

Modelflyvenyt

Test af

2,4 GHz sendermodul

Skyeagle

Referater fra

Påskeskrænt

Bear Cup i Finland

Jysk Modelflyvermøde

Skala Cup i Nordjylland

Isflyvning på Roskilde fjord

IPD Kode 0548 Udg. uge 24

ISSN 0105-6441



9 770105 644003

03

Luftslaget om langstrup

endte med sejr for modelflyverne



Modelflyvenyt udgives af
Modelflyvning Danmark

Modelflyvenyt er dit blad. Brug det - og skriv til det og send din artikel, notits eller lille klubbhistorie til en af grenredaktørerne.

Organisationsstof, referater, indbydelser og lign. sendes til sekretariatet. Vær opmærksom på at referater der modtages mere end tre måneder efter et arrangement, ikke nødvendigvis får plads i bladet.

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

Husk at medsende billeder i tiff eller JPEG-format i bedst mulige kvalitet (300 dpi). Har du mange, så send dem evt. på cd eller dvd.

Ekspedition og annoncer:

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

Oplysninger og meninger

fremst 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: SvendborgTryk
ISSN: 0105-6441

Abonnement

Abonnement for 2010 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 sekretariatet. Tlf. 86 22 63 19 mandag eller onsdag kl. 16.30-18.30,
info@modelflyvning.dk

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

Forsidebilledet er fra årets Påskeskrænt i Hanstholm. Her det Knud Hebsgaard, der står med Søren's Fly Ceres, som er klar til start.



DEADLINES PÅ MODELFLYVENYT

Nr.	Udkommer	Deadline
Nr. 4	august 2010	02/07/2010
Nr. 5	oktober 2010	03/09/2010
Nr. 6	december 2010	22/10/2010

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR

Marianne Pedersen
Jernbanegade 24, 4000 Roskilde,
Tlf: 2087 0747 pe@pe-design.dk
www.pe-design.dk



Redaktionen

LARS PILEGAARD Teglmarken 65, 8800 Viborg Tlf: 8661 5951 Mobil: 2142 5345 pilegaard.lars@gmail.com	STEEN LARSEN Rengegade 21a. st. th. 4660 St. Heddinge Mobil: 3056 3948 steen@larsen.tdcads.dk	LARS BUCH JENSEN Lavager 15, 2620 Albertslund Tlf: 4362 1992 Mobil: 4118 5905 kmjlbj@post11.tele.dk	ARILD LARSEN Rugmarken 80, 8520 Lystrup Tlf: 8622 2861 arild.larsen@mail.dk	RUBEN SONNE Falkevej 25, 7400 Herning Tlf: 2856 4106 ruben@modelflyvning.dk

Grenredaktørerne

INDHOLD

Generelt

- Historisk arkiv og modelflyvemuseum? Erik Knudsen 20
Bog anmeldelse - Dambusters - Lars Pilegaard 57

Test af modeller og byggesæt mv.

- Hitec Optic 6 - Poul Møller 22
2,4 GHz sendermodul til Multiplexsendere - Poul Møller 26
Minitest af Skyeagle - Poul Møller 34

Bygning af modeller

- Modellen Hannibal fra byggebord til flyveplads - del 2 - Lars Pilegaard 17
Hvem tror på storken? Henning Caspersen 38

Min model

- Zero in natura - Lars Pilegaard 52

Svæveflyvning

- Påskeskrænt 2010 - Jørgen Larsen 48

Fritflyvning

- Hvorfor ikke bruge det - når det nu findes? - Finn Mortensen 36
Eftersporing af modeller - Lars Buch Jensen 42
Referat fra Bear Cup i Finland - Steffen H. Jensen 46
Isflyvning på Roskilde Fjord - Steffen H. Jensen 51

Skalaflyvning

- Skala Cup i Nordjylland - Bjarne Pedersen 50
Skalagruppen orienterer - Bjarne Pedersen 58

Klub- og Foreningsnyt

- Bestyrelsesadresser 11
Nyt fra sekretariatet 12
Nogle svar om fælles ansvarsforsikring 14
Indbydelse 15
Stor sejr i luftslaget om Langstrup - Jørgen Mouritsen 28
Jysk Modelflyvermøde - Arild Larsen 32
Fællesprojekt hos Borup Modelflyverne - Steen Larsen 54

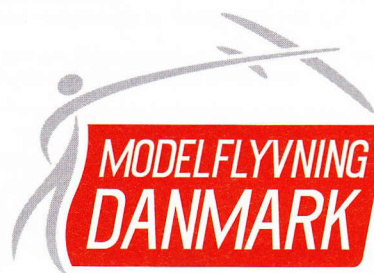
Personalia

- Fødselsdag - Vagn Aagaard 75 år! - Karin Thorning Laursen 56

Bolden er givet op. Hvad siger du?



OBS! Den bør du læse!



Redaktøren glæder sig over allerede nu at kunne annoncere, at du i kommende nummer kan læse om:

- Predator II
- Ringsted Mfk. 50 år - Steen Larsen var med til festlighederne
- Vector 40 - Andel del fra Ib Rasmussen
- Modellen Hannibal - Lars Pilegaards tredje beretning

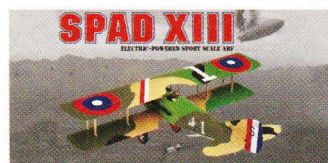




Clouds Fly ARF EP
Inkl. børsteløs motor 595,-



ACME 1-6S 6A / 80Watt. 12/240V 595,-



SPAD XIII EP ARF. 895,-



SF 25C Turbo Falke. ARF. EP. 250cm. 1495,-



Blade SR. RTF 1495,-



KESTREL 500SX RTF. 2,4Ghz. Fantastisk
begynder eller nr. 2 heli KUN 950,-



SOLO PRO combo 895,-



FunCub. Årets funmodel? 725,-



RCGF 15ccm
Fantastisk 15ccm benzin motor 1495,-



HABU EDF BNF. 2625,-
HABU EFF PNP. 2199,-



Nieuport XI WW1. EP. ARF 895,-



Glasair 120 ARF. 1595,-



SOLO RTF. 549,-



T-REX 450 Pro. KLON. Uden motor
OBS: TORQUE TUBE. 895,-



GT-POWER A6-10. 10A/200W. 1-6LIPO
..... KUN 595,-



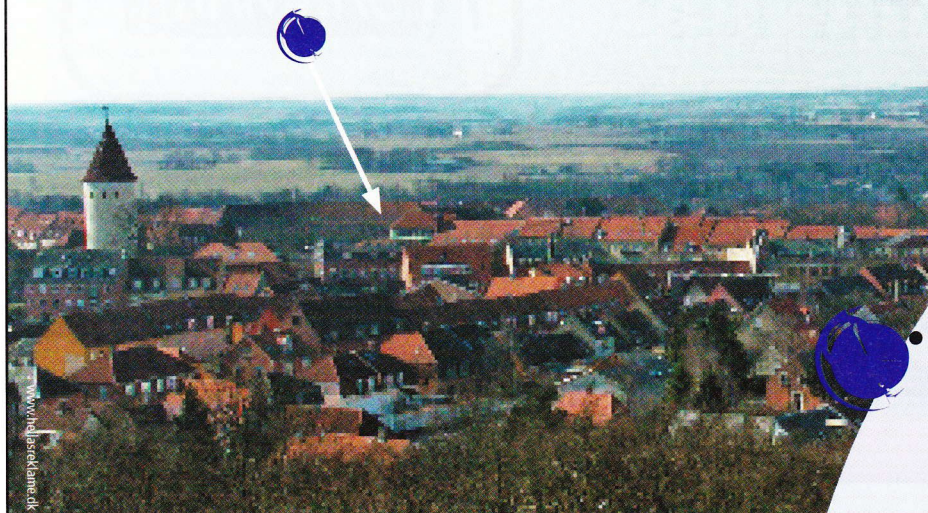
VISTA POWER 1-6S. 80W. 375,-


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



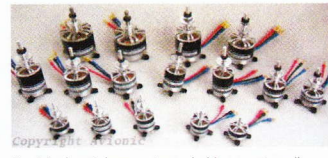
Elektro Junior
190cm ARF m børsteløs motor og propel ... 850,-



Squall! HP EP EDF ARTF 1195,-



Fusion Emperor L702B Pro Charger
2 x 300W, 2 x 20A 1795,-



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



Tiger 3 - 60 995,-
Med Super Tigre 75 1750,-



Watt meter, balancer og kapacitets måler ... 295,-



Servoer til indendørs:
2,5gr. JST stik 50,-
3,7gr. JST stik 50,-
2,5gr. UNI stik 50,-
3,7gr. UNI stik 50,-
4,7gr. Metalgear. Digital. UNI stik 125,-



CORONA
Mikro servo, 9gr. Kuglelejer. Digital 85,-
Mikro servo, metal gear. Kuglelejer. Digital 115,-
2,4Ghz Futaba sender modul +modt 795,-
2,4Ghz JR 9X m.fl sender modul +modt 795,-
2,4Ghz 8k modtager 395,-
4K 35mhz 6,6gr synth. Super modtager KUN 155,-
6K 35mhz 8,6gr synth. DS KUN 175,-
8k 35mhz 9,2gr synth. DS KUN 200,-

Agenturer:
R&G Glas og Epoxy · EXTRON · KAVAN · SIG · FLAIR
Robart · Hobbico · Hobbyträ · Greven · Jamara · Aeronaut
Carl Goldberg · Great Planes · Top Flite · DuBro · Kyosho



SE-5A ARF EP. Spændv. 864 mm. 725,-



EGDE 540T 3D EP ARF, 126 cm. 1395,-



Blade mSR BNF 860,-
Blade mSR RTF 1090,-



Sky Eagle RTF. Fantastisk lille begynderfly
Se mere på vores hjemmeside 595,-



Vista EP ARF inkl. motor og ESC. KUN 695,-



Hitec Aurora 9
Super radio med telemetrimulighed 3400,-

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 Tigre 45 motor kr. 1.500,-
Pris med komplet startpakke hvor ALT er med:
Avistar, Spektrum DX6i eller Futaba 6EX 2,4Ghz,
Super Tigre 45, glødestromsaku m. lader, hånd-
betjent brændstofpumpe samt div. lim kr. 3995,-



Ryan STA 55. ARF 1295,-



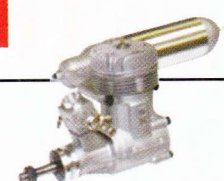
Twin Otter ARF el 1540mm 995,-



Cessna 182 500-klass 2,4Ghz. RTF. 1845,-



Chipmunk ARF. 10-15ccm motor 1295,-



SK 2-takt motorer. Kvalitet til lavpris.
SK50ABC 595,-
SK90ABC 795,-
SK130ABC 1095,-
Alle med super silencer potte.
Pitts style potte kan leveres til motorene.



Speed Air ARF 750,-



Arrow RTF. Easy Star lign. Begyndermodel kun 1350,-



Thunder T6. 4x50Watt. 4 x 6A 1100,-



Real Flight
RC Simulator

Den absolut bedste simulator på markedet 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.

Super Tigre motorer - kendt kvalitetsmotor i årevis



SUPER TIGRE



SUPER TIGRE

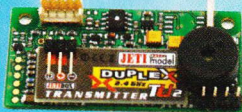
Super Tigre 34, m/ dæmper 495,00
Super Tigre G 51, m/ dæmper 695,00
Super Tigre GS 45, m/ dæmper 595,00
Super Tigre G 61 K, m/ dæmper 725,00
Super Tigre G 61 ABC, m/ dæmper ... 825,00
Super Tigre S 75 K, m/ dæmper 850,00
Super Tigre S 90 K, m/ dæmper 875,00

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 - SPECTRUM og GRAUPNER

Åbningstider, telefon og butik:
Mandag-Torsdag ... 10-17
Fredag 10-16 Tiderne er vejende. Eventuelle ændringer kan ses i vores webshop.
(Lørdagsåbent 10-13 i lige uger).

