som var steget lidt.

Dramatik under flyvning

Herefter startede F4H klassen anden runde. Den blev afviklet og med en

smule dramatik, idet Ulrik Lützen kort tid inde i sin flyvning observerede "et eller andet" falde til jorden fra sin flyver. Ved nærmere eftersyn viste det sig at være det ene landingshjul som var gået løs. Heldigvis er sådanne Piper Cup hjul ret store, og vi var flere der havde en mening om hvor det kunne ligge. Ulrik landede sit fly med kun et hjul, uden dramatik og skader på flyet og så gik efterforskerne i gang med at lede efter hjulet. Til alt held var det faldet ned på den eneste mark i området som var blevet høstet og mirakuløst fandt Ulrik selv sit hjul (se foto af den stolte pilot). Dermed kunne han få sidste flyvning med og dermed få mulighed for flere point. Dramatikken var dog ikke helt ovre, da Poul Münsberg fik motorstop med sin flotte T-17 kort inde i flyvningen. Han landede den med slukket motor og det så slemt ud da den landede udenfor banen på asfalten. Til alt held var den ikke kommet til skade og Poul kunne flyve videre med den i sidste runde.

Tredje og sidste flyvning

Klokken ca. 16 havde vi afviklet de fly-

ninger der var planlagt for lørdag, men da vejrudsigten for søndag var tvivlsom, blev der holdt et kort møde med alle piloter og dommere og vi besluttede at fortsætte med tredje og sidste flyvning mens det var fint vejr. Det skulle søndag vise sig at være en klog beslutning, da vi blev vækket i teltene af kæmpe tordenvejr og regn.

Således opmuntret gik alle piloter til banen igen og sidste afdeling af klubskala og siden F4H blev afviklet. I sidste flyvning starter alle piloter i rækkefølge efter point, startende med den der har færrest point. Efter sidste flyvning var det så tid til at dommerne og skalagrupperne kunne beregne de endelige resultater som kan ses i skemaet.

Aftenens store højdepunkt var fælles spisning sammen med Hangar 4800 klubben i deres flotte klubhus. Menuen var helstegt pattegris med tilbehør så det var en rigtig dejlig afslutning på en god dag.

På vegne af skalastyringsgruppen,
Peter Weichel



Vinder af DM 2016 F4C, Ulrik Lützen med pokalen



Vinder af DM 2016 Klubskala, Søren Dunch, får overrakt pokalen.

RESULTATER:

Deltager	1. flyvning	2. flyvning	3. flyvning	Samlet point	Placering
Søren Dunch	1021	1071	1194	1132,5	1
Poul Münsberg	981	1090,5	1148	1119,3	2
Viggo Kjær	925	1000	1204	1102,0	3
Arvid Jensen	1045	940,5	1130,5	1087,8	4
Kim Kongsbak	923,5	1150	934	1042,0	5
Jørgen Dunch	961,5	1029	1045,5	1037,3	6
Peter Weichel	700	847,5	988,5	918,0	7
Henrik Malmvig	550,5	943,5	759,5	851,5	8

Klubskala; vinder Søren Dunch, stort tillykke!

Deltager	Statisk point	1. flyvning	2. flyvning	3. flyvning	Samlet point	Placering
Ulrik Lützen	730	1278	1436	1543	2219,5	1
Poul Münsberg	855	1289,5	618,5	1280,5	2140,0	2
Kim Broholm	604	1333	1393,5	1493	2047,3	3
Christian Barding	662	1182	1293	1353	1985,0	4

F4H; vinder Ulrik Lützen, stort tillykke!

Skalagrupperne vil hermed gerne sige mange tak til de deltagende piloter nye som gamle og selvfølgelig til Hangar 4800 for deres enorme indsats der sikrede et godt fundament for weekenden.

Vi håber at vi ses næste år til flere skala cup's og konkurrencer!

Læs mere om skalagrupperne, aktiviteter og links på MDKs hjemmeside:
Forside→Elite→Skalagrupperne





TEGN ABONNEMENT PÅ MODELFLYVENYT

og få indblik i det helt særlige univers
- hvor interessen for luftsport og flyvning begynder ...

