

Modelflyvenyt

VM F3B

en våd affære
i Schweiz

Byggetips:
Få lavet dine egne bogstaver

Børne flyvning

nu med
ansvars-
forsikring

Er modelflyvningen truet på sin eksistens?

Det bliver et spændende 2008

En herretur til England
med Fagins Boys på tur ...

DCA Kode 0548 Udg. uge 8

ISSN 01056441



01



9 770105 644003

Modelflyvenyt

Udgives af: Dansk Modelflyve Forbund
Formand Allan Feld 8613 4140

Skriv til Modelflyvenyt

Modelflyvenyt er dit blad. Brug det - og skriv til det - og send din artikel, notits eller lille klubhistorie til en af grenredaktørerne (ikke til den ansvarshavende redaktør). Organisationsstof, referater, indbydelser og lign. sendes til de respektive unioners sekretariater. Referater der modtages mere end tre måneder efter et arrangement, får ikke nødvendigvis plads i bladet.

Tekst

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

Billeder

Papirbilleder som sendes sammen med stof til bladet, vil blive returneret, hvis du oplyser hvem de skal tilbage til. Husk at oplyse hvem der er fotograf, men undlad at skrive direkte på billederne. Digitale billeder sendes på cd-rom. Gem særskilt (altså ikke lagt ind i en tekstfil) i TIFF eller JPEG-format i bedst mulige kvalitet. Billeder fra Internettet kan bruges.

Ekspedition og annonceekspedition:
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.

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

Modelflyvenyt udkommer
den 15. i månederne februar, april, juni, august, oktober og 5. december. Oplag: 4.200
Tryk: Rounborgs Grafiske Hus, Holstebro
ISSN: 0105-6441

REDAKTIONEN

ANSVARSH. REDAKTØR:

Marianne Pedersen
Jernbanegade 24
4000 Roskilde
Tlf: 46 36 72 12,
Fax: 46 36 72 10
pe@modelflyvenyt.dk



Marianne

GRENREDAKTØRER

RC-unionen
Steen Larsen
Rengegade 21a st.th.
4660 St. Heddinge
Tlf: 30 56 39 48,
sl@modelflyvenyt.dk



Lars



Steen

Lars Pilegaard
Teglmarken 65,
8800 Viborg
Tlf: 8661 5951
Mobil: 4084 4201
lpi@modelflyvenyt.dk

Arild Larsen,
Rugmarken 80,
8520 Lystrup
Tlf: 86 22 63 19
arild.larsen@mail.dk



Per



Arild

Fritflyvningsunionen
Per Grunnet
Ericavej 42,
2820 Gentofte
Tlf. 44 44 88 76
pergrunnet@hotmail.com

Linestyngs-unionen
Ruben Sonne
Falkevej 25,
7400 Herning
Tlf: 97214106
ruben@modelflyvning.dk



Ruben

DEADLINES 2008

Nr. 2: 15. februar
Nr. 3: 2. maj
Nr. 4: 4. juli
Nr. 5: 5. september
Nr. 6: 24. oktober

Forsidebilledet er Regnar Petersens billede fra VM F3B i Schweiz, der er godtnok ikke noget modelfly på, men et par koncentrerede modelpiloter! Læs mere på side 22.

ABONNEMENT

Abonnement for 2008 koster i Danmark 340,- kr. for alle 6 numre. Europa, Færøerne og Grønland: 400,- kr. Øvrige udland 500,- kr.

HVIS BLADET UDEBLIVER
er bladet beskadiget i forsendelsen eller skifter du adresse så skal du

henvende dig til din unions sekretariat:

RC-unionen: 86 22 63 19 ma-to kl. 15.30-17.30, sekretariat@rc-unionen.dk
FFU: 57 64 33 88, buchwald@post2.tele.dk
CLU: 86 94 92 39, ulla@modelflyvning.dk

Alle andre skal henvende sig til Modelflyvenyt 62 24 12 55 kl.10-14 mfn@plakatforlaget.dk

Ved eventuel udmeldelse
er det vigtigt, at du giver besked til din unions sekretariat - og ikke undlader at betale det næste kontingent.

Modelflyvenyt 1-2008

GENERELT

- **Stort og småt** 26
- **Konverteret konvertit bliver månedens model** 39
Læs Lars Pilegaards beretning
- **Produktinformation** 52
Se hvad Lars Pilegaard har fundet af nyheder
- **Børneflyvning med ansvarsforsikring** 44
Allan Feld orienterer om en ny beslutning, der giver børn helt ned til seks år mulighed for at flyve ...

BYGNING AF MODELLER

- **Måske lille, men afgjort ikke en ARF-model** 30
Sådan skriver Henrik Grane om sin Douglas SBD-3 Dauntless ...

BYGGETIPS

- **Strotanker ved byggebordet** 28
Vagn Hansen har sendt en stribe tips til overvejelse
- **Få lavet dine egne bogstaver** 40
Ole Steen Hansen giver et tip videre

FRITFLYVNING

- **Salzland Cup 2007** 38
Leif Nielsen bringer en stemningsrapport
- **Nyt fra Fritflyvningsunionen** 46
Indbydelse til Indoor DM-2008
- **Nyt fra Dansk Modelflyve Veteranklub** 47
- **DM i Skrænt** 47

LINESTYRING

- **Nyt fra CL-Unionen** 47

SVÆVEFLYVNING

- **F3J Nordisk Mesterskab i Esbjerg** 18
Arne Bruun har sendt et noget forsinket referat
- **F3J Hvad er det nu lige for noget?** 32
Regnar Petersen gør os klogere på det spørgsmål
- **VM F3B i Emmen i Schweiz** 22
Regnar Petersen fik lov at komme med som hjælper og det kom der en drøvåd beretning ud af ...

KUNSTFLYVNING

- **F3A kunstflyvningssæsonen 2007** 12
Om Falcon Cub, Sjællandsmesterskab, Jysk Mesterskab, NFK, Grenå Cub og sågar et Nordisk Mesterskab ...
- **Mit andet år som el-pilot** 20
Peer Hinrichsen deler ud af sine erfaringer

SKALAFLYVNING

- **Nyt fra Skalagruppen** 11
Bjarne Pedersen forudsiger et spændende 2008

COMBATFLYVNING

- **JM i skrænt 2007** 16
Det tilfaldt vinderen, Knud Hebsgaard, at levere et referat

KLUBLIV, UNIONER, FORBUND

- **Arbejdsgrupper som koncept** 29
Allan Feld fortæller om bestyrelsens ideer
- **Fagins Bopys på herretur til England** 34
Poul Møller har sendt en stribe gode billeder og en rejsebeskrivelse, der kunne give andre flyvetosser blod på tanden
- **En rigtig solstråle klubhistorie** 42
Helikopteren blev skiftet til "en rigtig flyver"
- **Modelpilot i kamp med luftvåbenet** 43
Allan Feld skitserer hvor galt det kan gå ...
- **Nyt fra RC-unionen og sekretariatet** 48
Stævnekalender 49
Indbydelser 50
- **Er modelflyvningen i Danmark truet på sin eksistens?** 54
Spørger Allan Feld og svarer ved at pege på forskellige fremtidsmuligheder ...

GLÆD DIG TIL NÆSTE NUMMER, DER BLA. BYDER PÅ:

Poul Mollers Gemini

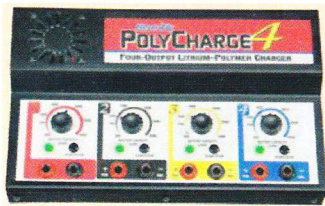
Lars Pilegaards Me-262

Kurt Viskinges artikel om RC-Schwits

Michael Hammers artikel om Schinden

mere nyt om Lars Pilegaards Catalina projekt

Per Findahl's artikel om Fly-Offmodellen Lord Flash 3



Poly Charge. 4 ladeudgange. 1-4S LiPo. . 785,-



Charges
Lithium-Ion
batteries too!

Quick Field Charger. 2 ladeudgange.
1-3 LiPo eller 4-8 Nimh. 395,-



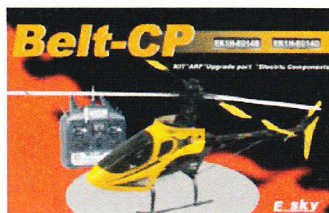
Great Planes Venus 40 ARF. Spændv. 1400mm.
Motor 40-52 2T / 52-70 4T. 1495,-



Great Planes Curtiss P-6E ARF.
Spændv. 1930mm.
Motor 10-15 2T / 15-20 4T. 3895,-



Great Planes Stearman ARF.
Spændv. 1815mm.
Motor 15-20 2/4T. 3295,-



ESKY Belt-CP RTF
Pris flyveklar. 1795,-



EXTRA 330L 3D komplet inkl. anlæg. 1395,-



Funliner. Skummodel.
Spændv. 1500 mm. 750,-



Lucky Star ARF. Træner. Spændv. 1650mm.
Motor 40-52 2T / 52-70 4T. 595,-

Electric Power Lithium

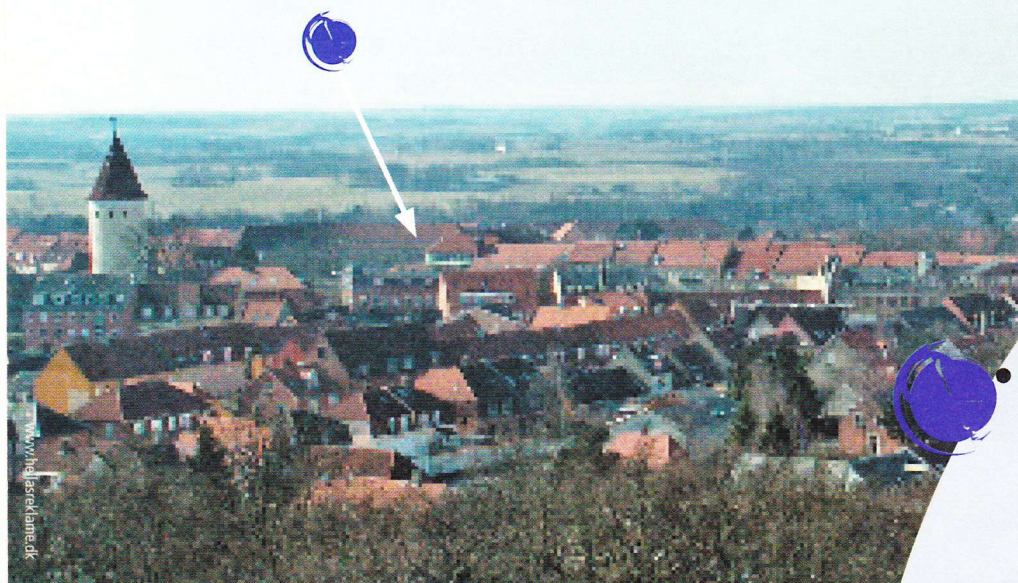
3,7V 740mah 25/35C	50,-
3,7V 540mah 20/30C	45,-
3,7V 1000mah 20/30C	60,-
3,7V 1300mah 20/30C	80,-
3,7V 1700mah 20/30C	105,-
3,7V 2200mah 20/30C	100,-
7,2V 540mah 20/30C	90,-
7,2V 740mah 25/35C	110,-
7,4V 300mah 20/30C	75,-
7,4V 1000mah 20/30C	130,-
11,1V 300mah 20/30C	110,-
11,1V 540mah 20/30C	125,-
11,1V 740mah 25/35C	165,-
11,1V 1000mah 20/30C	175,-
11,1V 1300mah 20/30C	250,-
11,1V 1700mah 20/30C	295,-
11,1V 2200mah 10/15C	250,-
11,1V 2300mah 15/25C LIGHT	325,-
11,1V 2200mah 20/30C	350,-
11,1V 2200mah 25/50C	425,-
11,1V 3600mah 20/30C	650,-
11,1V 3200mah 15/25C	425,-
11,1V 4100mah 15/25C	650,-
11,1V 6600mah 12/18C	950,-
11,1V 4400mah 20/30C	795,-
14,8V 3200mah 15/25C	695,-
14,8V 4100mah 15/25C	865,-
14,8V 3600mah 20/30C	865,-
14,8V 5350mah 22/40C	1250,-
18,5V 4400mah 12/18C	1150,-
18,5V 4400mah 20/30C	1325,-
18,5V 3200mah 15/25C	875,-
18,5V 4100mah 15/25C	1085,-
18,5V 5350mah 22/40C	1575,-
22,2V 4450mah 22/40C	1495,-

Land på det bedste tilbud

Det kan være svært at bevare overblikket når man kikker efter gode tilbud i fagblade og på nettet.

- så husk at de allervarmeste nyheder og de allerbedste tilbud finder du ved at lande i Ringsted.

Vi har "landingsbane" til den firhulede lige uden for butikken og mere end 12.000 varenumre, så læg flyverbrillerne og kik ind og få en snak og et godt tilbud.



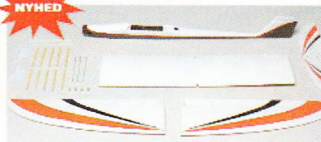
hobby-centret
- alt til mindste detalje

Søgade 26 · Ringsted · Telefon 57 67 30 92
www.hobby-centret.dk



PIPER CUB J-3, 1555 mm 695,-
PIPER CUB J-3, 1945 mm 995,-
PIPER CUB J-3, 2286 mm 1.695,-
PIPER CUB J-3, 2055, ARF 6,5-13 cc 2.195,-
ELECTRI CUB 1500 mm 695,-

NYHED



SIREN HOTLINER, ARF m/ carbon fiber krop.
 spv.: 2000mm, RG15 profil.
 Modellen er klargjort til mont. af servoer
 og motorgrøj. **TILBUD 1395,-**



DATALOGGER
 Ny forbedret udgave - se websiden.
 Måler strøm, omdr. temp og spænding under
 flyvning. Data aflæses efter flyvning via, din
 computer. Se priser på tilbehør på hjemmesiden.
 Pris fra 575,-



Dualsky børsteløse motorer dækker næsten alle
 behov fra ca 50W til ca. 2500W.
 Priser fra 225,- til 850,-



Reactor 3D ARF. EP.
 Spændv. 1035 mm. 775,-



RIOT 3D ARF. EP. Spændv. 515 mm. ... 615,-

Agenturer:

R&G Glas og Epoxy · ORACOVER · EXTRON · KAVAN · SIG · Chris
 Foss · MFA England · FLAIR · Airfly Modelle · Robart · Hobbico ·
 Midwest · Hobbytrå · Greven · Jamara · Aeronaut · Carl Goldberg ·
 Great Planes · Top Flite · DuBro · Kyosho · TOPMODEL CZ

AVIONIC
SMS-HOBBY.DK



SE-5A ARF EP. Spændv. 864 mm. 725,-

Kong Power Lithium. Tåler dybdeafledning!
 11.1V 2200mah 25/50C 450,-
 14.8V 5000mah 25/60C 1.495,-
 18.5V 5000mah 25/50C 1.750,-
 22.2V 5000mah 25/50C 1.995,-

Air Thunder Lithium. Tåler dybdeafledning!
 11.1V 2200mah 25/50C 450,-
 14.8V 5000mah 25/60C 1.295,-
 18.5V 5000mah 25/60C 1.595,-
 22.2V 5000mah 25/50C 1.795,-

Erich Power NiMH
 1.2V 1500mah 2/3A 15,-
 1.2V 4200mah SC 50,-
 8.4V 1500mah 2/3A 150,-
 9.6V 1500mah 2/3A 170,-
 8.4V 4200mah SC 325,-
 9.6V 4200mah SC 375,-



SK 2-takt motorer. Kvalitet til lavpris.
 SK50ABC 595,-
 SK90ABC 795,-
 SK130ABC 1.095,-
 Alle med super silencer potte.
 Pitts style potte kan leveres til motorene.

INTELLECT NiMH AKKUER

9.6V 4200mah SC 350,-
 12V 4200mah SC 425,-
 12V 3800mah SC **Tilbud** 400,-
 9.6V 1400mah 2/3A 150,-
 1.2V 2000mah AA, MAX 10A 20,-
 1.2V 750mah AAA, MAX 7.5A 10,-
 GP 1.2V 2000mah 37,-
 GP 1.2V 2200mah 44,-

EN GOD START

- hvis man ikke har fået bygget sin model
 og gerne vil i luften i en fart vil AVISTAR 40
 MKII være et godt valg. Modellen har en god
 størrelse, 1520 mm, samt et asymmetrisk
 vingeprofil, der giver den nogle helt specielt
 gode flyveegenskaber.



AVISTAR 40 ARF, 1520 mm. kr. 895,-
 Leveres m. Super Tiger 45 motor kr. 1.500,-
 Pris med komplet startpakke hvor ALT er med:
 Avistar, Hitec Optic 6 eller Futaba 6EXA, Super
 Tigre 45, glødestromsaku m. lader, håndbetjent
 brændstofpumpe samt div. lim ... kr. 3.500,-



Graupner Ultramat 14
 Lader 1-14 NiMH eller 1-5
 LiPo via 12 / 220V 595,-



Honey Bee King II RTF
 Pris 1395,-



Twin Otter AR el 1540mm 1.095,-



Super Dimona ARF 3600mm. 3.595,-



U-CANDO 3D ARF
 Spv. 1650 mm, 10-15 cc 1.695,-
 Spv. 1450 mm, 5-12 cc 1.350,-



Junckers JU-52 ARF el 1620mm 1.595,-



Fokker DR-1 ARF el 745mm 795,-

GREAT PLANES **NEW!**

REAL FLIGHT

R/C FLIGHT SIMULATOR **G4**

Real Flight RC Simulator

Den absolut bedste simulator på markedet **G4 PRIS kr. 1495,-**
 Med USB Interlink Controller - vælg selv om du vil benytte den medfølgende controller eller
 din egen sender.
 Grundprogrammet indeholder over 60 forskellige fly, over 25 forskellige flyvepladser, utallige
 justerbare parametre. Mulighed for at flyve mod andre via internettet.

Expansion packs 1-4 for G3-G3,5 og G4. kr. 295,-
 Add On's 1-5 kun for G3-G3,5. kr. 295,-

Prisfald på Super Tigre motorer!

Super Tigre 34, m/ dæmper	550,00
Super Tigre G 20/23, m/ dæmper	1.160,00
Super Tigre G 3250, u/ dæmper	1.385,00
Super Tigre G 4500, u/ dæmper	1.695,00
Super Tigre G 51, m/ dæmper	675,00
Super Tigre GS 40, m/ dæmper	575,00
Super Tigre GS 45, m/ dæmper	620,00
Super Tigre G 61 K, m/ dæmper	775,00
Super Tigre G 61 ABC, m/ dæmper	895,00
Super Tigre S 75 K, m/ dæmper	865,00
Super Tigre S 90 K, m/ dæmper	915,00

FJERNSTYRINGS-ANLÆG
 - Spørg Avionic til råds, hvis du tænker på nyt fjernstyringsanlæg.
 Du vil hos os altid få et godt tilbud og vi fører de kendte mærker
FUTABA - MULTIPLEX - GRAUPNER, HITEC og SANWA

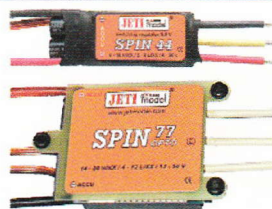
Åbningstider:

Mandag	10-18	Torsdag	10-18	Tiderne er vejlede og der kan i visse tilfælde være åbent længere. Ring evt. Ændringer i åbningstiderne kan ses på hjemmesiden.
Tirsdag	10-17	Fredag	10-16	
Onsdag	10-17	Lordag	efter aftale.	

Nørreled 14 • 4440 Mørkøv • Tlf. 86 94 60 88 • Fax 86 94 60 98
 www.avionic.dk • www.sms-hobby.dk **Vi forhandler også el-fly og el-tilbehør...**



+



**ATTRAKTIVE
SÆTTILBUD
SPAR 10%**



AXI og JETI har en konkurrence som du også kan deltage i!!!

Vinder: Henrik Grane med sin AT-6 "TEXAN"
Byggebeskrivelsen er i Modelflyvenyt 5/2007

SPÆNDENDE NYHEDER FRA SEBART OG HYPERION



Katana 120, spv. 186 cm Ring!
ARF. Modellen er bygget i træ og beklædt.



Sukhoi 29S 140, spv. 194 cm Ring!
ARF. Modellen er bygget i træ og beklædt.



Helios 63, spv. 140 cm 1550,-
Model + Hyperion motor + Hyp. regl. 3095,-



Nu med diskret batterilem foran canopyet og flottere finish. "Miss Suzy"
P-51D Mustang, spv. 121 cm 157,-
Model + Hyperion motor + hyp. regl. 295,-

NYHED OG PRISFALD PÅ PRECISION AEROBATICS



Addiction, 3D model, spv. 100 cm 995,-
Model + motor + Hyperion regl. 1765,-
God intro model til 3D flyvning - let model.



Katana MD, kunst/3D, spv. 117cm 1295,-
Model + Hyperion motor + Hyp. regl. 2325,-
Meget let og vridningsstabil model.



Katana Mini, kunst/3D, spv. 102 cm 795,-
Model + AXI motor + regl. 1625,-
En kanon succes!



Roco 2, kunstfl., spv. 114 cm TILBUD 110,-
Model + AXI motor + regl. 229,-
Begrænset antal.

EPP NYHEDER OG TILBUD



Flash, 3D model, spv. 100 cm 575,-
Model + motor + regl. 1295,-
Fuld EPP model med kulfiber forstærkning.



Challenger Pitts, spv. 85 cm 695,-
Model + motor + regl. + propel m.m. 1450,-
Flot dobbeltdækker model.



Swift II
Swift II, Airbrush, spv. 80 cm 275,-
AXI 2208/26 SILVER + JES 12 Eco. 495,-
Mini Swift
Mini Swift, Airbrush, spv. 54 cm 225,-
Model + motor(10g) + regl. 6A(6g) 550,-
Vingerne fås i forskellige farvekombinationer.



Blade dancer
Blade dancer, spv. 93 cm TILBUD 35,-
AXI 2208/34 GOLD + JES 12 Eco. 67,-
Unique
Unique, spv. 94 cm TILBUD 35,-
AXI 2208/34 GOLD + JES 12 Eco. 67,-
3 forskellige farvekombinationer.

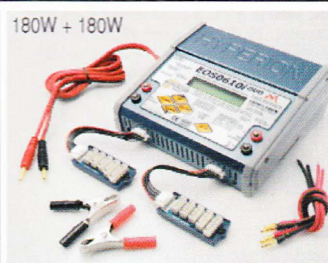
KÆMPE UDVALG I LADERE SAMT GOD VEJLEDNING



60/50W
X-PEAK 230 BAL AC/DC - 6S Li/ A123 875,-
Korer både fra 12V og 220V. Med balancer.



250W
EOS 0610i net, 6S Li/ A123, max.10A 1165,-
Ind kun 12V, kan ikke aflade. Med balancer.



180W + 180W
EOS 0610i duo, 2 x 6S Li/ A123, 10A 1750,-
Ind kun 12V, kan ikke aflade. Med balancer.



240W + 60W
Schulze Next generation f.eks 6.30-5 195,-
Ind kun 12V, kan aflade. Med balancer.

Li-Po CELLER!



Fra 350 mAh til 5000 mAh, priser fra 100,-
De nye 30C kan lades op på kun 30-35 min.!!



Fra 300 mAh til 5000 mAh, priser fra 115,-
A123 (Li-Fe), nu i 1100 og 2300 mAh 135,-

Se alle de nye typer på www.el-fly.dk

FJERNSTYRING



MX-12 Computersender løs m. akku 795,-
MX-12 Computersender sæt 1285,-
MX-16s Computersender, løs m/Synth 1725,-
Spectrum DX-7 2,4GHz anlæg m/4 ser. 2485,-
2,4GHz Løs modul til din sender fra 975,-

Electric Flight Equipment

Hjørringvej 145D, DK-9900 Frederikshavn tlf. 98 43 48 72

Telefontid:

Mandag 12.30-18.30
Tirsdag 12.30-17.30
Onsdag 12.30-17.30
Torsdag 12.30-15.00 kun ordre
Begrænset teknisk vejledning

Forretningen:

Mandag 15.00-18.30
Tirsdag 15.00-17.30
Onsdag 15.00-17.30
Torsdag - Fredag lukket
Lørdag efter aftale



Lager haves!

KITLL Manufacturer of Model
Aircraft Kits



Vince
Precision

HYPERION
QUALITY R/C PRODUCTS

Eflite

hobbyzone

SPEKTRUM

SWB MFG. INC.

HANGAR 9



New Heading er en grossistvirksomhed der importerer de mærker du ser til venstre. Det er alle mærker der har gjort sig positivt bemærket indenfor hver deres felt. Vi tilstræber at lagerføre alle varer i vores sortiment, og vi leverer hurtigt og konkurrencedygtigt gennem vores voksende netværk af dygtige forhandlere.

For at give dig bedst muligt overblik, har vi åbnet vores online katalog så der er fri adgang på newheading.com. Du kan se om den vare du søger er på lager hos os og se en cirka pris i Danske kroner. Henvend dig blot til din favoritforhandler for at købe - det er nemt, hurtigt og sikkert.

Alle forhandlerhenvendelser imødeses med stor glæde og behandles hurtigt.

NEW HEADING
www.newheading.com

Nyhed



Twister SKYLIFT

Verdens første tandem rotor helikopter, den dobbelte rotor giver den en utrolig god stabilitet. Inkl. Lipo.lader med Lader, balancer, bat, ekstra rotorblade, USB kabel og model for FMS.....kun kr. 1795,-



Hyperion Z-1705-14

Hyperion mindste børsteløse motor, specielt designet til 3D. Vægt 17g, L=18mm, 7A.....kun kr. 245,-

Indoor

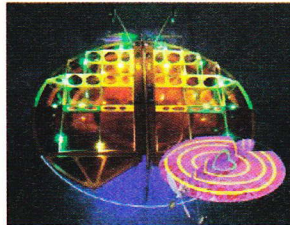


Twister Coast Guard & Hawk.

Helikopteren alle kan flyve pga. dobbelt rotor som giver en god stabilitet. inkl. Lipo.lader med Lader, balancer, bat, ekstra rotorblade, USB kabel og model for FMS.....kun kr. 995,-



TOJEIRO. Flot lille F3A elfly
Spv. ø 1100 m, vægt 1250 g.....kun kr. 1185
(EnErG 35-14, ECS 40 A, 3S 2500 mAh)



DISCO, sjov park/indoor model med indbygget skiftende lys, velegnet til aften og natflyvning. Spv. ø 600 mm.....kun kr. 995,-



SKYRAIDER god begyndermodel med krængesor.

Det eneste der mangler i at få modellen flyveklar er 8 stk. AA batterier for sender Spv. 138 cm.....kun kr. 1195,-



IKARUS F3A SHOCK FLYVER

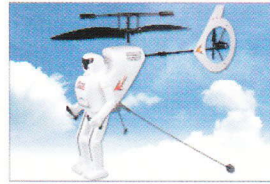
Spv. 84 cm, vægt m. bat. ca. 200 gram.....kun kr. 340,-

Traxxas Nyhed



E-MAX VANDTÆT setup

Den ultimative VANDTÆTTE el-monster truck. Kan køre i vand, mudder, sne mv. kun fantasien sætter grænsen.....kun kr. 3475,-
Se video www.traxxas.com



ROBOCOPTER

Sjov lille 2,4 GHz indoor Heli.
.....kun kr. 375,-



JET Illusion DF 45 rød/hvid eller blå/hvid

Spv. 60, ducted fan og børsteløs motor inkl.
.....kun kr. 1495,-



TWISTER Ducted fan model spv. 85 cm.

ducted fan og børsteløs motor inkl.
.....kun kr. 1495,-



SUPER STAR, spv 176 cm

4,9kg. motor 2T 120/4T 160
.....kun kr. 1875,-

Traxxas Nyhed



Bandit VXL børsteløs

2WD, 110 km/t med 2X3s 1800mAh
.....kun kr. 2995,-



Boomerang trainer. Begyndermodel

beklædt flyveklar efter ganske få limninger
Spv. 155 cmkun kr. 795,-

Boomerang trainer med OS46LA

motor.....kun kr. 1250,-

Boomerang trainer m/ OS46LA m

og Hitec Optic 6 radio.....kun kr. 2720,-



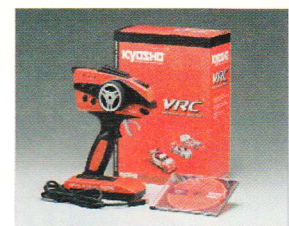
Optic 6 Sport prisbillig 6 ch. kvalitets radio

Indeholder: 3 stk. HS-55 servoer, modtager
HFS 05, aku og lader.....kun kr. 1495,-



Ny Phoenix fly simulator, med nye

modeller. realistisk grafik samt mange
muligheder for ændring af fly setup.
.....kun kr. 995,-



KYOSHO VRC bil simulator m/ratstyring

Utrolig god on og off-road træning
.....kun kr. 1350,-

Vi har Danmarks største udvalg i
begynder-og færdig-modeller. Mindst
150 forskellige modeller på lager.

Forbehold for fejl og prisændringer

Hobby World

V/ Helle & Jimmy Friis. Haderslevvej 93. 6000 Kolding. Tlf. 75 72 22 95, fax 75 72 22 97
e-mail: hobby-world@mail.dk - Telefon mandag - torsdag 13.00 - 17.30, fredag 13.00 - 15.00.
Butikken er åben: Mandag - fredag kl. 13.00 - 17.30. Besøg uden for nævnte tider efter aftale.

MULTIPLEX®

Gemini

ELAPOR
FOAM
stærk • elastisk • holdbart



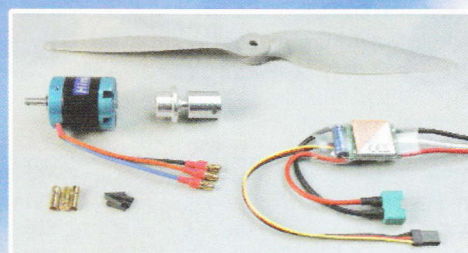
*...adræt,
kompakte dimensioner,
top ydelse!*

- Ekstrem robust ELAPOR® krop og vinge konstruktion
- Kort byggetid
- Kan bygges med enten lukket kabine eller blot med vindskærm
 - Styrbart halehjul
 - Naturlige og ukritiske flyveegenskaber
 - Kan adskilles på kun et minut for transport

vingefang: 920 mm

#21 4224


Anbefalet batteripakke
LIBATT BX



- Det tilegnede GEMINI Power motorsæt giver GEMINI en meget livlig aerobatisk ydelse

332634

MULTIPLEX Modellsport GmbH & Co.KG • Westliche Gewerbestr. 1 • D-75015 Bretten-Gölshausen

MULTIPLEX www.multiplex-rc.de **HITEC** www.hitecrc.de  www.castle-creations.de **TRAXXAS** www.traxxas.de

For forhandler & kommercielle spørgsmål, kontakt MULTIPLEX MODELLSPORT GmbH+co.KG.,
Westliche Gewerbestr. 1, D-75015 Bretten, telefon +49 58093 58093 0, e-mail: sales@multiplexrc.de

HOBBYFLY.COM

ALLE ORDRE OVER 700 kr. SENDES FRAGTFRIT I DK!

RC NYHEDER!

1.850,-



MIRAGE 2000DF V2 ARF inkl. WM-400

MIRAGE 2000 V2 INKL. WM 400 FAN
WM-400 (70MM FAN)

kr. 1.850,-
kr. 350,-

1.250,-



FLYCAT JET 46 ARF 1400mm

FLYCAT JET 46 ARF (Spændvidde 1400mm)

kr. 1.250,-



SKYRIDER 4k 35MHZ RTF (EPP)

SKYRIDER er et nyt begynderfly fra PROTECH. Den er bygget af EPP og den kommer med 4k. sender, modtager, 4 servoer, motor, 11.1V Li-po batteri og oplader. Modellen er betydelig bedre end andre lignende modeller pga. motorfundamentet, 4k. radio, Li-po batteri og krængroret. SKYRIDER 4K. 35MHZ RTF (inkl. 4k.sender)

kr. 1150,-



DG-1000 2600MM

kr. 1.199,-

DISCUS 4000MM

kr. 1.990,-

VENTUS 2600MM

kr. 1.199,-

RTF helikoptere



JET RANGER RTF m. SIM
BELL 47G RTF m. SIM
ORBITER RTF m. SIM
ESKY LAMA4 RTF
Hughes 300 RTF
Phoenix FP RTF V2
ESKY BELT CP RTF
ESKY Honey Bee KING RTF
SJM 400 RTF

kr. 650,-
kr. 925,-
kr. 925,-
kr. 750,-
kr. 750,-
kr. 650,-
kr. 1799,-
kr. 1350,-
kr. 2750,-

2.4 GHz. RC-System



2.4Ghz modul og modtager

X8F sender modul til Futaba kr. 799,-
X8J sender modul til JR/Gra kr. 799,-
X8R 2.4 GHz modtager kr. 499,-
X8Rp 2.4 GHz modtager kr. 499,-
Modulet er kompatibelt med følgende sendere:
3PM,3PK, 7U, 8U, 8J, 9C, 9Z, FF9 og FN serie,
347,388,783,U8,PCM10,PCM10S,PCM10SX,
PCM10IIs,8103,9303,MX-22,MX-24s.

Hurricane 3D RTF PRO



V4 2.290,- SE 2990,-

Kom godt igang med helikopter flyvning
Modellen kommer 100% flyveklar med en computersender med hukommelse til 4 mod og de nødvendige mix til helikopter, fly og V svævefly. Den samlede pakke kommer med 1 batteri, oplader, Head look Gyro, brushless motorregulator, hovedrotor i kulfiber, træningsundervind og simulatorprogram.