Universal modul



TU modul kan monteres i næsten alle sendere. Har kun brug for plus og minus samt signal fra elevstik eller det signal der går til sendermodul



TF modul til Futaba FC-18, FC-28, FF-7 og FF-9 serien og Hitec sendere med løs modul

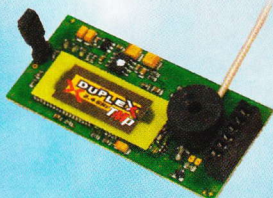
TGs modul til Graupner MX24 håndsender



TG2 modul til Graupner MX-22 / JR håndsender



JetiBox (display og tastatur) monteret på antenne via clips
Bruges til programmering af modul, modtagere, spin regulatorer og visning af data fra sensorer/modtager



Tmp modul til Multiplex Profi 3000 og 4000



TMe modul til Multiplex EVO sendere



TGi modul til Graupner MC20 og MC-24

Udviklingen støttes af den Europæiske fond for regionaludvikling og det Tjekkiske ministerium for industri og handel



Bad Boy V2, spv. 123 cm. 995
Let fun 3D model til en 46' motor. 995



Addiction, spv. 100 cm 995
Elektro-shock spv. 78 cm 695



Extra 260, spv. 122 cm 1325
Model + motor + regl. 45A + nav 1325



Katana MD, spv. 117 cm 1295
Model + motor + regl. 45A + nav 1295



Ultimate AMR, spv. 101 cm 1550
Model + motor + regl. 45A + nav 2395



Extra MX, spv. 147 cm 1750
Model + motor + regl. 65A 2795

Alle PA modeller er nu på lager

MUI 30 måler Spænding (Volt), Strøm (A) og tæller mAh ("tankmåler")
Max. 30A - 60 Volt



R4 modtager med 4 kanaler
R5 modtager med 5 kanaler
R5i modtager med 5 kanaler og korte antenner (IN-DOOR)



Max BEC 2D har indgang for 1 eller 2 Li-Po / Li-Fe batterier
Kan styres direkte fra JetiBoxen via 2,4GHz Duplex modtageren



MUI 50 med max. 50A
MUI 75 med max. 75A
MUI 150 med max. 150A
MUI 200 med max. 200A



R6 modtager med 6 kanaler
R6 EPC modtager med 6 kanaler



R8 modtager med 8 kanaler



R18 modtager med 16/18 kanaler, incl. 1 stk. Rsat



R14 modtager med 14 kanaler



Expander E4 giver mulighed for flere sensorer



MRPM måler omdrejninger optisk
MRPM-AC måler via 2 faser på en børsteløs motorer



R8 EPC modtager med 8 kanaler



RSat satellit modtager



R12 EPC modtager med 12 kanaler



MVario måler højden og om flyet stiger eller synker (variometer)



MU3 måler 3 uafhængige spændinger. En indgang max. 6 Volt og 2 indgange med max. 20Volt

R10 er den mindste modtager der kan tilsluttes satellit modtager



R10 modtager med 10 kanaler

NU PÅ LAGER



MGPS oplyser GPS position og angiver hastighed i forhold til jorden

MGPS logger din flyverute som efter landing kan udlæses til PC via USB kabel



MULi 6s måler spænding (Volt) på hver enkelt Li-Po celle. Du har hermed mulighed for at se spændingen og få en alarm når første celle når den min. værdi, som du har indstillet via JetiBoxen



MT 125 måler temperatur med 2 sensorer max. 125 grader. Måler 2 steder samtidig



NYHED
MSpeed måler flyvehastigheden i gennem luften. Vises som m/sek. eller km/h. Du kan sætte en alarm som giver lyd om du flyver for langsomt eller hurtigt.

NYHED



Jeti box-mini, nyt lille tastatur og display



Nu sender vi også med GLS til priser fra 50,- kr.



Pakke Shop - Distribution til private. Du finder GLS Pakke Shop hos Blockbuster i udvalgte Coop butikker, tankstationer, døgnkiosker og supermarkeder.

Stort lagersalg hos el-fly på Hjørringvej 145F i Frederikshavn

Lørdag den 26/6 - 2010 fra 10.00 - 13.00 (ved siden af vores gammel forretning)

Spar op til 50% på modeller og tilbehør. Se mere på www.el-fly.dk

MULTIPLEX NYHEDER



Stærkere skumtype + 200 km/h

FunJET ULTRA, spv. 78 cm, 725,-
Forstærket CFK(kulfiber) til "SuperPower"



FunCub, spv. 140 cm, 725,-
Med krængor og flaps samt "BIG wheels"



FunCUB med lys
Styre via 3 pos. kanal

LYS med styring via ledig kanal 150,-
Uden signal vil der være tændt. 5 - 8,4Volt

ParkZone

Nyhed 2010



Extra 300, spv. 112 cm, EPP model 1125,-
Med børsteløs motor + regl. + servoer mont.



T-28 Trojan, spv. 118 cm, EPP model 1125,-
Med børsteløs motor + regl. + servoer mont.



Messerschmitt BF-109G, 1125,-
spv. 110 cm, EPP model, forberedt til flaps
Med børsteløs motor + regl. + servoer mont.



P-51D Mustang spv. 99 cm, EPP 1125,-
Med børsteløs motor + regl. + servoer mont.



HABU impellermodel spv. 92 cm, EPP 2195,-
Med impeller + motor + regl. + servoer mont.

MULTIPLEX



Blizzard, spv. 138 cm, 825,-

Merlin, spv. 78 cm, lidt større end FOX til RC med krængor. 495,-



ParkMaster 3D, spv. 96 cm. TILBUD 695,-
Parkflyer der ikke kræver meget plads

AcroMaster, spv. 109 cm 975,-



EasyGlider PRO, spv. 180 cm. TILBUD 525,-
Ny forbedret udgave til børsteløs motor.

Cularis, spv. 261 cm, EPP model 1275,-



FunJET, spv. 79 cm TILBUD 495,-
Mange muligheder for børsteløs motorer.

XENO, spv. 124 cm, elektro/skrænt 485,-

Også velegnet til begyndere



Twinstar, spv. 142 cm 650,-

Komplet med anlæg og lader se hj.siden

Mentor, spv. 163 cm. Også til fly-slæb. 925,-

Se flere nyheder og info på www.el-fly.dk

NEM BEGYNDER MODEL



Radian, spv. 200 cm, flyvetid ca. 20-25 min.
Komplet flyveklar med alt udstyr, RTF 1875,-



Easy Star, spv. 137 cm 525,-
Komplet med anlæg og lader TILBUD 1550,-

Komplet sæt består af: Model, motor, propel, trinløs motorregulering, servoer, batteri, lader, sender og modtager (fjernstyringen)



EasyCUB, spv. 140 cm 585,-
Komplet med børsteløs setup Fra 2380,-

Vi tilstræber altid at have alle Multiplex modeller på lager

EPP MODELLER



Pitts S2CX spv. 101 cm NYHED 2010 675,-
Model + Thrust 20 motor + 30A regl. 1340,-



YAK 55 spv. 102 cm NYHED 10/2009 595,-

Model + Thrust 20 motor + 30A regl. 1260,-

Flash C spv. 102 cm 575,-

Model + AXI motor + regulator fra 1395,-

GB-MODELS



YAK 55M 1.4m (Li 4S - 6S) 1795,-

YAK 55M 1.8m (Li 6S - 10S) 2950,-

YAK 55M 2,2m (Li 10S - 12S) 5795,-

Extrem manøvreedygtige og lette modeller

designet af Pilot Gernot Bruckmann.

SebArt



Miss Wind 50E, (6S) 2495,-

God kunstflyver / trainer / fun 3D



Sukhoi 29 S 50E, spv. 154 cm (6S) 1750,-

Sukhoi 29 S 140, spv. 194 cm (10S) 3595,-

Sukhoi 29 S 2.2m, spv. 218 cm 5695,-

Sukhoi 29 S 2.6m, spv. 254 cm 8995,-

Wind S 110E, spv. 174 cm. (8S) 3395,-

God kunstflyver(F3A - Sport/Nordic) / fun 3D

Wind S PRO, spv. 188 cm F3A (10S) 11300,-

Futaba



R6004 FF, 4k modtager 420,-

R6106 HFC, 6k modtager 475,-

R617FS, 7k modtager 625,-

R6008HS, 8k modtager 999,-



Sendere på 2,4GHz

FF-8 T8FG

FF-10 T10CG

FX-20, FX-30

Se priserne på www.el-fly.dk

Li-Po CELLER



HYPERION

Nu kan de nye 45C (EX) fra Hyperion leveres.

Stort udvalg i LiPoer til alle formål. Priser fra 55,- kr.

Lader

EOS 0403i - 4S Li-xx med bal. 12V 399,-

EOS 0606i - 6S Li-xx med bal. 12V 525,-

EOS 0606i AC/DC - 6S Li-xx 649,-

Kører både fra 12V og 220V. Med balancer.



EOS 0720i net3, 7S Li-Po, max.20A 999,-

Ind kun 12V, kan NU aflade. Med balancer.

EOS 0615i duo3, 2x 6S Li/A123, 10A 1549,-

Ind kun 12V, kan NU aflade. Med balancer.

2,4 GHz NYHEDER



Spektrum DX8 og DX10t med telemetri



Multiplex 2,4



Kæmpe udvalg i både fjernstyring og modtagere m.m. Se det på www.el-fly.dk

Electric Flight Equipment

Sønderjyllands Alle 12, DK-9900 Frederikshavn tlf. 98 43 48 72

Telefontid:

Mandag 12.30-18.00

Tirsdag 12.30-17.30

Onsdag 12.30-17.30

Torsdag 10.00-13.00

Forretningen:

Mandag 15.00-18.00

Tirsdag 15.00-17.30

Onsdag 15.00-17.30

Torsdag - Fredag lukket

Lørdag efter aftale

Helikopter



Twister 3D STORM CP RTF

Kommer samlet og komplet med computer radio som er programmeret og prøvefløjet fra fabrikken. Inkl. Sender, modtager, servoer, gyro, lader, balancer og 3S 1800mAh batteri.
Rotor dia. 720mm.
Med Tx/Rx 2,4GHz.....kun kr. 2298,-
Uden Tx/Rx.....kun kr. 1995,-

Indoor



Twister CP GOLD, indoor/park

Rigtig god helikopter, kommer opsat og prøvefløjet fra fabrikken. Helikopteren kommer komplet med 6 ch. computer radio, lader, regulator, gyro, servo, batterier, balancer.
Vægt uden bat. 390 gr.
Med Tx/Rx 2,4 GHz.....kun kr. 1795,-
Uden Tx/Rx.....kun kr. 1295,-



TWISTER AGGRESSOR 2.4 GHz

Ny fantastisk dobbelt rotor helikopter alle kan flyve med, komplet med gyro, servoer, Lipo bat, LiPo lader med balancer, ekstra rotorblade.
Ny pris.....kun kr. 1095,-



Nine Eagles 2,4 GHz

Rotor dia. 188mm, vægt 27g.....kun kr. 599,-

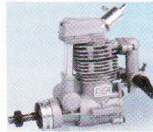


Multiplex FunJET ULTRA

Spv. 783 mm, vægt ca. 875g, fart over 200 km/t.....kun kr. 695,-
Motorsæt u/lipo.....kun kr. 1175,-



SC 46A m. dæmper.....kun kr. 550,-
SC 108A m.dæmper.....kun kr. 910,-
SC 180A m. dæmper.....kun kr 1960,-
Se alle SC motorene på hjemmesiden



SC 91 FS m. dæmper kun kr. 1695,-
SC 120 FS m. dæmper kun kr. 1995,-
SC 180 FS m. dæmper kun kr. 2795,-



Nyheder



Seagull PC-9

Spv 1,60 m, vægt ca. 4,2 kg, inkl. opt. stel (motor 75-912T eller 91-120 4T).
Kunkr. 1865,-
Konverterings kit for el-montage medfølger



Seagull PC-6 PILATUS PORTER

Spv 1,60 m, vægt ca. 3,2 kg, (motor 46-55 2T eller 70 4T).....kun kr. 1320,-
Konverterings kit for el-montage medfølger.



WACO

Spv 1,27 m, vægt ca. 1,2 kg,
Beklædt med Oracover.....kun kr. 1435,-
(setup: 35-10 1350 3S2000 ESC 35A)



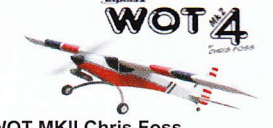
1/8 SCALE STINSON ARF

Spv 1,30 m, vægt ca. 1,2 kg, med
Beklædt med Oracover.....kun kr. 1290,-
(setup: 35-10 1350 3S2500 ESC 40A)



Multiplex FunCub

Spv. 1,4 m, vægt ca. 1,13 Kg.....kun kr. 695,-



WOT MKII Chris Foss

Spv 1,33 m, vægt ca. 2,2 kg, (motor 40-55 2T)
.....kun kr. 895,-



SEAGULL AT6

Spv 1,60 m, vægt ca. 3,5 kg, inkl. opt. ustel. (motor 40-55 2T).....kun kr. 1200,-
Konverterings kit for el-montage medfølger



Seagull DEWOITINE

Spv 1,8 m, vægt ca. 5 kg, (motor 91 2T 120 4T).....kun kr. 1795,-



SEAGULL SPARROW HAWK

Spv 1,6 m, vægt ca. 3,8 kg, motor 61-75 2T 90-120 4T.....kun kr. 1395,-



Røglie 1 Gal.