390,- kr.

For 6 blade i 2016



Send din bestilling til mfn@plakatforlaget.dk

CARROCAR AB

**Distributør før Radiostyret
Modelsport siden 1977**

Forhandlere søges til visse områder.
Venligst kontakt os for et samarbejde!

info@carrocar.se · www.carrocar.se



**Her
kan din
annonce
være**

Det er billigere end du tror!

Ring 6224 1255
i almindelig kontortid

SPAR TID · SPAR PENGE · SPØRG FØRST I ROTORDISC'EN
NETSHOPPEN MED KNOWHOW
- hurtig svar og hurtig levering



Vi har det der behøves

*f.eks.: Align T-REX / Hirubo / SAB Goldin / Century
Futaba / FunTech / Hovers / Enya / OS / YS / OPTIFUEL
EasyPower / CellPro / Hyperion / SAB / Edge / Rotor Tech /
Radix/K&S / Værktøj og diverse tilbehør.*

Yderligere information på: www.rotordisc-rc-helicopter.dk

ROTORDISC'EN

Amlundvej 4, Lindeballe Skov 7321 Godbjerg

Tlf.: 75805454 / E-mail: rc-helicopter@rotordisc.dk

Telefontid: Man.-Tir. 0900 - 1200 Ons.lukket Tor.-Fre. 0900 - 1200

Besøg Man. 1600 - 1900 Andre dage kun efter aftale

www.rotordisc-rc-helicopter.dk

D.S. ENGINES

**2 stjerner fra OS : RIGTIGE
BENZIN motorer med GLØDERØR**



**GTT 10 10ccm
KUN 2190,00 kr.**



**GTT 15 15ccm
KUN 2365,00 kr.**

Se dem hos din forhandler eller her: IC Communication

Vi har stort reservedels lager, også til udgæede motorer

**Folehaven 12 2500 Valby
www.iccom.dk 36170333**

holte hobby

Lagerstatus 31 67 80 20



BLADE 180 CFX
BNF kr. 1795,-



Fra 1500,-

Nyhed



Vingfang 2 meter
KUN 1099,-

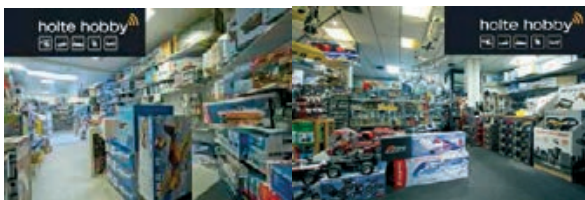
ETurbine FPV racer TB250 PNP assembled kit w/ motor, esc, flycontroller, prop, kamera, kuffert, front og baglys kr. 2195,- eller som KIT (byg selv) kr.1500,- (byg selv version leveres uden kamera og kuffert)

Super Frontier 46 TWM

Vingfang 2040 mm, Længde 1670
Vægt 3300 gr.
Motor: Nitro 2T 0.46, EL Power 46

Spitfire 30 cc fra Hangar9 kr. 4.725,-

Vingefang: 205 cm, Længde: 164 cm
Flyvevægt: 7,5 - 8,4 kg. Til Benzin /Nitro/ El



Besøg os i vores 300 m2 store butik i Holte med fly og tilbehørsafdeling, tools, fittings, byggematerialer, sender, servoer, lipobatterier mv.
Øverødvej 5, 2840 Holte / www.holtehobby.dk

RC-NETBUTIK

- Professionel vejledning af fagfolk!