Kom og besøg os i butikken i Bagsværd. Vi har altid over 500 fly og flere hundrede helikoptere på lager hvis du skulle mangle noget, ellers er du meget velkommen til bare at kigge!

HOBBYFLY

Bagsværd Hovedgade 116S

2880 Bagsværd

Danmark

info@hobbyfly.com

www.hobbyfly.com

tel. 4444 8091



CMPro CESSNA 182 SKYLANE ARF er et fly med mange små skaladetailler støbt ind i den færdigmalende glasfiberkrop og cowl. Den kommer med færdigbyggede vinger, skala decalsom allerede er påsat under en klar lak, der beskytter flyet.

kr. 1.250,-

Scanner RC Servo



SSV-9305	kr. 95,-	SSV-9320MG RTG	kr. 165,-
SSV-9306BB	kr. 105,-	SSV-9610MG	kr. 175,-
SSV-9308	kr. 75,-	SSV-9610MG RTG	kr. 175,-
SSV-9309	kr. 105,-	SSV-9612MG	kr. 175,-
SSV-9311BB	kr. 110,-	SSV-9310MG RTG	kr. 175,-
SSV-9314MG	kr. 135,-	SSV-9704	kr. 95,-
SSV-9315	kr. 105,-	SSV-9724	kr. 115,-
SSV-9317BB	kr. 105,-	SSV-9726	kr. 115,-
SSV-9320MG	kr. 145,-	SSV-9764MG	kr. 175,-
RTG = Retract		SSV-9766MG	kr. 175,-
93xx = Micro servo		SSV-9776MG	kr. 195,-
96xx = Low profile		SSV-9844MG	kr. 360,-
97xx = Standard servo		SSV-9846MG	kr. 360,-
98xx = Digital servo		SSV-9866MG	kr. 435,-

Nyt fra Skalagruppen

Af Bjarne Pedersen

Godt nytår ønsker skalagruppen til alle. Endnu et år tager vi nu hul på, med et aktivitetsniveau større end nogensinde. 2008 vil bære præg af fokus på vores flyvning og dermed også de manøvrer som vi flyver til konkurrencerne.

Som de fleste nok ved, så var der to landshold af sted til Nordisk Mesterskab i Göteborg, hvor vi benyttede lejligheden til at se nærmere på, hvordan sådan et stævne er skruet sammen og lagde billet ind på et NM i afholdt i Danmark i 2008. Det viste sig, at vore "konkurrenter" syntes, at det ville være en rigtig god idé. Derfor er det lykket styringsgruppen at få en aftale i stand med Pandrup Mfk., som ligger godt placeret geografisk i forhold til vore nordiske kollegaer. Stævnet vil du kunne finde på unionens stævnekalender.

Skala-cup DK blev afholdt for første gang i 2007 i Brønderslev, med en rigtig god tilslutning. Derfor mener vi, at tiden er moden til at afholde flere af slagsen. Der vil blive afholdt en cup på Sjælland hos Radioflyveklubben og en cup hos Woodstock Mfk. Styringsgruppen påskynder klubberne, som har påtaget sig opgaven. Det er meget positivt at der udvises den store velvilje og lyst, tak for det!

Disse to konkurrencer vil blive afholdt efter vores klubskalaregler, dvs. det er en ren flyvekonkurrence. Endvidere forventer vi at afholde to-fire skalatræf rundt omkring i landet.

Hvis der skulle være klubber med ønske om at afholde et skalatræf, er I meget velkommen til at henvende jer til en af styringsgruppens medlemmer. Styringsgruppen støtter gerne klubber med en dommer for råd og vejledning. Du kan finde os på vores hjemmeside; www.rcskalafly.dk eller hvis du ikke har mulighed for internet, kan du her i bladet finde formandens telefonnummer og adresse.

Følg med på stævnekalenderen i bladet og på unionens hjemmeside.

Nordisk mesterskab i Göteborg gav også anledning til inspiration. Vi blev meget hurtigt kloge på, at svenskernes populærskalaregler var helt anderledes. Der blev stillet større krav, end det vi har været vant til herhjemme. Men på trods af de skærpede krav, så lykkedes det rent faktisk det danske populærskalahold at vinde holdkonkurrencen.

Et resultat som vi er meget stolte af, for der har ikke været et dansk NM siden Poul Münsberg i 1981 var en af drivkræfterne til et NM afholdt på dansk jord.

Med det fine resultat og med den erfaring som styringsgruppen har fået gennem diverse træf og DM, var der ingen tvivl om for os, at vi nu kunne barsle med fornyelser på populærskalaklassen.

Derfor har vi ændret på reglerne, så vi i dag har tilføjet to ekstra valgfrie manøvrer, så det samlede valgfrie manøvrantal er oppe på fem.

Den største forandring ligger dog på den statiske bedømmelse. Vi har set mange

flotte skalamodeller som helt ubesværet vil kunne gøre sig gældende med de nye regler, og med den standard vi har set, syntes vi, at det ville være mere retfærdig for deltagerne, at honorere dem for deres flid igennem en udvidet statisk bedømmelse.

Det vil føre til for meget at informere om reglerne for den statiske bedømmelse her i bladet, men vi opfordrer folk der måtte have interesse i mere information til at henvende sig til skalagruppen eller søge ind på vores hjemmeside under download, hvor du frit kan hente dem.

Med venlig hilsen
Bjarne Pedersen

Cesna 177, 2,12m spændvidde sad en os 1.20 4t med pumpe og lige over 7 kg, automalet. Bygget og fotograferet af Bjarne Pedersen



F3A kunstflyvnings- sæsonen 2007

Så er sæsonen for kunstflyvning ovre, og det har været et spændende år, med nok det største antal deltagere i mange år. I alt har 37 piloter deltaget i de nationale konkurrencer i Danmark.

Det havde selvfølgelig også indvirkning på konkurrencerne, da det med så mange deltagere betød, at vi enkelte gange måtte starte med solen i banen, og andre gange kom man sent hjem om søndagen.

Til sæsonen 2008 skal der flyves nye programmer i Nordic og FAI, hvor det ikke kun er programmet, der er ændret, men også antallet af manøvrer og dermed sættes flyvetiden ned fra ti til otte minutter. Det håber vi så, at vi kan udnytte til næste års konkurrencer, så vi ikke kommer i samme tidspres, som vi har været i år.

Falcon Cup

Årets første konkurrence var som altid Falcon Cup i Veerst, og det er nok en af de mest spændende konkurrencer, da ingen ved i hvilken form konkurrenterne er.

Falcon Cup er den konkurrence hvor man mødes første gang efter den lange vinter. Falcon var også den konkurrence med flest deltagere, så allerede her blev vi klar over, at det ville blive et år med udfordringer for at nå alle klasser på en weekend. Falcon var også et af de stævner, hvor vejret var med os.

Sjællandsmesterskabet

Sjællandsmesterskabet blev igen afholdt af Dragsholm MIK, også denne gang var vejret med os og Dragsholm afviklede et fint SM, hvor der blev fundet fire Sjællandsmestre. I X-klassen blev det Leif Widenborg, i Sport blev det Henrik Flensburg, i Nordic blev det Michael Gibson og i FAI blev det Finn Lerager.

Jysk mesterskab

Jysk mesterskab blev afholdt af Haderslev RC, og de havde forberedt sig godt med et stort telt og heldigvis for det, da der desværre kom en del regn, så der kun kunne flyves tre runder i alle klasser. Der blev dog alligevel kåret fire jyske mestre og i X-klassen blev det Lars Høi, som for første gang deltog i X-klassen med sin helt nye Katana.

I Sport blev det Finn Mortensen, i Nordic blev det Torben Jørgensen, som dermed vandt sin første konkurrence i Nordic, det var han vist nok meget glad for.

I FAI blev det Peer Hinrichsen. Dermed havde Peer også sikret sig Danmarks mestertitlen i FAI, da han dermed havde vundet tre konkurrencer.

NFK Cup

NFK Cup var i år flyttet frem, og havde byttet plads med Grenå Cup, da faciliteterne i NFK ikke er så gode til en efterårskonkurrence, det er bedre i Grenå, som har stort klubhus.

Det bytte blev der sat en tyk streg under med vel nok det bedste konkurrencevejr vi har haft i år. Varmt og ikke meget vind, så der var lagt op til en masse god flyvning. Igen var der mange deltagere, og vi måtte ændre lidt på den planlagte

Flyene klar til kamp ved NFK-Cup.



afholdelse for at sikre, at vi var færdige på et rimeligt tidspunkt om søndagen.

Grenå Cup

Årets sidste konkurrence var så Grenå Cup. Om det var aftalt spil mellem NFK og Grenå ved jeg ikke, men lige så godt vejret var i NFK lige så ringe var vejret i Grenå. Vi havde blæsevej og regnvej, så klubhuset blev flittigt benyttet, men intet kunne holde os fra at have en god konkurrence, og der blev trods vejret vist pæn flyvning.

I Grenå kunne vi kåre alle de danske mestre i de forskellige klasser:

X-klassen: Lars Høi
Sport-klassen John Eckart Hansen
Nordic-klassen Bjarke Kahl
FAI-klassen Peer Hinrichsen

Fra styringsgruppen skal der lyde et stort tillykke.

Lidt om modeller og udstyr

Der er ikke kommet noget helt revolutionerende indenfor kunstflyvningsgrenen.

De sidste par år har også været lidt på standby.

Den motor som mange går og venter på fra YS nemlig "Dingo 170" er først nu i skriven-de stund ved at blive frigivet til salg til andre

end de halvprofessionelle, som har fløjet med den i to år.

En lidt lang testperiode, når den har været anvendt til EM og WM. Den skulle efter sigende have en mere rolig motorgang, og have endnu bedre mellemgas og mere power, ikke fordi man synes, at de der flyver med YS 160 Dingo mangler power.

OS 140 bliver stadig brugt, også Webra er med endnu, begge motorer har den fordel, at de kun kræver lidt vedligeholdelse og kun få reservedele, samtidig med at de kan fås til rimelige priser.

På el-siden var der kun begrænset deltagelse til start, men det steg med 100% in-

den sidste konkurrence blev afholdt.

Bjarne brugte sin Axi fra sidste år, og jeg startede ud med min godt testede Plettenberg, og til de sidste to konkurrencer anvendte jeg en Hacker C50-14L.

Finn Lerager deltog til de sidste konkurrencer med sin nye Pinnacle med Hacker C50 motor. Joen Petersen kom ligeledes med en el-model til de sidste to konkurrencer, og han brugte ligesom Bjarne også en AXI motor i sin nye model Shark.

Af sendere bruges der alle mærker, selv de nye 2,4 GHZ sendere fra Spectrum kom i brug. Bjarne Madsen, havde haft så mange forstyrrelser på sin Genesis med Axi motoren, at han valgte at sætte Spectrum 7 på 2,4 GHZ på prøve, og den bestod prøven uden forstyrrelser.

Der bliver mere og mere brugt lipo-celler som modtagerbatteri, dermed bliver der også anvendt forskellige typer kontakter, som regulerer spændingen fra de 8,4 volt til ca. 5,5 volt, eller hvad man måtte ønske. Fordelen er, at man kan spare en del vægt på batterisiden, og man kan få konstant spænding på modtageren.

Af modeller var der en stor del fra firmaet CA-Modell i Argentina. De blev både brugt i Sport - Nordic og i FAI klassen, hvor Genesis nok var den mest brugte model. ZN-line var også repræsenteret med Oxalys og modeller fra Oxai er også brugt selv om de er temmelig dyre.

Oxai

modellerne har til gengæld en utrolig flot finish, og er en velflyvende model.

Til sidst var der også en hjemmestøbt model, Nitrogen som Michael

Gibson, Eggert Neistrup og Torkil Hattel har

lavet. Den er velflyvende, og ser godt ud. Jeg tror vi kommer til at se meget mere til den til næste år.

Det var lidt om de nationale konkurrencer, men vi havde jo også et landshold til Nordisk mesterskab i Sverige, som drog langt nordpå for at kæmpe om det nordiske mesterskab. Det kan du læse om på næste side ...



De glade deltagere i Sport fra SM i Dragsholm



De store modeller var også med ved JM i Haderslev.

De mange deltagere fyldte en del ved JM.



Nordisk Mesterskab

Landsholdet bestod i Nordicklassen af Bjarke Kahl, Bjarne Madsen, Lars Brahmsen og Anders Rasmussen. I FAI klassen var det Ole Kristensen, Lars Høi, Peer Hinrichsen og som åbne deltagere i FAI var det Finn Lerager og Morten Lauge-sen.

I år var det Sveriges tur til at afholde konkurrencen, og klubben MFK Bunten, havde sagt ja tak til at afholde NM. De har en meget fin flyveplads, og de har et kæmpe klubhus, stor campingareal, med flot græsbane. Et lille "men" er der dog, da klubben er hjemmehørende i Västra. Högekulla i Norsjö kommune, godt 1500 km fra Danmark, men som klubmedlemmerne sagde "Vi har altid langt, ligegyldigt hvor NM er placeret", der var nemlig flere fra klubben, som deltog i NM.

F3A var noget, som de dyrkede meget seriøst i klubben. MFK Bunten havde gjort et stort arbejde for at gøre deltagerens ophold så god som muligt. Hver aften blev grillen tændt, og man kunne købe grillmad til meget fornuftige priser. Til middag kunne der købes mad i klubhuset til samme lave pris. Klubben havde også været lidt strategiske ved at placere en salgsbod helt oppe ved flyvefeltet, hvor der kunne købes kaffe, sodavand og kager samt pølser. Jeg tror nok at danskerne fik tømt nogle kaffekander, og indtil flere gange løb de tør for deres chokoladetoppe med kokos. Forplejningen var i top.

Hjemmefra følte vi os rimeligt godt forberedte til konkurrencen, alle havde trænet så meget som vejret havde tilladt. Vi måtte dog allerede mandag aften erkende, at

nogen topplacering ville vi få svært ved at opnå, da svenskerne lavede nogle meget flotte flyvninger under træningen. Vi var alle taget af sted i så god tid, at vi kunne træne inden konkurrencen, men svenskerne havde holdt Svenske Mesterskaber i weekenden inden, og de var kun 6 deltagere, så de havde fløjet røven ud af bukserne under ideelle træningsforhold på pladsen, så de var godt forberedte!

Onsdag var så officiel træningsdag og modelprocessing. Alle fik deres modeller godkendt og alle fik en træningstur på pladsen. Kl. ca. 15.00 startede så første runde FAI, hvor der deltog 21 piloter. Kl. 19.00, da første runde var færdig kunne vi konstatere, at danskernes placeringer startede ved en syvende plads og desværre nedefter. De seks første placeringer tog to nordmænd og fire svenskere sig af, her var det allerede klart, at vi ikke kunne komme op blandt de seks bedste. En indbyrdes kamp om de danske placeringer begyndte, og de skiftede lidt mellem piloterne som runderne blev fløjet. Vejret havde en finger med i spillet, da vejrforholdene skiftede meget i løbet af de 3½ time en runde FAI varede. Det betød ofte at nogen fløj i rolig luft, mens andre fik blæsevejret og turbulens. Flere danske piloter fik den nordiske vind at mærke.

Torsdag startede med anden runde FAI efterfulgt af første runde Nordic. Det var nu Nordic piloternes tur til at vise hvad de kunne, og det begyndte da også meget godt med Bjarke Kahl, som efter første runde lå på en fjerde plads. Desværre var det ikke muligt for Bjarke at holde den placering konkurrencen igennem.

Fredag startede så med sidste runde FAI, hvor vejret var blevet bedre, desværre

holdt det gode vejr sig ikke igennem hele runden, så de sidste der fløj fjerde runde havde meget turbulent luft at flyve i. Det skiftende vejr i runderne, prægede dette års Nordiske mesterskab, og gjorde det ikke lettere for deltagerne. Da fjerde runde af FAI var ovre, gik der ikke lang tid før resultatet blev hængt op. Nu hvor der var en smidvæk-runde med i beregningen, gik de fem finale pladser til Ola Fremming fra Norge, David Sundtrøm – Bernt Olsson – Tommy Stenlund og Anders Johanson fra Sverige. Sjettedepladsen gik til Kjell-Tore Petersen fra Norge og syvendepladsen til mig. Derved blev det Kjell Tore og jeg der skulle flyve for i Finalen. Vi havde selvfølgelig begge ønsket at blive en del af finaleholdet, men da det nu ikke kunne lade sig gøre, måtte vi være tilfredse med resultatet.

Tæt forfulgt af Morten Laugesen på ottendepladsen med Lars Høi på en tiende plads. Ole Kristensen på tolvtepladsen og Finn Lerager på trettendepladsen.

Danmark blev derved nummer to i hold igen overgået af et suverænt svensk landshold med Norge på trediepladsen og Finland på fjerdepladsen.

Nordic piloterne fløj deres anden runde efter FAI, og de kæmpede alle med turbulensen nogle havde lidt bedre styr på den end andre. Jeg tror også, at der gik lidt "dallerknæ" i nogle af vores piloter. Igen var der nogle svenskere, der viste fantastisk fin flyvning, og det blev svært at gøre sig gældende også for Nordicpiloterne. Som en Finne sagde, da han hørte, at den ene nordicpilot, som var ham der senere viste sig at blive nordiskmester, havde haft 540 starter inden NM. At så mange starter kunne hele det finske

Morten og Peer før finaleflyvning



De danske modeller



landshold tilsammen ikke engang komme op på.

Efter Nordic skulle første runde i finalen flyves, så der blev ikke tid til at træne eller prøve finaleflyvningen inden man skulle vise den for dommerne, og alle de andre piloter. Morten og jeg gik derfor i gang med at gennemgå finaleprogrammet for at friske det lidt op. Kjell Tore og jeg blev enige om, at jeg skulle lægge ud, så kunne dommerne efterfølgende se, hvordan det skulle have været fløjet.

Faktisk så gik det over al forventning, det var kun den rullende cirkel, der gik klud-der i, og det blev belønnet med et højt grin-flip fra en af mine hjemlige konkurrenter, så der var ikke andet at gøre end at smile med og så komme videre til næste manøvre. Kjell Tore viste så, hvordan en rullende cirkel skulle se ud, og dommerne var klar til at dømme de fem finalepiloter.

Lørdag begyndte med tredje runde Nordic efterfulgt af anden runde finale og så sidste runde Nordic samt sidste runde finale. Pointene fra de anden og fjerde runde blev ikke offentliggjort før til Banquen lørdag aften. I Nordic var man lidt mere sikker på, hvem der kunne blive nordisk mester, men i FAI klassen var det åbent efter vores mening, da vi syntes at Bernt Olson havde lavet en fin sidste finaleflyvning, og både Ola Fremming og David Lundstrøm havde lavet fejl i deres sidste finaleflyvning. Der var derfor spænding, da man var færdig med de sidste runder i begge klasser. I Nordic klassen var de danske piloter spændte på, hvor man blev placeret indbyrdes i forhold til de øvrige piloter, og vi var også spændte på, hvordan holdkonkurrencen var gået.

Som bedste dansker kom Bjarke Kahl ind på en sjetteplads efterfulgt af Anders Rasmussen på en syvendeplads, Bjarne Madsen på en elvteplads med Lars Bramsen på tolvtepladsen. I hold blev vi desværre kun nummer tre i Nordicklassen.

Ny nordisk mester 2007 blev David Lundstrøm fra Sverige efterfulgt af den mangeårige nordiske mester Ola Fremming med Bernt Olson på tredjepladsen, Tommy Stenlund på fjerdepladsen og den sidste svensker Anders Johanson på femtepladsen. Virkelig godt gået af Sverige, tillykke herfra.

Hvad blev der brugt af udstyr ved NM?

Man skulle tro, at det var en dansk konkurrence man var deltager i, da udstyret der blev brugt er det samme som vi bruger i Danmark. Også her er Genesis fra CA Models rigt præsenteret med fire modeller som var ARF og to som havde været gennem Oles malerværksted. Derudover var Oxalysén godt repræsenteret. Jeg tror jeg talte omkring otte stk. så den er stadig med selvom den er ved at være en ældre model. Intergral'en og Twister'en fra ZN-LINE var der også. Der var også et par hjemmebyggede modeller, så det kan altså lade sig gøre at lave dem helt i træ stadigvæk. Anders Johanson fløj stadig med sin Patriot i træ, den havde kun fået nogle små opdateringer i løbet af årene. Vi var tre der fløj med elmotor, Ola Fremming med Plettenberg 30-10 EVO med Hacker regulator og Flightpowerbatterier. Bjarne Madsen

med AXI 5330 med Hacker regulator og Flightpowerbatterier og jeg selv med Plettenberg med Schulze regulator i den ene og Hacker C50-14 XL i den anden med Hacker regulator. Begge udstyret med Hyperion LV 5000 - C25 batterier.

Resten og det vil sige 32 piloter fløj med glødestrømsmotor, og det var OS 140 samt YS fra 140 Limitet via YS 140 Dingo til YS 160. Til en af Ola Fremmings opvisninger så vi den nye OS firtakter 200 med indsprøjtning og det hele. Det er nok den motor, der pt. ser ud til at give mest power, men den er også stor, og vejer godt til, og jeg tvivler på, at vi får brug for al den power. Men imponerende var det at se.

Det er Futaba og Graupner, der bruges indenfor F3A. Jeg mener ikke at jeg så nogen Multiplex ved NM, men den nye Futaba T14MZ var godt præsenteret ligesom Graupners MC 24. Det er dog ikke nødvendigt med de fine sendere til at styre vores fire kanaler, mindre sendere klarer fint opgaven med at mikse de par rør vi skal have mikset.

Det er efterhånden kun digitalservoer, der bliver anvendt, pris og strømforbruget er kommet ned, så der er heller ikke nogen grund til ikke også at bruge dem. De er mere præcise omkring midtpunktet, og har en lidt større holdestyrke end analog servoerne.

På landsholdets vegne vil jeg sige tak til RC-unionen for støtte og hjælp til NM.

Til sidst er det kun at sige godt nytår, håber at vi ses på "Pletten".

Peer Hinrichsen

NM F3A landsholdet - indsat: svenskerne



JM Skrænt 2007

Der skulle to forsøg til før 2007mesterskabet blev afviklet. Da mesterskabet skulle afvikles i foråret regnede det hele lørdagen, og om søndagen var det næsten vindstille.

Alligevel mødte der tretten deltagere til anden halvleg. (Heraf seks deltagere fra Tyskland).

Mødestedet var sat til campingpladsen i Hanstholm. Efter briefing'en kørte vi ud til sydskrænten ved transformatorstationen.

Banen blev sat op, og efter en prøvetur til alle, var vi klar til start på mesterskabet kl. 10.45. Vi nåede i alt ti runder. Vindstyrken var næsten hele dagen på seks til ti m/sek. Der skete desværre et havari. Af tider kan nævnes at Helge Borchert fløj hurtigste runde i tiden 45,45 sek. forfulgt af Kaj H. Nielsen i tiden 46,43 sek. for de 1000 meter.

Knud genvandt det Jyske Mesterskab selv om Helge Borchert fra Tyskland vandt generelt. Tak til alle deltagere og ledsagere for hjælp under hele arrangementet.

Knud Hebsgaard
Esbjerg Modelflyveklub

(F3F)

Hanstholm den 22. september

Resultatet fra JM Skrænt 2007

Placering JM(dk)

Nr. 1..		Helge Borchert	Tyskland	8758 point.
Nr. 2.	Nr. 1	Knud Hebsgaard	Esbjerg Modelfl.	8593 point.
Nr. 3.	Nr. 2	Kaj H. Nielsen	Filskov MF	8561 point.
Nr. 4.		Frank Droge	Tyskland	8502 point.
Nr. 5.	Nr. 3	Jørgen Larsen	Thy RC Klub	8497 point.
Nr. 6.		Andre Austen	Tyskland	7999 point.
Nr. 7.		Axel Barnizke	Tyskland	7991 point.
Nr. 8.	Nr. 4	Søren Helsted	Fyn	7848 point.
Nr. 9.		Hans J. Hartmann	Tyskland	7667 point.
Nr. 10.		Nikolai Dotzek	Tyskland	7573 point.
Nr. 11.	Nr. 5	Klaus Untrieser	Thy RC Klub	7544 point.
Nr. 12.	Nr. 6	Preben Nørholm	Midtjysk MF	7228 point.
Nr. 13.	Nr. 7	Regnar Petersen	Brande MF	6585 point.

Axel Barnizke kaster flyet for Nikolai Dotzek.



Frank Droge kaster flyet for Preben Nørholm.



Alle deltagere ved
Jysk Mesterskab 2007.

**Foto: Knud Hebsgaard
og Bente Nielsen**

Præmiemodtagere: Frank Droge, Andre Austen,
Helge Borchert, Kaj H Nielsen, Knud Hebsgaard
samt Jørgen Larsen.



Kaj H. Nielsen lige før start. Regnar Petersen i baggrunden.

Soren Helsted er klar til start, og Regnar Petersen er parat med flyet.





Nordisk Mesterskab

F3J - Esbjerg 30. juni & 1. juli 2007

Traditionen tro skulle et stævne afholdes i regi af Esbjerg Modelflyveklub. Det blev det Nordiske Mesterskab i F3J.

Normalt klarer vi os med vore egne faciliteter men i år så vi os nødsaget til at drage nytte af det gode samarbejde vi har på Varde Flyveplads hvor tre klubber holder til i dagligdagen – Vestjysk Flyveklub (en af Danmarks ældste), en klub for fuldskala fly – Varde Faldskærmsklub (Danmarks største) og Esbjerg Modelflyveklub. En aftale om at låne Faldskærmsklubbens klubhus samt deres hangar blev indgået samtidig med et lejemål af en græsmark nabo til flyvepladsen. At arrangere sådan et stævne kræver sin tid, forberedelserne har stået på i ca. fem måneder.

Normalt er der til stævner i Esbjerg femten til tyve deltagere og vi flyver på fire til fem baner. I år var 39 piloter fra Norge, Sverige, Finland og Danmark tilmeldt. I alt ti hold og vi havde i klubben en intensjon om at der skulle så mange i luften ad gangen som muligt, hvilket også lykkedes. Ti baner blev opmærket (Det kræver et areal på ca. 300x200m) til løbelinje, startlinje og landingsområde. Fredag eftermiddag ankom gæsterne i en lind strøm, det blev desværre ikke til flyvning pga. regn og blæst. Et par norske deltagere blev hentet i Billund, hvortil de var kommet fra Norge og tiden gik med snak om løst og fast.

Kl. 16 skulle alle fly registreres og der var trængsel i hangaren. Derefter kunne alle bare vente på bedre vejr hvilket var forgåves og selv grillen måtte overdækkes så vi kunne få lavet aftensmaden. Efter aftensmaden blev der holdt teamledermøde samt lodtrækning til hvilken bane

de forskellige hold skulle bruge lørdag og søndag. De fleste brød tidligt op og gik til deres opholdssteder, nogle boede i telt på flyvepladsen, andre i de to små klubhuse, vandrehjemmet og motellet i Varde og ikke mindst nogle af finnerne – de boede i deres store kassevogn.

Lørdag morgen – morgenmad, briefing og så kunne vi bare vente på at der blev et hul i skyerne og den ventede start kunne gå. Egil Roland fra Norge var så uheldig at falde omkuld og måtte tilses på sygehuset, skulderen havde fået slag og det blev desværre ikke til nogen flyvning for ham, undtagen turen fra Nordnorge og retur.

Afbrudt af frokosten og regnbyger, ja så blev det til 4½ runde inden alle skulle samles til den store middag med dertilhørende underholdning, i form af lodtrækning om alle de fine gaver som sponsorerne havde givet til stævnet. Nogle mente de skulle tidligt i seng, de ved ikke hvad de gik glip af, da stævnelederen gik i baren, så slemt var det ikke men der blev snakket til godt ud på natten.

Søndag morgen startede med morgenmad, vinden havde i løbet af natten ændret sig 200 gr. og nye baner skulle afmærkes. Flyvningerne blev fortsat hvor man slap om lørdagen. Et par regnvejrspauser

senere og i alt seks runder var det tid til frokost og udregning af hvilke ti piloter som havde kvalificeret sig til finaleflyvningerne. Regnen fortsatte - dog mindre heftigt og reglerne siger at der skal mindst en finaleflyvning til før man kan udpege en vinder.

Finalen – meget tæt blev fløjet i let regn og jeg tror alle var glade da det var overstået. De sidste point blev udregnet og præmieoverrækkelsen kunne finde sted på pladsen ved hangaren.

Se alle resultat detaljer på:

www.f3j.dk/results/list.asp?id=NMF3J2007

På stævnets vegne

Arne Bruun

Esbjerg Model Flyveklub

Resultat af fly-off

Placering/Navn	Point
1 Arnfinn Lie	1000
2 Jostein Myre	979
3 Erik C Morgan	943
4 Janne Savolainen	916
5 Jesper Jensen	893
6 Alf Erik Ross	844
7 Jo Grini	756
8 Jack B Krantz	713
9 Erik D Christensen	661
10 Søren Svanteson	596

Vinderne ved Nordisk Mesterskab F3J – 2007

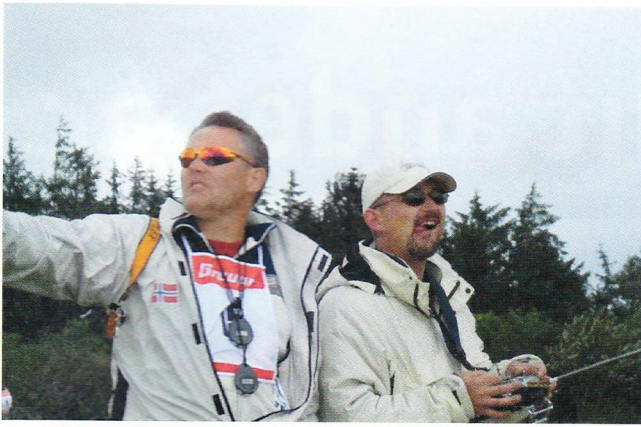
Senior

1. Arnfinn Lie – Norge
2. Jostein Myre – Norge
3. Erik C Morgan – Norge

Junior

- Jack B Krantz – Sverige
Teemu Ranta - Finland
Chris Olesen – Danmark

To danskere kom i Fly-off, Jesper Jensen sluttede som nr. 5 og Erik D Christensen som nr. 9



Der kæmpes ...



Briefing - bemærk himlen!



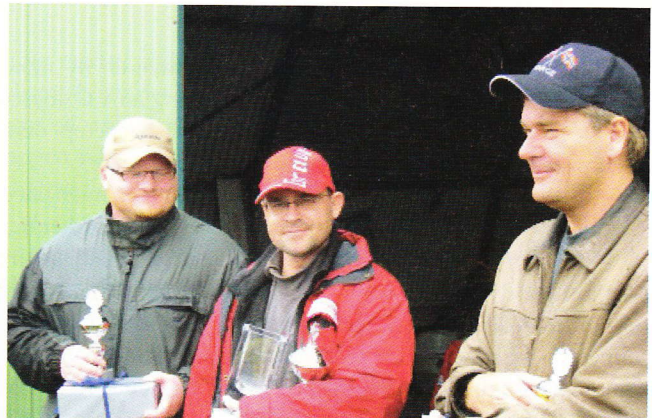
Hjælperne



Junior



Regn, regn og mere regn ...



Senior



Nordic Cub 2007.

Tak til alle sponsorer for gaver til Nordisk Mesterskab F3J - 2007



Mit andet år

som el-pilot

Peer Hinrichsen, Sønderborg fortæller her videre om sine erfaringer med at flyve kunstflyvning med elmodeller, og de fordele og problemer det kan give.

Ikke fordi at det skal gå hen og blive en føljeton, men der er sket lidt på el-fronten som gør at jeg synes, at jeg vil slutte min beretning med de sidste erfaringer.

Sidste år fløj jeg med min Oxalys med Plettenberg motor, Schulze regulator og Hyperion batterierne VX 5000 på 20 C, samt min YAK 54 med Hyperion Z5025-22 motor og Hacker regulator.

Jeg havde jo mange forstyrrelser i min Oxalys. Jeg kan da lige så godt indrømme, at de aldrig er forsvundet helt. Jeg har bare vænnet mig til, at den indimellem går i failsafe, men heldigvis kun så kortvarigt, at det ikke betyder noget for sikkerheden.

I år har jeg så fået min Oxalys nr. 2 klar, og den fik jeg udstyret med en Hacker C50-14XL motor og Hacker regulator. Mine ideer om motorvalg blev overvejet meget nøje. Jeg var længe i tvivl om jeg skulle

prøve en ny motor, eller sætte Plettenberg'en i Oxalysen, den kendte jeg, og måske netop derfor valgte jeg Hacker motoren.

Plettenbergen har et meget stort moment, og den trækker rigtig godt, og den er helt vedligeholdelsesfri, så der var meget, der talte for Plettenbergen, men den havde et lidt stort strømforbrug, hvilket vil sige, at den trak mange ampere ved fuld gas. Det høje ampereforbrug belaster batterierne meget, og de kunne blive temmelig varme. Specielt mine ThunderPowerceller blev varme, men de var vist også spændt lidt hårdt for. De batterier tilhører jo den lidt ældre generation, der ikke er lavet til at kunne afgive så mange C, jo flere C batteriet kan afgive jo flere ampere kan man trække ud af batteriet. C-tallet ganger man med batteriets kapacitet, og resultatet er hvor mange ampere man kan trække ud af batteriet, derfor gik det bedre med mine celler fra Hyperion, som er udviklet til at kunne klare flere C. Disse blev ikke nær så varme og kunne også levere mere trækraft, og endnu bedre blev det, da jeg fik lov til at prøveteste Hyperions nye serie med 25C, da kom der end-

nu mere træk i modellen. Det var dog ikke de varme batterier, der alene var skyld i, at jeg valgte Hackeren, det var faktisk mere det, at jeg simpelthen måtte prøve den. Tanken om at Hackeren kunne være meget bedre end Plettenbergen gjorde, at jeg måtte vælge Hackeren for at få den testet.