.....kun kr. 370,-

Forbehold for fejl og prisændringer



Arising Star 40 trainer. Begyndermodel beklædt flyveklar efter ganske få limninger
Spv. 160cmkun kr. 795,-

Boomerang trainer med SC 46 A motor.....kun kr. 1250,-

Boomerang trainer m/ OS46LA og Hitec Optic 6 ch. radio og Optima 6 ch modtager.....kun kr. 2840,-

Boomerang/Arising med SC 46A, Planet 6 ch 2,4 Ghz radio.
.....kun kr. 2095,-



SEAGULL 40 LOW WING SPORT

God lavvinget trainer med godmodige flyveegenskaber. Spv. 1,44 m, vægt ca. 2,7 Kg.
(Motor 32-46 2T, servoer 5stk).....kun kr. 895,-



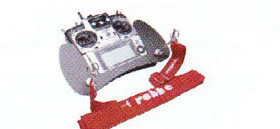
RealFlight Fly simulator G5

Inderholder sender med USB stik, nu med mulighed for combat og on board camera
.....kun kr. 1495,-



HITEC Optic 6 6 ch radio 2,4 GHz

Sender, 7 kanals modtager, batteri, lader.....kun kr. 1480,-
Med 6 ch. modtager.....kun kr. 1195,-



Senderpult T10C & T10CG

Akryl.....kun kr. 895,-
Carbon.....kun kr. 1176,-

Hobby World

V/ Helle & Jimmy Friis. Haderslevvej 93. 6000 Kolding. Tlf. 75 72 22 95

e-mail: hobby-world@mail.dk - Telefon Onsdag - Fredag 15.00 - 18.00, Lørdag 10.00 - 13.00.

Butikken er åben: Onsdag - fredag kl. 15.00 - 18.00. Lørdag 10.00 - 13.00 Besøg uden for nævnte tider efter aftale.

2 SPÆNDENDE TILBUD FRA WWW.DANTECH-HOBBY.DK



KÆMPE SVÆVEFLY

Svævefly på 2,5 m i vingspan.
Flyveren leveres komplet med alt
tilbehør og henvender sig til både
begyndere og let øvede.
Normalpris 3000 kr.

TILBUD

KR 2795,-

WWW.DANTECH-HOBBY.DK



1:8 TRUGGY

Komplet nitrobil som egner sig
speciel til banekørsel.
Bilen leveres komplet med fjern-
betjening.
Der må påregnes ekstra tilbehør for
ca. 300 kr. for at være kørerklar
Normalpris 3195 kr.

TILBUD

KR 2995,-

DanTech-Hobby.dk

Din specialforretning på Nettet for
fjernstyrede helikoptere, fly, biler og både

DanTech-Hobby modtager: **DK** & **eDK**



Storegade 29 - 7330 Brande - Tlf. 2093 9930

BESØG VORES FORRETNING PÅ 150 M² I MIDTEN AF BRANDE

Åbent tirsdag aften fra 18.30-21.00. Torsdag-fredag 14.00-17.30. Lørdag 09.30-12.30

Art-Tech Cessna 182 SkyLane size 500 (EPO)

Kr.1849,-

Spændvidde: 1300mm
 Længde: 993mm
 Vægt: 1350 g.
 Radio anlæg: 6 k. 2.4GHz med flaps
 Inkl.:
 1 x Cessna 182 SkyLane size 500 RTF
 1 x 2.4GHz 6 kanalers radioanlæg
 1 x Li-po batteri 11.1V 2400mAh
 1 x Li-po ballance oplader
 1 x 220V-12V omformer
 1 x Brushless motor og Reg.
 2 x propel
 4 x 9g servoer
 5 x Positions og landingslys samt alt indretning
 1 x Simulator
 1 x USB kabel



EPO

Preinstalled position light and Flap

CMP-Piper 140 V2

kr.1900,-

Spændvidde: 2310 mm
 Længde: 1500 mm
 Motor: 120-140 4 Takt

BALSA



CMP T-34 Mentor

kr 1249,-

Spændvidde: 1480 mm
 Længde: 1160 mm
 Motor: 52-61 4 Takt

BALSA

Incl. Preinstalled retract



Cessna 177 Cardinal

Kr. 1050,-

Spændvidde: 1700 mm
 Længde: 1250 mm
 Motor: 61-er 2-Takt

ABS



CMP-Spitfire 50

kr 1590,-

Spændvidde: 1365 mm
 Længde: 1175 mm
 Motor: 61-er 4 Takt

Fiberglass/BALSA



HF SU-34 EDF

Kr. 2100,-

Spændvidde: 900 mm
 Længde: 1450 mm
 Inkl.:
 2 x 64mm EDF, 2 x Reg, 11 x Servos
 2 x Brushless Motor
 3 x Retract

EPS Foam
360 Degree Vectored thrust



HF F-16 70mmEDF

Kr. 990,-

Spændvidde: 840 mm
 Længde: 1030 mm
 Inkl.:
 1 x 70mm EDF, 1 x Reg, 3 x Servos
 1 x Brushless Motor

EPO



TT Ready MK3

kr. 1050,-

Spændvidde: 1570 mm
 Total Length: 1200 mm
 Motor: 61-er 2 stroke

ABS



HF Hawk EDF

kr. 990,-

Spændvidde: 990 mm
 Længde: 1080 mm
 Inkl.:
 1 x 70mm EDF, 1 x Reg, 3 x Servos
 1 x Brushless Motor

EPO



CMP-C-160 ARF EP

Kr 1590,-

Spændvidde: 1450 mm
 Længde: 1178 mm
 Wægt: 2600g

Fiberglass/BALSA



FUTABA 10CG/R6014

kr.4690,-

Futaba



Futaba 6EXP/R617 2.4GHZ
 Futaba 7C/R617FS 2.4GHZ
 Futaba T8FG 2.4GHZ /R6008HS
 Futaba T10CG /R6014HS 2.4GHZ
 Futaba R617FS 2.4 GHz Fasst
 Futaba R6008HS 2.4 GHz Fasst
 Futaba R6106HF 2.4 GHz Fasst

kr.1285,-
 Kr.1990,-
 Kr.3250,-
 kr.4690,-
 Kr.625,-
 Kr.799,-
 Kr.449,-

11,1V 2200mAh Li-po

kr. 195,-



EVO Blue 7.4V, 135 mAh, 20C Li-Po Battery Kr.40,-
 EVO Blue 7.4V, 200 mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 45,-
 EVO Blue 7.4V, 450 mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 56,-
 EVO Blue 7.4V, 800 mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 64,-
 EVO Blue 7.4V, 1300 mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 110,-
 EVO Blue 11.1V, 450 mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 80,-
 EVO Blue 11.1V, 1300mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 135,-
 EVO Blue 11.1V, 1500mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 145,-
 EVO Blue 11.1V, 1800mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 160,-
 EVO Blue 11.1V, 2000mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 169,-
 EVO Blue 11.1V, 2200mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 195,-
 EVO Blue 14.8V, 1800mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 269,-
 EVO Blue 14.8V, 2000mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 320,-
 EVO Blue 14.8V, 2200mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 335,-
 EVO Blue 14.8V, 3200mAh, 20C Li-Po Battery Kr. 430,-

2.4GHz FASST



HOBBYFLY APS

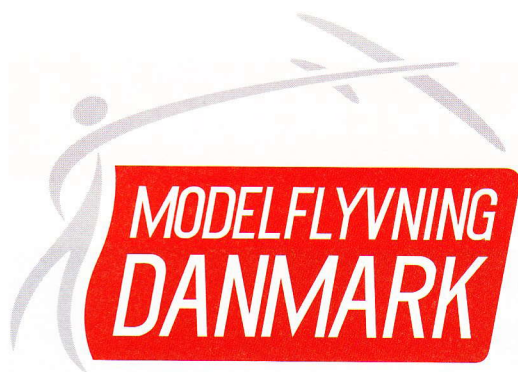
Frederikssunds vej 129
 2700 Brønshøj
 Tel: +45 32 13 70 00

Online-shop



+45 32 13 7000

WWW.HOBBYFLY.COM



MODELFLYVNING DANMARK

er den danske landsorganisation for modelflyvning i Danmark. Modelflyvning Danmark er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique International.

www.modelflyvning.dk indeholder oplysninger om foreningen, medlemskab, stævnekalender mm. Desuden finder du her vores fælles online forum, hvor op mod tusinde medlemmer udveksler erfaringer. Modelflyvning Danmark tilbyder herudover sine medlemmer en ansvarsforsikring og bladet Modelflyvenyt.

SØREN VESTERMARKEN Mfk. Falken sv@danthermfiltration.com Tlf 5760 0433	MICHAEL MUNK Aviator privat@michaelmunk.dk Tlf 2972 4866	ANDERS HANSEN MFK Falken. bankeost@hotmail.com Tlf. 2028 5619	Formand ALLAN FELD AMC formand@rc-unionen.dk Tlf 8613 4140	Næstformand REGNAR PETERSEN Brande Mfk regnarbrande@gmail.com Tlf 40522328	KARSTEN KONGSTAD Tlf 5752 5703 kk@ringsted.dk	ARNE BRUUN Esbjerg Mfk. termikfly@gmail.com Tlf 4070 1950	OLE BJERAGER Kjøven bjerager@get2net.dk Tlf 3257 4001	HENRIK KILDEGAARD MARKUSSEN Aviator henrik@kildegards.com Tlf. 9682 8200	Suppleant STEEN HØJ RASMUSSEN Nordsj. Fjernstyringsklub steen.hoj@mail.dk Tlf. 4345 1744
--	--	---	--	--	--	---	---	--	--



BESTYRELSEN

UDVALG OG STYRINGSGRUPPER UNDER MODELFLYVNING DANMARK

HOBBYUDVALGET:

Michael Munk, Østermarken 143, 9320 Hjallerup, Tlf: 2972 4866, privat@michaelmunk.dk

ELITEUDVALGET

Regnar Petersen, Vænget 20, 7330 Brande, Tlf. 4052 2328 regnarbrande@gmail.com

Styringsgrupper under Eliteudvalget

Kunstflyvning

Peer Hinrichsen, Parkgade 27, st
6400 Sønderborg, Tlf. 74 43 12 60
Mobil 23 28 05 62 peer_gitte@stofanet.dk

Svæveflyvning (F3B+F3J+F3F+F3K+2M)

Jan Hansen, Midtlyk 2, 6400 Sønderborg,
Tlf. 7448 5723 louse_jan@hansen.mail.dk

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

Peter Bech, Søndergårdsvej 43, 3500 Værløse,
Tlf. 4448 2808 peterb@home.informi.com

Helikopterflyvning

Kim Jensen, kirkebjergvænge 20, 2635 Ishøj
KEJ@manbw.eu

Skalaflyvning

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

Fritflyvning

Karsten Kongstad, Degnebakken 22, Vigersted,
4100 Ringsted, 5752 5703, kk@ringsted.dk

Linestyring

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

SEKRETARIATET



Chris Jespersen & Martin Stuart Nielsen

Kirkeskovvej 1
4660 Store Heddinge
Tlf. 86 22 63 19

info@modelflyvning.dk
www.modelflyvning.dk

Tlf. tid: mandag og onsdag kl. 16.30-18.30

Sekretariatet ringer dig gerne op.

Kontaktformular findes på
www.modelflyvning.dk
under fanen "Sekretariatet".