STORT UDVALG I FJERNSTYREDE:

MODELFLY

HELIKOPTERE

MULTIROTOR-MODELLER



- ALT I TILBEHØR & RESERVEDELE



Butik og webshop:
Ambolten 8, Hørsholm

Se åbningstider på
www.rc-netbutik.dk

Tlf. 42 48 80 10

postmaster@rc-netbutik.dk

O.S. MOTOR

High Performance Brushless Motors

Motor	Trust	ESC	Cell	Prop	Pris
OMA-2810-1250	0,7 - 1,3 kg	25 - 40A	2 - 3	8x4 - 10x4	310,00
OMA-2815-1100	0,8 - 1,6 kg	20 - 40A	3	8x4 - 10x4	355,00
OMA-2820-950	1,0 - 1,7 kg	25 - 40A	3	9x6 - 12x8	400,00
OMA-3805-1200	1,2 - 1,7 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x5	265,00
OMA-3810-1050	1,0 - 2,0 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x10	240,00
OMA-3815-1000	1,1 - 2,3 kg	50 - 70A	2 - 3	9x6 - 12x6	265,00
OMA-3820-960	1,9 - 3,1 kg	60 - 80A	2 - 3	11x4,7 - 14x7	525,00
OMA-3820-1200	1,3 - 2,5 kg	50 - 70A	3 - 4	9x6 - 12x8	525,00
OMA-3825-750	1,6 - 2,5 kg	40 - 50A	3 - 4	12x8 - 14x7	615,00
OMA-5010-810	1,7 - 4,0 kg	80 - 90A	3 - 4	12x8 - 14x10	825,00
OMA-5020-490	3,7 - 6,1 kg	60 - 80A	4 - 6	14x7 - 16x12	860,00
OMA-5025-375	2,9 - 6,3 kg	50 - 70A	5 - 8	14x8 - 16x12	880,00
OMH-4535-1260 Heli	550-600 class	80 - 95A	4 - 6	550-600 class	870,00
OMH-4535- 560 Heli	600-650 class	70 - 80A	10-12	600-650 class	935,00
OMH-5825- 520 Heli	700-800 class	100A	10-12	700-800 class	2360,00
OMH-5830- 490 Heli	700-800 class	100A	10-12	700-800 class	2400,00

ESC	Pris
OCA-230 m / prog-kort 6-17V 30A	410,00
OCA-240 m / prog-kort 6-25V 40A	485,00
OCA-260 m / prog-kort 6-25V 60A	640,00
OCA-280 m / prog-kort 6-25V 80A	775,00
OCA-150 6-25V 50A	590,00
OCA-170 HV 14-50V 70A	775,00
OCA-1100 HV 14-50V 100A	1200,00
OCP-1 Programmer OSA ESC s	195,00

IC Communication Folehaven 12 2500 Valby tlf. 36170333 www.iccom.dk

KLASSIKEREN - REDESIGNET FRA GRUNNEN AV

Der kleine **UHU**[®]

Der kleine UHU[®] = registrert varemerke, UHU GmbH & Co. KG, Bühl (Baden)