Nu var valget taget, motor og regulator blev bestilt og monteret, prøveflyvningen stod hurtigt for døren, men selv om det er to helt ens modeller, så fløj de overhovedet ikke ens. Der skal ikke meget til at to kunstflyvningsmodeller reagerer forskelligt, så der skulle gå lang tid før jeg blev tilfreds med den nye Oxalys. Faktisk så tog jeg den først i brug til NFK Cup, som var årets fjerde konkurrence. Når jeg både skal træne og indflyve en ny model, så vælger jeg det sikre ved konkurrencerne, og flyver med den model jeg kender bedst.

Vejret i år var jo ikke alt for godt, så derfor skulle det sparsomme flyvevejr bruges optimalt til træning, og derfor blev indflyvningen og trimningen af Oxalys 2 udsat. En af årsagerne til at den fløj så meget anderledes skyldtes også Hacker-moto-

Yaken og Oxalysen
på en træningsdag

**Tekst og fotos:
Peer Hinrichsen**



ren. Hackeren havde jeg monteret med en 21 X 13 tommer propel, da det var det man brugte internationalt, så hvorfor ikke også bruge den, men i forhold til Plettenbergen, som brugte en 20 X 15 tommer propel, betød det at Oxalys nr. 2 fløj lidt langsommere, og det skulle man lige vænne sig til. Samtidig så gik der lidt tid før jeg fandt den rigtige indstilling af regulatoren til Hackeren. Frekvensen blev sat til 8 KHz. og timingen til to grader. Hackeren fik nyt liv, og da jeg senere også fandt ud af, at den ikke skulle have en lineær eller en exponential kurve, men en logaritmisk kurve i regulatoren, fik jeg også den ønskede gasrespons, som er vigtig i kunstflyvning, og jeg blev først nu rigtig glad for Hackeren og den nye Oxalys.

Den nye Oxalys har jeg også udstyret med en lille topvinge, en såkaldt T-Canalizer, som CPLR første gang brugte ved WM i 2005 i Frankrig. Den skulle tage fordelene fra en dobbeltdækker og udelade ulemperne. Topvingen gør modellen mere retningsbestemt, og sideroret er meget mere effektivt. Det betød, at jeg skulle lære at styre sideroret på en lidt anden

måde. Top-vingen hjælper med til, at den flyver rigtig godt på højkant, fx når der laves langsomme rulninger, eller punktrulninger, så hænger kroppen ikke meget, det får manøvrerne til at se lidt flottere ud.

Jeg har nu fløjet to sæsoner med el både i konkurrence og udenfor konkurrence. Det har været rigtig lærerigt. Til konkurrencebrug ved kunstflyvning synes jeg, at jeg har fundet det rigtige. El giver en dejlig rolig og langsom flyvning. El giver også lidt mere tid til at kræse om manøvrerne, til gengæld betyder det, at ved meget blæst, skal man tænke på strømforbruget, så man har til de sidste manøvrer. Det er en balancegang man skal lære sig. Det er blevet vedtaget internationalt, at flyveprogrammet bliver kortet ned i år 2008 så man maksimalt må flyve i otte minutter, hvor vi nu bruger ti minutter på et program. Det får selvfølgelig afgørende betydning på strømforbruget, og jeg kan dermed montere nogle batterier med mindre kapacitet, og dermed forvente, at jeg bare ved at bruge andre batterier kan spare godt 200 gram på den totale flyvevægt, som for begge Oxalys er lige un-

der 5 kg. Det skulle så igen give endnu bedre performance end de begge yder nu.

I begge sæsonerne har jeg fløjet med mine ThunderPowerbatterier på 6000 mah og Hyperionbatterier på 5000 mah. Dog har Hyperionbatterierne stået for de fleste flyvninger, da de kunne levere den ekstra ydelse, som jeg kunne se at de manglede.

Jeg har desværre ikke noteret, hvor mange opladninger jeg har foretaget, men de har passeret de 200, men præcist hvor mange flere end de 200 er jeg i tvivl om. Otte nationale og to internationale konkurrencer kræver en del flyvninger, derfor mange opladninger, så jeg er godt tilfreds med holdbarheden på batterierne, det skal derfor ikke være det som skulle afskrække andre fra at prøve elflyvning. Det var de erfaringer jeg fik samlet sammen i år, jeg vil selvfølgelig bruge dem til næste år, hvor jeg igen stiller op med el-modeller til kunstflyvning, og også et par andre el modeller til at have det sjovt med.

Peer Hinrichsen
Sønderborg Modelflyveklub

VM F3B 2007

Tekst:
Regnar Petersen
Foto:
Jo Grini &
Esben Torp, Norge og
Christoph Peter,
Winterthur

Emmen i Schweiz

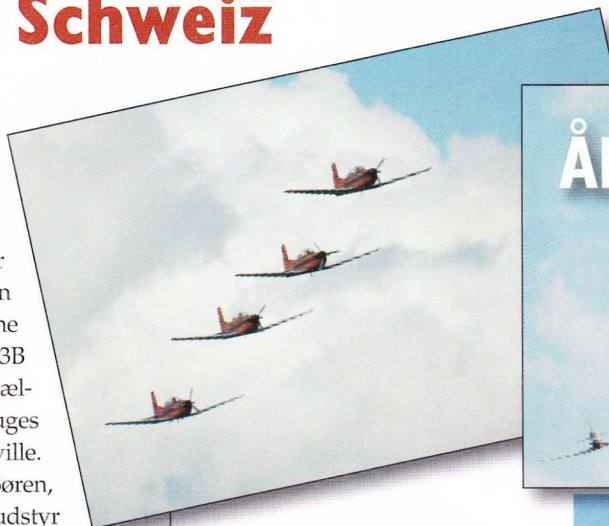
Ved DM i F3F sidste år spurgte Jesper Jensen og Jan Hansen mig om jeg kunne tænke mig, at komme med F3B landsholdet til VM som hjælper. Jeg tænkte over det en uges tid og svarede, at jeg gerne ville. Under DM i F3B ridsede Søren, Jesper og Jan op, hvilket udstyr der skulle med, og vi diskuterede hvordan vi skulle arrangere transporten. Det er ikke småting der skal med. Ni modeller, tre sendere, ladere, seks komplette spil med omløbere, sikringspløkker, startbatterier, diverse værktøj og hjælpemidler. halvtres liner, som vi hentede hos en leverandør på vej derned. Presenninger, køletaske, sigteapparat, stole, ladeapparater til startbatterier og selvfølgelig vores personlige bagage. Jan tog hjem og vejede noget af grejet og regnede på hvad der var plads til i hans Caravelle. Han kom frem til, at hvis jeg tabte mig fem kg, havde vi plads til alt grejet.

Vores tur til Emmen startede onsdag den 4. juli om morgenen. Det tager en dag, at køre derned, og efter et par stop for at spise, og et for at hente de halvtres liner der var købt ind, ankom vi til vores hotel om aftenen. Vi tømte bilen for det meste af grejet, spiste i hotellets restaurant, og gik i seng.

VM startede først mandag den 9. juli, men der var Emmen World Cup den 7. og 8. juli, så vi havde i alt fire dage til træning. World Cuppen er en åben konkurrence hvor alle kan deltage, og de fleste VM deltagere bruger den til at vænne sig til at flyve under uvante forhold.

Om selve VM kunne der skrives mange sider. I stedet for, at gøre det har jeg samlet en masse billeder. Et billede skulle jo sige mere end 1.000 ord.

(Og redaktøren har glædet sig over alle de gode billeder og valgt at bringe resten af Regnars artikel som "postkort").



Åbningsceremonien bestod af en flot opvisning med de Schweiziske luftstyrkers PC 7 team og en Super Puma helikopter. Efter opvisningerne holdt forskellige personer taler. Det var repræsentanter fra FAI, militærlufthavnen vi fløj på, Emmen by, arrangørerne og det schweiziske modelflyveforbund. Som det ses havde vejret endnu ikke vendt sig i mod os, men det gjorde det snart.



Mudderet gav inspiration til nogle kreative sjæle der lavede denne lille muddermaskot. På et tidspunkt var den også udstyret med en lille fjernbetjening.

Nordmanden Esben Torp spekulerer over hvad han helst vil flyve fra. En frossen norsk sø, eller denne mudderpøl.



Vi fløj på den militære lufthavn i Emmen, der midlertidigt var ude af drift, så konkurrencen forløb helt uforstyrret. Der blev sat spil op i to retninger så man kunne vælge den retning der var mest gunstig i forhold til vinden. Regnen kom, og ind imellem i store mængder. Til sidst måtte græsset give op, og vi fik en mudderpøl en Roskilde-festival værdig. Stævneledelsen købte halm, og det hjalp i et par dage, hvorefter bonden kom med et læs mere. Mudderet var en udfordring til alt hvad vi havde af udstyr. Flyene blev opbevaret i den hangar der var til rådighed, men spil, batterier og værktøjskasser var solet ind i mudderet.





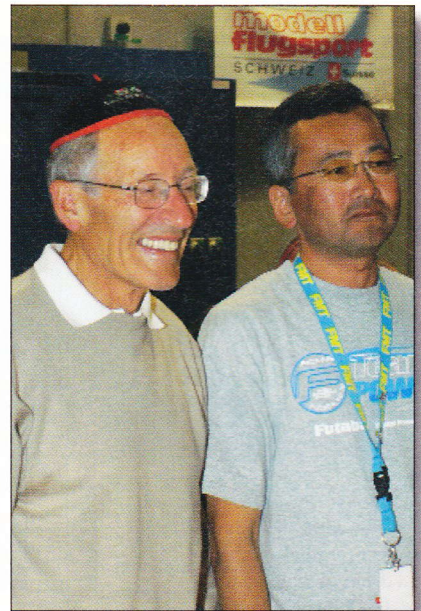
Organisationen

For at afvikle et VM med 63 piloter fra 21 lande skal man have styr på alt lige fra toiletter, PR-opgaver, mad, senderdeponering, officials, jury, og diverse uforudsete hændelser. I Emmen var der tilknyttet 75 kvinder og mænd der hver dag i otte dage sørgede for at alt fungerede.



Disse to unge damer bestyrede senderdeponeringen, hvor udleveringen blev styret via strekkodelæsning så ingen kunne hente deres sendere hvis ikke deres flyvning var nært forestående.

Corinne Schneider fløj med om World Cuppen. Under VM var hun hjælper for det Schweiziske hold og trådte til som official et par gange hvor der var brug for det

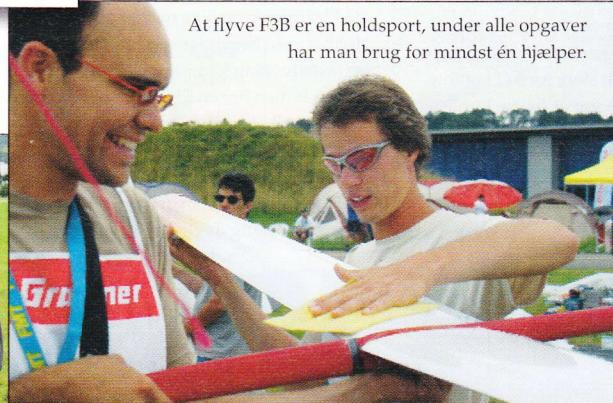


Rudolf (Rudi) Schaub (tv) havde det overordnede ansvar for VM. Billedet er taget under festen der blev afholdt onsdag aften



Flyvningen

Jesper flyver termik og Jan spotter.



At flyve F3B er en holdsport, under alle opgaver har man brug for mindst én hjælper.

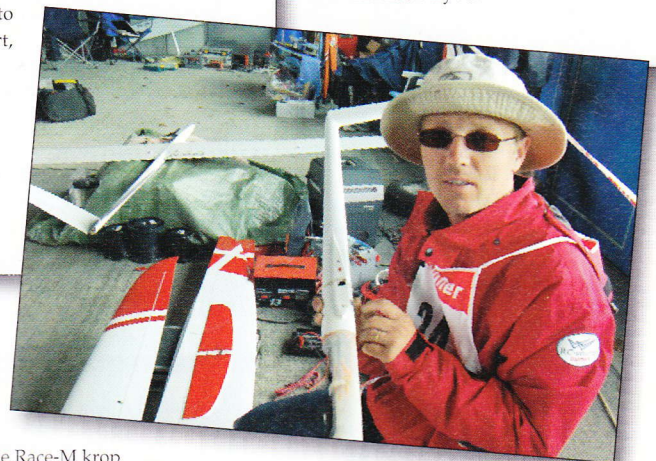
Martin Weberschock holder Andreas Herrigs flyver under forberedelsen til start

Varighedsflyvning (Termik): Hjælperen (spotteren), skal holde øje med om konkurrenterne finder god luft at flyve i. Hvis konkurrenterne finder noget godt, og det man selv flyver i ikke er godt nok, er det op til piloten, med spotterens hjælp, at vurdere, om han kan nå hen til den gode luft eller om han må fortsætte jagten på termik på egen hånd. Det er også hjælperens opgave, at fortælle piloten om den resterende arbejdstid og hvor lang tid der er fløjet. Når man nærmer sig en flyvetid på ti minutter skal hjælperen tælle ned så piloten kan foretage mærkelandingen så tæt på 10.00 minutter som muligt.



flyvning er der typisk også brug for to hjælpere. Én til at kaste flyet ved start, og én til at hjælpe med hvornår der skal svinges, ligesom i distanceflyvningen. I speed er det meget vigtigt at man flyver lige frem og tilbage i banen, så det er også hjælperens opgave at korrigere piloten hvis ikke han gør det.

Under en distanceflyvning hvor Jan var tre ben foran nærmeste forfølger, havde han en midairkollision med en russer og måtte udgå. Her er han ved at udbedre skaderne på sin hjemmekonstruerede Race-M krop



Distanceflyvning:

Her er det en fordel med to hjælpere. En hjælper holder øje med lyset der signalerer at endnu et ben er registreret, og giver piloten besked når det tændes. Den anden hjælper betjener et sigteapparat som er sat op i linie med det apparat officials bruger. På den måde kan man optimere svinget, i den ende af banen hvor man står og flyver. I distanceflyvning har man også brug for god luft at flyve i. Det er også hjælperens opgave at holde øje med konkurrenterne for at se om der er bedre luft andre steder i banen end lige der hvor man selv flyver.

Hastighedsflyvning (Speed)

Ved hastigheds-



Taktik

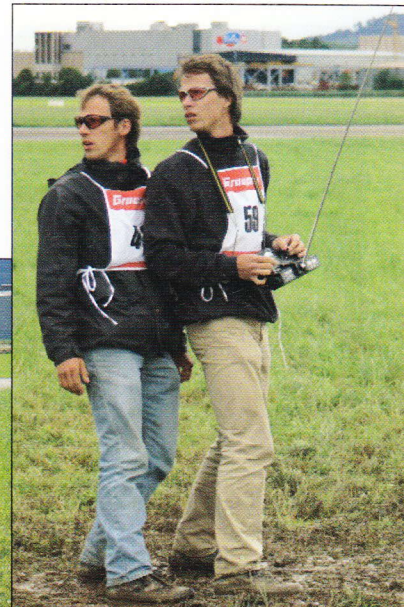
F3B kan vindes i speeden og tabes i distancen! I speeden flyver alle piloterne i én stor gruppe, altså er der kun én der får 1.000 point i hver runde. Sætter du en tid der er væsentligt hurtigere end dine konkurrenters, tager du altså mange point fra dem alle. I distancen er der flere grupper, hvor vinderen af hver gruppe får 1.000 point, altså kan du tabe til mange af dine konkurrenter hvis ikke du vinder din runde. På VM-niveau gør termikopgaven sjældent den store forskel i pointene, men den gør at flyene forbliver allround svævefly, og ikke specialiserede speedmaskiner.

Den overordnede taktik er jo ret simpel; Flyv længere og hurtigere end alle de andre. Men så let er det jo bare ikke. Hastighedsflyvningen er den mindst taktikprægede, her drejer det sig om at få en god starthøjde og ikke miste for meget af den før man begynder selve opgaven. Værdighedsflyvning kan være præget af taktik. Hvis man har en ide om hvor der bør være termik, kan man søge dertil straks efter starten, og så må man håbe på at satsningen var rigtig. En anden taktik kan være at snylte. Hvis man flyver i en gruppe med en rigtig dygtig pilot, kan man

følge efter vedkommende og lade ham opsnuse termikken for sig, og så udnytte den sammen med ham, hvis man ellers evner det.



Omstarter er en stor del af distanceflyvning og speedflyvning. Her er Hugo Salvador klar til at gribe sin søns flyver. Der kan være op til 70 – 80 meter tilbage til startstedet, så der må løbes hvor vejen er jævn. Sønnen, Joaquin, var i øvrigt den yngste deltager ved VM. Han er 14 år



Sådan starter en verdensmester under hastighedsflyvning. Lige foran de to Herrig brødre står deres sigteapparat. Selve starten foregår op til 50 meter bag dem, og nogen dage var vinden direkte på tværs af banen. Hvis vinden er på tværs af spillinien foregår starten på den måde, at så snart hjælperen har kastet flyet, trækker piloten det ud i medvind, og først når flyet er ude i en vinkel på 60 – 70 grader på omløberen, begynder piloten at trække højde ved hjælp af spillinien. I tilfældet på billedet her, kan det betyde at flyet er ca. 150 - 200 meter væk fra piloten før det sker.

Den mest taktikprægede opgave er distanceflyvningen. Det her du virkelig skal sætte rigtigt og flyve i banen hvor der er bedst luft. Du har en arbejdstid på syv minutter, men du må kun bruge fire af dem i banen. Altså har du tre minutter til at vente på at der kommer god luft. Hvis der så er god luft, hvad gør du så? Du kan vælge at circle i den gode luft for at vinde højde inden du går ind i banen, men hvis den gode luft bliver erstattet af dårlig, havde det været bedre at starte på distancen straks. Hvis du er fløjet ind i banen men finder ud af at luften er bedre et stykke væk, hvad gør du så? Sats på at du kan flyve hen nok hvor du er, eller bruger du tid og højde på at flyve hen hvor luften er bedre?



Resultaterne

Martin Herrig i midten, Andreas Herrig til højre for ham og Fidel Frick til venstre

Efter 6 dages hektisk konkurrence blev vinderne fundet. De to tyske Herrig brødre blev etter og toer med Fidel Frick fra Liechtenstein på tredjepladsen. Herrig brødrenes første- og andenplads var velfortjent, de fløj suverænt godt i hele konkurrencen. Fidel Frick har været med i gamet i mange år, og 3. pladsen er hans bedste placering. Jan, Jesper og Søren fik placeringer som henholdsvis nr. 23, 26 og 39 af i alt 64 deltagere og Jesper vandt i øvrigt 6. runde. I holdkonkurrencen vandt Tyskland, foran værtsnationen Schweiz og med USA på tredjepladsen og Danmark på en god 9. plads ud af 22 nationer i alt.

Jeg vil slutte med at sige tak til Jesper, Søren og Jan for en god tur. Måske skal jeg prøve lidt mere F3B i 2008.

Regnar Petersen

Stemningen



Stemningen til dette VM var lige som jeg oplever stemningen til en konkurrence eller et hyggetræf herhjemme. Mellem flyvningerne er der tid til at gå rundt og tale med de andre deltagere og i løbet af en god uges tid kommer man jo til at kende lidt til nogen af dem. Folk er generelt flinke og hjælpsomme og det er sjovt at observere den forskel der trods alt er på mentaliteten mellem verdensdelene. For mig var det en stor oplevelse at være med til et VM, indtrykkene er mange, og vi havde det også sjovt i danskerlejren. Man kommer til at kende hinanden rigtigt godt når man foretager sig alt sammen i 12 dage. Vi havde da også tid til lidt turisme i nærområdet, bl.a. udforskede vi en modeltogbane og en legeplads i forbindelse med hotellet men se, det er helt andre historier.

onsdag aften var der fælles spisning og underholdning i kantinehangaren. Underholdningen var et Schweizisk familieorkester hvor mor og datter jodlede melodier og to sønner spillede

Faktaboks:

F3B er en kombinationskonkurrence for svævefly. Opgaverne er varigheds-, distance- og hastighedsflyvning. Modellerne startes i spil med en linelængde på 200 meter. Modellerne må ikke udstyres med fx variometre eller gyroer. Når en runde, der består af ovennævnte tre opgaver, er påbegyndt med én model, må der ikke skiftes til en anden. Heller ikke ved havari. Der må omstartes så ofte piloten ønsker, inden for den givne arbejdstid, men kun den sidste flyvning tæller. Hvis en runde har været afbrudt i mere end 30 minutter, fx på grund af vejret, annulleres hele runden, og piloter der har fløjet skal flyve om.

Opgaverne:

A: Varighedsflyvning (Termik)

Der flyves i grupper hvis størrelse er afhængig, af antallet af deltagere. Ved VM var der tolv piloter i hver gruppe. Arbejdstiden er tolv minutter og opgaven er, at flyve så tæt som muligt på ti minutter, og afslutte med en mærkelanding. Landing inden for én meter af mærket giver hundre-

de point og der fratrækkes fem point pr. meter der landes længere væk. Landes der mere end femten meter væk gives der ingen landingspoint. Landingspointene lægges til det antal sekunder som piloten har fløjet, altså er den maksimale score: ti minutter á tres sekunder = sekshundrede point + hundrede landingspoint, i alt syvhundrede point. Hvis en pilot flyver mere end sekshundrede sekunder tæles der baglæns. Fx giver ti minutter og fem sekunder en score på 595 sekunder. Flyvetiden starter når flyet slipper højstartslinjen og stopper ved landingen.

B: Distanceflyvning.

Denne flyves også i grupper. Seks piloter pr. gruppe ved dette VM. Opgaven er at flyve flest mulige ben i en bane på 150 meter. Arbejdstiden er syv minutter, hvoraf højest fire minutter kan bruges til at flyve ben. Banen er afmærket af to sigteapparater, der er bemanded med officials, som hver har ét fly at holde øje med. Når "deres" fly passerer sigteapparatet, trykker de på en kontakt, der aktiverer et lyssignal som tegn på, at endnu et fløjet ben er registreret.

C: Hastighedsflyvning (Speed).

Samme bane som til opgave B, men kun én pilot i banen

ad gangen. Opgaven er at flyve fire ben på kortest mulig tid. Arbejdstiden er fire minutter men opgaven skal være påbegyndt tres sekunder efter flyet slipper højstartslinjen. Ønsker piloten en omstart skal dette meddeles til konkurrencelederen inden der flyves ind i banen.

Speed flyves som én gruppe. Dog kan konkurrenceledelsen vælge at dele opgaven op i mindre grupper, hvis der er udsigt til at vejret vil afbryde flyvningen.

Pointberegning:

Pointudregningen sker efter promillepointsystemet. Det betyder, at den som vinder en flyvning får ettusinde point. De efterfølgende får point i forhold til hvor meget mindre de har scoret.

Et nemt eksempel: En distanceflyvning, i en gruppe med seks piloter, vindes med tyve ben. En vunden opgave udløser ettusinde point, hvert ben er altså halvtres point værd. Flyver de andre piloter i gruppen fx 19, 19, 17, 15 og 12 ben får de 950, 950, 850, 750 og 600 point. Denne måde, at udregne point på gør, at vejrskift ikke påvirker pointgivningen, da alle piloter i samme gruppe jo har samme vejrmæssige betingelser.

Flyene

Der blev anvendt mange forskellige modeller til VM. At komme ind på dem vil fore for vidt så jeg vil henvise til den officielle hjemmeside: www.f3b-wm.ch/index.php?show=1 For at se hvilke fly de forskellige anvendte skal du vælge "Start- & Ranglisten VM" og her kan du fx vælge "Resultater", vælge en runde og vælge enten en opgave eller det samlede resultat for runden. Til højre for deltagerens navn er der et lille fly, hold markøren på det så kommer det frem hvilke modeller vedkommende fløj med.



Web

Den officielle hjemmeside: www.f3b-wm.ch/index.php?show=1 er et kig værd. Der er link til tvspot om VM og der er video af både det indledende airshow og af flyvningen.

Faktaboks: Jesper Jensen

Født 1971
Begyndte at flyve i 1980
Har deltaget i F3B VM i:
1995 Brasov, Rumænien
1997 Ankara, Tyrkiet
1999 Rustenburg, Sydafrika
2001 Tjekkiet
2003 Tyskland
2005 Finland
2007 Emmen, Schweiz
Bedste placering: 9. plads i 2003 i Tyskland.
Fly anvendt ved dette VM:
Estrella, Estrella DP

Faktaboks: Regnar Petersen

Født 1965
Har fløjet modellfly siden 1988, konkurrencer siden 2005

Faktaboks: Søren Helsted

Født i 1974
Begyndte at flyve i 1985
Startede med F3B i 1995
Har deltaget i F3B VM i:
2005 Finland
2007 Emmen, Schweiz
Bedste placering: I starten af 30'erne
Fly anvendt ved dette VM:
Estrella, Diavolo, X-21

Faktaboks: Jan Hansen

Født 1973
Begyndte at flyve i 1986
Startede med F3B i 1987 eller 1988
Har deltaget i F3B VM i:
1995 Brasov, Rumænien
1997 Ankara, Tyrkiet
1999 Rustenburg, Sydafrika
2007 Emmen, Schweiz
Bedste placering har været enten en 11. eller en 13. plads
Fly anvendt ved dette VM:
Race-M med x-hale, X-21





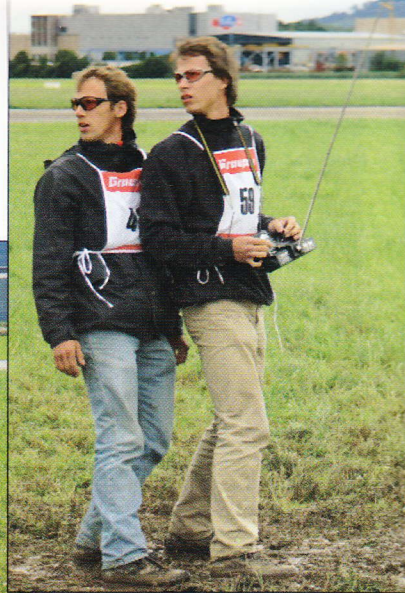
Taktik

F3B kan vindes i speeden og tabes i distancen! I speeden flyver alle piloterne i én stor gruppe, altså er der kun én der får 1.000 point i hver runde. Sætter du en tid der er væsentligt hurtigere end dine konkurrenters, tager du altså mange point fra dem alle. I distancen er der flere grupper, hvor vinderen af hver gruppe får 1.000 point, altså kan du tabe til mange af dine konkurrenter hvis ikke du vinder din runde. På VM-niveau gør termikopgaven sjældent den store forskel i pointene, men den gør at flyene forbliver allround svævefly, og ikke specialiserede speedmaskiner.

Den overordnede taktik er jo ret simpel; Flyv længere og hurtigere end alle de andre. Men så let er det jo bare ikke. Hastighedsflyvningen er den mindst taktikprægede, her drejer det sig om at få en god starthøjde og ikke miste for meget af den før man begynder selve opgaven. Varighedsflyvning kan være præget af taktik. Hvis man har en ide om hvor der bør være termik, kan man søge dertil straks efter starten, og så må man håbe på at satsningen var rigtig. En anden taktik kan være at snylte. Hvis man flyver i en gruppe med en rigtig dygtig pilot, kan man

følge efter vedkommende og lade ham opsnuse termikken for sig, og så udnytte den sammen med ham, hvis man ellers evner det.

Oristarter er en stor del af distanceflyvning og speedflyvning. Her er Hugo Salvador klar til at gribe sin søns flyver. Der kan være op til 70-80 meter tilbage til startstedet, så der må løbes hvor vejen er jævn. Sønnen, Joaquin, var i øvrigt den yngste deltager ved VM. Han er 14 år



Sådan starter en verdensmester under hastighedsflyvning. Lige foran de to Herrig brødre står deres sigteapparat. Selve starten foregår op til 50 meter bag dem, og nogen dage var vinden direkte på tværs af banen. Hvis vinden er på tværs af spillinien foregår starten på den måde, at så snart hjælperen har kastet flyet, trækker piloten det ud i medvind, og først når flyet er ude i en vinkel på 60-70 grader på omloberen, begynder piloten at trække højde ved hjælp af spillet. I tilfældet på billedet her, kan det betyde at flyet er ca. 150-200 meter væk fra piloten før det sker.

Den mest taktikprægede opgave er distanceflyvningen. Det her du virkelig skal sætte rigtigt og flyve i banen hvor der er bedst luft. Du har en arbejdstid på syv minutter, men du må kun bruge fire af dem i banen. Altså har du tre minutter til at vente på at der kommer god luft. Hvis der så er god luft, hvad gør du så? Du kan vælge at cirkle i den gode luft for at vinde højde inden du går ind i banen, men hvis den gode luft bliver erstattet af dårlig, havde det været bedre at starte på distancen straks. Hvis du er flojet ind i banen men finder ud af at luften er bedre et stykke væk, hvad gør du så? Sætter på at du kan flyve ben nok hvor du er, eller bruger du tid og højde på at flyve hen hvor luften er bedre?



Resultaterne

Martin Herrig i midten, Andreas Herrig til højre for ham og Fidel Frick til venstre

Efter 6 dages hektisk konkurrence blev vinderne fundet. De to tyske Herrig brødre blev etter og toer med Fidel Frick fra Liechtenstein på tredjepladsen. Herrig brødrenes

første- og andenplads var velfortjent, de fløj suverænt godt i hele konkurrencen. Fidel Frick har været med i gamet i mange år, og 3. pladsen er hans bedste placering. Jan, Jesper og Søren fik placeringer som henholdsvis nr. 23, 26 og 39 af i alt 64 deltagere og Jesper vandt i øvrigt 6. runde. I holdkonkurrencen vandt Tyskland, foran værtsnationen Schweiz og med USA på tredjepladsen og Danmark på en god 9. plads ud af 22 nationer i alt.

Jeg vil slutte med at sige tak til Jesper, Søren og Jan for en god tur. Måske skal jeg prøve lidt mere F3B i 2008.

Regnar Petersen

Stemningen



Stemningen til dette VM var lige som jeg oplever stemningen til en konkurrence eller et hyggetræf herhjemme. Mellem flyvningerne er der tid til at gå rundt og tale med de andre deltagere og i løbet af en god uges tid kommer man jo til at kende lidt til nogen af dem. Folk er generelt flinke og hjælpsomme og det er sjovt at observere den forskel der trods alt er på mentaliteten mellem verdensdelene. For mig var det en stor oplevelse at være med til et VM, indtrykkene er mange, og vi havde det også sjovt i danskerlejren. Man kommer til at kende hinanden rigtigt godt når man foretager sig alt sammen i 12 dage. Vi havde da også tid til lidt turisme i nærområdet, bl.a. udforskede vi en modeltogbane og en legeplads i forbindelse med hotellet men se, det er helt andre historier.

onsdag aften var der fælles spisning og underholdning i kantinehangaren. Underholdningen var et Schweizisk familieorkester hvor mor og datter jodlede mens faren og to sønner spillede

Faktaboks:

F3B er en kombinationskonkurrence for svævefly. Opgaverne er varigheds-, distance- og hastighedsflyvning. Modellerne startes i spil med en linelængde på 200 meter. Modellerne må ikke understyres med fx variometre eller gyroer. Når en runde, der består af ovennævnte tre opgaver, er påbegyndt med én model, må der ikke skiftes til en anden. Heller ikke ved havari. Der må omstartes så ofte piloten ønsker, inden for den givne arbejdstid, men kun den sidste flyvning tæller. Hvis en runde har været afbrudt i mere end 30 minutter, fx på grund af vejret, annulleres hele runden, og piloter der har fløjet skal flyve om.

Opgaverne:

A: Varighedsflyvning. (Termik)

Der flyves i grupper hvis størrelse er afhængig, af antallet af deltagere. Ved VM var der tolv piloter i hver gruppe. Arbejdstiden er tolv minutter og opgaven er, at flyve så tæt som muligt på ti minutter, og afslutte med en mærkelanding. Landing inden for én meter af mærket giver hundre-

de point og der fratrækkes fem point pr. meter der landes længere væk. Landes der mere end femten meter væk gives der ingen landingspoint. Landingspointene lægges til det antal sekunder som piloten har fløjet, altså er den maksimale score: ti minutter å tres sekunder = seks-hundrede point + hundrede landingspoint, i alt syv-hundrede point. Hvis en pilot flyver mere end sekshundrede sekunder tæles der baglæns. Fx giver ti minutter og fem sekunder en score på 595 sekunder. Flyvetiden starter når flyet slipper højstartslinjen og stopper ved landingen.

B: Distanceflyvning.

Denne flyves også i grupper. Seks piloter pr. gruppe ved dette VM. Opgaven er at flyve flest mulige ben i en bane på 150 meter. Arbejdstiden er syv minutter, hvoraf højest fire minutter kan bruges til at flyve ben. Banen er afmærket af to sigteapparater, der er bemandet med officials, som hver har ét fly at holde øje med. Når "deres" fly passerer sigteapparatet, trykker de på en kontakt, der aktiverer et lyssignal som tegn på, at endnu et fløjet ben er registreret.

C: Hastighedsflyvning (Speed).

Samme bane som til opgave B, men kun én pilot i banen

ad gangen. Opgaven er at flyve fire ben på kortest mulig tid. Arbejdstiden er fire minutter men opgaven skal være påbegyndt tres sekunder efter flyet slipper højstartslinjen. Ønsker piloten en omstart skal dette meddeles til konkurrencelederen inden der flyves ind i banen.

Speed flyves som én gruppe.

Dog kan konkurrenceledelsen vælge at dele opgaven op i mindre grupper, hvis der er udsigt til at vejret vil afbryde flyvningen.

Pointberegning:

Pointudregningen sker efter promillepointsystemet. Det betyder, at den som vinder en flyvning får ettusinde point. De efterfølgende får point i forhold til hvor meget mindre de har scoret.