Nyt fra sekretariatet og

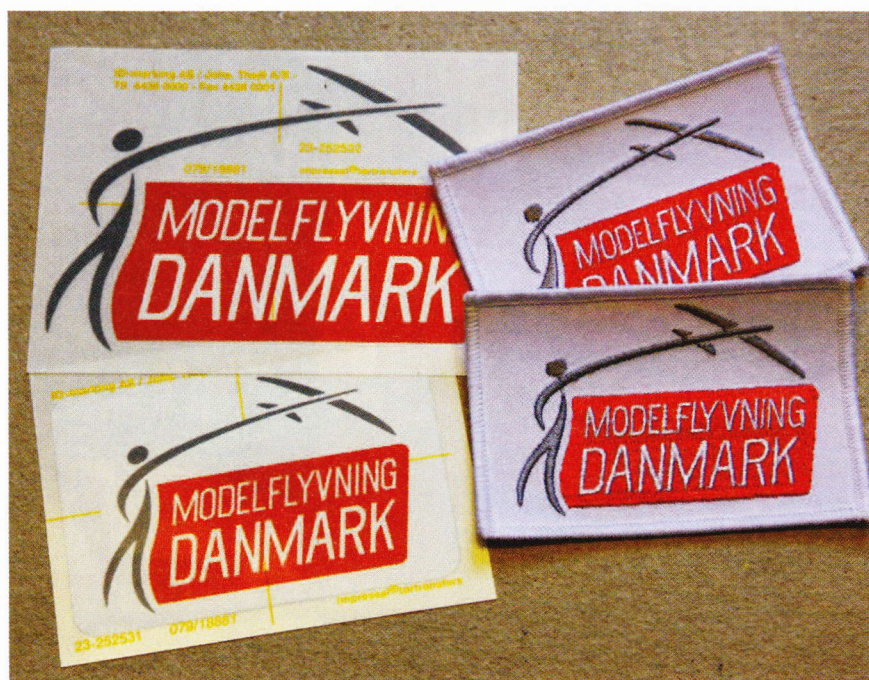
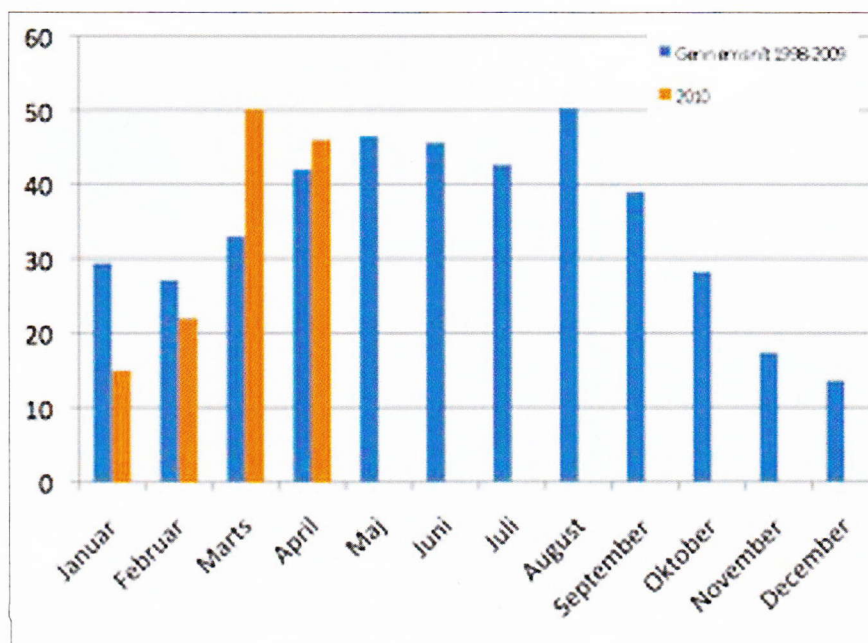
Medlemsstatistik

Årets første måneder har budt på en del aktivitet i sekretariatet – først med udsendelse af medlemskort for 2010 i januar og marts måned senere med repræsentantskabsmøde – og ikke mindst alle de daglige henvendelser fra medlemmerne.

Efter de to første måneder var medlems-tilgangen noget mindre end normalt, hvilket vi giver kong vinters hærgen skylden for. Stigende temperaturer fik sneen til at smelte og det grønne græs dukkede frem. Det samme gjorde en masse nye medlemmer ude i klubberne, så der er kommet gang i indmeldelserne igen.

I årets første fire måneder har vi fået i alt 133 nye medlemmer og det skal sammenholdes med, at vi i perioden fra 1998-2009 i gennemsnit har fået 132 nye medlemmer i januar-april. Men som det fremgår af grafen er fordelingen af indmeldelser i år meget anderledes end normalt.

Figur 1:



Stofmærker / klistermærker (transfer)

Du har nu mulighed for at købe flotte stofmærker og transfers hos Sekretariatet.

Priserne er meget rimelige og yderst kundevenlige:

Stofmærke – 20,00 kr. pr. stk. (Størrelse 90 x60)

Transfer, lille – 10,00 kr. pr. stk. (Størrelse 100x70)

Transfer, stor – 20,00 kr. pr. stk. (Størrelse 115x85)

Du kan bestille både stofmærker og transfer ved at kontakte sekretariatet. Brug gerne kontaktformularen på hjemmesiden.

Bemærk, at betaling skal være registreret i sekretariatet inden bestillingen afsendes.

JUNIORMEDLEMSKAB

- ingen nedre aldersgrænse
- modtager eget nummer af Modelflyvenyt
- har ansvarsforsikring gennem MDK
- kan tage færdighedscertifikater (A,H og S)

FAMILIEMEDLEMSKAB

- ingen nedre aldersgrænse
- har ansvarsforsikring gennem MDK
- familiemedlemmer under 18 år kan tilknyttes selvom postadresserne er forskellige
- familiemedlemmer over 18 år kan kun tilknyttes hvis postadressen er ens
- kan ikke tage færdighedscertifikater
- modtager ikke eget nummer af Modelflyvenyt

Modelflyvning Danmark

HUSK – Dine børn skal være forsikret når de flyver.

I årets første nummer af Modelflyvenyt blev ændringerne i vores børne-, familie- og juniormedlemskaber beskrevet, men da der tilsyneladende er opstået usikkerhed omkring de forskellige typer kommer her en kort oversigt.

Børnemedlemskab - denne medlemstype er nedlagt.

Derfor er det vigtigt at understrege, at har du børnene med på flyvepladser og ønsker de at deltage aktivt i modelflyvningen, skal de være forsikret – enten via et juniormedlemskab eller et famliemedlemskab.

Nye kontaktadresser

ØSTFYNS MODELFLYVEKLUB
v/ Hans Ole Jørgensen, Frørupvej 26,
5871 Frørup

ELEKTROFLYVEKLUBBEN EFK 87
v/ Carsten Danielsen, Vildrosevej 5,
Hareskov, 3500 Værløse

ELLEHAMMER RC KLUB
v/ Tommy Olsen, Billundvej 52,
7182 Bredsten

A-certifikater

Per Stenkilde, Fredericia Modelflyveklub
Jesper Hall, Sæby Modelflyveklub
Niels Erik Pedersen, Nordsjællands Fsk.
Lars Conradsen, Esbjerg Modelflyveklub
Sami Jarrar, Århus Modelflyveklub
Henrik Jørgensen, Århus Mfk.
Martin Kragh, Esbjerg Modelflyveklub
Martin Knudsen, Esbjerg Mfk.
Chresten P. Karstensen, Sønderborg Mfk.
Jørgen Paludan Bentsen, EFK 87

H-certifikater

Martin Knudsen, Esbjerg Mfk.
Jan Petersen, EFK 87

MODELFLYVNING DANMARK ØNSKER
BILLEDER PÅ ALLE MEDLEMSKORT.

Har du ikke billede på dit nuværende
medlemskort, så send et til :

info@modelflyvning.dk

Det sikrer dig desuden, at du automa-
tisk får en udlandsforsikring og den
rigtige bagsidetekst.



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

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

Kasserer Frede Juhl
Gl. Færgevej 22, Alnor, 6300 Gråsten,
7465 1457, syl@c.dk

Sekretær Poul Christensen, Mallinggårdsvej 65,
8340 Malling, 86933101
hennyogpoul@mallinghuse.dk

Kontingent for 2010: 170,- kr.



Dansk Modelflyve Veteranklub

KALENDER 2010



Mandag d. 21. juni	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00.
Lørdag d. 3. juli	Svenske Oldtimer Jubilæumsstævne for A-2 modeller, Rinkaby.
Fre.-søndag d. 13.-15. august	De Svenske Old Timer Mesterskaber, Rinkaby.
Lør.-søndag d. 28.-29. august	De Danske Old Timer Mesterskaber, Randbøl Hede.

Fritflyvnings konkurrencekalender 2010

19. juni	Jyllandsslaget Danmark	Kongenshus Mindepark
3. juli	Swedish Cup	Sverige
4.-5. juli	Nordic Cup	Sverige
30. juli - 1. august	"Møllen"	Frankrig
5. august	Moncontour 2 min	Frankrig
6.+7. august	Poitou	Frankrig
15. august	Høst 1 Danmark	Ranbøl hede
27.-29. august	Eifel Pokal	Tyskland
11-12. september	Danmarks mesterskaberne	Skjerne Enge
26. september	Høst 2 Danmark	Ranbøl hede
23.+24. oktober	Favli World Cup	Italien

Nogle svar om den fælles ansvarsforsikring

Sekretariatet modtager ofte spørgsmål omkring vores forsikring. Specielt har der været mange spørgsmål omkring udlandsforsikringen. Vi har derfor samlet de oftest stillede spørgsmål og svar. Denne FAQ vil være tilgængelig på hjemmesiden.

1. Hvem er omfattet af udlandsforsikringen?

Forsikringen dækker alle medlemmer af Modelflyvning Danmark med følgende undtagelser:

- Medlemmer med Passivt medlemskab
- Medlemmer i kontingentrestance (fra 1/1 til betaling). Efter eksklusiv og genindmeldelse gælder dog pkt. c.
- Medlemmer som er indmeldt inden for de seneste 5 dage. Forsikring træder i kraft på 6. dag efter indmeldelse.

2. Hvor dækker udlandsforsikringen?

Forsikringen dækker i hele Europa specificeret på følgende lande: Albanien, Andorra, Belgien, Bosnien-Hercegovina, Bulgarien, Cypern, Danmark, England, Estland, Finland, Frankrig, Grækenland, Holland, Hviderusland, Irland, Island, Italien, Kroatien, Letland, Liechtenstein, Litauen, Luxembourg, Makedonien, Malta, Moldavien, Monaco, Montenegro, Nordirland, Norge, Polen, Portugal, Rumænien, Rusland (til Ural-bjergene), San Marino, Schweiz, Serbien, Skotland, Slovakiet, Slovenien, Spanien, Sverige, Tjekkiet, Tyrkiet (til Bosporus Strædet), Tyskland, Ukraine, Ungarn, Vatikanstaten, Wales og Østrig.

Vær opmærksom på, at vores dækningssum på ansvarsforsikringen er lovmæssigt bestemt af EU. Ikke alle lande i Europa er medlem af EU, så her kan gælde specielle dækningssummer. Det er op til det enkelte medlem selv at undersøge de lokale forhold.

3. Hvordan kan man blive forsikret, hvis man skal flyve i et land, hvor forsikringen ikke dækker?

Der tegnes en tillægsforsikring som i gamle dage ved henvendelse til Sekretariatet.

4. Hvad koster tillægsforsikringen?

Prisen afhænger af forskellige forhold, så en konkret pris har vi ikke.

Normalt vil Modelflyvning Danmark betale tillægsforsikringen, men hvis forsikringen til en given destination er uforholdsmæssig dyr, kan Modelflyvning Danmark kræve ekstrapræmien godtgjort af forsikringstageren. Der kan desuden være lande hvor QBE slet ikke ønsker at tilbyde forsikring.

5. Gælder udlandsforsikringen kun til officielle stævner/konkurrencer?

Udlandsforsikring, der er indbygget i vores aftale, gælder for modelflyvning, der er lovlig i flg. de stedlige love og regler. For destinationer, hvortil der skal tegnes særlig tillægsforsikring, aftales evt. særlige begrænsninger med forsikringsselskabet via sekretariatet.

For flyvning med stormodeller i udlandet forudsættes, at piloten har gældende dansk stormodelcertifikat til de pågældende modeller.

6. Er man forsikret, hvis man er gæstepilot på en plads?

Ja, under de forudsætninger der fremgår af pkt. 5. Du kan derfor besøge en modelflyveplads i fx Tyskland og flyve selvom der ikke er stævne eller konkurrence.