NO. 4316, VINGESPENN 1330 MM

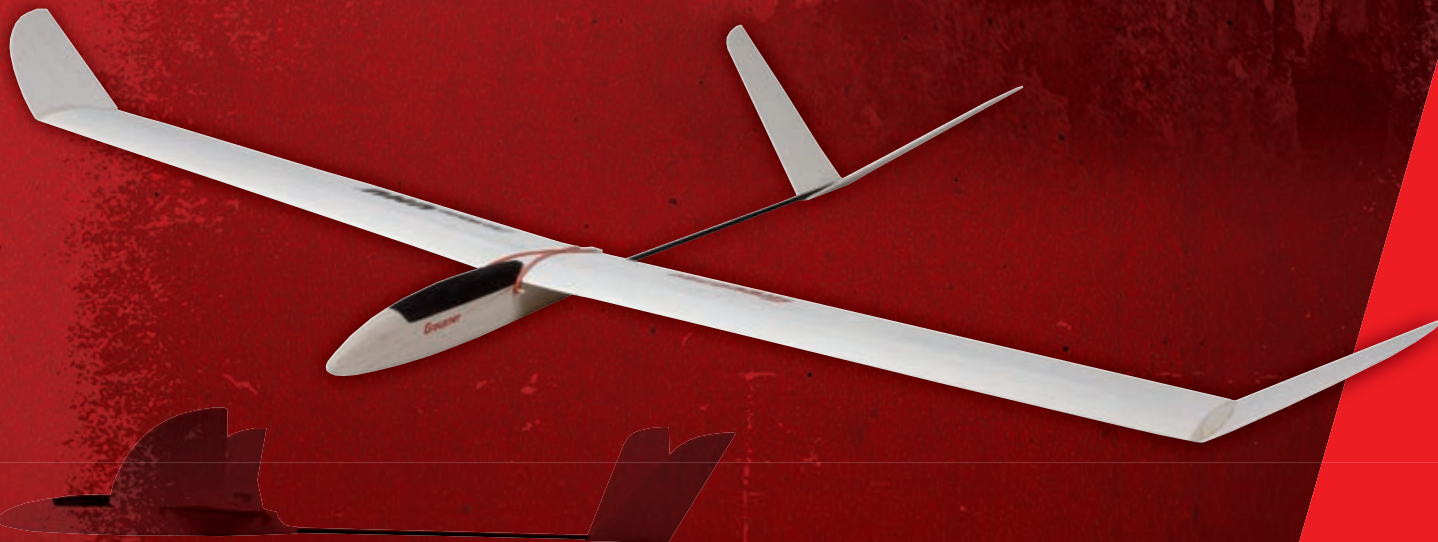
Graupner har laget et helt nytt og gjennomtenkt konsept for niende utgave av klassikeren »der kleine UHU«.

Det lengste vingespennet siden den klassiske modellens opprinnelse (1330 mm), spanteløs vingeprofil med lav luftmotstand, kassekropp, V-hale med svingkontroll og separat trimror.

Flyegenskapene har blitt betydelig forbedret samtidig som prisen er betydelig lavere.

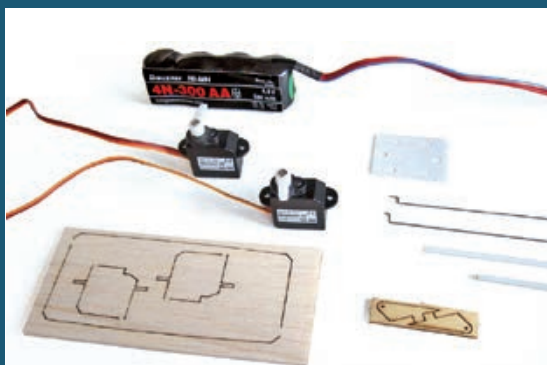
Den nye »der kleine UHU« kan både høystartes og utstyres med RC-utstyr.*

Opplev dette ekte modellflyet med liming, pussing, følelsen av å jobbe med materialene, og nyt både ro og de fantastiske flyegenskapene til denne tidløse klassikeren.



* Bestem deg for friflukt eller RC-versjon før du starter byggingen. Ferdig frifluktversjon kan ikke ombygges til RC.

Tilbehør til RC-versjon:



No. 4316.90

Spesiallaget RC utstyrspakke som inneholder:
2 digitalservoer DS 101 No. 7892,
mottakerbatteri 4N-300 AA 4,8 V 300 mAh No. 2584,
2 kunststoffrør med Ø 0,5 mm stål-støtstenger til
roroverføring, 1 laserskjært balsabrett for servo-
montering i kroppen, samt smådeler.

Tilbehør for høystart:



No. 242 Høystartline, 0,4 mm diameter,
lengde 100 m

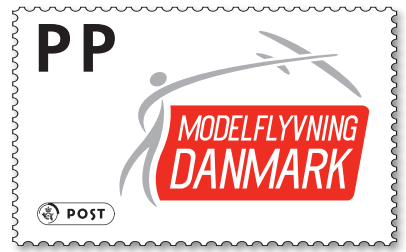
No. 45.3 Høystartstrikk, 3 mm diameter,
lengde 30 m, hvit

No. 19 Linefallskjerm

No. 569 Høystarring,
16 mm diameter

» www.graupner.de

Graupner



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST



Fotograf: Caroline Rønnow Gibson. Se side 2