Et nemt eksempel: En distanceflyvning, i en gruppe med seks piloter, vindes med tyve ben. En vunden opgave udløser ettusinde point, hvert ben er altså halvtres point værd. Flyver de andre piloter i gruppen fx 19, 19, 17, 15 og 12 ben får de 950, 950, 850, 750 og 600 point. Denne måde, at udregne point på gør, at vejrskift ikke påvirker pointgivningen, da alle piloter i samme gruppe jo har samme vejrmæssige betingelser.

Flyene

Der blev anvendt mange forskellige modeller til VM.

At komme ind på dem vil føre for vidt så jeg vil henvise til den officielle hjemmeside: www.f3b-wm.ch/index.php?show=1 For at se hvilke fly de forskellige anvendte skal du vælge "Start- & Ranglisten WM" og her kan du fx vælge "Resultater", vælge en runde og vælge enten en opgave eller det samlede resultat for runden. Til højre for deltagerens navn er der et lille fly, hold markøren på det så kommer det frem hvilke modeller vedkommende fløj med.



Web

Den officielle hjemmeside:

www.f3b-wm.ch/index.php?show=1 er et kig værd. Der er link til tvspot om VM og der er video af både det indledende airshow og af flyvningen.

Faktaboks: Jesper Jensen

Født 1971
Begyndte at flyve i 1980
Har deltaget i F3B VM i:
1995 Brasov, Rumænien
1997 Ankara, Tyrkiet
1999 Rustenburg, Sydafrika
2001 Tjekkiet
2003 Tyskland
2005 Finland
2007 Emmen, Schweiz
Bedste placering: 9. plads i
2003 i Tyskland.
Fly anvendt ved dette VM:
Estrella, Estrella DP

Faktaboks: Regnar Petersen

Født 1965
Har fløjet modelfly siden 1988,
konkurrencer siden 2005

Faktaboks: Søren Helsted

Født i 1974
Begyndte at flyve i 1985
Startede med f3B i 1995
Har deltaget i F3B VM i:
2005 Finland
2007 Emmen, Schweiz
Bedste placering: I starten af
30'erne
Fly anvendt ved dette VM:
Estrella, Diavolo, X-21

Faktaboks: Jan Hansen

Født 1973
Begyndte at flyve i 1986
Startede med F3B i 1987 eller 1988
Har deltaget i F3B VM i:
1995 Brasov, Rumænien
1997 Ankara, Tyrkiet
1999 Rustenburg, Sydafrika
2007 Emmen, Schweiz
Bedste placering har været enten en 11. eller en 13. plads
Fly anvendt ved dette VM:
Race-M med x-hale, X-21



STO&RT småt

Stormodelseminar

Lørdag den 12. januar 2008 blev det andet Stormodelseminar siden 2004 afholdt. 31 klubber havde indstillet 63 piloter til at blive stormodelkontrollanter. Seminaret fandt sted på Fjelsted Skov Kro på Fyn. Formanden, Allan Feld, bød velkommen til de fremmødte. Formanden for Sportsudvalget, Michael Munk, tog herefter over og fortalte lidt om, hvordan man havde tænkt sig arrangementet skulle foregå.

De enkelte piloter blev opdelt i grupper og ikke klubvis, idet der var lagt bordkort. På den måde fik man spredt deltagerne, og håbede på at få et mere objektivt seminar. På hver enkelt plads lå der et spørgeskema, som piloterne skulle udfylde. Herefter blev man inddelt i grupper, hvor man skulle vælge en repræsentant fra hver gruppe til at fortælle, hvad man var blevet enige om i gruppen.

Hovedkonklusionen blev, at de enkelte grupper fandt, at minimumskravet er mindst to kontrollanter til hver klub. I øjeblikket er der 247 stormodelpiloter og 105 kontrollanter. Herudover 25 som forventes at blive kontrollanter, når de har fået godkendt egen stormodel.

Bestyrelsen i RC-unionen havde valgt en lidt anden fremgangsmåde end ved det første Stormodelseminar i 2004. Den store ændring lå i at give flere tilladelse til at deltage på seminaret. Trods de ikke havde nogen godkendt stormodel. Kravet var dog, at man skulle have en eller anden form for certifikat, og at klubben indstillede piloten.

Bagefter gik man igen ud i de respektive grupper som var delt op i: stormodel, stormodel-jet, stormodel-svæver - der var kun en enkelt til stormodelhelikopter, og det var kontrollanten selv.

Efter frokost fortsatte man i grupperne og dagen sluttede med et evalueringsskema.

Arild Larsen



2m vinder

Sjællands Modelsvæveflyveklubs 2m postkonkurrence 2007, blev vundet af Paavo Pudan fra Estland. Paavo står her foran Keila Modellennu Klubis klubhus, der er et udrangeret transport fly af typen Antonov 12.

For de nysgerrige og sprogkyndige kan man læse mere her på:

www.keilamudellennuklubi.ee



Sådan gik sommeren 2007

Erik Eibye, der er reklametegner (eller har været - det fremgår ikke af mailen) har lavet tegningen her og givet den teksten: **Sådan gik sommeren 2007.**

Og han er ikke en gang modelflyver (endnu). Redaktionen synes det er flot spiddet og meget rammende for den våde sæson vi var udsat for.

Måtte vi få bedre vejr i 2008 - og måtte Erik Eibye få lyst at tegne mere til Modelflyvenyt. Det er redaktionens spæde nytårsønsker!

Tak for tegningen!

STORT & småt

Her kunn din notits være ...
En tanke du har gjort dig, en sjov oplevelse, et billede, et spørgsmål, et tip eller en god idé.
Send dine linier til en grenredaktør. Find adressen på side 2.

Tak for indsatsen

Grenredaktør
Kim Mouritsen



har efter ganske kort tid i Modelflyvenyts redaktion måtte sande at den opgave ikke rigtig hang sammen med en bestyrelsespost i RC-unionen ved siden af en i forvejen travl hverdag. Kim har derfor valgt at forlade Modelflyvenytredaktionen og koncentrere sig om arbejdet i RC-unionens bestyrelse.

Redaktionen har valgt at afvente en evt. fusion af de tre unioner inden man tilføjer redaktionen nye kræfter.

Marianne
Redaktør af Modelflyvenyt

Hvad blev der lige af plastikfolieringen?

Fra og med dette nummer vil Modelflyvenyt blive omdelt i PostDanmarks omslag, det såkaldte "Med rundt".

Og hvorfor så det?

Ja, det er for at imødegå PostDanmarks "serviceforbedringer" (Læs: store prisstigninger).

Vi håber det falder ud til alles tilfredshed.

Redaktionen

Skriv til modelflyvenyt

Send din artikel, notits eller bidrag til Modelflyvenyt til en grenredaktør (se side 2 for adressen). Husk at et billede fortæller mere end tusind ord! Send gode (og højtopløste) billeder med din tekst. Du kan se her til højre, hvornår der er deadline.

DEADLINEs i 2008

Nr. 2:	15. februar
Nr. 3:	2. maj
Nr. 4:	4. juli
Nr. 5:	5. september
Nr. 6:	24. oktober

STRØTANKER VED BYGGEBOERDET!

Vagn Hansen Ringkøbing Modelflyveklub fortæller her om nogle af sine erfaringer fra modelflyeverdenen om bl.a. tyngdepunktets placering og hvordan forebygges du, at din motor ikke løber varm.

Da jeg var atten år gammel blev jeg spurgt af en kollega, hvad jeg skulle lave i weekenden. Da jeg svarede, at jeg skulle ud og flyve med linestyrede modelfly, så han forarget på mig og spurgte om det ikke var på tide at blive voksen. Nu er jeg tres år gammel, har fløjet RC siden 1986, og er stadig ikke blevet voksen. Og jeg bliver det forhåbentlig aldrig.

Først en tak for det dejlige blad, som jeg altid læser med stor interesse. Vores hobby spreder sig efterhånden over et bredt fagområde, og jeg har haft stor glæde af de artikler, der dækker de områder, hvor jeg ikke ved så meget. Nu vil jeg give et bidrag, til gengæld for al den hjælp som jeg har fået.

Løber motoren varm?

Igennem årene er jeg ofte stødt på folk, der havde problemer med at motoren løb varm. Lad mig hermed slå fast:

Der skal ikke i nævneværdig grad skubbes kold luft ind, den varme luft skal suges ud. Det er rigeligt med et hul foran motoren på fire cm² for en 10 ccm. motor, men hullet bagud skal minimum være dobbelt så stort. Helst med en udformning så luften bliver suget ud. Den regel har jeg fulgt siden jeg i 1963 begyndte at flyve linestyring, og har aldrig haft problemer med at motoren løb varm. Så hvis din motor løber varm, og du ikke kan lave hullet større bagud, så prøv at lave hullet foran mindre. Det skal sidde lige ud for cylinderen.

Hvor skal tyngdepunktet ligge?

Det rigtige tyngdepunkt, og hvordan man finder det, lader til at drille mange. Det kan jeg godt forstå, det er desværre ikke altid, at tyngdepunktet (TP) er angivet korrekt på tegningen til et byggesæt.

For en del år siden byggede jeg en kvartskala Pup. TP blev lagt hvor det var angivet på tegningen, jeg mente at de måske var klogere end mig. Det viste sig ikke at være tilfældet. Med motoren i tomgang havde det samme flyveegenskaber som en nedadgående ekspreslevator. Efter at TP blev lagt, hvor jeg mente det skulle være, kunne jeg svæve den ind til landing med død motor.

TP er som regel angivet med tom tank. Det vil sige at TP flytter sig bagud efterhånden som tanken tømmes. På et fly med en vægt af kun 1200g og en tank på 200 ccm. flyttes TP ca. 1,5 cm fra fuld til tom tank. Denne forskydning sker naturligvis ikke på et elfly. Tænk også på at fordele vægten på så stor en del af kroppens længde som muligt. Med et korrekt TP kan du godt have et ustabil fly, hvis en stor del af flyets totalvægt ligger lige i TP. Tænk på linedanseren, der i mange tilfælde har en lang stang til at holde balancen med.

Det undrer åbenbart nogle at tyngdepunktet, i en del tilfælde, er angivet på midten af vingehalvdelen. Dette er nødvendigt at bruge som udgangspunkt, hvis vingen har en anden facon end en dørplade. Når vingens for og bagkant ikke er parallelle, eller spidser lige meget med både for og bagkant, vil TP ikke ligge i samme afstand fra forkanten ved kroppen og ved tippen.

Det optimale tyngdepunkt ligger, hvor

profilen er tykkest, for motorfly i reglen 25 til 33% tilbage fra forkanten, men svævefly har ofte TP længere tilbage. Her ligger det tykkeste punkt på profilet ofte længere tilbage end 33%. Det er kun til 3D-flyvning jeg vil anbefale at gå bag det tykkeste punkt på profilet. De bliver ustabile med mindre, at forkanten på vingen skråner meget bagud.

Tegning:

Punkterne A og B er tyngdepunktet målt midt på vingehalvdelen.

Linien CG går igennem A og B og viser hvor TP skal være hvilket som helst sted på vingen.

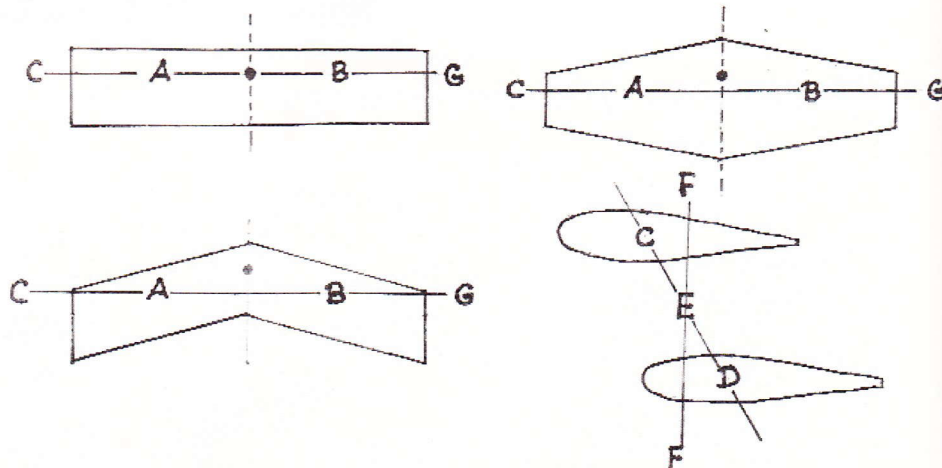
De runde punkter viser tyngdepunktet hvis man måler 1/3 tilbage fra forkanten på midten af vingen. TP er altid et gennemsnit af hele vingens spændvidde. Læg mærke til den pilformede vinge hvor TP ligger 2/3 tilbage ved kroppen, og helt fremme ved forkanten ved tipperne.

Ved fly med to, eller flere, vinger skal TP først findes på vingerne hver for sig punkt C og D.

Punkt E ligger midt imellem C og D.

Linien F E F er lodret, og viser hvor TP skal være på flyet.

Hvis så ellers TP er i orden i flyets længdeakse, og vingen er lige, kan man tage en jomfruflyvning uden alt for store overraskelser. Det spiller også ind hvor skrå forkanten på vingen er. Jo mere skrå jo mere rolig på højderoret. Når man har set



hvordan flyet opfører sig i luften, er det som regel på tide at finjustere både TP og rorudslag plus eventuel expo. Jeg bruger mit modtagerbatteri formet som en aflang stang, og laver et rør i kroppen som den kan skydes frem og tilbage i. Batteriet bliver monteret på en bøgepind med huller i så den kan skrues fast på det sted jeg vil have den.

Opbevaring af cyano

I Modelflyvenyt nr. 5/07 skrev Lars Pilegaard, at han opbevarede sin cyano i køleskabet. Jeg har en kvart liter dunk fra 3M, hvor der står at det skal opbevares ved stuetemperatur eller i fryseren, køleskab kan ikke anbefales. Jeg ved ikke om det er specielt for 3M, og at det er den tykflydende type, men jeg har haft det i syv år, og det fungerer upåklageligt.

Samling af vinger

I forbindelse med vingesamling kan jeg godt lide at lægge glasvæv/epoxy på til forstærkning.

Problemet er bare, at filmen ikke vil hænge fast. Det bedste jeg har fundet frem til er Flüggers mellemstrygningsmaling. Udover at være nem at slibe og give en god bund for evt. lakering, bider filmen særdeles godt fast. Derudover binder epoxy/glasvæv udmærket oven på Ora-cover, med en let slibning med 320 sandpapir.

Slibning af balsa

Med hensyn til slibning af balsa, vil jeg komme med en stor advarsel. Hvis du ikke kan slibe udendørs, så slib langsomt og hav en støvsuger tæt på. Balsastøv virker på samme måde i lungerne som asbest.

Antenneplacering?

For år tilbage fandt man ud af, at det var usmart at lade antenneledningen ligge inde i en kulfiberkrop, så jeg vil slutte med et spørgsmål? Kan man med fordel vende det til noget positivt, så de lange ledninger til krængrørservoer ligger i et kulfiberrør, og hvad skal godstykkelsen i så fald være. Kan man lægge en strømppe af alufolie rundt om ledningen, og på den måde afskærme strålingen fra ledningerne. Der er i flere indlæg skrevet, at de forskellige typer støjdæmpning, der fås i handlen, kun har lidt eller ingen virkning. God vind, men helst ikke for meget af den,

Vagn
Ringkøbing Mfk.

Orientering i Modelflyvenyt



Bestyrelsen vil benytte arbejdsgrupper som koncept

Der er så mange ting vi skal have gennemført i RC-unionen i disse år både af stor og småt.

Blandt de store er fusionen med Linestyling og Fritflyvning under Dansk Modelflyve Forbund. En anden stor opgave er Unionens/Forbundets nye Web. Ved siden af er der en række små og lidt større opgaver, som: Dokumentation af unionens mange uskrevne regler, revideret forsikringsordning, ansøgning om 2.4GHz, ansøgning om større flyvehøjde, oprustning mht. forsvar af flyvepladser når de trues osv. osv.

Problemet er at der går alt for lang tid fra beslutninger tages og til der sker noget. Årsagen er ofte den enkle, at bestyrelsesmedlemmerne ikke har tid nok eller ikke magter opgaven på egen hånd, hvis den fx er for stor eller for teknisk. Det emne tog bestyrelsen op på mødet den 24. nov. 2007.

Konklusionen på en lang debat blev, at vi har brug for en større uddelegering. Der skal simpelthen flere hænder og hoveder til. Bestyrelsen vedtog nogle retningslinier for hvordan vi kan delegerede opgaverne. Vi vedtog en struktur, som vi kender fra Elite- og Sportsudvalget, hvor mindre grupper refererer til en formand, som igen referer til bestyrelsen.

Konceptet

Når bestyrelsen har besluttet at en aktivitet skal gennemføres, udpeger bestyrelsen en ansvarlig for opgaven blandt bestyrelsens egne medlemmer. Vedkommende bliver ansvarlig for at beslutningen føres ud i livet. Dertil kan han søge et budget, som godkendes af bestyrelsen.

Et bestyrelsesmedlem, der på den måde har fået en opgave, kan så vælge at samle en arbejdsgruppe, der i praksis kan udføre arbejdet, hvad enten det er teknisk eller administrativt. Arbejdsgruppen kan organisere sig så meget eller så lidt som den finder nødvendigt. Man kan godt sammenligne opgaverne med projekter, og grupperne med projektgrupper. Der skal være en fungerende leder af gruppen. Gruppen kan udpege sin egen leder, men ellers bliver bestyrelsesmedlemmet gruppens leder.

Bestyrelsesmedlemmet kan efter behov og evne vælge at deltage i gruppens praktiske arbejde. Bestyrelsesmedlemmet skal dog først og fremmest bevare overblikket og skal være bindeled mellem arbejdsgruppen og unionens bestyrelse, og er dermed også være ansvarlig for arbejdsbudgettet.

I praksis

Det betyder at du kan blive opfordret til at deltage i en arbejdsgruppe, og det håber vi selvfølgelig at de fleste vil, når de bliver spurgt.

På Forum og i Modelflyvenyt, vil mange af opgaverne blive slået op, så interesserede medlemmer kan melde sig til. Det skulle gerne blive sjovt at sidde i en arbejdsgruppe, og det er jo stadig en fritidsbeskæftigelse

Allan Feld

DOUGLAS SBD-3 DAUNTLESS

MÅSKE LILLE men afgjort ikke en ARF-model

Af Henrik Grane fra Bastrupflyverne

Efter i mange år at have fløjet med tre forholdsvist store modeller nemlig en Canadair CL-215T, (MFN 3/1995) på to meter, en Piper Cub J-3 ligeledes på to meter og en AT-6 Texan/Harvard på 1,75 meter, fik jeg lyst til at prøve "noget mindre".

Tankerne gik i retning af en DOUGLAS SBD-3 DAUNTLESS dykbombemaskine, der under Anden Verdenskrig sænkede mindst seks japanske hangarskibe.

En farvelagt pull-out tegning i halv størrelse af en lille DOUGLAS SBD-3 DAUNTLESS med tilhørende beskrivelse og byggevejledning i det amerikanske blad FLY RC, januar 2006, så interessant ud:

Modellen, hvis forbillede blev fløjet af Ensign J.A. Leppla fra hangarskibet, USS Lexington, 1942, under slaget i Coral Havet, har følgende data:

Skala	1:15 (stand-off).
Vingefang	838 mm
Længde	610 mm
Vingereale	12,3 kvadrat dm
Vingeprofil,	"flatbottom"
Børsteløs MP	JET motor med 9x6 slow fly propel og 2s 1500 LiPo-batteri
RC-funktioner:	Højderor, balanceklapper og motor kontrol
Vægt	482 gram

Modellen er konstrueret af Rob Caso, som på bagsiden af tegningen skriver: "Dauntless er en velflyvende model pga. af den tykke vinge. Ligesom det rigtige fly er den temmelig manøvreedygtig og stabil.

Bliv ikke for nervøs ved start - lad den børsteløse motor komme op i omdrejninger før modellen slippes løs, og det vil synes som om den flyver ud af hånden. Da afstanden mellem vinge og haleplan er relativt kort, kan den være lidt følsom på højderoret. Derfor bør højderorets udslag ikke være mere end 5 mm i hver retning under de første flyvninger og vær sikker på, at modellen er afbalanceret som angivet på tegningen.

Den motorkraft der er til rådighed, overstiger langt det som lyden giver udtryk for, fordi motor og propel er næsten lydlose.

Det er noget af en fornøjelse at stige højt op, reducere motoromdrejninger og dykke ned over målet for at bombe. Hvis man forøger motoromdrejningerne netop som modellen passerer foran en, er accelerationen pga. træk fra den lille men kraftige børsteløse motor ret imponerende, idet man lader modellen stige op i højden og den sikkerhed som den giver. Den pilot som kan modstå et par rulninger, under stigningen fra sådant et bombeangreb er virkelig disciplineret!

Hvis man føler sig fristet til lidt kunstflyvning, kan modellen fx udføre loops og sejrslulninger fra vandret flyvning. Når det er blevet tid til landing, så hold vingerne vandret og næsen op når modellen kommer tæt på græsset. Modellen svæver forudsigeligt, og vil lande blødt, hvis man lader være med, at flyve den i græsset, eller venter for længe.

Lidt om byggearbejdet

Rob Caso kan levere et såkaldt "short-kit" (50 dollars), og kan kontaktes på www.turnkeyrc.com.

Sættet består af spanter, ribber, haleplan, finne, m.m. laserskåret af letvægtsbalsa, tegning (blue print) i

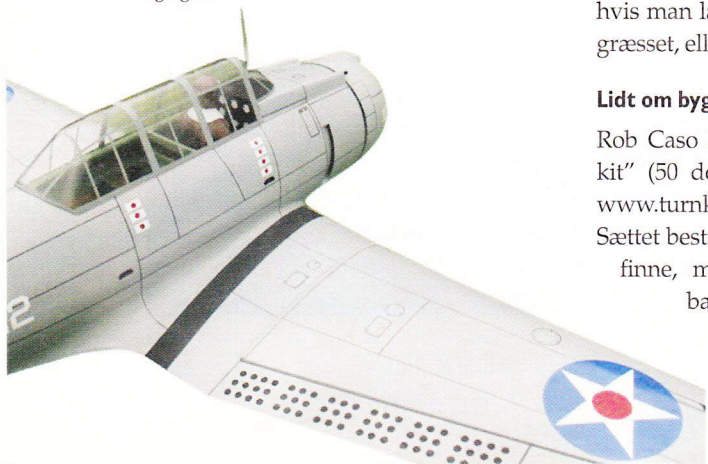
størrelse 1:1 og en 6 siders byggevejledning. Cowl (8 dollars) og canopy (8 dollars) kan bestilles sammen med sættet.

Man skal selv sørge for balsalister, men 3x3, 3x6 og 6x6 mm passer i "de amerikanske udskæringer", 1 og 1,5 mm balsafiner samt rørhængsler, stødstænger, etc. Kroppen bygges op omkring en vandret laserskåret plade med letningshuller. De nederste halve spanter monteres først og derefter tilføjes nogle få lister før beklædning med 1,5 mm. balsa. Den øverste halvdel bygges på samme måde. Vingen er opbygget konventionelt i 3 dele med ribber, lister og 1 mm balsabeklædning. Balanceklapper, flaps og dykbremser, der på modellen laves i et stykke, er ikke helt nemme at udføre på grund af vingens ret kraftige wash-out.

De konkave overgange, krop - vinge er vanskelige at fremstille især fra hovedbjælken og bagud, som Rob også indrømmer. Jeg valgte at beklæde dem med 0,25 mm karton i stedet for balsa, 3 stykker i hver side og behandlet med klar metallak. Overgangene fra hovedbjælken og fremad til ned under kroppens forende er udført med Hobbylite filler.

Under arbejdet har jeg skelet kraftigt til 3-plansskitserne i bogen/hæftet: SBD Dauntless in Action: Squadron/Signal Publications, Aircraft Number 64 (SPA 64), og jeg mener, at mine overgange er bedre end Robs.

De to køleluftudtag, et på hver side af kroppen, lige bag cowl, der blot er vist med et par streger på tegningen, er heller ikke lige til at gå til. Noget lignende gælder for forhøjningen af kroppen foran canopy til de dobbelte caliber 50 (12,7 mm) maskingeværer (Ø3 mm messingrør), som kun er antydnet på tegningen. Her var SPA 64 igen en god hjælp. Modellen er beklædt med Super Mono-





kote, dow grey, mat finish, og på mirakuløs vis matcher Humbrol Nr. 127 maling (til cowl, vingeovergange m.m.) 100%!

Hullerne i flaps/dykbremser er udført med et Ø4 mm rør skærpet i den ene ende og monteret i min bænkboresmaskine. Et stykke Monokote hæftes til et stykke krydsfiner og føres frem langs et styr med en skala, og for hvert hul sænkes det roterende rør ned i beklædningsfilmen. Inden filmen varmes fast svæertes balsafinen med en sort spritpen.

Rob fortæller, at fullsize prototypen af flyet var uden huller i flaps/dykbremser. Testpiloterne klagede imidlertid over uro i flyet når de todelte flaps/dykbremser, blev aktiveret. Et problem som blev afhjulpnet med de omtalte huller.

Samtlige panellinier, etc., er udført med en Lumocolor (Staedtler) vandfast pen i henhold til SPA 64.

Dæklisterne over vingesamlingerne er fremstillet af en 4 mm bred bambusstrimmel til fletning af stolesæder (Byens Rørletteri, Frederiksberg). De kan bukke over vingens forkant uden at knække.

Afdækning af canopy med små stykker tape (svarende til glasareal) for maling af vinduesrammer var et større arbejde (akkurat som på min AT-6'er).

Nationalitetsmærker er klippet ud af Monokote, og de hvide bogstaver, tal og indianerhovedet på siden af kroppen er udført af Profi Design, Nymølle, efter den separate tegning vedlagt byggesættet.

Rob, som jeg har haft en livlig e-mailkorrespondance med har for nylig erfaret, at motorkonsol (fremstillet af tynd laser-skåret krydsfiner og forboret for MP JET motoren) bør forstærkes med balsatrekantlister på de to sider, hvilket jeg så har gjort.

Den lodrette antenne (falsk), er fremstillet af 1 mm alu-plade og fastgjort til speed

controllerens ON/OFF-kontakt med en lille M2 skrue. Når man trækker i antennen aktiveres radiosystemet. Ideen er Robs.

Med LiPo-batteriet anbragt i en fordybning i vingen, lige foran hovedbjælken, balancerer modellen med bunden i vejret som angivet på tegningen!

Den kraftige 1000 pounds bombe under kroppen er udeladt for at undgå problemer under landing!

Rob skriver i sin Summary, på bagsiden af tegningen:

"Dauntless er en perfekt warbird til almindelig sportsflyvning. Den er kompakt, let at transportere og flyver særdeles godt. Operationer i frokostpausen midt på en stresset arbejdsdag er morsomme og lette at udføre, takket være det simple børsteløse motor/ LiPo-batteriset-up. Hvis man ønsker at bygge en

enestående warbird med en storslået flyvekarakteristik, så er det den"

Som det fremgår af foranstående, er der absolut ikke tale om en ARF- model, og i en tid hvor priserne på ARF-modeller er særdeles rimelige, vil jeg kun anbefale modellen til dem, som er meget opsat på, at arbejde med balsa, beklædningsfilm, etc. - Jeg synes, at arbejdet med at bygge modellen har været meget stort!

Henrik Grane

Sammenligning mellem fabriks data og Henrik Granes model

	TurnKeyRC	HGs model
Vægt, flyveklar	482 g	468 g
Vingebelastning	39 g/m ²	38 g/m ²
Motor	børsteløs MP JET 28/7-30D	børsteløs MP JET28/7-30D
Speed controller	JETI Advance 18 plus	JETI Advance 18 plus
Propel	APC slow fly 9 x 6 SF	APC slow fly 9 x 6 SF
Batteri	LiPo, 2s 1500 mAh Kokam	LiPo, 2s 1500 mAh SN
Servoer	2 stk. Hitec HS-55	2 stk. Hitec HS-55

Særligt om Henrik Granes Model:

Modtager fabrikat	Hitec Electron 6 Schulze Alpha 835s
Full speed ampere	11,3 -
Full speed RPM	5540 -
Flyvetid (typisk)	min. 15 - 20 -

Hobby Lobby, USA, har leveret: Den lille tjekiske, børsteløse motor, MP JET 28/7-30D, No. MJ20203. Speedcontroller, JETI Advance 18 plus (m. BEC), No. JESAP18. Ledningssæt m. stik, MP JET, No. 20221. - De 3 ledninger loddes til 3 loddepunkter bag på motoren. Propelnav, ø3mm./M5, MP JET, No. 4698. Fighterpilot, færdigmalet, skala 1:12, No. SIR312. - Skala 1:12 er lidt for stor, men hvad jeg kunne opdrive. Stik mellem batteri og speed controller er Astro Flight Zero Loss, som er meget lette at trække fra hinanden, som jeg havde i forvejen, og som jeg altid anvender på "de store modeller". Resten er lev. af danske hobby forhandlere. Alu-spinner med M5 gevind er fra propelkobling, Graupner Best. Nr. 6053.400. - Erstatte M4 motrikken på MP JET propelnav.



Som lovet i sidste nummer af MFN har F3F gruppen nu planlagt træningen for hele dette år. Der er planlagt tretten samlinger resten af året så du har masser af muligheder for, at komme ud og prøve denne form for flyvning sammen med en gruppe entusiastiske modellflyvekolleger.

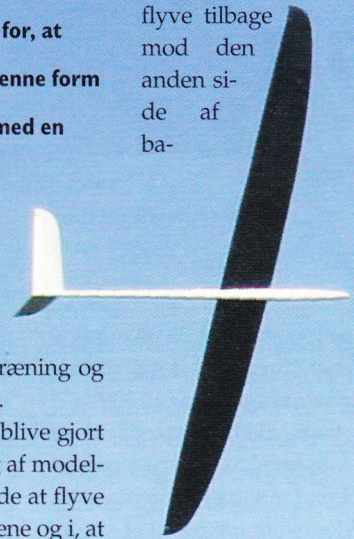


Samlingerne er planlagt sådan at der veksles mellem træning og konkurrenceflyvning. Til træningen vil der blive gjort meget ud af trimning af modellerne og træning i både at flyve rent i banen og svingene og i, at svinge på det rigtige tidspunkt. Til konkurrenceflyvningerne vil flyvningen foregå under konkurrencelignende forhold, så du ikke er helt ødelagt af nerver når det virkelig gælder. Begge former for træning er vigtige. Både præstationsangst og dårligt trimmede fly er set til de forskellige konkurrencer.

F3F – Hvad er det nu det er?

F3F er en speedkonkurrence der foregår i løftet fra en skrænt.

Der opstilles to stk. sigteapparater med hundrede meter imellem. Hvert sigteapparat bemannes med en official som giver et ringesignal til piloten når hans fly har passeret banens endepunkt, og piloten må vende og flyve tilbage mod den anden side af ba-



nen. Sådan kommer en gennemflyvning til at bestå af ti ben og ni vendinger. F3F er en utrolig simpel konkurrence, ikke nok med at reglerne er let forståelige, men alt hvad du behøver, er et fly og en sender. Er begge dele ladet op, kan du flyve resten af dagen uden at skulle slæbe en masse andet udstyr med dig.

Konkurrencerne

I Danmark afholder vi tre årlige



F3F Hvad er det nu lig

Fotografer: Jørgen Knudsen Larsen & Knud Hebsgaard

konkurrencer: Påskekraent, JM & DM. Konkurrencerne er ofte godt besøgte af udlændinge, mest tyskere og nordmænd, men også svenskere, tjekkere, islændinge og en enkelt amerikaner har været på besøg i Danmark for at flyve F3F. F3F er en såkaldt provisorisk klasse under FAI. Når FAI vælger at optage en klasse som provisorisk er det med det formål, at der skal udarbejdes og afprøves et regelsæt for klassen, og den skal bevise sin levedygtighed før FAI vil gøre den officiel og godkende kontinentale og interkontinentale mesterskaber. F3F har for længst bevist sin levedygtighed og regelsættet er også på plads. Der har det sidste års tid også været tale om, at få klassen løftet fra provisorisk til godkendt klasse. Der afholdes en international konkurrence som går for at være "Verdensmesterskabet" og det er Viking Race. Viking Race har eksisteret i mange år og én af dem der var med til at skabe det, er danskeren Preben Nørholm som stadig er aktiv F3F-pilot herhjemme.

Kalender

Træningsdatoerne er offentliggjort i stævne kalenderen her i bladet og vil også kunne findes på RC-unionens forum under "svæveflyvning", tråden hedder "F3F i 2008". F3F er jo en sport hvor vi er meget afhængige af vejret, og derfor vil vi ikke på nuværende tidspunkt have mulighed for, at sige noget om hvor der skal flyves. Det vil blive offentliggjort på forum torsdagen

før, hvor træningen vil foregå. De nævnte datoer er alle lørdage, men hvis det vurderes at vejret er bedre søndag vil træningen blive flyttet. Det vil også blive annonceret i tråden på forum. De interesserede har mulighed for at abonnere på tråden så de får en mail tilsendt når der er opdateringer eller nye indlæg. I skrivende

Stævnekalenderen:

23.02.08	Træning
08.03.08	Konkurrencetræning
22 & 23.03.08	Konkurrence (Påskekraent)
26.04.08	Træning
24.05.08	Konkurrencetræning
31.05.08	Træning
14.&15.06.08	Konkurrence (JM / Eurotour)
26.07.08	Træning
23.08.08	Konkurrencetræning
27.09.08	Træning
25.10.08	Konkurrencetræning
22.11.08	Træning
27.12.08	Konkurrencetræning

stund har vi ikke besluttet hvem der skal tage imod tilmeldingerne men det vil også fremgå på forum. Tilmeldingsfristen vil være tirsdagen før der flyves.