7. Skal Sekretariatet orienteres, hvis piloterne tager af sted for at flyve?

Idéen med at lade udlandsforsikringen være omfattet af vores forsikring er, at man som medlem IKKE kan glemme at tegne forsikringen. Det er derfor ikke nødvendigt at informere Sekretariatet om din planlagte udlandsflyvning.

Sekretariatet ønsker dog en mail til orientering om din udlandsflyvning. Brug formularer på hjemmesiden under fanen Sekretariatet. Vi gemmer oplysningerne, som skal bruges, når forsikringen skal genforhandles.

8. Hvordan kan piloter dokumentere, at de er forsikret gennem modelflyvning Danmark?

Det vil fremgå på engelsk af de medlemskort, der udsendes fra og med 2011.

BEMÆRK: For at få dokumentationen skal du have billede på dit medlemskort.

Send dit billede til Info@modelflyvning.dk, så får du automatisk billede på dit næste medlemskort.

Ønsker du dokumentation på udlandsforsikring i indeværende år, kan du selv printe et forsikringsbevis på www.modelflyvning.dk eller få det tilsendt ved at henvende dig til Sekretariatet.

9. Kan vi tilbyde udenlandske piloter en forsikring i Danmark, når de flyver til konkurrencer/stævner eller bare som gæstepiloter?

Det fremgår af policen, at det gæstende medlem skal være forsikret af sit hjemlands modelflyveorganisation og skal være godkendt til at flyve de pågældende modeller af denne organisation. Af gæstens forsikringsbevis skal det fremgå, at den er gyldig i Danmark.

Altså NEJ, gæstepiloter skal være forsikrede hjemmefra. Det er kun i tilfælde, hvor gæstepiloten er underforsikret, altså har en forsikring med utilstrækkelig dækning i forhold til Luftfartslovens §130 (1 mio. EUR), at vi kan der tilbyde en dansk 'mark up' forsikring, som dækker forskellen. Rent lovmæssigt er det kun nødvendigt for stormodelflyvning, hvor en tilstrækkelig ansvarsforsikring er et lovkrav. For flyvning med andre modeller er det værtsklubbens afgørelse, om der skal tegnes mark-up forsikring – hvilket vi fra Modelflyvning Danmark selvfølgelig anbefaler.

Er den udenlandske gæst slet ikke forsikret eller organiseret i sit hjemland, kan der tegnes en særlig fuldt dækkende gæsteforsikring via Sekretariatet. Forsikringen skal søges til gæsten af værtsklubben, og værtsklubben er ansvarlig for gæsteflyvningens forsvarlige afvikling. Herunder at gæstepiloten er tilstrækkeligt øvet. Gæsteforsikringen skal bestilles hos Sekretariatet senest 5 dage før første flyvning.

Policen kan findes i sin heldhed på hjemmesiden www.modelflyvning.dk. Sekretariatet står meget gerne til din rådighed, hvis du har spørgsmål til forsikringen.



INDBYDELSER

FALCON CUP

19.-20. juni 2010

RC-klubben FALCON indbyder til kunst-flyvningskonkurrence på flyvepladsen i Veerst. Se www.rcfalcon.dk.

Der vil blive fløjet i følgende klasser efter gældende regler: FAI, Nordic, Sport og X(stormodel). Bemærk, Sport flyver tre runder lørdag.

Briefing kl. 9.00 lørdag, det er muligt at campere på pladsen, der er adgang til 220V. I klubhuset er der vand, toilet, m.v. Ankomst er mulig fra fredag eftermiddag. Der vil blive arrangeret fællesspisning lørdag aften.

Tilmelding til Mikkel Frank,

Tlf: 75 55 78 70 / 30 137 870,

Mail: mikkel.gesten@gmail.com

Ved tilmelding oplyses: Navn, telefon, klasse du flyver i, OY-nr, frekvens og om du deltager i fællesspisning lørdag.

Tilmelding senest 11. juni.

Startgebyr: kr. 100,- pr. klasse, for Sport dog kun kr. 75,-

Oldtime Stunt-Stunhose Cup

Søndag 20 juni 2010

Hermed indbyder Herning modelflyveklub alle til følgende konkurrencer.

Oldtime Stunt og Stunthose Cup: Konkurrencerne afholdes på klubbens baner på Skinderholmvej. Der kan camperes på pladsen og der findes el, vand i dunke og toiletfaciliteter. Drikkevarer kan købes på pladsen.

20. juni kl. 10:00 flyves Oldtime Stunt for modeller fra før 1965.

Det er en oplagt mulighed for at få luftet den gamle stunter du har liggende eller den du når at bygge inden!

20. juni kl. 14:00 flyves Æ´ Stunthose Cup. Konkurrencen afvikles efter gældende FAI-regler. Konkurrencen afsluttes med kaffebord. Deltager gebyr 50 kr. hvilket dækker begge konkurrencer!

Tilmelding: Tilmeldinger bedes rettet til følgende personer senest en uge før stævnerne. Aage Wiberg (97209737), Uffe Olsen (97132254), Ruben Sonne (97214106/28564106 ruben@modelflyvning.dk)

Med venlig hilsen
Herning Modelflyveklub.



Billedet er fra Skala Cup Pandrup 2009.

Skala Cup Nykøbing Falster

26. juni 2010

Hangar 4800 arrangerer i samarbejde med skalagruppen en Skala Cup efter gældende klubskalaregler. Alle er velkommen til at deltage i konkurrencen eller hvis du bare har lyst til at overvære konkurrencen. Vi starter kl. 10. med briefing, og herefter overgår vi til konkurrencen. Alle modeller kan deltage der primært er for ARF modeller som har et fuldskalafly som forbillede (Husk at der skal være en pilot monteret). Startgebyr er sat til 75 kr. Du har muligheden for overnatning på klubbens midlertidige campingplads, hvor der er el og vand i begrænset mængder. Overnatningsafgift aftales med kontaktperson. Pladsens beliggenhed finder du på klubbens hjemmeside.

Tilmelding til Bjørn Tyregod på tlf. 20252973/62232730 eller du kan på www.rc-skalafly.dk tilmelde dig online.

Klubskalaklassen blev indført for fem år siden, og henvender sig til det store udbud af ARF-modeller. Klassen har ingen statisk bedømmelse, konkurrencemomentet ligger i udelukkende i flyvningen. Regelsæt kan du downloade fra ovenstående hjemmeside. Flyvningen består af ni manøvrer som stammer fra manøvrer kataloget i regelsættet, og der flyves så vidt muligt tre runder, hvoraf de to bedste flyvninger er gældende i konkurrencen.

Med venlig hilsen
Bjarne Pedersen



RC-Sommerlejr

16.-25. juli 2010

Der indbydes til den årlige RC-Sommerlejr i uge 29, som i år afholdes ved Augustenborg Hallen i Augustenborg på Als. Området ligger i naturskønne omgivelser med meget kort vej til strand, indkøbsmuligheder og bylivet i "Hertugbyen" Augustenborg. Campen åbnes fredag den 16/7 kl. 15 og lukkes igen søndag den 25/7 kl. 15.

Konkurrencerne afholdes på Sønderborg Modelflyveklubs plads, som ligger ca. otte km fra campen. Der vil være fire konkurrencedage på pladsen og en 2m konkurrence, som afholdes uden for pladsen onsdag aften i uge 29. Der vil også være jetmodelflyvning og evt. mulighed for rundflyvning fra Sønderborg Lufthavn samme dag. I alle andre tidsrum er der dømt fri flyvning på pladsen efter klubreglerne. Informer dig om klubben og klubreglerne på www.sonderborgmodel-flyveklub.dk Ved campen kan der flyves med indendørsmodeller, både på græsarealerne og muligvis i hallen, hvis vejret skulle være til det.

Der arbejdes på at have aktiviteter i campen hver dag. Alle aktiviteter er baseret på hygge og sjov for små som store. Der afholdes bl.a. fælles grillaften, koneaften, rockaften, cykelringridning for børnene, rundboldkamp og meget mere. Klik ind på vores hjemmeside www.rc-sommerlejr.dk og tilmeld dig til et brag af en familiesommerlejr i skønne omgivelser.

Vel mødt i Augustenborg
RC-Sommerlejrudvalget.

Flere indbydelser side 16

INDBYDELSER

JetCamp 2010

31. juli - 8. august 2010

JetDanmark indbyder hermed til Jet-Camp 2010 i hele uge 31 på Lindtorp Flyvecenter.

Sommerlejren afholdes for alle MDKs medlemmer, både med og uden familie, som er interesseret i Jet-flyvning med rigtige jet-turbiner. "JET NOISE, THE SOUND OF FREEDOM".

Sommerlejren er ment som en kombineret sommerferie for hele familien med mulighed for masser af uforpligtigende jet-flyvning og afslapning for familien.

Der vil ikke være fastlagt konkurrencer, men er der nogen der vil arrangere en konkurrence eller to er der selvfølgelig også plads til det.

I området omkring Holstebro er der en del sommeraktiviteter, både for børn og voksne. Masser af sandstrand for strandløverne, ikke langt til Vestkysten eller Limfjorden – restauranter - diskoteker - udstillinger - en skøn natur samt gode indkøbscentre, blot for at nævne nogle af mulighederne.

For mere info om turistattraktioner mm. se på www.holstebro-tourist.dk.

Vi vil bruge Lindtorp Flyvecenters asfaltbane til at muntre os på. Find oplysninger om pladsen i MDKs klubhåndbog under nr. 073. Eller på www.Lindtorpvmf.dk.

Alle udenlandske deltagere er medforsikret, hvis de er medlem af en modellflyverorganisation i deres hjemland. Husk at medbringe medlemsbevis/forsikringsbevis.

Flyveplads: Lindtorp Flyvecenter ca. 50 m. fra RC- campen. Camping: Lindtorp Flyvecenter, Donskærvej 4 Linde 7600 Struer.

Der er følgende faciliteter til fri afbenyttelse, "Hangar", køkken, bad, toiletter, strøm, kølefryseskab, samt stort fællesrum og "Smugkro" Der er ikke adgang til pladsen før lørdag middag kl.12.00. Pris: 40 kr. pr. person i døgnnet, børn under 12 år gratis.

Hvis du kun kommer 1 dag, koster det 40 kr. for at flyve. Fredag 6. august afholdes der "Sommerlejrfejt" om aftenen. Et godt indslag er altid velkommen, så spænd

hjelmen og kom ind i kampen. Bindende tilmelding til festen kan ske på mail: f16@post.tele.dk senest onsdag den 28. juli. Eller på telefon: 6136 3271 senest onsdag den 4. august kl. 12:00. Søndag 8. august afrejse.

Tilmelding til Sommerlejren på mail: f16@post.tele.dk Du får bekræftelse på din tilmelding.

Vel mødt i Vest Jylland, til en rigtig familie JET-flyverferie! "

Ansvarlig: Bent Hjuler-Sørensen rc nr 7545. tlf: 6136 3271 f16@post.tele.dk

Sikkerhed: Michael Nielsen rc nr 7543

Bent Hjuler-Sørensen

Solbrinken 61, 7480 Vildbjerg, 61363271



Grenaa Cup

7.-8. august 2010

Grenaa Modellflyveklub indbyder igen i år til Grenaa Cup – en kunstflyvekonkurrence på modellflyvepladsen i Grenaa Enge. Resultaterne fra Grenaa Cup tæller med i kampen om Danmarksmesterskabet. Lørdag er der briefing klokken 9.00, og der flyves efter gældende regler i de enkelte klasser. Konkurrencerne gennemføres, hvis der er mindst to i hver klasse. Det er muligt at campere på pladsen (campingvogne, der bruger strøm, betaler 50 kroner for hele weekenden). Man er velkommen til at komme allerede fredag, hvor klubben om aftenen sørger for, at grillen er varm. Lørdag er der fællesspisning, som man tilmelder sig samtidig med, at man tilmelder sig selve konkurrencen. Priser for deltagelse og spisning oplyses ved tilmelding.

Tilmelding til Frode Jensen på tlf: 86 33 42 99 eller 40 72 42 99.

Vi ses!

Grenaa Modellflyveklub



DM 2010 fritflyvning

11.-12. september

Så nærmer tiden sig hvor vi igen skal flyve fritflyvning på de herlige Skjern enge. Indkvartering er på Amagerskolen, som i dagens anledning vil være åben fra kl. 10. Senere lørdag vil vi forsøge at arrangere fællesspisning. Husk at medbringe liggeunderlag, klapsenge og soveposer.

Der vil være konkurrencer i F1A, F1B, F1C, F1H og Chuck. Hvis flere klasser bliver repræsenteret ved fremmøde, bliver der også konkurrence i disse klasser.

Flyveprogrammet bliver som følger:

Lørdag den 11. september

Briefing på pladsen klokken 11.

Runde 1 kl. 12:00 – 13:15

Runde 2 kl. 13:15 – 14:30

Runde 3 kl. 14:30 – 15:45

Runde 4 kl. 15:45 – 17:00

Runde 5 kl. 17:00 – 18:15

Søndag den 12. september

Runde 6 kl. 8:00 – 9:15

Runde 7 kl. 9:15 – 10:30

Hvis der efter runde 4 er flere deltagere med fuld tid i samme klasse, flyves runde 5 med 3½ minut max. Det samme gentager sig i runde 6 hvis der er flere med fuld tid.

OBS! Vejret kan være drilsk og blæsende og programmet kan derfor ændres. Alle tilmeldte vil få underretning om eventuelle ændringer i programmet.

Deltager gebyret er 50 gode danske kroner og betales på pladsen.

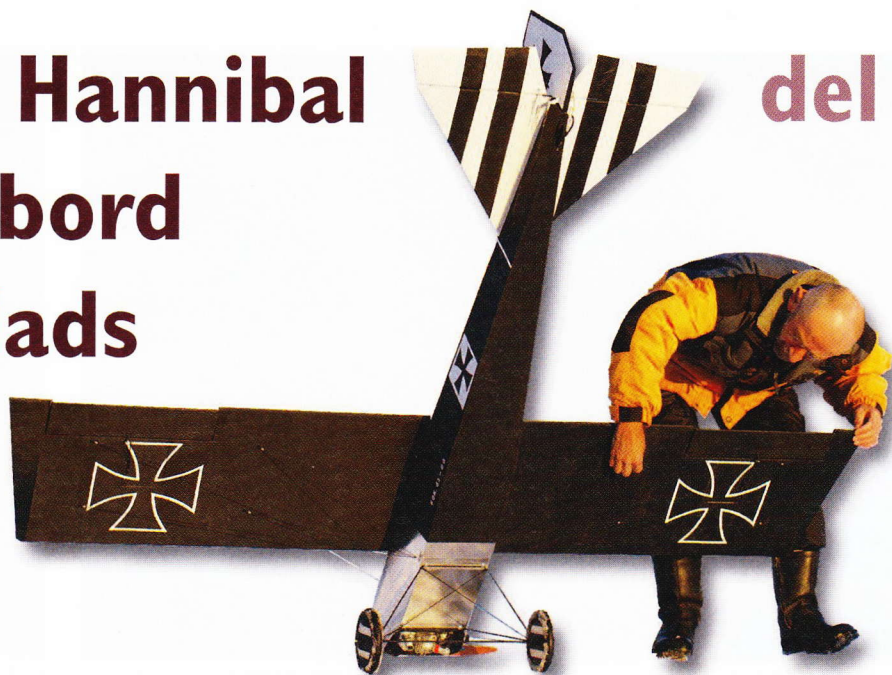
Konkurrence leder er Lars Buch Jensen og tilmelding kan ske på telefon 4362

1992 SMS 4118 5905 eller

E-mail kmjlbj@post11.tele.dk.

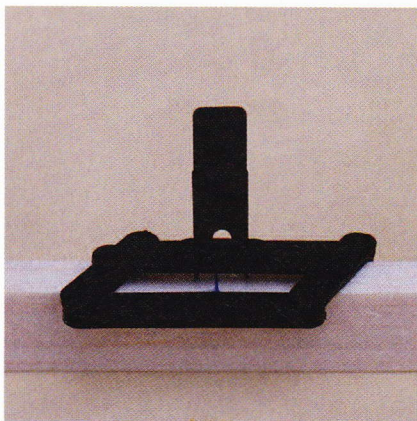
Modellen Hannibal fra byggebord til flyveplads

del 2

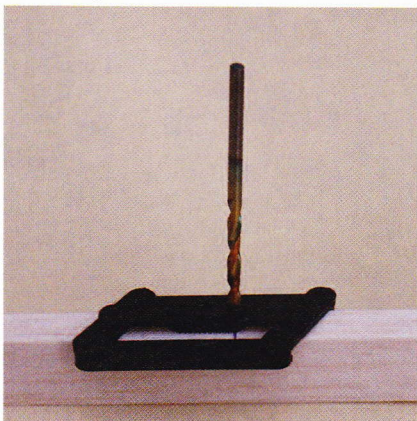


Af Lars Pilegaard

Lars Pilegaard fortsætter med at give gode råd om bygning af en Hannibal, men vel at mærke råd der også kan bruges af andre, der vil lave store modeller fra den-gang fly var lavet af træ og lærred.



Herover: Værktøj til præcis skæring af spalter til bladhængsler. Herunder: og tilsvarende til huller til stifthængsler.



EN HALESEKTION, DER KAN TAGES AF

Halsektionen består af et stort trekantet haleplan og en ditto finne, der samles uden brug af støttende trekantlister.

I følge vejledningen er bygning af halsektionen lige ud af landevejen, men det kræver jo at man kender vejen og "hullerne" i samme, for ikke at ende med ror der vrider, hængsler der binder og en finne, der brækker af, blot modellen lægges på ryggen.

Start derfor med at vælge hængsler. De fleste bruger bladhængsler, men jeg foretrækker stadig stifthængsler, der ikke kan rykkes ud, når de først er monteret med epoxy.

Uanset hvilken type du foretrækker, skal huller til stifthængsler og spalter til bladhængsler være nøjagtig på linie langs midten af bagkant haleplan og finne og forkant af ror og huller/spalter skal selvfølgelig også være lige over for hinanden.

Det kan man måle sig frem til og med lidt øvelse lave, men vil du helgardere kan du købe et hjælpeværktøj fra fx Du-Bro, der sikrer at såvel huller som spalter laves både i midten, på linie og vinkelret ind i listerne og så er der kun det med at lave huller/spalter lige overfor hinanden, der kan gå galt.

Uanset hvilke hængsler og hvordan du vil lave huller eller spalter, finder du først de relevante lister og får lavet forarbejdet til hængsler.

Haleplan og finne bygges derefter fladt på byggebordet, og igen foretrækker jeg at "tøjre" tingene til bordet med trækklodser og lime med hvid lim.

Rorene skal være kileformede og bagkanten laves af en trekantliste, der er tyndere end forkantlisten.

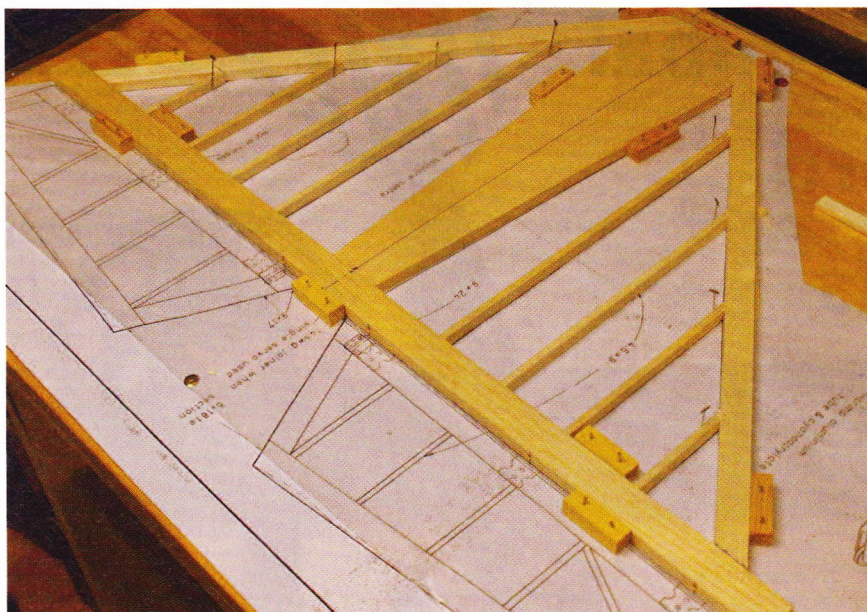
Det kræver at trekanten er klodset op med et par strimler 2mm balsa som vist på billederne, hvorefter de tværgående lister slibes i kile på begge sider af roret. Bygger du fladt på bordet uden opklodsning og kun sliber på den ene side, så ender du med et ror, der vrider som en propel.

Montering af haleplan og finne

Fyld ud med 10 mm balsa belagt med 0,4mm krydsfiner som vist på billederne. Sæt haleplanet på kroppen og sigt det ind med en lang lineal og hold det på plads mens du borer huller for og bag gennem såvel plan som den underliggende plade i kroppen.

Monter dyvler, der rager ca. 15mm ud på hver side af planet – mine er lavet af et par stumper 5mm kulrør, men stumper fra en kraftig blomsterpind eller en rund træblyant kan også bruges, og laver du samme montering af vingen som jeg, kan du roligt tage af den rundstok, der er med i sættet. Lim dyvlerne fast til haleplanet men endelig ikke til kroppen.

Bor derefter huller til skruer og monter i-slagsmøtrikker, der trods navnet ikke skal slås i, men enten klemmes eller trækkes på plads med en bolt som vist på bil-



Haleplanet fixeres til byggebordet.



Bagkanten på rør klodses op.

ledet og forstærk omkring skruehullerne med 0,4mm krydsfiner.
 Bor huller til dyvlerne i finnen og lim den plads og glem alt om de manglende trekantlister.

Missing link

Nu kan halesektionen med rør og det hele tages af og på men kun fordi, der ikke er et hængsel nederst på sideroret.

Det går selvfølgelig ikke, og løsningen er derfor, at vi laver, hvad der svarer til et gammeldags dørhængsel med en rørstump på røret og en stift på "stolpen" under haleplanet.

Stiften må selvfølgelig ikke kunne dreje sig, så den skal forankres solidt i en stump 3mm krydsfiner på oversiden af de nederste kropslister (se billede).

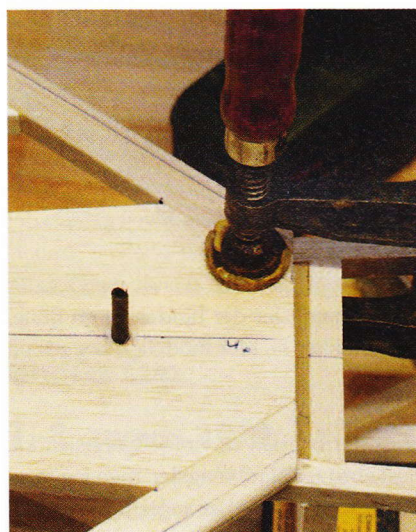
Buk en stift af 2mm piano- eller gevindstand. Skær en spalte i samlingen af listerne, og lim den fast med epoxy, så der lige nøjagtigt kan gå et 3mm plastrør ned over stiften.

Sæt sideroret løst på med hængsler, og lim plastrøret fast til røret med tynd cyano.

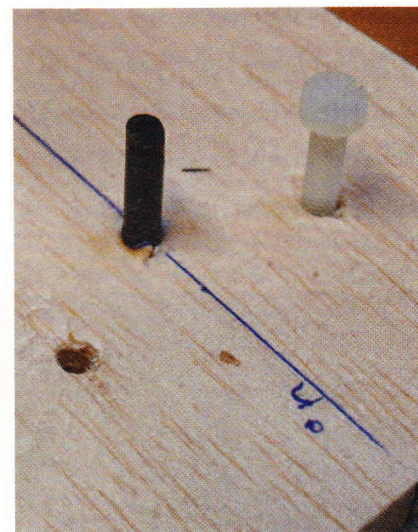
Tag røret af og kom bagepulver på mellem rør og rør på den ene side. Giv cyano og vend røret og gentag. Forstærk derefter hele limningen med et lag papir, der ligeledes gennemvædes med tynd cyano. Luk undersiden igen med en spån balsa som vist.

- og så holder vi pause til næste nummer.