Vi glæder os alle til at komme i gang med et helt år fyldt af seriøs og engageret flyvning, og til at modtage nye deltagere i denne actionfyldte konkurrenceform. Har du en svæver liggende så kom ud på skrænten til en af samlingerne her i foråret, så tager vi et kig på modellen og får det meste ud af den. På gensyn derude.

På F3F gruppens vegne
Regnar Petersen

Stort billede i baggrunden: Svingene er vigtige i F3F. Billederne viser sigteapparatet hvor svingdommeren sidder og giver signal til piloten om, at han eller hun er uden for banen, og kan svinge rundt. Piloten der flyver her laver et sving af meget høj kvalitet; Der bruges ikke mange tiendedele af et sekund uden for banen.

Små billeder indsat: Starten i F3F er ganske simpel. Din hjælper kaster flyet ud i løftet, og det må gerne være et aggressivt kast så du kan vinde lidt højde på kastet. **Øverste billede** er fra Viking Race i Skotland hvor der var mulighed for tilløb før kastet. **Midterste billede** er fra Viking Race i Rügen i Tyskland. Her kaster Knud Hebsgaard Kaj Henning Nielsen flyver med et stående, men aggressivt kast.

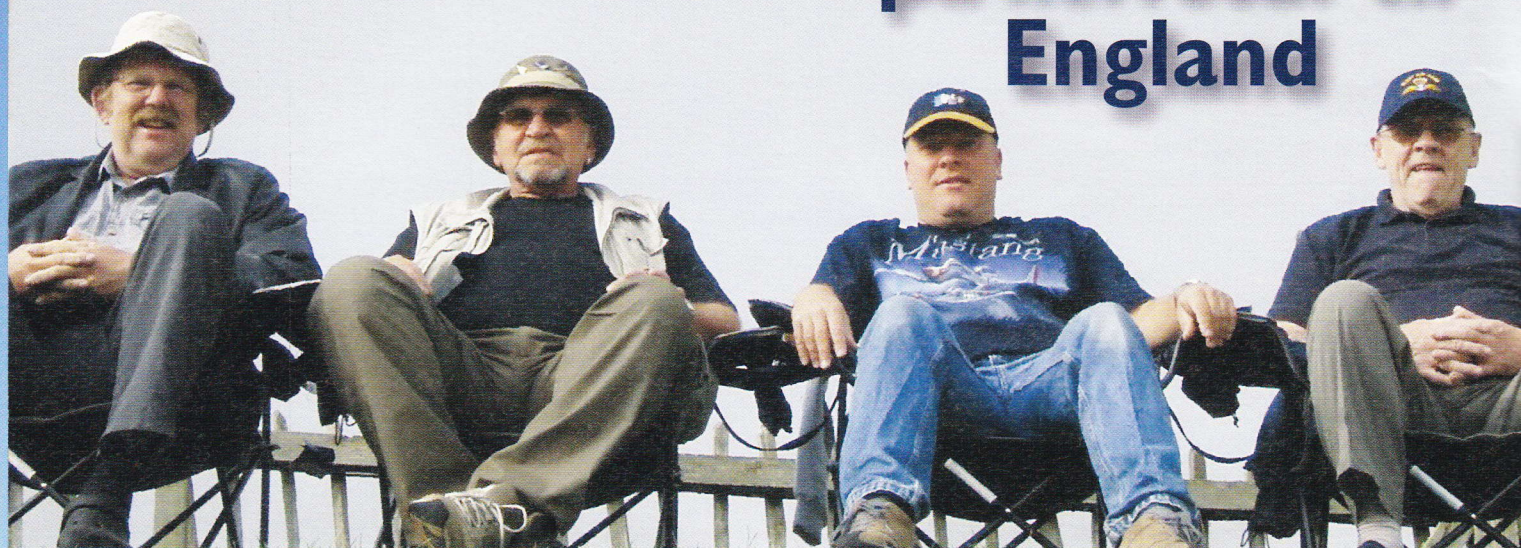
Nederste billede: Preben Nørholm flyver sin Tragi på sydvest skrænten i Hanstholm

e for noget?

Fagins Boys er en gruppe flyvetosser der for mange år siden fandt hinanden gennem model-flyvning. De mødes vinteren igennem og spiser god mad, flyver på simulator, ser gode film, driller hinanden, flyver modelflyvning, bowler, klitrer en pind eller to på et byggesæt osv. På godt gammeldags dansk: De hygger sig.

FAGINS BOYS

på herretur til England



Fagins boys Poul - Flemming Fagin - Troels og Frank



Air Cobra på Duxford

Forsamlingens højt elskede leder, der styrer medlemmerne på nogenlunde samme måde som Nordkoreas lige så højt elskede Kim Jong II, sørger for ved hvert møde at opkræve 100 kr. for hver uge der er gået siden sidste møde – det kan godt blive lidt dyrt i sommermånederne hvor ferier besværliggør det at finde mødedatoer. Pengene bliver brugt til kulturelle arrangementer. Eller sagt på en anden måde: Drengene tager på mandetur til flyopvisninger og flymuseer. Årets tur gik til England, hvor hovedattraktionen var Duxfords septemberopvisning. Undervejs blev det til seks andre museumsbesøg.

Stauning

Det første besøg var hos Dansk Veteranflysamling i Stauning. Her er et halvt hundrede danske og udenlandske luftfartøjer fra 1911-2000 samlet i en stor hangar og en helt ny udstillingshal. Som førstegangsbesøgende blev undertegnede noget imponeret over at det er lykkedes at stable så flot en samling sammen herhjemme. Ud over de mange gamle fly, som jeg en del gange har set flyvende på flyvedagene i Roskilde, er der en stor udstillingshal med Danmarks Flyvevåbenmuseum. Helt klart et sted der er værd at besøge.



Sally B alias Memphis Belle på Duxford

Duxford

Imperial War Museums afdeling i Duxford var rammen for turens første tre dage i England. Hvis der skulle være nogle der ikke kender stedet, er det et meget stort museum med mange udstillede fly, men sandelig også mange flyvende. Ud over museet holder nogle firmaer til på den gamle WWII base. Disse firmaer restaurerer og flyver også med forskellige fly. Hovedvægten er selvfølgelig diverse warbirds, men også andre fly er udstillet og flyves til opvisninger. En af de mere kendte er nok Sally B - den B17, der bl.a. var med i filmen "Memphis Belle". Der var luftshow lørdag og søndag – og vi var der selvfølgelig begge dage – men vi kørte ind på museet allerede fredag. Det viste sig at være en god ide, for dels kunne vi se den nyeste udstillingshal Air Space med engelske fly, og dels kunne vi nyde 3-4 WWII jagere og lige så mange WWI fly, der øvede sig på weekendens opvisning. Og hele tiden startede og landede der forskellige fly lige fra små privatfly til en Catalina.

Weekendens show bød på gamle kendinger som Hurricane, Spitfire, Mustang, Aircobra, Warhawk, B17, Lancaster mm, men også på en del nyere fly og helikop-

tere. RAF viste hvad en Chinook kan i luf-
ten – og det er ikke så lidt – og deres op-
visninghold Red Arrows viste deres kun-
nen både lørdag og søndag. Men det må
næsten med skam siges at det største bi-
fald gik til en Ekstra 300 og en Swift
svæver, der demonstrerede hvad der kan
lade sig gøre dels i flyslæb og efterfølgen-
de i kunstsvæveflyvning. Det er ikke
hverdagskost at se rygflyvning og tøn-
deruld med et full size flyslæb, og da
svæveren efter et halsbrækkende show
landede midt på pladsen og trillede præ-
cist tilbage til sin plads i rækken af opstil-
lede fly, bragede bifaldet løs.

Begge show var om eftermiddagen, men
da der er masse at kigge på i de mange
hangarer og haller, er det intet problem at
tilbringe to fulde og en halv dag på ste-
det.

Den amerikanske kirkegård

Inden turen gik videre, var vi på Den
amerikanske kirkegård lidt uden for
Cambridge. Her er en stor del af de ame-
rikanere, der mistede livet i WWII begra-
vet, og der er en frise med navnene på
mange der aldrig blev fundet. Det gør
stort indtryk at se de mange kors, og det
sætter den selvfølghed vi til daglig
betragter vores frie liv med i perspektiv.
Efter fire dage ved Duxford gik turen
mod nordvest hvor vi boede fire dage i
nærheden og Derby

Newark Air Museum

Tirsdag besøgte vi Newark Air Museum
der ligesom Duxford ligger på en gam-
mel WWII base. Det er et mindre muse-
um der primært drives af frivillige, der
har formået at samle ca. halvtres fly sam-
men. Flere af dem er udstillet i et par stø-
re haller, men en del står desværre
udendørs udsat for vejrets slid. De frivil-
lige arbejder dog på at male og istandsæt-
te dem, så de præsenterer sig flot. På mu-
seet står der bl.a. en dansk Draken.

Af og til kan man komme på cockpit-kig
i de udstillede fly og vi var så heldige at
komme op i cockpittet på en Vulkan og et
par af os også i en Shackleton. Lokale en-
tusiaster fortalte så om flyene, og vi sad
og labbede historier og synsindtryk i os.
Et godt lille museum, hvor man let kan
bruge tre-fire timer.

På vejen hjem blev aftensmaden nydt i
The Dambusters Inn. Pubben er fyldt
med billeder om og ting fra det historiske
bombetog mod tyske dæmninger.

Derbyshire Dales i Peak District

På vej op til Newark smuttede vi igen-
nem nationalparken i Peak District. Det
havde intet med flyvning at gøre, men
der var så flot at vi besluttede os for at til-
bringe en fridag der. Dagen efter kørte vi
ind i området og besteg det imponerende
"bjerg" Thorpes Cloud. Den medbragte
mad blev efter nedturen nydt ved bred-
den af River Dove, hvor fluefiskere stod
og fangede ørreder imens vi spiste. Un-
dervejs på vores køretur i området mød-
te vi flere cykelmotionister. Stakkels men-
nesker – den stejleste stigning vi kørte på
var 25%.

Når selv fire hardcore flyvenørdere som os
kan nyde en dag i området, kan det kraf-
tigt anbefales til enhver turist i England.

RAF Museum Cosford

Det museum befinder sig også på en fly-
vbase. Den er dog aktiv, og vi så lidt
træningsflyvning, når vi bevægede os
rundt mellem fire store haller hvor fly,
missiler, motorer og andet var udstillet.
De udstillede fly er alle meget flotte, og
der er mange oplysninger at hente på
plancher, trykfølsomme skærme og vi-
deoshows. Ud over fly og motorer fra
RAF historie, er der også forskellige eks-
perimentalfly. Specielt en Bristol i rustfrit
stål var meget imponerende. Flyet var
udviklet for at teste metallers egenskaber
ved de høje temperaturer der opstår ved
høj fart.

Den kolde krig havde fået sin egen udstil-
ling i en stor nyåbnet hal. Hallens størrel-
se sættes lidt i perspektiv ved at alle de tre
store engelske V-bombere Vulcan, Victor
og Valiant er udstillet i den ene ende.
Vi ankom kort efter åbningstid og var de
sidste der forlod parkeringspladsen. Et
super museum der fuldt fortjener et be-
søg af en hel dags varighed.

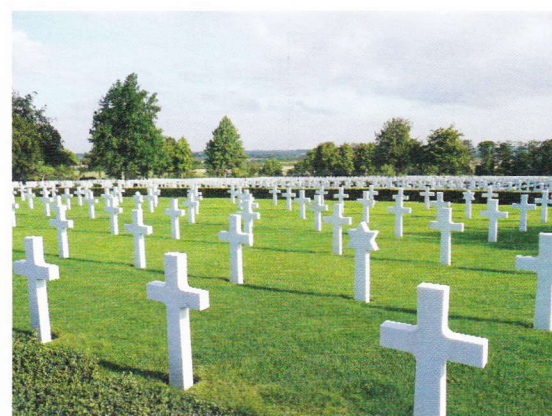
Midland Air Museum

På vejen tilbage mod Sydøstengland kom
vi forbi endnu et lille flymuseum. Mid-
lands Air Museum ved Coventy er også
langt hen ad vejen drevet af frivillige – of-
te tidligere RAF folk - der gør et stort ar-
bejde for at præsentere deres fly.

På Midland er der en del jettfly – bl.a. en
dansk Starfighter. En udstilling om en af
jetmotorens opfindere Frank Whittle er
også meget interessant. Dagens højde-
punkt var dog endnu et cockpitbesøg i og
flere historier om den imponerende Vul-
can. Museets eksemplar var den sidst fly-
vende Vulcan. Når disse linier læses, gæl-
der det måske ikke mere. Det er lykkedes



Bristol i rustfrit stål på Cosford



Den amerikanske kirkegård



Forsøgsbombere BAC TS2R2 på Cosford



Lysander i natbemaling på Shuttleworth



2 sædet Spitfire på Duxford



Midlands Meteor



Phantom projekt på Midland



Vulcan cockpit

en gruppe i England at klargøre en Vulcan til flyvende status – alle motorerne har kørt og gruppen regner med testflyvning i år.

Museet er lidt rodet og lider af ikke at have ret meget plads under tag, men kommer man forbi, får man sagtens brugt to-tre timer på stedet, og måske endnu mere hvis man falder i snak med de lokale.

Hendon

Dagen før vi skulle sejle hjem smuttede vi også lige forbi RAF-museets afdeling i Hendon. Og lad det være sagt med det samme: Det er et utrolig flot museum med over hundrede fly fra både RAF og deres tyske arvefjender. Flere af flyene i Hendon havde vi ikke set på nogle af de andre museer.

Som på det andet RAF-museum er der interaktive pc-skærme med mange oplysninger, plancher, multimedieshow om Slaget om England, flere film – bl.a. en imponerende 3D om Typhoonjageren, motorer, missiler mm.

Igen er der tale om et museum, man bør afsætte hele dagen til. Og her kan man endda nyde et godt måltid, for selv om der er servering på alle de steder vi besøgte, må Hendons "tut" fremhæves. Her serveres sund og lækker mad til fornuftige priser – det første er ikke noget der er specielt kendetegnende for det engelske køkken.

The Five Bells

Når jeg nu lige har skældt den engelske madkultur ud, så må det med at i Henlow – i nærheden af endnu en RAF-flyveplads – ligger The Five Bells der er en landsbypub hvor der serveres rigtig god mad, men pas på med både at tage for- og hovedret. Det scorer ikke mange point hos en dietist, og det kan give mavepine.

Shuttleworth Collection

På godset Shuttleworth er en fin samling fly, biler og motorcykler som også er et kig værd. Samlingen er ikke så stor, så vi besøgte den på dagen for hjemturen. Det specielle ved Shuttleworth er at alle deres maskiner kan flyve eller køre. På flysiden er det mest tiden før WWII der fokuseres på. Flere af flyene er originale, men der er også fly samlet af stumper fra flere fly og enkelte nybyggede replikaer.

Da vi besøgte stedet var der et kæmpe arrangement for dampmaskiner af alle slags. Det skulle vi selvfølgelig også se lidt på. Hele området lå hen i skyer fra de

kulfyrede maskiner i alle størrelser, og det var svært ikke at gå rundt med et smil på læben, når de flotte maskiner stille tøfede rundt, og store og små mekaniske musikmaskiner spillede løs.

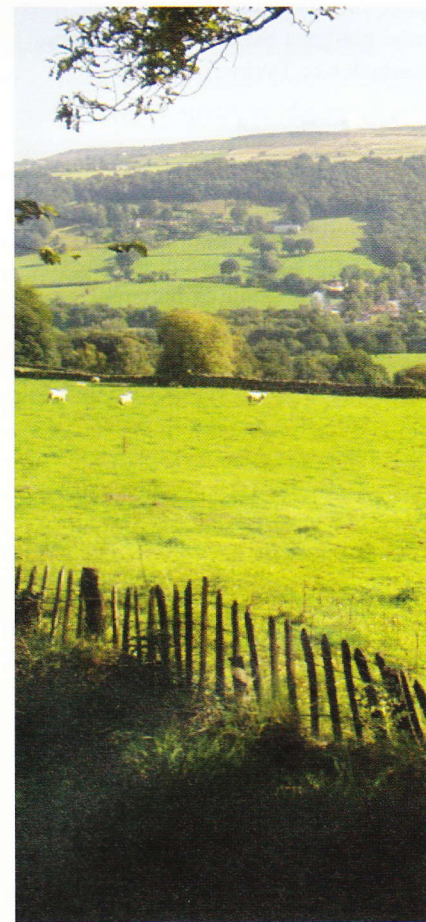
Midt i det hele lød den velkendte lyd af en 12 cylindret Merlinmotor over det hele. Museets Hurricane lettede og gav en flyveopvisning på en halv snes minutter så selv de mest nørdede dampentusiaster lagde nakken tilbage og kiggede på.

Den opvisning blev det sidste vi så til flyvemaskiner i England. Mætte af indtryk efter en halv snes dage på flyshows og flymuseer satte vi kursen mod Harwich og den ventende færge.

På drengens vegne
Poul Møller

Se mere her:

www.flymuseum.dk
www.duxford.iwm.org.uk/
www.swifteam.airshows.org.uk/
www.newarkmuseum.org/uk
www.dambustersinn.co.uk/
www.rafmuseum.org.uk/cosford/
www.midlandairmuseum.org.uk/
www.rafmuseum.org.uk/london/index.cfm
www.shuttleworth.org/
www.tvoc.co.uk/ (om Vulcanprojektet)



Pauser i Peak District



Hawker biplan pa Duxford



Nuttet havetraktor



Hurricane pa Duxford



Hurricane over rog og damp



Schakelton pa Newark



Sopwith TabloidBaby pa Hendon.



Vulcan pa Newark



Tempest pa Hendon

Salzland Cup 2007

Stor fritflyvningskonkurrence kun 5 timers kørsel fra den danske grænse

Stemmingsrapport af Leif Nielsen



Ved Salzland Cup købte Ole Vestergaard (tv.) den F1A-model, som ses på billedet. Modellen er lavet af russiske Michael Kozonoskin (til højre). Tredie mand på billedet er Leif Nielsen.



Til højre: Schnitzel XXL. Velbekomme!

Meget kan man sige om det tyske køkken, men det skyldes vi dem: Det de mangler i fingerspitzengefühl, har de til overflod i kvantitet.

På vej mod Salzland Cup 2007, måtte jeg og Ole Vestergaard erkende, at alene synet af de portioner der serveres på de tyske motorvejsrestauranter, får én til at miste appetitten. Nu kunne vi måske også have undladt at bestille Schnitzel XXL, men når der nu var regional Schnitzel-kampagne i Überunterberg – eller hvad nu byen hed – så skal man jo prøve egnspsisen. Det gør vi så aldrig mere!

Således klogere ud i germanske turistfælder ankom vi natten mellem torsdag og fredag til campingpladsen ved Wolmirleben, lige ved Hakeborn – (de kan noget med navne de tyskere) – glædeligt overrasket over at sidste års campingplatzschlagerparade-unterhaltungs-vogn tog med bashøjtalere på størrelse med – ja – deres schnitzler – ikke skulle underholde hele weekenden, og vi således havde en chance for at få indhentet lidt af den nattesøvn, vi havde sprunget over på vejen derned.

Salzland Cup var i år begunstiget af to ting: For det første var det perfekt flyvevejr. Både på trim-fredagen og på F1A-lørdagen. Let vind, op til 4 m/s og solskin. For det andet havde konkurrenceledelsen – Gerhard Wöbbeking – lyttet til sidste års slet skjulte antydninger af deltagernes uforbeholdne utilfredshed med at skulle flyve på den spøgelsesagtige Cochsted lufthavn, hvor man skulle forcere et tre meter højt hegn, når man skulle hente sin model, hvis man fløj over 60 sekunder – og der var kun opsat to wienerstiger til ca. 140 deltagere – der altså

også skulle over med modellerne, når man skulle tilbage til startstedet. I år havde man fornuftigt nok lagt startstedet på nogle store åbne landbrugsarealer der var meget velegnede til formålet.

Feltet i F1A var stort. 63 deltagere. Som startsted til de to første perioder havde konkurrenceledelsen valgt toppen af en bakke, så man kunne stå og skue ud over et gigantisk, fladt område. Det virkede næsten som om bare et håndkast med modellen ville give en pæn flyvetid, men virkeligheden skulle vise noget andet. Første start kl. ni om morgenen gik rimeligt let for de fleste deltagere. I anden start droppede jeg fem sekunder, på trods af at jeg snyltede på en ørn, der kom glidende ind over mig. Jeg fik resten af dagen til at gå med at surmule over det, og i øvrigt flyve maxer. I løbet af dagen friskede vinden en lille smule op, hvilket angiveligt gjorde det vanskeligt for mange i feltet at omstille sig fra morgens næsten vindstille magsvejr.

Så da dagen var omme, rakte min præstation til en hæderlig sjette plads. Jeg var på pol med finnen Mathi Lihtamo der ikke kunne et ord engelsk, men kommunikerede fint på "modelflyvsk" og tyskeren Joerg Melde, der præsterede at flyve sig igennem til fly-off og en flot førsteplads, på trods af at han fløj med modeller der "kun" havde Zoom-krog.

Ole Vestergaard er relativ novice i worldcup-sammenhæng. Og det cirkus der omgiver disse arrangementer kan godt være overvældende, så fokus nemt flytter sig fra det væsentlige. Det var muligvis den påvirkning der resulterede i at Ole havde en række mindre heldige flyvninger, der bragte ham ind på en 47. plads.

Der var fem deltagere der gik videre til fly off-runden i F1A og to deltagere der fløj fuld tid i fem-minuttersstarten. Konkurrencen blev som nævnt vundet af Joerg Melde. I fem-minutters-flyoff-runden trak Joerg så hårdt i sin model at en tip brækkede da modellen skulle zoomes af. Joerg var dog så forudseende, at han havde model nr. to liggende klar og nåede inden for ti-minuttersgrænsen at få sendt den af sted i en start, hvor han "kun" fløj 174 sekunder, hvilket altså rakte til førstepladsen, idet Stefan Huhn – også fra Tyskland – "kun" fløj 141 sekunder.

Ole havde om fredagen den gode oplevelse at få overdraget en specialdesignet mekanisk Buntmodel fra den russiske modelflyve-ekvilibrist Michael Kozonoskin. Michael havde bygget en model efter Oles anvisning, og om fredagen prøvfløj han den: Tre starter, så buntede han højere end jeg kan med mine egne modeller. Helt formidabelt.

Som altid var der gensyn med mange gamle modelflyvevenner fra hele Europa, og som altid blev der knyttet nye venskaber på trods af sprogbarrierer og konkurrencesituationen.

Søndag var konkurrencedag for F1B og F1C, men deres udsendte havde valgt at vende snuden hjemad og luskede forbi Überunterberg, uden at blive fristet af denne weekends slagtilbud: Grosse Hunger" hvad det så end måtte være ...

F1C blev vundet af tyskeren Michael Sandhaus der som eneste i et felt af fjorten deltagere fløj fuld tid.

F1B blev vundet af Hollænderen Pim Ruijter der i et felt på 34 deltagere fløj sig frem til fly-off med fem deltagere hvor Pim fløj 260 sekunder.

KONVERTERET KONVERTIT bliver månedens model

Det kræver en forklaring, og den er i korthed som følger:

Henrik Grane byggede i sin tid en TopFlite 1:7 AT-6 Texan/Harvard, 1,75 meter vingefang, der med en Speed 700 Neodym med hjemmelavet tandrems gear og 16 NiHm celler med en oprindelig flyvende vægt på 4,5 kg.

Modellen er så i 2007 blevet konverteret til børsteløs og LiPo celler og er røget ned på kun 3,9 kg.

Helt nøjagtigt flyver den nu med en Axi 4120/18 Gold, en Jeti Advance 70 Opto Plus regulator og fem gange 3.700 mAh Lipo celler, som leverer den fornødne kraft til en 15 tommer Zinger træ propel, der netop er 1:7 af forbilledets propel.

Men hvordan bliver man så månedens model. Jo – man sender billeder og beskrivelse til Axi, der så en gang om måneden kårer

det bedste projekt og belønner med fine præmier. Henriks præmie blev to nye Axi motorer med tilhørende Jeti regulatorer, som frem over skal afløse de gamle kul motorer i Henriks Canadair.

Beretningen fra "i sin tid" kan du læse i Modelflyvenyt 5/2000, mens resten kan læses på www.modelmotors.cz under "Winner for september 2007."



lpi



Få lavet dine egne

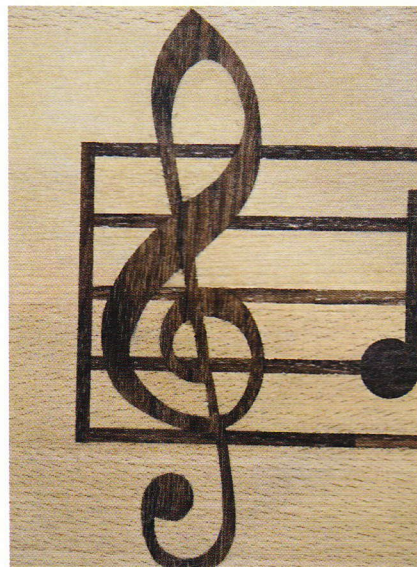
Tekst: Ole Steen Hansen
Foto: Jonas Svenstrup
Hansen/Ole Steen Hansen

BOGS



G-nøglen er placeret korrekt, og den selvklæbende placeringsfilm trækkes af.

G-nøglen i bordpladen, som blev fotograferet og billedbehandlet, så den kunne fungere som forlæg til at skære efter. Andre motiver kan helt på tilsvarende vis fotograferes, billedbehandles og bruges som forlæg, så man kan få sine helt egne logoer og symboler på modellflyet.



Skal man ikke have point, hvis man får en rigtig god idé? Leif O. Mortensen Hobby fortjener i så fald nogle stykker for deres indførelse af mirakelmaskinen, der kan skære modelbyggerens helt egne bogstaver og tal ud i selvklæbende Oracover. Der var engang for længe, længe siden, hvor jeg var helt ferm til at male forskellige former for bogstaver med en lille pensel. Resultaterne prydede diverse plastikmodellfly og også nogle af mine radiostyrede. Men mens rutinen med penslerne er alt andet, end hvad den har været, er ambitionsniveauet ikke faldet. Jeg har ofte en ganske klar idé om, hvordan tal og bogstaver på mine modeller skal se ud. Og de volder problemer! Derfor var det med stor interesse jeg bemærkede, at Leif O. Mortensen i sommeren 2007 begyndte at annoncere med, at de kunne hjælpe modelbyggeren med at skære dem ud.

Udskæring

Hvordan får man så sine bogstaver skåret ud? Det kan foregå på flere måder. En af dem er, at man skriver sin tekst i Word og sender dokumentet som vedhæftet fil til en e-mail. Inden man sender den, kan man naturligvis printe den ud, klippe teksten til og lægge den ud på modellen, så man kan se, om størrelsen passer. Hos Leif O. overfører de teksten til maskinen, der skærer bogstaver og tal ud. Metoden har det problem, at man kan komme til at vælge en skrifttype, som maskinen ikke genkender. Man risikerer så, at den selv vælger en helt anden. Teknikken er endnu ung, så det er et problem, som sikkert vil blive løst hen ad vejen. Jeg fik udskåret modellens navn "Schweriner" og mine registreringer "OY-8247". Begge dele blev klaret flot efter denne metode. Men meget tynde streger vil sikkert kunne væ-

re et problem, så det bør man tage højde for, når man vælger sin skrifttype.

Man kan også sende sit forlæg som et udprint eller billedfil til Leif O. Den teknik brugte jeg til den G-nøgle, som jeg gerne ville have på modellens sideror. Det lykkedes mig ikke at finde en passende stor G-nøgle på nettet, så jeg affotograferede en, jeg engang skar ud i palisander og lagde ned i en bøgetræsbordplade. Det er faktisk ikke en 100% korrekt G-nøgle, men til gengæld en, jeg selv har tegnet! Der var masser af træstruktur i billedet, men det fjernede jeg ved at billedbehandle med stærk kontrast. Desuden fjernede jeg nodelinjerne omkring den, ligeledes i billedbehandlingsprogrammet Photoshop. G-nøglen i bordpladen har ikke en helt skarp kant, når man forstørrelser meget som på billedet, hvilket jeg sendte til Leif O, var G-nøglen en smule "ulden" i kanten.

Leif Os skæremaskine fungerer her efter det princip, at den følger kanten af billedets motiv. Den udskårne G-nøgle blev derfor også lidt ulden i kanten, men sjovt nok ikke helt de samme steder som forlægget var det! Min uldne G-nøgle har nok forvirret maskinen, men bare på lidt afstand lægger man ikke mærke til det. Det kan ikke være de runde former i sig selv, der er problemet, for dem klarede maskinen fint på bogstaverne.

Montering

Man modtager sine bogstaver med et gennemsigtigt stykke placeringsfilm over. I første omgang sidder bogstaver, tal, G-nøgler m.m. fast på det, når man trækker den hvide bagbeklædning af. Man kan nu placere bogstaverne på modellen, og det hele rasler ikke rundt, som det kunne være tilfældet, hvis hvert bog-

TAVER!

stav kom for sig. Takket være placeringsfilmen kommer alle bogstaver og tal til at sidde korrekt i forhold til hinanden. Jeg brugte den runde bagende af en pensel – i nogle tilfælde også fingrene – til at trykke bogstaverne fast, inden jeg trak placeringsfilmen af. Den klæber næsten for godt, så den skal ikke flås af, men der var ingen store problemer med at få bogstaverne på plads.

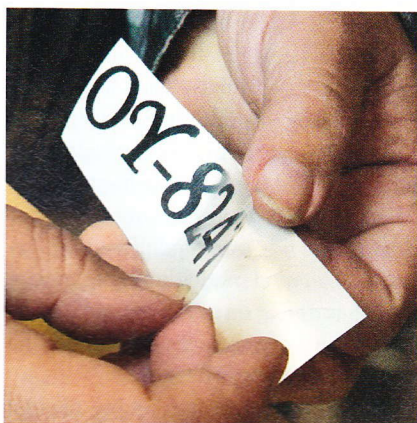
Bogstaverne egner sig helt klart bedst til at sidde på Oracover eller sikkert også på en anden glat, blank overflade. Jeg lavede et forsøg med det, og det fungerede meget fint. Men nu var min model altså blevet beklædt med Solartex Antique. Solartex har stofstruktur og består derfor af en hel masse toppe og fordybninger (prøv at se det gennem en lup), og den selvklæbende film kommer derfor kun til at sidde fast på de høje steder – og altså langt ringere end på den glatte overflade. Man kan fæstne bogstaverne en smule bedre til underlaget ved at give dem lidt svag varme med strygejernet. Men pas på! Ikke for meget, specielt ikke ved de tynde streger. Jeg gav afslutningsvis mine

bogstaver et lag Clearcoat, og nu sidder de fast. Men uden denne lak ville bogstaverne antageligt ikke blive siddende i længden, og da slet ikke hvis der var tale om en model med brændstofmotor, hvor man efter hver flyvedag skal vaske den ren for olie. Dette skal ikke opfattes som en kritik af den selvklæbende Oracover, blot som en konstatering af, at den også kan anvendes på Solartex, hvis man tager sine forholdsregler.

Modellens navn står på vingen – man skal vist være skiltemaler for at kunne præstere det i fri hånd.



Jeg brugte et afstandsbræt til at få placeret registreringer helt lige på halefinnen.



Bogstaver og tal trækkes af med placeringsfilmen. Herved bevarer de deres indbyrdes afstand.



Bogstaverne trykkes fast, inden placeringsfilmen trækkes bort. Og så sidder de der – specielt på en glat overflade som Oracover. Her er det Solartex, og halefinnen fik derfor en gang Clearcoat for at fæstne bogstaverne.

Pris

Afslutningsvis vil jeg konkludere, at det virker aldeles fint med bogstaver og tal fra Leif Os nye maskine. Jeg har fået bogstaver og tal i den skrifttype, jeg ønskede, og i den størrelse og farve, jeg ønskede. Jeg ville aldrig have kunnet fremstille dem selv i samme kvalitet. Prisen var 100 kr. for to G-nøgler, to små registreringer til halefinnen, en stor registrering til vingen og modellens navn til vingen. Det er ikke sidste gang jeg har bestilt selvklæbende registreringer hos Leif O.

Helikopteren blev skiftet til en "rigtig flyver"

En rigtig solstråle klubhistorie!



Dennis Frederiksen, Modelflyveklubben
Falken har sendt os denne lille artikel om, hvordan han som begynder klarede de problemer, der vil/kunne opstå, og hvorfor han ændrede sin indstilling fra at flyve med helikopter til i stedet at flyve med fastvingede fly.

Jeg har altid gerne ville flyve med radiostyrede modelfly, og specielt helikoptere, men endte med at flyve med fastvingede fly. Det her er en nybegynders historie om helikopteren, der blev til et fastvinget fly. Jeg har altid været fascineret af fly, og særligt af helikoptere. Jeg har derfor tit overvejet at begynde at flyve med modelfly. Endelig fik jeg taget mig sammen, og fik købt en lille el-helikopter, jeg vidste godt, at det ville være svært at lære at flyve med den, men jeg var villig til at tage udfordringen op.

Efter mange forgæves forsøg på at få "skidtet" til at makke ret, blev jeg enig med mig selv om at søge hjælp hos nog-

le, der havde erfaring på området. Jeg søgte på nettet, og fandt adressen på modelflyveklubben Falken på Internettet. Jeg pakkede helikopteren sammen og kørte ud på Falkens flyveplads en mandag aften.