Lars Pilegaard



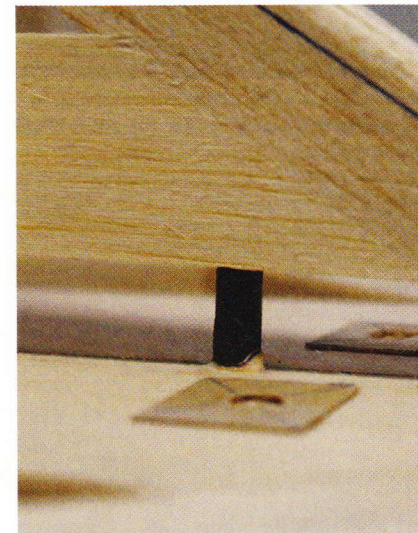
Haleplanet spændes fast og der bores huller til dyvler.



Stifterne holder haleplanet på plads, mens der bores skruehuller.



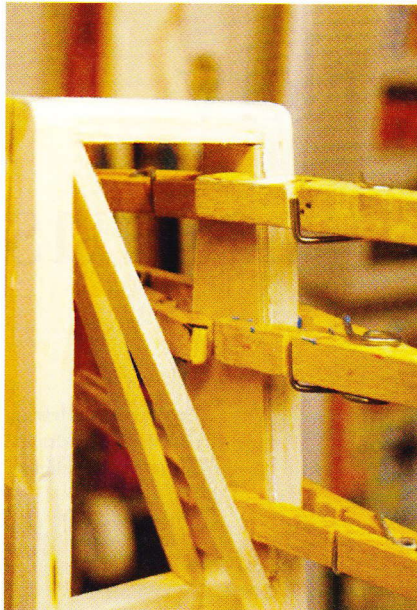
Islagsmøtrikkerne trækkes på plads.



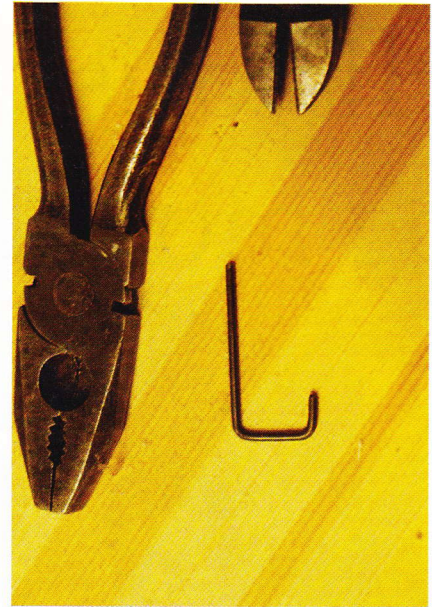
Finnen limes på plads med dyvlerne som støtte og styr



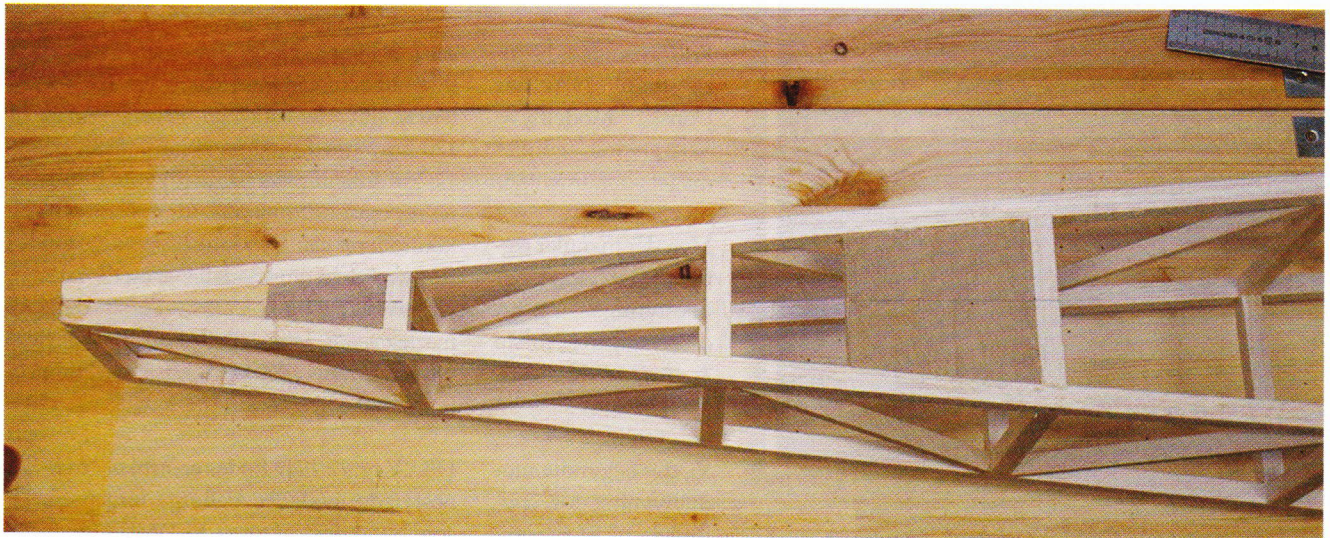
Vinklen holder finnen på rette plads, mens limen tørrer.



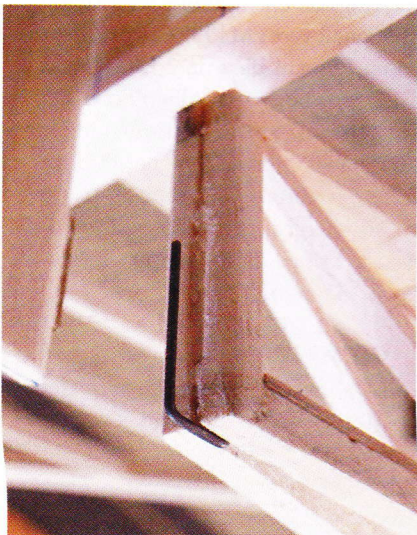
3 mm krydsfiner limes på plads over halens nedre lister



Hængselvind laves af 2mm piano eller gevindstang



Indsat balsa med forstærkning af 0,4 mm krydsfiner.



Lav en spalte og hul. Tryk hængselvind på plads og lim med epoxy



Sideroret prøveanbringes



Der lukkes over hængselvind med en spån balsa

Historisk arkiv og modelflyvemuseum ?



Peter Christiansen fra Helsingør satte 16. oktober 1949 danmarksrekord med denne kunstflyvningsmodel i klasse F2. Hastigheden var 87 km/t og modellen var udstyret med en ny engelsk dieselmotor Amco på 3,5 kubikcentimeter.

I Modelflyvenyt december 2009 kunne man læse om en ny interessegruppe "Oldtimergruppen" og formålet med den. Det handler om at sikre den viden om modelflyvnings pionerer og deres modeller, som findes blandt mange af Modelflyvning Danmarks medlemmer. En hel del medlemmer må formodes at ligge inde med personlige oplevelser, fotos, bøger, blade mm., som kan bidrage til at bevare denne spændende tid for eftertiden. Den tid er jo en vigtig del af dansk kultur. Måske kender du nogen, som ikke er medlem af MD, som kan hjælpe med at belyse, hvad der skete dengang. Spørg dem, om de kan hjælpe os.

Fritflyvningens historie indtil 1970 har Dansk Modelflyve Veteranklub samlet meget dokumentation om. Men der mangler rigtig meget viden om linestyringens og radiostyringens første år. Der kan du måske hjælpe?

Vi, der begyndte modelflyvning før "opfindelsen" af linestyring og radiostyring, havde et stærkt ønske om, at kunne styre vores modeller, og vi havde også lyst til modeller, som kunne anvende de nye dieselmotorer, som dukkede op i årene fra 1940 og frem. I november 1943 blev den første (fritflyvende) model prøvfløjet med en danskbygget "Diesella" dieselmotor. Derefter dukkede andre motorer hurtigt op – Monsun, Mikrodiesel, Greig, Thorning og Viking som den mest kendte. Med disse relativt billige motorer kunne man hurtigt tage linestyret modelflyvning op både som hastighedsflyvning og kunstflyvning.

Linestyringens første år.

Jeg vil her give en kort beskrivelse af hvordan linestyring begyndte i Danmark og hvem pionererne var. Den første hastighedsrekord – 55,8 km/timen - blev

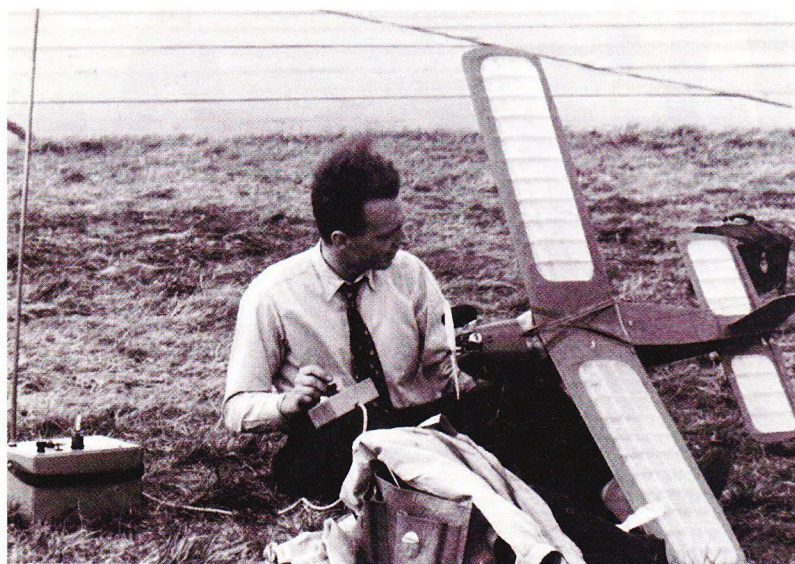
sat i 1948 af J. Holm Jørgensen med en strømlinet model med Mikro 2 motor. Allerede året efter satte han rekorden op til 120 km/timen med en engelsk Elfin på 1,8 kubikcentimeter. Kunstflyvning kunne nu også udføres på – for det meste – kontrolleret vis. Den kunstflyvning, som fritflyvende motormodeller af og til viste, var utilsigtet og uønsket. Første danmarksmester i linestyret kunstflyvning var Jan Hacke i 1950 tæt fulgt af Henning Jønsson med en "Artist".

I FLYV nr. 12 1949 findes en artikel om linestyrede modeller af Børge Jørgensen, som var konstruktøren til DMUs første udsendte tegning til en linestyret model "Samba". Den er absolut værd at læse ... Linestyringsfolkene optrådte første gang internationalt ved VM i 1952, hvor Albert Sørensen fornemt blev nr. 2 i hastighed med 155 km/t og med Albert Sørensen nr. 6 og Jan Hacke nr. 7 i kunstflyvning. *Linestyringens historie fortjener at blive* fortalt mere udførligt af dem, som var med. Oldtimergruppen kunne bidrage til det ved at bringe disse "gamle" linestyringsfolk sammen.

Radiostyringens første år.

I FLYV februar 1952 introducerer Per Weishaupt i en læseværdig artikel danske modelflyvere til radiostyrede modeller og man begyndte at eksperimentere med disse modeller i Danmark. Niels Hassing havde allerede i 1939 før krigen et projekt i gang med en RC-svævemodel, men

først i begyndelsen af 50'erne begyndte man i Danmark igen på RC-flyvning. Brødrene Bendt og Erik Schmidt fra Haslev var de første(?) og midt i 50'erne begyndte man at flyve konkurrencer med RC-modeller, hvor linestyringspionererne Holm Jørgensen og Jan Hacke var nogle af de førende. Det første danmarksmesterskab med RC-modeller blev afholdt i 1956 med Jan Hacke som den første danske mester med en RC-model. RC-modellernes fulde historie skal naturligvis også skrives – helst af de mange i Modelflyvning Danmark, som selv er en del af den og husker, hvad der skete dengang. Også her kan "Oldtimergruppen" være med til at samle interesserede RC-folk om opgaven.



Jan Hacke blev 6. maj 1956 på Beldringe den første danmarksmester i radiostyring.

Jeg har her med meget korte glimt fra tekst og fotos givet en introduktion til den store udfordring, som ligger i at skrive historien om linestyringens og radiostyringens barndom. Alle er velkomne til at deltage!