Jeg faldt hurtigt i snak med et par stykker på flyvepladsen, og fik svar på mange af de spørgsmål jeg havde tumlet med. Men jo mere jeg fik kigget på de fastvingede fly derude, jo større blev lysten til at flyve med dem i stedet for. Jeg spurgte, hvor meget det ville koste at starte op fra bunden, og fik at vide det kunne gøres for omkring 2500-4000 kr. alt efter hvilket fly, og hvor god en radio man ville have. Jeg var dog ret sikker på, at jeg ville starte med at flyve brændstoffly, så da jeg kom hjem søgte jeg på nettet igen, og fandt en Tiger Trainer en med 7.5 cc motor og købte desuden en Futaba 2.4 ghz radio.

En dags tid efter modtog jeg hele herligheden i en temmelig stor pakke. Jeg begyndte at sætte stumperne sammen, men atter en gang måtte jeg ty til hjælp i klubben. Montering af servoer, trækstænger osv. ville jeg gerne være sikker på at det blev gjort korrekt, så jeg kørte ned på flyvepladsen og mødte et par stykker som trænede til DM i svæv "Du skal bare snakke med Arne Hansen, han kommer lige om lidt" Jeg fik sat Arne ind i mine problemer, og vi aftalte at jeg skulle komme til Fuglebjerg med flyet et par dage senere, så skulle han nok hjælpe med det sidste. Her havde jeg vist mødt en der vidste "bare lidt" om modelflyvning, Arne har fløjet med modelfly i rigtig mange år, og har derfor en masse erfaring, både med at flyve og med at bygge flyene, lige den mand jeg havde brug for.

Vi fik monteret flyet færdigt, og til sidst fik vi også startet motoren for første gang – det var nu ret fedt at se og høre motoren

køre for første gang. Stor tak til Arne, for god hjælp til en ny modelflyver.

Første gang på flyvepladsen med min egen flyver. En lille drøm var gået i opfyldelse, men kunne den flyve? Jeg tvivlede på om den nogensinde kom op i sit rette element. Jeg tankede flyet op, og vi fik motoren startet, Arne lavede startcheck, og taxiede herefter ud på startbanen. Nu fik flyet sporene og accelererede hen ad græsset, "let nu for f.....", tænkte jeg, mens flyet fræsede ned af banen, og endelig løftede den sig fra jorden DEN FLYVER! jublede jeg inden i mig selv, projektet er lykkedes. Arne ville gerne have, at de forskellige ror på flyet blev justeret inden jeg skulle flyve den, derfor landede han efter en lille runde over pladsen.

Efter en del justeringer af ror og sender startede vi igen, Arne tog flyveren op i "sikker" højde og gav mig senderen "nu flyver du" Jeg fløj mit eget fly, det var lidt sjovt at tænke på. Ind imellem tog Arne radioen, når jeg kom i problemer, Jeg fløj rundt i store ottetaller, og blev langsomt fortlørig med, hvordan man fik tingesten deroppe til at makke ret. Efter en syv-otte flyvninger blev jeg mere og mere fortlørig med flyet, og en sommeraften i juli landede jeg for første gang på egen hånd.

Jeg har nu fået mig en lavvinget Calmato sport 60, som jeg flyver mest med. Jeg har måttet hente et smadret fly ude i marken på grund af en pilotfejl, men har ellers kun haft positive oplevelser med modelflyvning, som jeg synes er en rigtig sjov og spændende hobby, med masser af udfordring

Jeg vil her til sidst rose alle i Mfk-Falken for deres måde at tage imod mig på, jeg følte mig velkommen derude med det samme. Og fik (og får) den hjælp og støtte man har brug for som ny modelflyver.

Dennis Frederiksen



Modelpilot i kamp med fly fra Luftvåbenet

Det er da heldigvis noget sludder, men sådan kunne formiddagsaviserne have set ud, hvis journalisterne havde fået nyheds om en virkelig hændelse der skete syd for Karup militære lufthavn. Et af luftvåbenets skolefly observerede under indflyvning til lufthavnen et modelfly i alt for stor højde og kun i en afstand på 3,2 km fra Karup lufthavn. Når vi ved at det skete, er det fordi skoleflyet fik optaget rapport på hændelsen. Det er meget få oplysninger Luftvåbenet har villet frigive. Vi kender fx ikke dato og tidspunkt. Efter beskrivelsen af modelflyet er der med stor sandsynlighed tale om en F3J/F3B-svæver, altså et svævefly med noget over 3000 mm spændvidde. Nu kunne man håbe at modellen var stukket af fra piloten fx pga. en radiofejl, men det var næppe tilfældet, for rapporten omtaler at modellen lavede aerobatics i 1500ft højde (ca. 500 m) og kun 200ft under den full-size skoleflyver der indgav rapporten. Derfor er der tale om et dobbelt brud på BL 9.4. BL 9.4 er som det er alle bekendt luftfartslovens bestemmelser for modelflyvning, hvor man bl.a. kan læse at modelfly skal holde en afstand på mindst 8 km til militære lufthavne og max må flyve i en højde på 100m over terræn. Det er totalt ubetænksomt grænsende til tåbeligt af den pågældende modelpilot at foretage en sådan flyvning. Foruden at BL 9.4 brydes på to punkter, er det også et brud af de værste på alm. sund fornuft, en præstation som i bedste fald forudsætter stor tankeløshed.

Bruddet på den sunde fornuft er næsten det værste i denne situation. Den sunde fornuft skal jo træde til og redde situationen, hvor alm. love og reglementer ikke slår til. Her var det lige omvendt. Det kan skyldes uvidenhed (måske en tysk turist) at nogen sender sin model i luften med så

kort afstand til lufthavnen.

Det kan skyldes manglende erfaring at piloten ikke kunne bedømme højden. Men det kan kun skyldes utilgivelig tåbelighed at piloten ikke tog sin model ud af luften i samme øjeblik et bemandet fly kom i nærheden.

Vis ansvar når du flyver

Vi ved at det kan være svært at bedømme højden på et svævefly i god termik. Vi ved også at full-size piloterne somme tider flyver for lavt. Derfor er det praksis, at man altid, hvad enten det er under konkurrence eller ej, tager sin model ned i lav højde i en fart, hvis et bemandet fly kommer for tæt på. Det må aldrig aldrig ske, hvis vi kan gøre noget som helst for at undgå det, at et modelfly bliver årsag til et havari på et bemandet luftfartøj. Ud over tragedien for ofrene og for den skyldige modelpilot, vil det i den grad skade modelflyvningen som helhed. Vi har som modelpiloter aldrig ret i en konfliktsituation med et bemandet luftfartøj uanset om det måtte være langt inde i afspærret luftrom eller om det flyver i 50 meters højde. Den eneste vi kan gøre, er at læse flyets indregistrering og så brokke os bagefter.

Du har lov til at skælde ud

Vi har en fælles pligt til at overholde BL 9.4. Det er ikke en opfordring til angiveri, men det er en opfordring til mere selvsjult. BL 9.4 er ikke bare nogle trivielle regler der er skrevet fordi der skal være nogen. BL 9.4 skal tages alvorligt. Enhver modelflyver under RC-unionen skal være fortrolig med BL 9.4 og skal som minimum kunne BL 9.4. §4.1 på fingrene. Det er efter min mening den vigtigste del af BL 9.4, da den bl.a. omhandler afstanden til lufthavne, afstande til veje og bebyggel-

Af: Allan Feld

ser

samt

flyvehøjde.

Enhver modelpi-

lot har ret og pligt til at

minde sine kollegaer på BL

9.4, hvis han ser at den brydes.

Dels er forsikringen ude af kraft så snart BL 9.4 brydes, og dels kan det være til skade for modelflyvningen som helhed. Heldigvis skete der ikke noget ved situationen ved Karup og heldigvis lader det ikke til at sagen får et efterspil. Men vi skal tænke os om. Ingen af os ønsker at leve med de begrænsninger og yderligere restriktioner, som kunne blive resultatet af, at et modelfly var årsag til en alvorlig ulykke.

Større lovlig flyvehøjde

Der ville ikke være noget sikkerhedsmæssigt i vejen for at modelfly kunne flyve i større højde, hvis blot den bemandede flyvning var indstillet og forberedt på det. Så kunne de tage deres forholdsregler.

Det ville være dejligt, hvis vi med tiden kunne få tilladelse til en større registreret flyvehøjde over vore modelflyvepladser. Det ville give bedre mulighed for konkurrencer med international deltagelse samt for vores egen træning. Den bemandede lufttrafik kunne se på deres kort, hvor der kunne være modelfly i luften i stor højde, og så kunne de flyve udenom. Bestyrelsen arbejder faktisk på en ansøgning om større tilladt flyvehøjde, men det er en langsigtet proces.

Allan Feld



BØRNEFLYVNING med ansvarsforsikring

Flere medlemmer har i de seneste år kontaktet bestyrelsen med ønske om at RC-unionen kunne stille en ansvarsforsikring til rådighed, så de kunne flyve sammen med deres børn under forsikringsdækning. Ønskerne har mest drejet sig om indendørsflyvning, men der har også været ønsker om udendørsflyvning. En forsikringsdækning kræver jo medlemskab af RC-unionen, og der findes tre varianter, nemlig seniormedlemskab (det almindelige), juniormedlemskab og familiemedlemskab. Senior- og juniormedlemskab fremgår af unionens vedtægter, mens familiemedlemskabet beror på en bestyrelsesbeslutning for mange år siden. Dog nævner unionens vedtægter ingen aldersgrænse i forbindelse med junior-kontingentet.

Aldersgrænsen på 10 år stammer fra dengang juniormedlemsskabet blev en realitet efter beslutning på repræsentantskabsmødet i 1997. Man vedtog dengang at unge mellem 10 år og 16 år kunne nøjes med at betale junior-kontingent og alligevel kunne være medlem på lige fod med seniorer. Dog giver junior-kontingentet ikke mulighed for at flyve stormodeller. Beslutningen har siden været tolket sådan at 10 år samtidig er minimumsalderen for medlemskab.

På bestyrelsesmødet 24. november 2007 diskuterede bestyrelsen om unionen

kunne tilbyde et medlemskab og forsikring til børn under 10 år. Begrundelsen skulle være de senere års kraftige udvikling indenfor el-modeller og indendørs el-modeller som er mere børnevenlige.

Der åbnes mulighed for børneflyvning

Resultatet blev en beslutning om at unionen fra nu af tilbyder familiemedlemskab for børn helt ned til det fyldte sjette år. Børn der er fyldt seks år og som tilmeldes under et familiemedlemskab, vil være dækket af ansvarsforsikringen. Vi kalder begrebet 'børneflyvning' for ikke at forveksle det med juniorflyvning.

Aldersgrænsen for alm. juniormedlemskab fastholdes til gengæld og er fortsat 10 år.

Betingelser for børneflyvning

Der er ingen tvivl om at børn udmærket kan lære at flyve hvilken som helst model både hurtigere og bedre end mange voksne. Men børn er dejligt spontane, og man kan ikke forvente, at de har samme koncentrationsevne og ansvarsbevidsthed som en voksen pilot. Det er nemt at forestille sig reaktionen fra en barnepilot, der bliver stukket af et insekt eller et barn der pludselig ser et spændende dyr på marken. De glemmer alt om deres fly i luften. Derfor sætter bestyrelsen den betingelse for børneflyvning, at barnet skal være un-

der *tæt opsyn* af en forældre, eller hvis den pågældende forældre ikke er pilot, så også af en instruktør.

Tæt opsyn betragtes som en forudsætning for at børnene kan flyve på en måde, der er tryk for børnene selv, deres forældre, klubbens øvrige piloter og klubbens omgivelser.

Efter at børnene er fyldt 10 år kan de stadig flyve på et familiekontingent og skal så blot være under almindeligt opsyn ligesom alle andre juniorpiloterne. Men de kan også vælge at skifte til et juniorkontingent og dermed få adgang til at deltage i konkurrencer og unionsstævner, og til at tage certifikater - og ikke mindst at modtage deres eget Modelflyvenyt.

Som følge af at børne-medlemskabet bygger på et familiemedlemskab, giver det ikke adgang til at børnene kan tilmeldes som deltagere i RC-unionens konkurrencer og stævner. De må til gengæld gerne flyve børneflyvning i forbindelse med stævnet, hvis det er muligt og forsvarligt. Det er i hvert enkelt tilfælde op til stævneledelsen at afgøre, om der er mulighed for børneflyvning og om det kan foregå på forsvarlig vis. Ved andre stævner, beslutter arrangørerne selv om børn kan tilmeldes og kan deltage på forsvarlig vis. Børne-medlemskabet og familiemedlemskabet giver ikke forsikringsdækning i udlandet.

Flyve under tæt opsyn – hvad vil det sige?

Når man tænker på hvordan børn reagerer på kritiske situationer, fx det nævnte insektstik, kan man godt forstå, at *tæt opsyn* ikke betyder, at far eller mor sidder ovre ved klubhuset fordybet i snak med kollegaerne. Længe før nogen opdager hvad der er sket ude i pilotfeltet og er spænet til undsætning, er modellen forsvundet i horisonten eller den er faldet ned i formandens nye bil. Måske ramte den kun bilen. Måske ramte den også en af dem, der stod og beundrede den nye bil. Det *kan* og *skal* et barn ikke tage ansvar for.

At flyve under *tæt opsyn* betyder i denne sammenhæng, at forælderen står lige ved siden af barnet og koncentrerer sig sammen med barnet om deres flyvning. Forælderen er i instruktørens rolle. Det bedste er, at forældre og barn har hver sin sender, som er forbundet med et lærer/elev-kabel, men det er ikke et krav, da det for det første kræver en ekstra sender og for det andet udelukker brug af Bilka-flyvere og lignende kram, som ikke kan kobles sammen med noget.

Hvis sønnike har sin egen 35MHz sender, er det også en forældreopgave at sikre, at senderen ikke tændes i utide, altså hvis klemmen mangler eller hvad ordning man har i klubben.

Hvem passer på hvem

Nu har bestyrelsen besluttet, at der tilbydes forsikringsdækning for børn mellem 6 og 10 år, når de flyver under tæt opsyn sammen med en forældre og evt. en instruktør og forudsat at børnene er tilknyttet unionen gennem et familiemedlemskab. Det er hvad bestyrelsen kan gøre.

Hvordan børneflyvningen så bliver praktiseret er op til klubberne, når flyvningen foregår på deres flyvepladser, eller det er op til forældrene, hvis flyvningen foregår på herrers mark. Modelflyveklubbernes bestyrelser bestemmer selv, om de vil tillade børneflyvning på deres flyveplads, evt. om den skal foregå i nogle særlige tidsrum, hvor børnenes får de bedst mulige betingelser for deres flyvning.

Ved indendørsflyvning er det flyvelederen og/eller den sikkerhedsansvarlige der beslutter, om børn kan deltage og tilsvarende om der skal afsætte særlige perioder til børnenes flyvning.

Hvis vi bærer os fornuftigt ad, er børneflyvning kommet for at blive

Det er dejligt at der er kommet lette og mere børnevenlige el-modeller på mar-

kedet. Det er til glæde for børnene og ikke mindst deres stolte forældre. Det er også til glæde for modelflyvningen, da nogle af de unge piloter måske får bacillen og fortsætter i en årrække. Og husk alle stolte faderhjerter, at børneflyvning mest er til for børnenes skyld.

At bære sig fornuftigt ad betyder bl.a. at starte med en børnevenlig model. Barnet kan sagtens lære at styre en 6,99 kg model, men det er kun til glæde for den stolte fader, og til skræk for alle andre. Børn har lige så stor fornøjelse af at flyve noget mere harmløst, hvor de til gengæld kan eksperimentere og udfolde sig.

Forsikringselskabet har i udtalt, at hvis der bliver mange ekstra erstatningssager pga. børneflyvningen, skal vi have kigget på forsikringsbetingelserne (læs: så vanker der prisstigninger).

Tak til alle de der har sendt mig billeder af deres børn der flyver modelflyver, da jeg efterlyste billeder på Forum. Der var mange flere end der blev plads til. Jeg ønsker alle, store og små, en fornøjelig sæson.

Allan Feld

Redaktøren tilføjer:

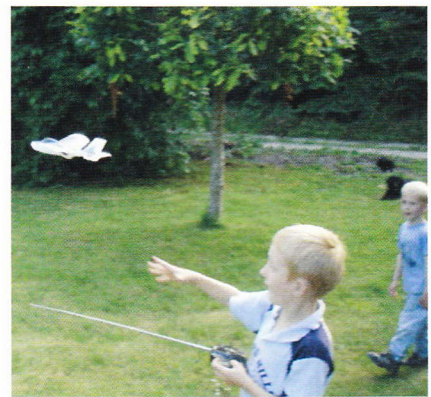
Hej alle stolte fædre og bedstefædre. Op af skuffen med billederne og hit med en lille historie om oplevelserne på flyvepladsen med barn eller barnebarn. Måske kan det inspirere andre til at tage søn, datter eller niece med på pladsen en anden gang - og hvad kan det ikke udvikle sig til! Skriv til din grenredaktør (se side 2 for en adresse). Jeg glæder mig til en række søde historier om herligt klubliv og spirende modelflyveglæde ...

Marianne Pedersen



Billedet herover kan man kalde tæt opsyn. Her tages ingen chancer, så Ringkøbings formand Benny Andersen selv er tilkaldt som instruktør. Det er igen Rasmus, der står i den anden ende af ledningen.

Billederne i begyndelsen af artiklen viser et par eksempler på velegnede modeller. Først er det Anders Brandt, EKF søn Mikkel med den velkendte og robuste Easystar fra MPX, og ved siden af er det Søren Nielsons søn med en Twinstar også fra Multiplex.



Benjamin kan sagtens få plads til at flyve sin X-twin i fars store have. Men når far hedder Erik Dahl og bedstefar hedder Hans Laurids, så ligger modelflyvningen vel i generne.



Sådan skal det gøres. Herover Flemming Nielsen, Dronninglund sammen med Lasse og herunder John Christensen, Ringkøbing flyver med Keld Henningsens søn Rasmus.





Fritflyvnings-Unionen

Danmarks eneste FAI anerkendte fritflyvningsorganisation. Medlem af KDA.

KONTINGENTER FOR 2008

Senior 450 kr. inkl. forsikring
Junior 250 kr. inkl. forsikring
Intro-medlem 150 kr. inkl. forsikring
Abonnement alene 250 kr. for Modelflyvenyt og Fritflyvningsnyt
Hjemmeside www.ffu.dk

Bestyrelsen

Formand & postmodtager

Karsten Kongstad
Degnebakken 22, Vigersted, 4100 Ringsted
Tlf. 5752 5703,
Fritflyvning-formanden@hotmail.com

Næstformand

Hugo Ernst
Ægirsvej 38, 7000 Fredericia, Tlf. 7592 9293
hernst@vip.cybercity.dk

Distriktsleder Øst

Lars Buch Jensen
Lavager 15, 2610 Albertslund, Tlf. 4362 1992
kmjlbj@post11.tele.dk

Distriktsleder Vest

Leif Nielsen
Kærbøllinghusevej 24, 7182 Bredsten
Tlf. 7556 1676, landlyst@nielsen.tdcadsl.dk

Bestyrelsesmedlem

Kristian H. Andersen

Økonomimedlem

Thomas Røjgaard
Nyborggade 24, 2.th., 2100 København Ø
Tlf. 5190 1595, dk_mig@hotmail.com

Materialer

Jørgen Korsgaard
Ahornweg 5, Ellund, D-24983 Handewitt,
Tyskland, Tlf. 0049 4608 6899
jkorsgaard@foni.net

Uden for bestyrelsen

Giro og medlemsregistrering
Formand for udtagelseskomiteen
Peter Buchwald
Ellehøj 49, Høm, 4100 Ringsted
Tlf. 5764 3388
buchwald@post2.tele.dk
Unionens gironummer: 713-9535

Webmaster

Jens B. Kristensen
P. S. Krøyersvej 28 A, 8270 Højbjerg
Tlf. 8627 1328
Jens.B.Kristensen@mail.tele.dk

Indbydelse til: Indoor DM-2008

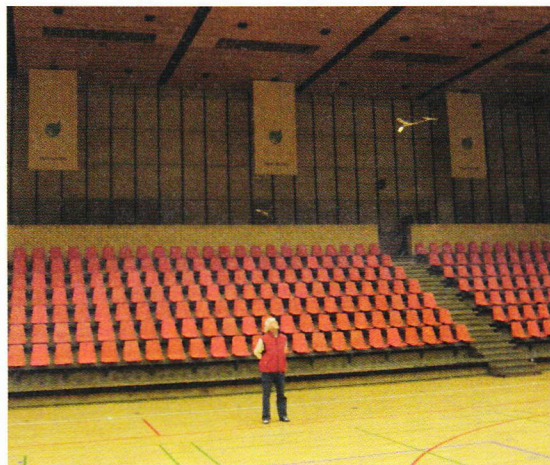
Endnu engang har vi fornøjelsen at invitere dig til indendørs danmarksmesterskaber i fritflyvning som denne gang afholdes 2. marts 2008

Vi skal flyve i Hal-1, som er en stor håndboldbane med tilskuerpladser. Hallens grund mål er 45 x 50 mtr med 9,5 meter til loftet, som er fladt og næsten helt fri for forhindringer.

Folk med adgang til Internettet, kan ved at besøge adressen "www.vejle-centret.dk" - fotogalleri - Hal-1, og her se fotos af faciliteterne.

Vejle Kommune har sponseret hallen til formålet..

- Tid:** 2. marts fra kl. 10 – ca. kl. 17 – dog kan hallen benyttes helt frem til kl. 22.00!
- Sted:** Vejle Idrætscenter, VW. Sørensens Plads 5, 7100 Vejle
- Klasser:** Chuck, P-15, Peanut. Easy-B, Living-Room-Stick, F1D, F1D-begynner. og evt. andre klasser ...?
- Perioder:** Disse er svære at fastsætte på forhånd. Det afhænger meget af deltagerantallet i de enkelte klasser, men der vil blive tid nok til alle til både trimning og konkurrencestarter. Normalt er der mulighed for seks star-



Billedet forestiller Bjarne Jørgensen og hans indendørsmodel, der ligger i god højde over ham i den sportshal, hvor der også skal flyves DM i år. Modellen vejer 1,5 gram incl. propel og gummi-motor - og den kan flyve omkring 6-7 minutter.

ter, hvoraf de to bedste er gældende. I peanut klassen er det den enkelte model, som tæller.

Diverse: Der vil, på samme måde som sidste år, blive opstillet borde/stole så arbejdsbetingelserne bliver fornuftigt.

Fodtøj: Der må kun anvendes indendørs fodtøj i hallen (eller strømpesokker!!)

Startgebyr: 40 kr. pr. deltager – uanset antal klasser

Tilmelding: Telefonisk, pr post eller pr. e-mail - Senest den 15. februar kl. 15!

til Ole Vestergaard, Jacobsmindevej 21, 7100 Vejle
Tlf 2469 4102 Mail: hanne.ole.vestergaard@mail.dk

Konkurrenceleder: Jørgen Korsgaard.

Regelsættet for indendørsmodeller finder du på adressen "www.ffu.dk" under afsnittet "regler".

Vi glæder meget os til endnu en både hyggelig og spændende dag.



Linestyings-Unionen (CL-Unionen) er den danske landsorganisation for modellflyvning med linestyrede modellfly. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub (KDA) og Fédération Aéronautique Internationale (FAI).

Årskontingentet for år 2008:

Senior m/MFN: 500,- kr. u/MFN: 300,- kr.
Junior (max 17år) m/MFN: 275,- kr. u/MFN: 125,- kr. Medlemskab kan opnås ved henvendelse til foreningens kasserer, eller ved indmeldelse i en af de klubber, der er tilsluttet unionen.

Unionens web-adresse: www.modellflyvning.dk

POST BEDES SENDT TIL

Unionsformand: Ole Bjerager,
Hollænderdybet 1, 3.tv, 2300 København S,
Tlf: 3257 4001 mail: bjerager@get2net.dk

Kasserer:

Ulla Bødker Hune, Stillingvej 220, 8471
Sabro, Tlf: 86 94 92 39,
mail: ulla@modellflyvning.dk

Bestyrelsesmedlemmer:

Ruben Sonne / Modellflyvenyt, Falkevej
25, 7400 Herning, Tlf: 97214106
mail: ruben@modellflyvning.dk

Henning Forbech (web-master)

Bülowsgade 36 1. 8000 Århus C, Tlf: 8612
6236 mail: henning@modellflyvning.dk

Anders Kudsk, Vigerslev Allé 60, 3. th,
2500 Valby, Tlf: 4019 8851, mail:
kudsk@pingvinen.dk

Regeludvalg: Jesper Buth Rasmussen,
Almavej 8, 9280 Storvorde, Tlf. 98 31 91 98
buth@modellflyvning.dkn

Dansk Modellflyve Veteranklub



Tilknyttet Society of Antique Modellers
som SAM-35 Denmark

KLUBBENS ADRESSER:

Hjemmeside: www.dmvk.dk

Formand: Frede Juhl, Gl. Færgevej 22,
Alnor, 6300 Gråsten, Tlf.
7465 1457

Kasserer: Fritz Neumann, Kjærsvvej
73, 4220 Korsør, Tlf.: 5837
2376, fritz@dawc.dk

Sekretær og webmaster: Hans F. Nielsen
Klemivej 4, 8355 Solbjerg
Tlf.: 8692 7876,
HFN@sport.dk

Modellflyvenyt: Hans F. Nielsen - se ovenfor
og Frede Juhl, Gl. Færgevej 22,
6300 Gråsten, Tlf.:
7465 1457

Kontingent for 2007: 150,- kr

Landsmøde i Fritflyvnings-Unionen 2007

Landsmødet blev afholdt i Fredericia den 11. november.

Leif Nielsen har skrevet et udførligt referat, som kan læses i sin helhed på Fritflyvnings-Unionens hjemmeside ffu.dk.

Her skal kun nævnes, at Landsmødet med overvældende flertal stemte for at fortsætte arbejdet for at slutte modellflyveunionerne sammen til én organisation.

Dermed er vejen banet for, at unionens forhandlere kan fortsætte forhandlingerne med de to øvrige unioner og Dansk Modellflyve Veteranklub.

Nu afventer man beslutningerne i RC- og CL-unionerne, før man kan komme videre.



Der var stort fremmøde til Fritflyvnings-Unionens landsmøde i Fredericia i november måned. På billedet kan man se en del af deltagerne.

Foto: Peter Buchwald

DM I SKRÆNT

Hermed resultatet fra DM i skrænt (F3F) den 13. oktober 2007

Stævnet blev fløjet på Sydskrænten ved transformatoren. De første runder blev fløjet i lidt vind ca. 4-5 m/sek. og de sidste runder blev fløjet i lidt mere vind 7-8 m/sek. Der var lidt variation i vinden, men i det store og hele en god flyvedag til et DM i skrænt, hvor der blev fløjet elleve runder. Det var sidste stævne i år, og hermed tak til alle deltagere til årets stævner og på gensyn i det nye år.

Jørgen K. Larsen

Resultat i DM skrænt 2007

1	Knud Hebsgaard,	Esbjerg Modellflyveklub	9.794	DK
2	Jørgen Larsen,	Thy RC klub	9.425	DK
3	Kaj H. Nielsen,	Fiilskov MFK	9.391	DK
4	Michael Munk,	Aviator	9.241	DK
5	Søren Helsted,	Sønderborg Modellflyveklub	9.239	DK
6	Peer Henriksen,	Sønderborg MFK	9.061	DK
7	Klaus Untrieser,	Thy RC klub	8.907	DK
8	Wolfgang Schröter	8.901	Ger	
9	Preben Nørholm,	Midtjysk Modellflyve klub	8.886	DK
10	Erik Andersen,	Thy RC klub	8.579	DK
11	Kjeld Jensen,	Sønderborg Modellflyveklub	8.370	DK
12	Søren Henriksen,	?	8.087	DK
13	Regnar Petersen,	Brande Modellflyveklub	7.873	DK
14	Simon Loell,	Aviator	7.562	DK
15	Bernd Dunker,		7.337	Ger

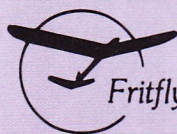
Dansk Modelflyve Forbund

Formand: Allan Feld
Tlf: 86 13 41 40
formand@rc-unionen.dk



RC-unionen

Formand: Allan Feld
Tlf: 86 13 41 40
formand@rc-unionen.dk



Fritflyvnings-Unionen

Fritflyvnings-Unionen
Formand: Per Grunnet
Ericavej 42, 2820 Gentofte
Tlf. 44 44 88 76



Linestyngs-Unionen

Formand: Ole Bjergager
Hollænderdybet 1 3.tv
2300 København S
Tlf: 32 57 40 01



Dansk Modelflyve Veteranklub

Formand: Frede Juhl
Gl. Færgevej 22, Alnor, 6300 Gråsten
Tlf.: 74 65 14 57



RC-unionen er den danske landsorganisation for modelflyvning med radiostyrede modeller. Unionen er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale. Årskontingentet er 500,- kr. for seniorer og 300,- kr for juniorer, for begge kategorier er der et indmeldelsesgebyr på 100,- kr. Ved indmeldelse skal der altid betales et fuldt årskontingent. Medlemmer, som indmeldes i årets sidste halvdel, vil automatisk få overskydende beløb refunderet i næste års kontingentopkrævning

Bestyrelse:

Formand: Allan Feld, AMC
Tlf.8613 4140, E-mail:formand@rc-unionen.dk
Næstformand: Regnar Petersen. Brande Mfk.
Jørgen Holsøe, KFK
Kim Mouridsen, Aviator
Steen Larsen, Greve RC-Center
Michael Munk, Aviator
Robert Danielsen, Skanderborg Mfk.
Suppleant: Peter Bech, EFK 87

Eliteudvalget:

Regnar Petersen, Vænget 20, 7330 Brande,
Tlf. 40522328, E-mail:regnar.petersen@mvb.net

Styringsgrupper:

Kunstflyvning:
Peer Hinrichsen, Parkgade 27, st.
6400 Sønderborg, 74 43 12 60
E-mail:Peer_Gitte@stofanet.dk

Svævemodeller:

Jan Hansen, Midtlyk 2, 6400 Sønderborg,
tlf. 74 48 57 23
E-mail: louise_jan@hansen.mail.dk

El-svævemodeller:

Peter Bech, Søndergårdsvej 43,
3500 Værløse, Tlf. 44 48 28 08
E-mail:peterb@home.informi.com

Helikoptermodeller:

Kim Jensen, kirkebjergvænge 20, 2635 Ishøj
Tlf: 4399 8963 Mobil: 28492329
E-mail: KEJ@manbw.eu

Jet-gruppen

Michael N.Nielsen, Tjorring Hovedgade 47A,
7400 Herning Tlf. 4042 7214
E-mail: F22jet@hotmail.com

Skala

Bjarne Pedersen, Bredgade 50, 9490 Pandrup
Tlf. 9824 0807, mobil. 3089 2018
E-mail: bjarnebentpedersen@stofanet.dk

Sportsflyveudvalget:

Michael Munk, Barfredsvej 80A st.
9900 Frederikshavn, Tlf: 2972 4866
E-mail: privat@michaelmunk.dk

RC-unionens sekretariat:

Karen Larsen, Rugmarken 80,
8520 Lystrup, Tlf. 86 22 63 19, fax 86 22 68 67
E-mail: alkrcu@post10.tele.dk
Hjemmeside: www.rc-unionen.dk
Girobank 326-5366
Tlf. tid: Mandag-torsdag kl. 15.30-17.30
Fredag/lørdag/søndag er telefonen lukket.

Orientering fra RC-Unionen

Repræsentantskabsmøde 2008

RC-unionens årlige repræsentantskabsmøde finder sted søndag den 16. marts. Indbydelse vil blive udsendt i form af en Kluborientering, så du skal spørge i din klub for nærmere information, eller du kan se Kluborienteringen på vores hjemmeside.

Vi vil igen minde klubberne om, at det er det aktuelle medlemstal i klubberne, som på indkaldelsestidspunktet er afgørende for, hvor mange stemmer klubben er berettiget til.

Fristen for indsendelse af forslag er den 15. februar 2008. Forslaget skal være tilstillet repræsentantskabet og skal være underskrevet af klubbens formand.

KONTINGENT for år 2008

Du sidder nu med det første nr. af Modelflyvenyt for 2008, og det skulle ikke gerne være det sidste. Det vil være tilfældet, hvis du ikke har betalt dit kontingent til RC-unionen.

Du sidder muligvis allerede med en rykker på dit medlemskab, idet vi i øjeblikket har en restanceliste på 553 (514-år 2007 og 535-år 2006) medlemmer, som vi har udsendt rykkergirokort til.

Medlemmer som sidder med et sådant girokort, bør betale nu eller udmelde sig af RC-unionen. Rykkergebyret er kr. 75,-.

KLUBBER

2 klubber har ændret navn og kontaktperson, nemlig:

Nykøbing F Modelflyveklub hedder nu HANGAR 4800, Kontaktmand uændret.

Årslev Modelflyveklub hedder nu FYNS SKALA MODELFLYVEKLUB
Ny kontakmand: Kim Broholm,
Gestevejlundevej 22, 5750 Ringe
Tlf. 62 64 12 31
E-mail:broholm@tdsads1.dk

Se i øvrigt Klubfortegnelse i MFN nr. 3/2007

A-certifikat

Claus Fonnesbek Nielsen, Randers Modelflyveklub



Nyt fra sekretariatet



Vi er i skrivende stund 3.539 (3.407-år 2006 og 3.482-år 2007) medlemmer efter vi pr. 31/12 har slettet 113 medlemmer (i år 2006 141 og i 2007 145) medlemmer, som ikke mere ønskede at være medlem af RC-unionen. Desværre er der 553 restanter (i år 2006; 514) blandt de 3539 medlemmer.

Medlemmerne har nok bemærket, at de girokort, som man har modtaget denne gang var i en kuvert med afsender PBS. Det skyldes, at RC-unionen er ved at overgå til Betalingsservice, det er derfor et ønske, at man tilmelder sig betalings-service. Det vil sige, at du ikke behøver at gå i banken eller betale via netbank, idet Betalingsservice ved næste kontingen-

topkrævning sørger for, at betalingen foregår ganske automatisk, hvis du vel at mærke har husket at afkrydse ved betaling at tilmelde sig Betalingsoversigten.

Vi håber på denne måde at lette medlemmerne fra at skulle huske at betale, og man skal ikke mere være påpasselig ved indkodning, da Betalingsservice sørger for at gøre arbejdet.

Adresseændringer og nyt tlf. nr. mail-adresser, kan herefter ikke mere meddeles via indbetalingen, men I skal kontakte sekretariatet enten pr. telefon eller via brev eller mail.

Sekretariatet har fået ny mailadresse: alklrcu@post10.tele.dk

Arild og Karen

Stævne- og arrangementskalender

Konkurrencer

Dato	Arrangement	Ansvarlig	Telefon	e-mail
09.+10. februar 2008	F3J Vinterflyvning 2008	Keld Jensen	21674660	kj6938@post.tele.dk
22.-23. marts 2008	Påskeskrænt F3F	Jørgen K. Larsen	97936261	j.k@larsen.tdcadsl.dk
3.-4. maj 2008	Hotliner konkurrence i Hjørring	Michael Bondo Andersen	40907400	
17.-18. maj 2008	EFK87s E-Meeting 2008	Emil Bentsen		skriv_til_min_m_s_n@hotmail.com
31. maj 2008	Hotliner konkurrence i Silkeborg	Allan Jensen		
31. maj 2008	Skala cup DK	Flemming Winter-Jørgensen	46789083	fwj@jyllingesyd.dk
7. juni 2008	Skalatræf/skala cup dk Fyn	Ulrik Lützen	65974480	ul@pc.dk
14.-15. juni 2008	JM-Skrænt (F3F)	Knud Hebsgaard	75246490	km.hebsgaard@hotmail.com
21.-22. juni 2008	Int. Hotliner konkurrence i Sønderborg	Peter Bech	40877601	
9.-10. august 2008	Int. Hotliner konkurrence i Langstrup	Tommy Persson	40311106	
10. august 2008	25. 2M DM og den Nordisk Postkonkurrence	Steen Høj	43451744	post@smsk-rc.dk
21.-24. august 2008	Nordisk skala mesterskab 2008	Bjarne Pedersen	30892018	bjarnebentpedersen@stofanet.dk
13.-14. september 2008	Swinging Denmark F3K 2008	Erik Dahl Christensen	97881332	moose@c.dk

Andre arrangementer

Dato	Arrangement	Ansvarlig	Telefon	e-mail
1. marts 2008	Seminar om planlægning af DIN konkurrencetræning	Erik Dahl Christensen	97881332	moose@c.dk
8. marts 2008	Modelflyvenyt - Skrivekursus i Dragør	Marianne Pedersen	46367212	pe@modelflyvenyt.dk
9. marts 2008	Comet Pilottræf 2008	Steen Svane	61401406	ssalle@tele2adsl.dk
21.-24. marts 2008	Påske Jet og Hygge/Sønderborg	Stig Andersen	23475469	stiga@privat.dk
26. april 2008	Skaladommerseminar	Leif Poulsen	75651771	mail@overfly.dk
1.+ 3. og 4. maj 2008	Kristihimmelfartsstævne	Tommy Olsen	75882101	o@balle-bredsten.dk
16.-18. maj 2008	Danmarks smukkeste modelflyvestævne	Robert Danielsen	86930028	rd@webspeed.dk
24.-25. maj 2008	NFK 40 års Jubilæums Svæveweekend	Claus Tønnesen		
07.-08. juni 2008	1. Internationale Electric Jet Meeting	Frank Jensen		mail@electricjets.dk
14.-15. juni 2008	Warbird 2008	Michael L. Lauridsen	40996211	
14. juni 2008	F3K-dlg stævne	Jens Hoffmann		jh at info dk
28.-29. juni 2008	Jettræf Odense Lufthavn	Stig Andersen	23475469	stiga@privat.dk
Uge 29	RC-sommerlejr	Gunner Thomsen	98927284	gunnerthomsen@tiscali.dk
6. september 2008	AMC Festugeflyvning	Allan Feld	86134140	allan.feld (snabela) mail.tele.dk
4.-5. oktober 2008	DM-skrænt	Jørgen K. Larsen	97936261	j.k@larsen.tdcadsl.dk
11.-12. oktober 2008	Jettræf Odense Lufthavn	Stig Andersen	23475469	stiga@privat.dk

Hold øje med arrangements- og stævnekalenderen på www.rc-unionen.dk

INDBYDELSE

JetSeminar 2008

Lørdag den 23. februar kl. 10.00- ca. 16.00.

Jetstyringsgruppen inviterer til JetSeminar på Beldringe/Odense Lufthavn. Seminaret er for alle RC-unionens medlemmer, men specielt til dem af jer, der er interesseret i turbinedrevne fly eller allerede har et. Der vil bl.a. blive talt om byggemetoder og teknikker, materialevalg, samt vist forskellige mere eller mindre færdige Jets. Der vil blive talt om full size turbiner, modelturbiner, teori omkring disse, aerodynamikrelate-

ret til turbiner, brændstof, olier, sikkerhed og meget mere. Her er noget for begynderen så vel som dem der har prøvet det før. Alle er velkomne til at tage modeller med uanset om de er færdige eller ikke. Så tag din model med, så andre kan se hvad du har gang i. Der vil være masser af mulighed for at stille spørgsmål, få gode råd, eller selv give gode råd. Der lægges op til et Jet-debatforum hvor vi også kan udveksle erfaringer og ideer med hinanden. Tilmelding, bl.a. af hensyn til frokost er nødvendig på f16@post.tele.dk, senest mandag den 18. februar. Vi ses Michael Nielsen, Kurt Hevangn Bent Hjuler-Sørensen

Som billedet herunder antyder bliver der fart på i 2008. Må det blive et år med lavt reservedelsforbrug og høj underholdningsværdi. Heldigvis byder sommeren på en række aktiviteter for de helikopterinteresserede, der op søger underholdningen. Der bliver utvivlsomt flere arrangementer end de her nævnte, men nedenstående vil vi gerne have lov at give lidt opmærksomhed. Brug kontaktdresserne for yderligere information.

16. marts **Helikopterstyringsgruppens dommerkursus** Vejle årlige

Det kan ikke undværes, hvis du blot overvejer at komme i gang med at flyve eller dømme i vores nationale konkurrence Helibatic. Kom forbi og få et indtryk af, hvad alt det drejer sig om. Vi får næppe fløjet noget på dagen, bortset fra simulator, men der vil være masser af information om flyvning og udstyr. Martin Dinsen m.dinsen@mail.dk

12. april **Helibatic 1** Filskov

Første runde af vores nationale konkurrence. Vi flytter bevidst konkurrencen rundt i landet, så forhåbentlig er det også for dig overskueligt at komme forbi én eller flere gange. Vi flyver både F3C og 3D, så der er noget for enhver smag.

Knud Pedersen
Knud_Pedersen@danfoss.com

3.-5. maj **Grænse Cup** Norge

Et hyggeligt stævne, som mange F3C-piloter bruger til at vurdere årets form. Sidste år havde Danmark hele fire piloter med, så skulle du kigge forbi, er du helt sikkert ikke eneste dansker.

Kim Jensen
kej@manbw.dk

2008 set fra Helikopterstyringsgruppen

14. juni **Helibatic 2** Kalundborg

Anden runde bliver på Sjælland. Selvom sjællenderne desværre er svagt repræsenteret ved Helibatic, skal de ha' lov at blive på den side af broen denne gang. I øvrigt betaler helikopterstyringsgruppen dele af transportudgifterne til piloter og dommere, når broen skal krydses.

Klaus Jensen
kljsj@nne.dk

27.-29. juni **Wild West Smackdown** Lemvig

Krunder fra helikopterstyringsgruppen har taget initiativ til dette funfly, hvor der meget sandsynligt kan blive brug for nogle reservedele. Vi forventer også deltagelse af meget kendt tysk pilot, der flyver 3D i den absolutte spitzklasse.

Krunder
jkr@egholm.dk

5.-12. juli **Europamesterskabet i F3C** Frankrig

Det ypperste indenfor branchen. Og oven i købet er Danmark repræsenteret med to piloter. www.ffam.asso.fr/f3c-ec2008/topic/index.html

12. juli **East Side Practise Day** Greve

Al erfaring viser, at piloter bliver bedre af at flyve sammen. God kritik og inspirerende flyvning er ofte vejen videre. Derfor har vi reserveret en dag på Greves flotte RC center. Alle piloter og deres modeller er særdeles velkomne.

Kim Jensen
kej@manbw.dk

25.-27. juli **3D Masters** England

Den største europæiske 3D konkurrence. Som pilot en mulighed for at flyve sammen med de

allerbedste i verden. Som tilskuer en mulighed for at kombinere suveræn helikopteropvisning med god engelsk øl. I år vælger arrangøren at reducere antallet af konkurrencepiloter, men til gengæld få mere tid til demoer af alverdens art. Det skal opleves. Endelig kan det 'næsten' garanteres, at vejret bliver bedre end i 2007 ☺

www.3dmasters.org.uk

16. august **Helibatic 3** Sønderborg

Helibatic 2008 slutter i Sønderjylland. Ganske som i 2007, hvor et fremragende arrangement satte flot punktum. Så der er al grund til at komme og være med. Knud Pedersen
Knud_Pedersen@danfoss.com

29.-31. august **Munich Heli Masters** Tyskland

Åbne tyske mesterskaber er altid at besøge værd. Konkurrencen er fint krydret med mange demoer. Der plejer også at være rigtig mange publikummer. Specielt fylder skala en hel del ved demoerne. www.munich-heli-masters.de/

Alle danske arrangementer ligger i RC Unionens stævnekalender, hvor også alle ændringer vil blive offentliggjort.
<http://www.rc-unionen.dk/Arr/startside.asp>

2008 bliver også året hvor vi forventer helikopterstyringsgruppens hjemmeside bliver vakt til live. Præcis hvornår tør vi ikke love, men kig forbi RC Unionens helikopterforum www.rc-unionen.dk/nyttforum/forum.asp?FORUM_ID=27 fra tid til anden. Når siden er klar, bliver det offentliggjort der.

Med ønske om en dejlig flyvesæson

INDBYDELSE

Seminar om planlægning af DIN konkurrencetræning, 1. marts hos Falcon ved Veerst kl. 10-15

Hvis du gør det du plejer, får du hvad du plejer at få. Hvis du vil have noget andet end du plejer at få, skal du gøre noget andet end du plejer at gøre. Kom til Veerst, læg en plan for din træning for det næste år og få så meget styr på din konkurrencetræning at du slår dem du gerne vil slå.

Vi skal ikke flyve, men i stedet skal vi arbejde med at sætte mål for hvad vi vil opnå i 2008, vi skal lave en plan for hvordan og med hvad, vi hver især skal træne for at nå målet. Vi kommer til at arbejde i små grupper, der skal hjælpe og støtte hinanden i arbejdet med at lave træningsplanen. De små grupper skal også hjælpe hinanden med at holde fast i planen og måske revidere den undervejs. Har du lyst til at være med, så henvend dig til:

Erik Dahl Christensen
på tlf. 9788 1332.

Er du én af de mange, der af og til, jævnligt eller ofte leverer artikler til Modelflyvenyt?
Eller er du én af dem som bare nøjes med at overveje at gøre det?

Så er der her et tilbud til dig:

Skriv, skriv løs og

Skriv-bedre!

Modelflyvenyt indbyder til GRATIS skriveseminar
lørdag 8. marts 2008 kl. 10-17 på Flyskolen i Dragør

Tilmelding
hurtigst muligt
og senest
1. marts 2008

Det eneste du skal gøre er at tilmelde dig og transportere dig selv til A.P. Møllers Allé 65, i Dragør. Til gengæld lover jeg en indholdsrig og lærerig dag.

Programmet ser sådan ud:

10.00 Te, kaffe og et rundstykke. Redaktør, Marianne Pedersen byder velkommen og kaster os ud i den første øvelse.

10.30 **Tendenser** Om indholdet i Modelflyvenyt, hvad vi skriver og læser og hvorfor. Fagudtryk og fyord.

10.45 Journalist, Mette Kaae underviser i:
At tænke og formidle journalistisk om at finde den gode historie, vinkle og vurdere og skrive læseværdigt ...

12.00 **En øvelse** Og så skal der skrives! Og der er kun frokost til dem der er færdige til deadline!

12.30 Frokost

13.15 **Sådan bygges en artikel op**
Vi ser på mulighederne med: Trompet, manchete, rubrik, underrubrik, byline & krediter, citater, mellemrubrik, billedtekster, faktaboks, anslag og udgang. Og så udsættes vi for endnu en øvelse.

15.00 Te, kaffe og frugt

16.30 **Hvornår er en historie en god historie?**
Hvorfor husker man nogle artikler i årevis og andre har man glemt så snart man bladrer?

16.50 Marianne samler op og runder dagen af. Tak for i dag

Medbring: Dit gode humør og lysten til at blive lidt klogere. Har du en bærbar computer, så tag den med og evt. også en forlængerledning. Vi har ekstramaskiner til dem der ikke har. Send en mail, eller et postkort til Marianne Pedersen, Jernbanegade 24, 4000 Roskilde, pe@pe-design.dk med følgende oplysninger: Yes, jeg kommer og bliver klogere! Navn, adresse, postnummer og by, telefonnumre, mailadresse, klub og om du selv medbringer computer.

Er der mere du vil vide?

pe@pe-design.dk eller 46 36 72 12

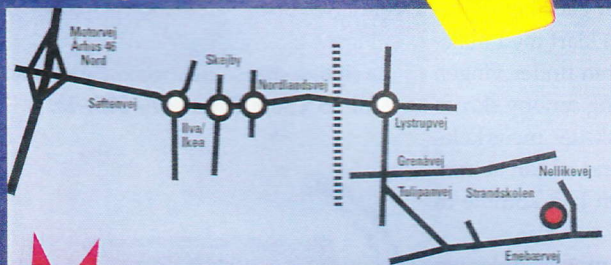
Det koster gratis

Ja, det koster kun din egen transport. I/S Modelflyvenyt betaler fordi man ser det som en investering i og forbedring af Modelflyvenyt.

Redaktør, Marianne Pedersen

MODELFlyVE-UDSTILLING 2008

Søndag d. 2 marts
kl. 10.00-15.00
i Aulaen Strandskolen,
Nelliikevej, 8240 Riskov



GRATIS
ADGANG



PILOT TRÆF '08

9. marts 2008

Skelgårdsskolen
Ugandavej 138 - 2770 Kastrup
Kl. 10⁰⁰ - 15⁰⁰
Udstilling - Loppemarked - Hobbyforhandlere
Seminarer - Café

Arranger: Modelflyveklubben COMET

information

Nyt vortesvin i RC-Netbutik

1) Denne udgave af A-10 Warthog er en depronmodel i skala 1:17 fra Flying Styro Kit til el-fan udført i den velkendte høje detaljerings- og skalagrad, som kendetegner denne fabrik. Modellen er beregnet til to Wemotec Micro Fan eller tilsvarende, samt to børsteløse inrunner motorer med omkring 5000KV. Modellen er 89 cm lang, og har en spændevide på 101 cm. Vægten er fra 850 gram til 950 gram. Pris 1.090,-

Alternativ el model til hal og park

2) I.F.O., der står for Indoor Flying Objects, der nærmest er en klassikere indenfor indendørsflyvning, kan nu købes ved RC-Netbutik.

Modellerne er opbygget af kulfiberstænger med polyesterbeklædning, som giver en meget lav vægt og en helt utrolig styrke, og propellen sidder desuden godt beskyttet bag det forreste af "kroppen". Spændevide fra 64 cm til 84 cm og en flyvewægt fra 110 gram til 170 gram. Modellerne kan flyves af alle fra begynderen til den krævende 3D-pilot, og på meget små områder fra en parcellushave til en sportshal, da den kan lave alle tænkelige manøvrer ligesom den vil være en perfekt model til en gang luftkamp inde eller ude i stille vejr. Pris fra 360,- kr. til 390,- kr.

Robuste parkmodeller ved Avonic

3) Har du brug for en parkmodel, der kan staves ned i bagagerummet på et minimum af plads og med lille risiko for skrammer i overfladen, så har Avonic et godt tilbud i form af en ARF Mustang med følgende data:

Spændevide	90 cm
længde	80 cm
plan areal	15,2kdm
vægt	550 gram
radio	4 kanaler
vinge	aftagelig

Krop, vinge og halesektion er lavet af lagerskåret træ beklædt med farvet film. Motorcowlet er af malet glasfiber og canopyet er (selvfølgelig) klart med malede rammer, mens køleren under vingen er af malet plast. Cowl og canopy skrues fast med medfølgende skruer, mens køleren sættes fast med cyano, sådan at man gennem et hul i køleren kan komme til vingebolten.

Styringen foregår over motorregulering, krænge-, højde- og sideror, og på motorsiden kan man installere enten en Speed 400 med gear eller en børsteløs out-runner på 200-250W med bag monterning,

hvor Avonic her foreslår en Tower Pro 2408-21.

Nødvendig fittings forefindes i æsken og i tilgift er der også et understel med letvægtshjul til valgfri montering. Samlearbejdet begrænser sig til et minimum, og vælger man kun at bruge sættets selvklæbende mærker, er den side af sagen også hurtigt overstået. Modellen koster kr. 500 og den foreslåede motor kr. 125 og til lignende priser kan man også få en Spitfire fra samme serie.

Regulatorer til PC programmering

4) RC-Netbutik har en serie børsteløse regulatorer fra SN-Arrowind fra 10 Ampere til 60 A. alle regulatorer har BEC kredsløb. Vægt fra 12 gram til 45 gram. Pris fra 165,- kr. til 550,- kr. Programmering af regulatorer udføres nemt med et USB-programmeringssæt fra samme firma gennem USB porten i din PC, så du nemt får styr på:

- 1) Cut Off spænding.
 - 2) Bremse metode.
 - 3) Timing.
 - 4) Cut Off måde.
 - 5) Rotationsretning (du behøver ikke at vende rundt på ledninger mere).
- Motoren kan desuden styres direkte fra PC'en ved hjælp sættet, så de stillede parametre kan testes med det samme. Pris 80,-

LiPo-akkuer til senderen fra RC-Netbutik

5) Dualsky LiPo batterier til sendere fra Futaba, JR, Graupner og Spektrum med flere.

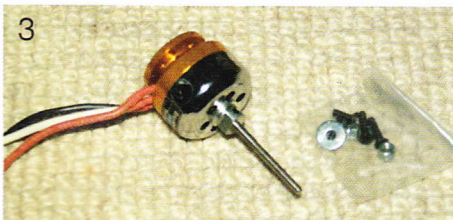
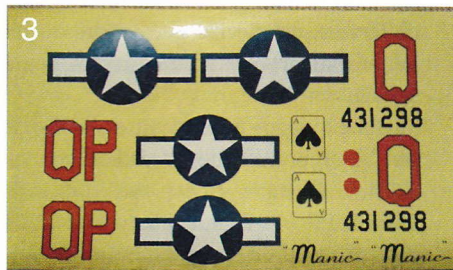
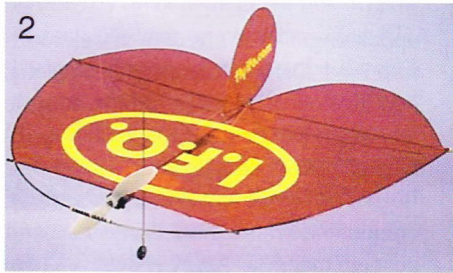
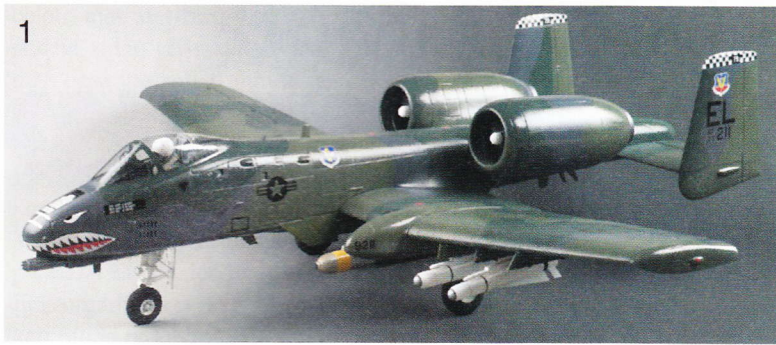
Hvis du også er træt af dine gamle NiCd eller NiMN batteri i din sender er der her en ny mulighed baseret på 3 LiPo celler. Batteriet på 2500mAh giver betydelig længere tid mellem opladning af senderen, ligesom det ikke ligger og aflader mellem flyvningerne.

Batteriet vejer kun 141 gram, så vægten er betydelig lavere end de originale batterier, og der er indbygget balancer, så batteriet bliver afbalanceret under ladingen, ligesom batterierne leveres med de rigtige stik, så det lige er tl at skifte.

Mål: 95 x 30 x 25mm. Pris 395,- kr.

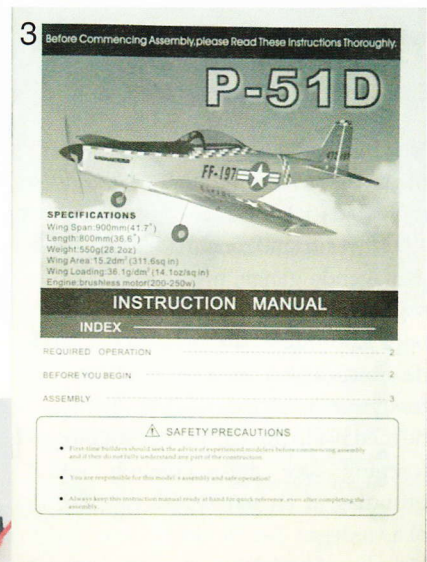
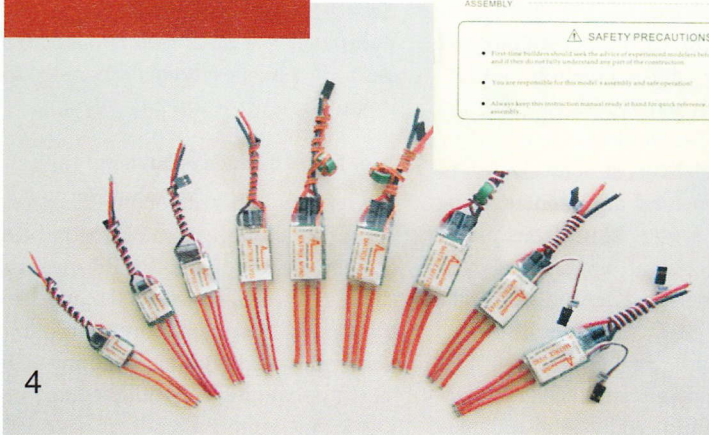
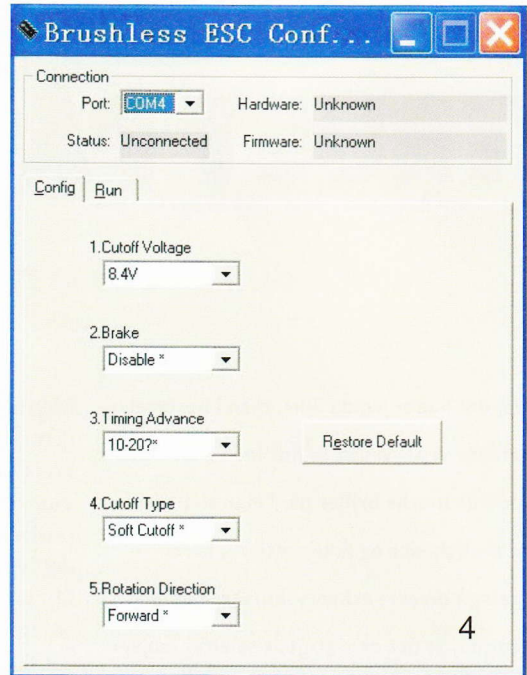
Lpi

Af Lars Pilegaard



Til forhandlere og importører

På denne side kunne også være omtalt nyheder eller spændende ting fra dit firma. Send information i form af tekst og et godt billede til RC-redaktør Lars Pilegaard. Vær opmærksom på at den redaktionelle deadline er før annoncedeadline. Se deadline og Lars' adresse side 2-3.



Er modelflyvningen i Danmark TRUET PÅ SIN EKSISTENS?

Allan Feld

Nej det håber jeg da ikke, men i bestyrelsen har vi prøvet at se lidt ind i fremtiden med de mørke briller på. "Man skal altid se muligheder og ikke trusler", lærer man på diverse erhvervskurser. Men jeg tror på, at det er vigtigt at se efter isbjergene også. Er der så nogen isbjerge i farvandet? Ja, desværre, det ser ud til det.

En konkret og aktuel sag

Nordsjællands Fjernstyrings Klub (NFK) fik en sag på halsen i efteråret 2007. Deres flyveplads i Langstrup mose har siden 1992 fået sin landzonetilladelse forlænget gentagende gange, men ved seneste ansøgning blev det et afslag fra Fredensborg Kommune. Kommunen begrundede deres afslag med at modelflyvning forstyrrer områdets fugleliv. Det kunne de med hjælp fra den lokale ornitologiske forening føre argumentation for på grundlag af en schweizisk rapport, der bl.a. redegør for modelflyvningens påvirkning af fuglelivet i de Schweiziske Alper. Det var en tynd argumentation, og ved formand Jørgen Mouritzens aktive indgriben, hjulpet af sin bestyrelse og med RC-unionen og KDA på sidelinien, lykkedes det at få landzonetilladelsen forlænget i yderligere 4 år.

Senest (medio december 2007) er landzonetilladelsen imidlertid blevet indanket til Naturklagenævnet af Danmarks Naturfredningsforenings (DN) lokalafdeling i området.

Så vidt den konkrete sag i Fredensborg. Jørgen Mouritzen har lovet at beskrive sagens forløb i MFN, når den engang finder sin afslutning. Det bliver en lærerig artikel for alle andre klubber.

Set i et større perspektiv - trusselsbilledet

Den konkrete sag er meget alvorlig for NFK, der risikerer at miste deres flyveplads permanent.

Men set i et større perspektiv, vedrører sagen også alle andre modelflyveklubber. Hvis ornitologerne sammen med DN vinder sagen i Fredensborg, er der skabt precedens for, at man kan lukke en modelflyveplads der forstyrrer fuglelivet. Det giver en risiko for at andre lokalforeninger af Dansk Ornitologisk Forening (DOF) eller af DN finder grundlag for at lukke en modelflyveplads i deres område. Lad det være sagt med det samme, at det kun er et trusselsbillede bestyrelsen har malet. Der er ingen aktuelle signaler fra nogle af disse foreninger eller andre instanser der tyder på at de har særligt fokus på modelflyvning.

Men sagen har gjort det meget klart for os, at vi står svagt, hvis trusselsbilledet eller et andet pludselig blev en realitet. Vi har ingen væsentlige forankringspunkter eller kontaktpunkter til myndigheder og andre organisationer, der kan få indflydelse på vores muligheder for at dyrke vores interesse. Vi er reelt ret sårbare både i de enkelte flyveklubber og som union.

Hvor kan vi da finde opbakning?

Det har været diskuteret om RC-unionen eller DMF skulle hyre en PR-medarbejder samt nogle advokater. En PR-medarbejder kunne være en god idé i mange sammenhænge, men det er urealistisk at forvente, at modelflyvning kan opnå nogen særlig opbakning i offentligheden.

Det kunne være godt nok at have aftale med et eller flere advokatfirmaer, men det vil kun gavne i småsager. Hvis et trusselsbillede som fx det om fuglene realiseres, er RC-unionens kasse hurtigt tømt.

I bestyrelsen har vi så kigget os omkring for at finde en stærkere forankring eller blot en forankring overhovedet. Det ville fx være ret betryggende at være tilsluttet Dansk Idrætsforbund, men det ønsker DIF ikke, med den begrundelse, at de ikke betragter modelflyvning som en idræt. Når vi ser os rundt i horisonten, er der faktisk kun ét andet sted vi kan forvente

opbakning. Det er hos dem vi deler lufttrum med. De, som organiserer den lette, den lave og den lystige luftfart, som de selv siger. Det er Kongelig Dansk Aeroklub eller KDA i daglig tale.

Regnar og jeg har haft et uforpligtende og orienterende møde med KDAs formand gennem mange år Axel C. Nielsen. Vi ønskede at høre om KDA ville være interesseret i et tættere samarbejde med os modelflyvere, og vi ville gerne høre om et tættere samarbejde kunne give os nogle fordele.

Svaret på begge spørgsmål er heldigvis JA. Vi er endda meget velkomne hos KDA.

Faktisk ER vi allerede tilknyttet KDA i dag, men det er en løs tilknytning, som kun har til formål at give adgang til FAI sportslicenser. Vi er efter overenskomst tilknyttet sådan at modelflyveorganisationernes ca. 3.700 medlemmer tæller og betaler som 150 medlemmer i KDA. Ved en nærmere tilknytning vil vores 3.700 medlemmer sammen med KDA kunne tælle næsten 12.000 medlemmer. En sådan sammenslutning af bemanded og ubemanded luftfart ville i Danmark komme til at repræsentere alt hvad der kan flyve, med mindre det er levende eller vejer over 35 ton.

KDAs traditionelle område, den bemandede flyvning, har også fået nye ufordringer. Efter initiativer taget af DN sammen med Statens Luftfartsvesen, og som er udtrykt i den nye BL 7.16, er fritidsflyvning af enhver art kommet under pres. BL 7.16 udpeger en lang række områder i Danmark, hvor luftfart kun må finde sted i stor højde. BL 7.16 kan også komme til at berøre modelflyvning.

De slag der skal kæmpes om det lave og det lystige lufttrum både for den bemandede og ubemandede fritidsflyvning bliver ikke gratis. Axel C. Nielsen lagde ikke skjul på, at modelflyvernes mere direkte medlemskab af KDA vil give et velkomment økonomisk tilskud. Der er ikke på nuværende tidspunkt talt om konkrete

beløb, men det bliver selvfølgelig mere end vi i dag giver for 150 medlemmer, men også væsentligt mindre end hvis vi alle skulle være personlige medlemmer. Det kan det ikke udelukkes, at et udvidet samarbejde på sigt vil medføre en mindre kontingentstigning.

Men vi får noget for pengene. Det tror vi på. KDA har fat dér, hvor vi som modelflyveorganisation ikke kan nå op. KDA kan møde fx DN på deres hjemmebane, nemlig på de bonede gulve hos myndigheder, politikere og nyhedsmedier. KDA har også langt større bevågenhed i befolkningen, da den bemandede fritidsflyvning siden flyvningens barndom har været omgærdet af en vis romantik og respekt. Det har modelflyvningen ikke kunnet opnå, og derfor kan vi få gavn af at lade KDAs sol skinne lidt på os.

Andre fordele

Hvis vi ser lidt bort fra trusselsbilledet, har vi en forventning om at KDA kan hjælpe modelflyvningen i andre sammenhænge, og ikke mindst i arbejdet med at opnå en større tilladt flyvehøjde. Med modelflyenes jævnt stigende størrelse samt deres forbedrede flyveegenskaber, føles den maksimale 100 meters flyvehøjde mere og mere begrænsende for især konkurrenceflyvning. Det gør det stadigt sværere at afholde internationale konkurrencer, da piloterne fra vore nabolande er vant til at have noget højere til loftet. En øget flyvehøjde kræver at vi får andel i det luftrum, som KDA har eneret på i dag. Selv om SLV i sidste ende bestemmer, om vi må øge den maksimale flyvehøjde, er det i praksis utænkeligt at de giver tilladelse, hvis ikke KDA på forhånd er velvilligt indstillet.

Vores længe nærrede ønske om at få godkendt 2,4GHz til stormodeller relaterer sig ikke til KDA, men både 2,4GHz til stormodeller og en øget flyvehøjde kræver ændring af BL 9.4. Det er urealistisk at få gennemført to ændringer kort tid efter hinanden, så det vil være oplagt at få begge ændringer gennemført samtidig. Det er en omfattende proces af få ændret BL 9.4

Fra nu og frem til repræsentantskabsmødet, vil bestyrelsen fortsætte det uforpligtende og forberedende samarbejde med KDA. På det grundlag vil bestyrelsen fremsætte et konkret forslag til behandling på repræsentantskabsmødet mht. at øge samarbejdet mellem RC-unionen /Dansk Modelflyve Forbund og KDA.

Allan Feld

Tegn abonnement på Modelflyvenyt og få bladet til tiden i hele resten af 2008

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyvenyt med posten hver anden måned fra nu af – Tegn abonnement!

Abonnementsprisen for hele resten af 2008 (ialt 5 blade) er 285,00 kr.
Bestil ved at udfylde og indsende nedenstående kupon.

Pas på dine blade

Vi har solide samlebind, der hver kan rumme 12 numre af Modelflyvenyt – altså to årgange. Bladet holdes fast i samlebindet med metalklemmer – der skal ikke limes, »hulles« eller klippes for at få bladene til at sidde fast, og de kan let tages ud igen, hvis man skulle få lyst til det.

Samlebindene er lavet i meget kraftigt plastbetrukket karton.

På forsiden og på ryggen er der trykt »Modelflyvenyt«. De leveres i fem flotte farver – husk at krydse af på bestillingssedlen herunder, hvilke(n) farve(r) du ønsker. Prisen er kr. 75,- pr. stk.

Ekspeditionsgebyr

Vi har desværre måttet indføre et ekspeditionsgebyr på alle ordrer under kr. 100,-. Ekspeditionsgebyret er kr. 20,- og går til dækning af portoudgifterne ved udsendelse af bestilte blade og mapper. Ved ordrer over kr. 100,- opkræver vi intet ekspeditionsgebyr. Hvis du ikke vil klippe i bladet, så skriv din bestilling i et brev, en mail eller på et postkort!

Vi har stadig enkelt-numre tilbage i årgangene 1986-2007. De seneste årgange kan du bestille på kuponen her, ældre årgange kan bestilles pr. telefon eller mail - og vi gir gerne et tilbud på bestilling af flere gamle numre!
Ring: 6224 1255 (ml. 10-14)
eller mail: mfn@plakatforlaget.dk

Hermed bestiller jeg:

Abonnement for hele resten af 2008 (ialt 5 blade), kr. 285,00

_____ stk. samlebind à kr. 75,- i farverne:

blå gul grøn rød sølv

- Årgang 2007, kr. 230,-
- Årgang 2006, kr. 210,-
- Årgang 2005, kr. 190,-
- Årgang 2004, kr. 175,-
- Årgang 2003, kr. 175,-
- Årgang 2002, kr. 150,-
- Årgang 2001, kr. 120,-
- Årgang 2000, kr. 125,-
- Årgang 1999, kr. 125,-
- Årgang 1998, kr. 125,-
- Årgang 1997, kr. 125,-

Følgende enkeltnumre (sæt kryds) à 60,- kr.

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
1996:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1997:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1998:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1999:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2000:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2001:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2002:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2003:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2004:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2005:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2006:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2007:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2008:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Beløbet er indbetalt på reg. nr. 5702
konto 6990064448 med tydelig
angivelse af postnummer og husnummer

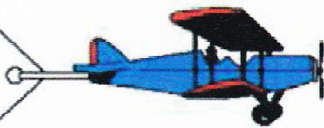
Navn: _____

Adresse: _____

Postnr./by: _____

Ved køb for under kr. 100,- tillægges et ekspeditionsgebyr på kr. 20,- til dækning af portoudgifter. Uden for Danmark tillægges altid et beløb til dækning af forsendelsen.

S. W. HOBBY



v/Svend Wirefeldt
Viborgvej 250, Svenstrup
8450 Hammel
Tlf. 40 37 27 73 Fax 86 96 97 31
www.swhobby.dk
E-mail: info@swhobby.dk

Butikkens åbningstider:
Man.-Tirs.-Ons.-Tors. 15.00 - 18.00
Fre. 13.00 - 17.00
Herudover kan der også åbnes efter
forudgående telefonisk aftale.

Altid gode tilbud - se hjemmesiden.

Vi forhandler bl.a. AXI, BMI, CA Models, CEN, FG, Free Scale, Futaba, Graupner, Great Planes, GWS, Hitec, Hype, Hyperion, Jamara, Kavan, Kyosho, Multiplex, MVVS, Oracover, Robbe, SCX, SIG, Silverlit, Simprop, Tamiya, Topflite, Traxxas m.fl.

AEROPLANKRYDSFINÉR

Wisa Craft plywood
Vand- og kogefast birkekrydsfinér i tykkelser
fra 0,4 til 12,0 mm.
Pladestørrelser 1270 x 1270/1220 x 1220 mm.
Hurtig levering.

OBS: Ny adresse
Nyt telefonnummer

OS/FINÉR
v/Ole Lautrup
St. St. Blichersvej 15
8370 Hadsten
Tlf. 8691 4884
Mobil: 3025 3222

Her kan din annonce være
kontakt annonceekspeditionen
på: 62 24 12 55 hverdage 10-14



MODEL & HOBBY
- siden 1948
Svæve- og gummimotorfly - balsa - lister
japanpapir - dope-tråd-rør-lim-værktøj masser af
bygge- og skalategninger
Samt 10.000 andre ting. - kom og kig!

Frederiksborggade 23, 1360 Kbhvn. K
Tlf. 33 14 30 10 - kl. 11-17, lør. 10-13 & onsdag LUKKET
www.model-hobby.dk

VikingHobby

RC fly-modeller og tilbehør

Altid gode tilbud!

Find os her: www.vikinghobby.dk · info@vikinghobby.dk
Tel: 7020 2466 · Fax: 7020 2467

Besøg vores butik her: Sdr. Ringgade 47 · 8000 Århus C

BREV

Frankeres

som
brev

Tidsskriftet Modelflyvenyt
Strandhuse 4
DK-5762 V. Skerninge

DINO HOBBY

Skandinaviens bedste priser

GRAUPNER ARF NYHEDER:

EXTRA 300SHP ARF,
best.nr. 9394, spv. 1800 mm..... 2395,-
Leveres også incl. OS MAX 120AX og diverse tilbehør..... 3795,-

FOCKE WULF 190 D ARF,
best.nr. 9395, spv. 1740 mm,
optrækkeligt understel er incl..... 1945,-
Leveres også incl. OS MAX 120AX og diverse tilbehør..... 3445,-

YAK 54 ARF,
best.nr. 9397, spv. 1620 mm..... 1395,-
Leveres også incl. OS MAX 120AX og diverse tilbehør..... 2995,-

KWIK FLY ARF,
best.nr. 9393, spv. 1510 mm.
Phill Kraft's VM model..... 1125,-
Leveres også incl. OS MAX 55AX og diverse tilbehør..... 2295,-

ULTIMATE ARF,
best.nr. 9577,
spv. 1400 mm, Bi-plan..... 1845,-
Findes også i mindre udgave til EL eller glød:
ULTIMATE ARF, Best.nr. 9380, spv. 1065 mm..... 1595,-

CA MODELS

OSMOSE F3A, af 4 gange Verdensmester Christophe Paysant Le
Roux, Spv. 1880 mm, Længde 1990 mm. Leveres i 3 udførelser:
Kit: 6995,- ARF: 15995,- ARF De Luxe lightweight: 25995,-
Første levering er blevet udsolgt, derfor tilrådes
det at afgive bestilling nu til anden levering.

EPSILON, nu 3 størrelser, alle til både EL og glød.

EPSILON 40, kit: 1150,-
EPSILON 60/90, kit: 1795,- ARC: 2795,- ARF: 4395,-
EPSILON 120 F3A, kit: 2595,- ARF: 6495,-

MATRIX ARF, ny model fra CA med glasfiberkrop, til EL eller glød,
spv. 1.6 m. 3995,-

SPECIALE: F3A - KUNSTFLYVNING

FUTABA - PRISFALD

FF9 Super Synth, i sender/modtager, 4xservo, ny model..... 3995,-
FF7 CAP/CHIP m. modtager, 3XDigital servo S3151..... 2495,-
6 EXHP/AP m. modtager, 4Xservo S3003..... 1595,-
SERVO S 3001, allround kuglejeservo..... 100,-

DINO HOBBY: altid et besøg værd, altid over 200 fly på lager!
Graupner - CA Model - Futaba - Multiplex - Hitec - OS Engines
YS - Toni Clark - Hacker - Cyclon - Desert Aircraft - Zenoah
R&G - KAVAN - Jamara - Eurokit - APC - Du-bro - Sullivan
Besøg os på: www.dinohobby.dk
Email: post@dinohobby.dk - Tel. 27494095
Lager: Carlshøjvej 3, 2800 Lyngby, (ring i forvejen)
Leverandør til stat og kommune

TREX 500 GF

[KX017004TA]



SÅ ER DEN HER

EL-HELIKOPTEREN DER HVERKEN ER FOR LILLE ELLER FOR STOR

DEN HAR EN STØRRELSE VI LÆNGE HAR VENTET PÅ!

DEN KAN FLYVE MED: 4 - 5 - 6 CELLER, SÅ NU ER DET IKKE PRISEN PÅ BATTERIER DER BESTEMMER OM MAN HAR LYST TIL AT FLYVE EL-HELIKOPTER ELLER EJ! NU ER DET BARE AT GÅ I GANG!

LÆNGDE: 850mm / HØJDE: 310mm / ROTORDIAMETER: 970 mm
MEDDREJENDE HALE I AUTOROTATION / VÆGT: 935G / FLYVE VÆGT: 1700g

T-REX 500GF INCL. MOTOR & REGULATOR & CARBON ROTOR BLADE: Kr. 2995,-
T-REX 500GF INCL. RC-SÆT: 3 X FUTABA S3150 + FUTABA GY401 + S9257: KR. 5295,-

SE DE MANGE FORSKELLIGE T-REX 450EP / T-REX 500EP / T-REX 600EP HELIKOPTER INCL. MOTOR OG REGULATOR SAMT T-REX 600 NITRO.
ALLE BYGGESÆT & RESERVEDELE & TUNINGSDELE ER PÅ LAGER!

DESUDEN ER HIROBO 50 - 60/70 - 80/90 PÅ LAGER TIL SÆRDELES FINE PRISER
ALLE HIROBO BYGGESÆT ER INCL. GLASFIBER ROTOR BLADE!

SE ALLE HELIKOPTERNE + STORT UDVALG AF TILBEHØR PÅ VORES HJEMMESIDE!

ROTORDISC'EN

Amlundvej 4, Lindeballe Skov · 7321 Gadbjerg · Tlf. 7588 5454 / Fax: 7588 5495 · E-mail: rotordisc@teknik.dk - 24 timers service
P.g.a. travlhed ændrer vi vores telefonetid: Mandag-Tirsdag 09.00-12.00 · Onsdag lukket · Torsdag-Fredag 09.00-12.00
Besøg: Mandag 16.00-19.00 · Andre dage KUN efter aftale!

Se priserne og alle nyhederne på vores hjemmeside: www.rotordisc-rc-helicopter.dk

Der tages forbehold for tastefejl og udefrakommende prisændringer!



D.I.S. ENGINES

Når kun det bedste er godt nok



Se dem hos din forhandler eller på www.iccom.dk/os

Importør : IC Communication Folehaven 12 2500 Valby Tl. 36170333 mail : iccom@mail.dk

Professional High-Technology COMPUTER-SYSTEM **mc-22s**

AZ 176 DK

- ◆ Verdensnyhed, 4-sproget dialogmenu (tysk, engelsk, fransk, italiensk)
- ◆ 4 modulationsarter valgbare
- ◆ 12 styrefunktioner (PPM 24), 10 styrefunktioner (PCM)
- ◆ Fremtidssikret vha. opdaterbar software
- ◆ MULTI-DATA-GRAFIK-LCD-monitor
- ◆ ADT Advanced-Digital-Trim-System på alle 4 trimfunktioner med programmerbar gas-/tomgang-trimning
- ◆ 6 frit programmerbare miksere for svæve-og motormodeller,
- ◆ 3 i heli-programmet, deraf 2 kurvemiksere med fri indstillelig 5 punkts kurvemikser, med skridt på hver 1%
- ◆ Helikopter-swashplate-mikser for 1-, 2-, 3-, 4-punkts-ophæng med Differential-Error-Chanceller
- ◆ Omfangsrig vingemikser-menu for 2 krængrør og 2 flaps-servoer
- ◆ Grafisk servo-display
- ◆ Stopure/nedtællings-timer med alarmfunktion
- ◆ Drifttids-ur, separeret for hver model

Enkeltsender
Best.-Nr. 4737.77 til 35-MHz-bånd
Best.-Nr. 4738.77 til 40-MHz-bånd

Fjernstyringssæt
Best.-Nr. 4737 til 35-MHz-bånd
Best.-Nr. 4738 til 40-MHz-bånd

Sættet indeholder :
Microcomputer-sender mc-22s med indbygget NiMH-senderakku, kan udbygges fra 6 til max. 10 styrefunktioner, Synthesizer-HF-modul på det valgte frekvensbånd, PLL-Synthesizer-FM-mottager R16SCAN på det valgte frekvensbånd (8 servofunktioner), servo C-577, kontaktkabel.



30 Modelmemory,
Integreret PLL-
Synthesizer-System
for frit kanalvalg

Nu hos Deres
forhandler

Uitvoerige beschrijving
zie Graupner
nieuwighedenprospectus

Graupner | JR

GRAUPNER GmbH & Co. KG
Postfach 1242 · D-73220 Kirchheim/Teck · www.graupner.de

SANWA

High Teck / low Price

F.eks. SANWA VG 600 kun 1198,00 kr



SANWA de styrer

Se dem hos din forhandler, eller på www.iccom.dk/sanwa

Importør:
IC Communication
Folehaven 12
2500 Valby

RC-NETBUTIK

Se mange flere EL-modeller og udstyr på: www.re-netbutik.dk
Varer kan afhentes i Horsholm efter aftale.



Katana S30E

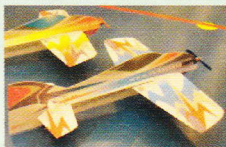
Utrolig flot og velflyvende 3D model fra Scbart. Spændv. 125 cm Længde 125 cm Vægt ca. 1.100 g

Pris..... 1.450,-
Med Hacker A30 motorsæt, Pris..... 2.495,-

Jazz

Depron model til 3D indendørs flyvning. Samme design som Klik! Spændv. 85 cm. Vægt fra 135 g.

Pris..... 425,-



Klik! Indendørsmodel med mange nye design ideer som giver helt fantastiske flyveegenskaber. Spændv. 80 cm. Længde 87 cm. Vægt fra 135 g.

Pris..... 440,-

Blue Bird servoer, tilbud ved 4 stk.

303CL, 3,7g, 0,7 Kg/cm, 0,11s..... 120,-
308BB, 6g, 1,1 Kg/cm, 0,10s, 1xleje..... 120,-
376DDG, 10g, 1,5 Kg/cm, 0,11s, digital..... 200,-
380MG, 15g, 3,6 Kg/cm, 0,15s, metalgear..... 140,-
621BB, 41g, 6,4 Kg/cm, 0,13s, 2xlejer..... 120,-
631MG, 43g, 5,0 Kg/cm, 0,10 s, metalgear.... 170,-
830DMG, 49g, 9,8 Kg/cm, 0,12 s, digital..... 490,-

Børsteløse motorer

SN-2406-32, 32g, 460g statisk træk 140,-
SN-2408-21, 50g, 610g statisk træk 100,-
SN-2410-9, 60g, 660g statisk træk..... 120,-
SCM-2209/20, 36g, 580g statisk træk 190,-
SCM-2213/26, 48g, 790g statisk træk..... 220,-
Feigao 120L, 17g, ø12x30mm, inrunner 260,-
Feigao 130L, 60g, ø20x40mm, inrunner 280,-

SN-LiPo batterier

	2 celler	3 celler
SN-360mAh, 25C	85,-	110,-
SN-600mAh, 25C	120,-	160,-
SN-1000mAh, 20C	140,-	190,-
SN-1700mAh, 20C	200,-	280,-
SN-2100mAh, 25C	---	380,-
SN-4000mAh, 22C	---	620,-

Færdigmonterede med Hyperion balancerstik. Mange andre størrelser er på lager.

Batteri ladere

Bantam BC6, 1 til 6 LiPo, NiCd, NiMH, indbygget 6s balancer, 12V og 230V. Pris995,-



Telefon 4576 2902
Tirsdag og torsdag kl. 19-21

SM-2700Li

Lader op til 5 LiPo celler, og 3,5 Ampere, diverse ledninger medfølger. Tilbud160,-



SM-5500A

Super lader til 10 LiPo og de fleste andre batteri typer, ladeeffekt på hele 210 Watt. Mulighed for sammenkobling med balancer SM510 via dataport.

Pris..... 990,-



Dualsky 2812RTR

Børsteløs motor med IND-BYGGET fartregulator, samlet vægt 25 gram. For modeller op til ca. 250 gram. Pris..... 400,-



Børsteløse regulatorer

Dualsky 6A, BEC, 6 gram 190,-
SN-10A, 10Amp, BEC, 8 gram..... 200,-
SN-15A, 15Amp, BEC, 20 gram 200,-
SN-30A, 30Amp, BEC, max 4 LiPo 270,-
SN-50A, 50Amp, Opto, max 6 LiPo..... 350,-



Titan RAPTOR 50 Size 3D Heli

Raptor 50 Titan

Raptor 50 Titan er en glimrende helikopter til både nybegyndere og rutinerede helikopterpiloter. Med et utroligt godt vægt/effekt-forhold, kombineret med en nøjagtig linkage, er Thunder Tiger på vej mod at blive den fuldenkte helikopter.

Raptor 50 Titan

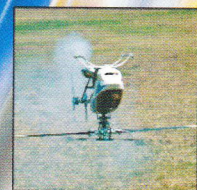
Varenr.: 40.TT4853-K10,

Prisniveau: ca. DKK 2.675,-

Raptor 50 Titan med PRO-50H(R) motor

Varenr.: 40.TT4853-K11,

Prisniveau ca. DKK 3.395,-



Heli RL-53H
Varenr: 52.TT9606,
Prisniveau: ca
DKK 1.575,-



Heli RL-53H

REDLINE er Thunder Tigers nye højtydende motorserie. Med RL-53H præsenterer vi en fantastisk højtydende motor til din 50-helikopter. Motoren er noget større, men har samme monteringsmål som en standard 50-motor. Udstyr: Karburator med isolering, stempelring, cylinder med XC2-belægning, Push-Pull kaburatorarm, indvendigt kugleleje med høj ydelse.

Data:

Størrelse: 0,529 cu.in / 8,67cc

Boring: 22,5mm

Slaglængde: 21,8mm

Omdrejningstal: 2.000 - 21.000 omdr./min.

Effekt: 2,1BHP ved 17.000 omdr./min.

Vægt: 380 g

Glødestarter RL#3 (medfølger)

Digitalt Servo DS0606
Varenr: 72.TT8130,
Prisniveau: ca
DKK 895,-



Digitalt Servo DS0606

Thunder Tiger DS0606 er en digital servo, som er utrolig hurtig - 0,058 sek!

Størrelse: 40,5x20,2x39,6

Trækraft: 4,2 kg ved 4,8V, 5,3kg ved

6,0V. Drevsats fremstillet i nylon. Motor:

Coreless, hastighed /60°: 0,073 sek. ved

4,8V, 0,058 sek. ved 6,0V. Vægt: 60 gram.

Lejer: 2 kullejer

Spænding: 4,8 - 6,0V

Øvrigt: Servohusets mellemkabiner er

fremstillet i aluminium for køling af

servomotoren.



Nyhedskatalog på 16 sider!

Radiostyret modelsport #10
finns i Din hobbybutikk.

PLANEMANIA

Indoor modeller

Flere modeller på lager



FW 190

SV=740 mm
L=640 mm
V=160-200 g

P-51D

SV=710 mm
L=630 mm
V=160-200 g

Spitfire

SV=725 mm
L=670 mm
V=170-210 g

Tre forskellige indoor modeller fremstillet i EPP, vinger med profil. Meget stærke da de kan anvendes til combat. **kr. 365,00** **kr. 285,00**



Rock

Fremstillet i CNC bearbejdet EPP
Spændvidde: 830 mm
Pris: **kr. 575,00** **kr. 475,00**



Yak-55

Fremstillet i 5 mm skum
Spændvidde: 810 mm
Pris: **kr. 175,00**



Blade

Fremstillet i EPP
Egnet til 3D trainer
Pris: **kr. 260,00**



Blitz Biqe

Fremstillet i EPP
Egnet til 3D trainer
Pris: **kr. 280,00**

Børsteløse motorer



2204/14

PolyFly motorer:

A2204: 19g, 6/7,5A: **kr. 160,00**
A2208: 36g, 9/12A: **kr. 125,00**
A2212: 47g, 22/28A: **kr. 145,00**

PolyFly regulatorer:

10A: BEC 1A, 8g: **kr. 125,00**
15A: BEC 1,5A, 13g: **kr. 125,00**
20A: BEC 2A, 18g: **kr. 125,00**



HCS børsteløse motorer.

40/2: 20g, Peak: 10A: **kr. 290,00**
60/2-3: 26g, Peak: 10A: **kr. 330,00**
60/2E: 30g, Peak: 12A: **kr. 280,00**



PolyFly batterier, kan lades med 2C i Mega Power laderne.

300/2S: 17g, 15/20C: **kr. 77,00**
600/2S: 36g, 15/20C: **kr. 90,00**
850/2S: 47g, 15/20C: **kr. 100,00**
1000/2S: 63g, 15/20C: **kr. 122,00**
1000/3S: 90g, 15/20C: **kr. 170,00**
1300/2S: 78g, 20/30C: **kr. 155,00**
1300/3S: 114g, 20/30C: **kr. 225,00**
1700/3S: 136g, 20/30C: **kr. 255,00**
2200/3S: 175g, 16/20C: **kr. 320,00**

www.planemania.dk

Tlf: 8750 9170

Nye super modtagere.

IRx4.5: 4k, 4,7g, 1000m **kr. 145,00**
IRx8.9: 8k, 9g, 1200m. **kr. 165,00**
Krystaller kanal 60-80. **kr. 35,00**



PolyFly servoer.

3,7g, 5N/cm, 0,12 sek: **kr. 67,00**
4,4g, 8N/cm, 0,12 sek: **kr. 67,00**
6g, 10N/cm, 0,10 sek: **kr. 60,00**
40g, 60N/cm, 0,16 sek, BB: **kr. 70,00**



Waypoint regulatorer.

10A, peak: 14A, BEC 1,5A
3,1g, programmerbar: **kr. 180,00**

15A, peak: 20 A, BEC, 2A,
7g, programmerbar: **kr. 195,00**

Programmeringskort.

Med alle funktioner: **kr. 80,00**



Ladere



Mega Power 860DS
Forsyning: 220V/12V
Celler: 6 Lipo/14NiXx
Strøm: 6A
Typer: LiPo/NiCd/NiMh
Pb/A123

Med indb. balancer

Kr. 850,00



Mega Power 960SR
Forsyning: 12V
Celler: 12 Lipo/30NiXx
Strøm: 10A
Typer: LiPo/NiCd/NiMh
Pb/A123

Med to udgange

Med stor grafisk skærm

Kr. 1.200,00

Hype 3D - Weston UK



Spændvidde: 1520 mm
Længde: 1560 mm
FlyveVægt: 2000 g
Anbefalet Motor: 2T 0.55
Anbefalet Radioanlæg:
4 kanaler, 5 servoer

Kr. 1675,-

Mini Hype - Weston UK



Spændvidde: 1270 mm
Længde: 1270 mm
FlyveVægt: 1900 g
Anbefalet Motor: 2T 0.46
Anbefalet Radioanlæg:
4 kanaler, 5 servoer

Kr. 1395,-

Super Frontier - 40

Kr. 895,-



Spændvidde: 1630 mm
Vingeeareal: 45,4 dm²
FlyveVægt: 2600 g
Længde: 1200 mm
Anbefalet motor:
2T 0.46 eller 4T 0.52
Anbefalet radioanlæg:
4 kanaler, 4 servo'er

Super Frontier Senior

Kr. 1695,-



Spændvidde: 2040 mm
Vingeeareal: 79,5 dm²
FlyveVægt: 3300 g
Længde: 1870 mm
Anbefalet motor: 2T 0.46 eller 4T 0.52
Anbefalet radioanlæg: 4 kanaler, 5 servo'er

LC Models

www.lcmmodels.dk

Fun Jet



Kr. 495,-

Twister



Kr. 1350,-

MULTIPLEX



Kr. 795,-

Gemini

Nyhed

Rotorblade fra KOK Composite



05% Aero **kr. 151,50**
10% Aero **kr. 170,00**
15% Aero **kr. 192,50**
20% Aero - YS, Saito **kr. 238,75**
30% Aero - Heli **kr. 289,75**

1/7 AT-6 TEXAN - 60



Spændvidde: 1830 mm
Vingeeareal: 50,1 dm²
Længde: 1310 mm
FlyveVægt: 3800 g
Anbefalet Motor: 4T 0.91
Anbefalet Radioanlæg:
6 kanaler, 7 servoer

Kr. 2272,50

Leveres med optrækkeligt
landingsstel og Gummi-
ophængt motorfundament.

Hawker Hunter

Kr. 775,-

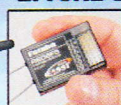
Spændvidde: 707 mm
Anbefalet motor:
Elektrisk Ducted Fan,
Cobalt 480 eller lign
Anbefalet Radioanlæg:
3 kanaler, 3 servoer



WEST WINGS

Futaba 6EX - 2.4GHz System

Sender og modtager:
Kr. 1395,-



Sæt Kr. 1675,-

Leveres med:
1 stk. R606FS modt.
1 stk. Mini afbryder
1 stk. Sender akku
1 stk. Lader

LC Models • Holmensvej 20C • DK-3600 Frederikssund • Telefon: 4738 3981 • Email: info@lcmmodels.dk
Åbningstider: Tirsdag 16.00-19.00 • Fredag 16.00-19.00 • Lørdag 10.00-12.00 (enkelte lørdage kan der være lukket, RING)



Leif O. Mortensen Hobby

STORT STUMPEMARKED

Vi har frasorteret udgåede modeller og rester som sælges til stærkt nedsatte priser.

Multiplex Sky-Cat

Spændevidde - 1085 mm.
Flyveklar vægt ca. 1500 gr.

Frit valg kun Kr. 350,-



Robbe Cardinal

God EPP
begynder motormodel
Spændevidde - 1550 mm.
Vægt ca. 1500 gr.

Frit valg kun..... Kr. 450,-



Bemærk venligst varer på stumpe markedet sælges efter ført til mølle princippet og enkelte modeller findes kun i begrænset antal.

Se listen og køb online på www.leif-o-hobby.dk

EL MODELLER

Multiplex Space Scoter

Spændevidde - 826 mm...
Vægt - ca. 550 gr.

Frit valg kun.....Kr. 350,-



Graupner Terry

El model
Spændevidde - 1050 mm.
Vægt - ca. 520 gr.

Multiplex Sonic Liner

Sjov 2 motore EPP model
Spændevidde - 1265 mm
Vægt ca. 1550 gr.

Nu kun Kr. 695,-



Graupner Mini Star Jet

Spændevidde - 850 mm.
Vægt ca. 550 gr.

Nu kun..... Kr. 295,-

Multiplex Pico Jet

El model med speed 400 og
regulator
Spændevidde - 885 mm.
Vægt ca. 530 gr.

Nu kun Kr. 395,-



IN-DOOR - PARK MODELLER

Robbe Easy Go

Flot malet depron parkflyver
Spændevidde - 875 mm.
Vægt ca. 350 gr.



Robbe Mad Max

Depron parkmodel
Spændevidde - 840 mm.
Vægt ca. 310 gr.

Robbe Skippy

Depron parkmodel, Spændevidde - 920 mm.
Vægt ca. 370 gr., Før op til 750,-

Nu frit valg..... Kr. 295,-

Multiplex Lupo

Depron Parkmodel
Spændevidde - 920 mm.
Vægt - ca. 220 gr.



Multiplex Pico Baby

Depron Parkmodel
Spændevidde - 930 mm.
Vægt - ca. 240 gr.

Multiplex Stuntmann

Fun Depron Parkmodel
Spændevidde - 820 mm
Vægt - 350 gr.

Frit valg kun Kr. 250,-



GODE MOTORMODELLER

Top Flite P51 Mustang 60

Flot træbyggesæt
Spændevidde - 1650 mm.
Vægt - ca 4000 gr.



Top Flite Spitfire MK IX 60

Flot træbyggesæt
Spændevidde - 1600 mm.
Vægt - ca 3800 gr.

Før 1.495,-

Nu frit valg kun Kr. 850,-

Multiplex Biglift

Flot ARF træbyggesæt
klar til beklædning
Spændevidde - 2400 mm.
Vægt - ca 4900 gr.

Før 2.595,-

Nu kun Kr. 1.750,-



Thunder Tiger Cloud Dancer 60

Super flot ARF model
Spændevidde - 1830 mm.
Vægt - 3000 gr.

Nu kun Kr. 895,-



Stort stumpe marked med masser af tilbehør - se mere på www.leif-o-hobby.dk

RADIOGREJ

Multiplex Royal Evo computer radio sæt

Royal Evo Vario 7 sæt
Sender, 7 kanal modtager
Modtager akku

Nu kun Kr.1.695,-

Royal Evo Vario 9 sæt
Sender, 9 kanal modtager
Modtager akku

Nu kun Kr. 1.995,-

Royal Evo Vario 12 sæt
Sender, 12 kanal modtager
Modtager akku

Nu kun Kr. 2.995,-



Som ekstra stumpe markeds tilbud medfølger senderpult til en værdi af 350,- kr. U/B

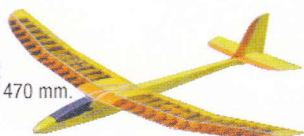
SVÆVERE

Robbe Breeze

Let træbyggesæt
Spændevidde - 1470 mm.
Vægt - 450 gr.

Før 495,-

Nu kun Kr. 195,-

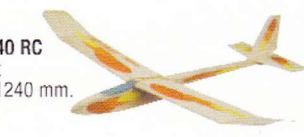


Robbe Start 1240 RC

Let træbyggesæt
Spændevidde - 1240 mm.
Vægt - 400 gr.

Før 495,-

Nu kun Kr. 195,-



TILBEHØR

Udvalgte modtagere
og servoer

Robbe og Multiplex
Nu

÷50%

NYE ÅBNINGSTIDER FRA 1. FEBRUAR:

TIRSDAG - FREDAG KL. 13.00 - 17.30

LØRDAG KL. 10.00-13.00

MANDAG LUKKET

Alle priser er incl. 25% moms. Der tages forbehold for trykfejl, udsolgte varer, valutakurser, afgifter og andre forhold der kan indvirke på prisdannelsen.

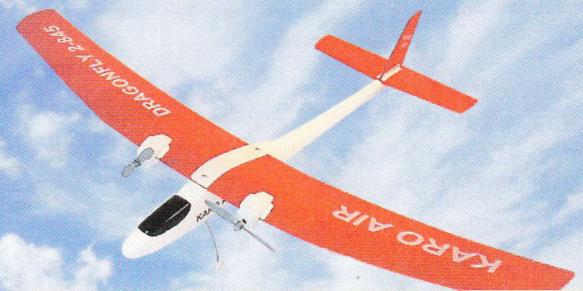
ÅBNINGSTIDER: TIRSDAG - FREDAG KL. 13.00 - 17.30 · LØRDAG KL. 10.00-13.00 · MANDAG LUKKET

Nørremarksvej 61 • DK-9270 Klarup • Telefon 98 31 94 22 • Fax 98 31 79 80 • www.leif-o-hobby.dk



Karo Air 3-1095

3 kanals kr. 1.195,-
komplet sæt med fjernstyringsanlæg



Karo Air 2-845 Dragonfly

2 kanals kr. 795,-
komplet sæt med fjernstyringsanlæg



Stor motorprogram fra SH

Til bil, båd, fly m.m.



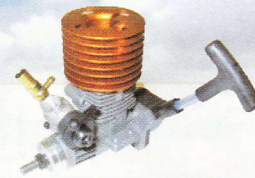
SH-21 Competition til bil



SH-32fs til fly



SH-21 til bil



SH-12 Slide Carb. til bil



SH-32 Marine til båd

Karo Air

Karo Air 3 kanals fjernstyringsanlæg Komplet sæt -
Karo Air standard servo
Karo Air mini servo

kr. 698,-
kr. 88,-
kr. 168,-

Komplet malespraysortiment fra Ghiant

Komplet malespraysortiment fra Ghiant

RC Styro: Til EPS
RC Colours: Til plastic
RC Car: Til polycarbonat
Pris pr. dåse (til alt og i alle farver)

kr. 58,-

Hobby Træ

Blue Phoenix, 2 m.svæver, godt begynder træbyggesæt,
2 kanals
Lindy 25, Godt begynder træbyggesæt, 3-4 kanals

kr. 398,-
kr. 598,-

Kvalitets servoer fra Blue Bird, Taiwan

BMS-306 Micro Servo, str.22 x 10 x 23, speed 4.8V - 0,11 sec/60 , 6g
BMS-371 Micro Servo, str.24 x 11 x 24, speed 4.8V - 0,12 sec/60 , 8g
BMS-380 Micro Servo, str.29.5 x 13 x 26, speed 4.8V - 0,13 sec/60 , 13g
BMS-380MG Micro Servo, str.29.5 x 13 x 26, speed 4.8V - 0,15 sec/60 , 15g, BB
BMS-620 High Torque, str.40.5 x 20 x 41, speed 4.8V - 0,15 sec/60 , 45g, BB
BMS-620MG High Torque, str.40.5 x 20 x 41, speed 4.8V - 0,15 sec/60 , 51g, BB
BMS-621 High Speed, str.40.5 x 20 x 41, speed 4.8V - 0,13 sec/60 , 41g, BB
BMS-705 HighTorque, str. 42 x 21.5 x 22, speed 4.8V - 0,18 sec/60 ,28 g, BB
BMS-706 High Speed, str. 42 x 21.5 x 22, speed 4.8V - 0,13 sec/60 ,26 g, BB
SDC-05AB, Speed Control, 5A, m.B. 4-8 celler
SDC-10AB, Speed Control, 10A, m.B. 4-8 celler
SDC-45AB, Speed Control, 45A, m.B. 6-10 celler
Alle speed control med 1 A BEC

South Herts Models

Absolut den bedste glødestrømsregulator til permanent glødestrøm kr. 398,-



Walkera R/C Helicopter

Komplet helikopter incl. fjernstyring, lader, batteri, interface kabel og computer simulator program til mange helikopter og fly modeller:

kr. 2.495,-

Great Vigor

1/8 Buggibil

Model: Rex-x, topkvalitet, med T6 alu chassi, kuglelejer, aludæmper, ståltand-hjul, krængningsstabilisator, high performance pipe, aluhjulophæng

kr. 2.585,-

eller incl. SH-21 Motor med slidekaburator og bagudstødning:

kr. 3.685,-



Auto & Surf A/S

Jollen 2 · 6893 Hemmet
Tlf. 75 28 04 55 · Fax 75 28 05 00
www.autoogsurf.dk · mail@autoogsurf.dk