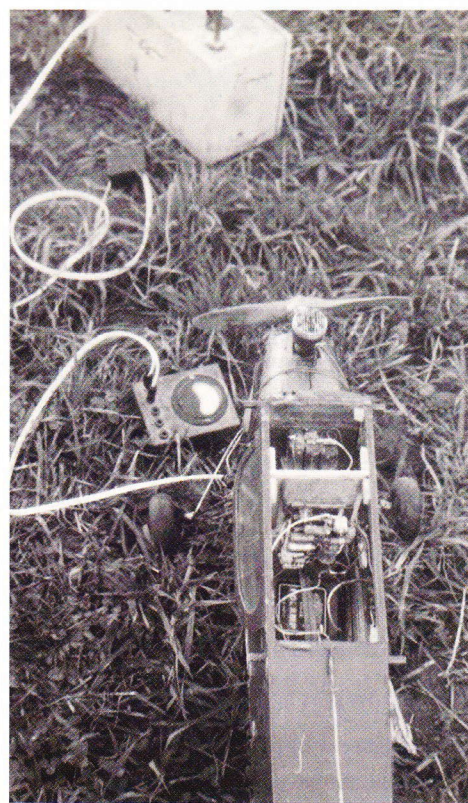
Men måske kan vi også i forening ad åre skabe et fælles dansk modelflyvemuseum ved et godt samarbejde i Oldtimergruppen? Både Tyskland og Sverige har sådanne museer...

Er du interesseret i et sådant arbejde, så kan du nu mødes med ligesindede i Modelflyvning Danmarks nye interessegruppe "Oldtimergruppen", som meget gerne vil fungere som koordinator i arbejdet.

Gode råd og forslag til Oldtimergruppens arbejde efterlyses og modtages meget gerne.

Nærmere oplysninger fås ved at kontakte undertegnede på tlf.: 97 35 17 67 eller på E-mail: erik.kn@skjern-net.dk.

Erik Knudsen



Et kig ned på radioudstyret i en af Holm Jørgensens modeller fra omkring 1954.

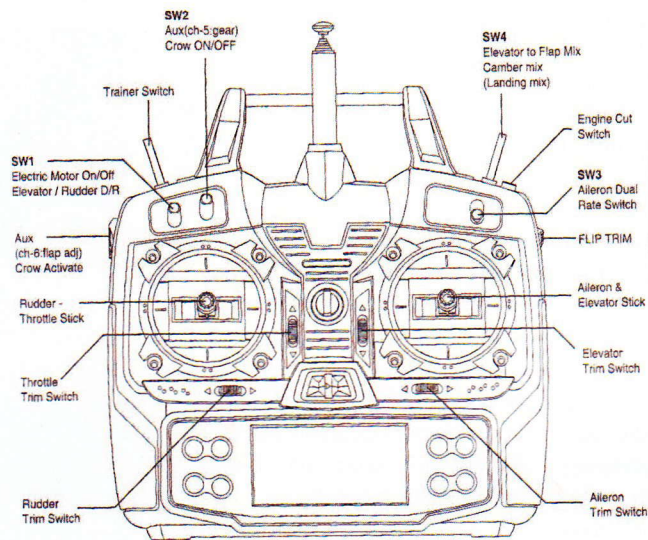


På sommerlejren i 1949 vandt Holm Jørgensen hastighed og Henning Jønsson kunstflyvning med disse typiske modeller. Holm Jørgensen satte ny danmarkrekord i F 1 med 120 km/timen.

Hitec Optic 6

Hitecs Optic 6 sender har været på markedet et stykke tid og har pga. af en fornuftig pris kombineret med mange funktioner vundet en del tilhængere blandt modelpiloter.

Nu leveres det også i en 2,4 Ghz version. Firmaet har stillet et anlæg til rådighed for en test. Poul Møller har kigget nærmere på anlægget og fortæller her om dets muligheder og praktisk brug af det.



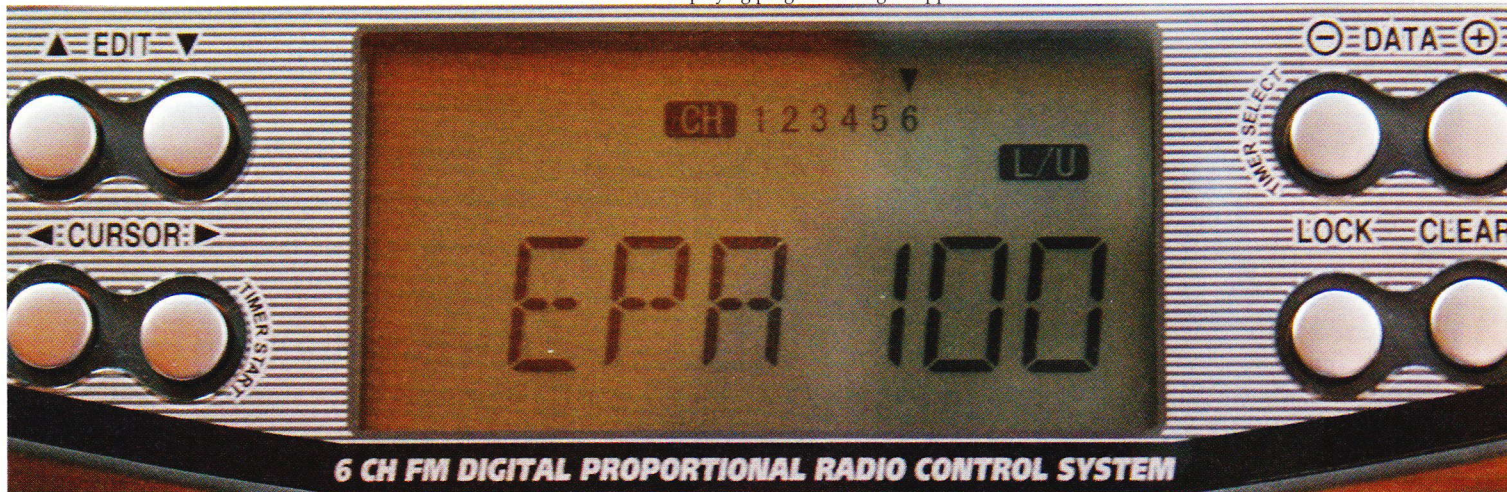
Beskrivelse af senderen

Med 2,4 Ghz teknologien skal vi lære nye ord. Hitec kalder deres 2,4 Ghz system for "Adaptive Frequency Hopping Spread Spectrum Technology" (AFHSS).

Systemet har også "Smart Scan" hvor anlægget kan sættes til at scanne luften og efterfølgende vælge de kanaler der er mindst trafik til at hoppe rundt på. Det skulle give en ekstra sikker og uforstyrret forbindelse mellem sender og modtager hvis der er mange 2,4 GHz piloter.

Det kræver dog at man også aktiverer fail-safe-funktionen, hvor servoerne går til forudbestemte stillinger, og har den bivirkning at den efterfølgende forbindelse mellem sender og modtager tager lidt længere tid.

Display og programmeringsknapper





Optic 6, Minimag og Merlin

Der kan nu også være andre kryptiske ord og specielle funktioner, der kan være svære at forstå - især som begynder. Derfor følger her en gennemgang af anlæggets funktioner med korte forklaringer.

Generelt har radioen:

- 10 modelhukommelser.
- Data reset - sletter alle data om en model.
- Mode skift - giver mulighed for at vælge mode 1 eller 2. I mode 2 virker pindende med højde- og krængeror i højre pind og motordrossel (throttle) og sideror i venstre (det mest anvendte i Danmark).
- Mulighed for lærer-elev hvor en elev med en anden sender kan styre så længe læreren giver ham lov.
- 2 timere - stopure der kan startes med throttlepinden eller en kontakt
- Valgmulighed mellem fly og helikoptermenuer

I flymenuen finder man:

- EPA - endepunktsjustering for servoerne.
- D/R - Dual Rate på servoudgang 1,2 og 4 - her kan man reducere udslag, funktionen aktiveres med en kontakt.
- EXP - Exponential på servoudgang 1,2 og 4 - her kan servoerne sættes til mindre udslag omkring pindenes midterstilling.
- STRM - Sub trim - bestem hvor ser-

- voernes midterstilling skal være.
- REV - Servo reversering - vælg hvilken vej servoerne skal bevæge sig.
- T.CUT - Motorcut - afbryder motoren med tryk på en knap.
- STCK - Valg mellem placering af throttlefunktionen på styrepind eller kontakt.
- FLPT - Flapudslag
- FLPN - Flaperon miks - krængerorene kan bruges som flaps eller bremse.
- ADIF - Krængerorsdifferentiering - nedadbevægelsen på krængerorene kan indstilles til mindre udslag for pænere flyvning i sving.
- CAMB - Camber - ændrer vingens profil ved at hæve eller sænke krængerorene. Funktionen mikses med rorudslag og højderor.
- LAND - vælg krængeror og flap position.
- ELVN - Elevron miks - også kaldet deltamiks hvor to rorflader bruges som krænge- og højderor (fx på en flyvende vinge).
- VTAL - V-hale miks - gør det muligt at mikse højde- og siderorsfunktion i en v-hale.
- A>R - Krængeror- sideror miks - også kaldet combiswitch. Kobler sideroret til krængerorene.
- E>F - Højderor-flap miks - kan give flaps samtidig med højderor.
- CROW - også kaldet butterflymiks hvor flaps og krængeror bruges som bremse.

Tekst og fotos:
Poul Møller



- PMX1-2 - 2 programmerbare miks - vælg selv hvilke funktioner der skal mikses.
- S/W SEL - Kontakttildeleling - vælg hvilke kontakter der skal styre de forskellige funktioner.
- AILV - Krængeror - højderormiks - kan anvendes på motormodeller med to højderorsservoer så højderoret også fungerer som krængeror sammen med krængerorene.
- FAIL - Fail safe - servoerne går til forudvalgte positionen hvis forbindelsen til radioen mistes.

I heli programmering er der specielt:

- EPA - endepunkts justering for servoerne.
- D/R - Dual Rate.
- EXP - eksponentiel indstillinger.
- STRM - Sub trim.
- REV - Servo reversering.
- T.CUT - Motorcut.
- PMX1-2 - 2 programmerbare miks
- R>T - sideror - throttle miks holder rotorens omdrejninger når haleratoren aktiveres.
- GYRO - Gyro følsomhed.
- HOLD - throttle holdes på et valgt niveau.
- THCV - 5 punkts throttlekurve - indstiller hvor meget gas der skal gives på forskellige steder af throttlepindens bevægelse.
- PTCV - 5 punkts pitchkurve - indstiller hvor meget rotorbladene skal dreje på forskellige steder af throt-



Senderen

lepindens bevægelse.

- S/W SEL – vælg kontakter.
- RVMX - sørger for at halebommen holdes på plads selv om der gives gas.
- FAIL – failsafe.
- SWAH – indstiller swashpladen på 120 gr. rotorhoveder.
- Hovering – de to drejekontakter finjusterer henholdsvis throttle og pitch ved hover.

Som det fremgår, er der vist ikke mange funktioner med en 6-kanals sender man kan mangle.

Listen kan virke overvældende – især for

en begynder, der slet ikke kender til de mange funktioner – men fortvivl ikke. En normal trænermodel flyver fint uden at man skal indstille ret meget andet end servoretninger og måske udslag. Når man så bliver mere rutineret – og har mere krævende modeller – har man med Optic 6 et anlæg der kan vokse med opgaven.

Vejledningen

For en sender som Hitec Optic 6 er vejledningen en stor del af oplevelsen med den. Og her hjælper den – trods et par skønhedspletter* - til en god oplevelse. Alt er grundigt forklaret, og mange illustratio-

ner og tips i den gør at den engelsk- eller tyskkyndige modelpilot forholdsvis nemt kan programmere en model ind i senderen.

På kopiark bagerst i vejledningen er der oversigter over mulighederne for de to modeltyper. Det foreslås at skrive sine indstillinger om de enkelte modeller op på dem. Oversigterne kan være en hjælp i programmeringsarbejdet.

* En af skønhedspletterne er at den højre skydekontakt på en illustration kaldes for FLIP – og den omtales ingen steder i teksten.

Praktisk brug

Den første model jeg programmerede ind i senderen var en Mini Mag. Den er et typisk eksempel på en træner med krængenhøjde- og sideror plus motor. Det tog med vejledningen på bordet ved siden af mindre en 10 minutter at få det hele til "at spille". Og så havde jeg endda programmeret differentiering ind på krængerorene (- 50 % på den nedadgående rorflade er et godt udgangspunkt) og lidt exponential (40 %) ind på alle rorfladerne. En smart funktion ved programmering af el-modeller er LOCK knappen der låser throttlekanalen, så utilsigtede start af motoren undgås.

I anledning af snevinteren var den lille Mini Mag udstyret med pontoner, så den kunne lette og lande fra sneen. Med stik til lader, trænerkabel og sendermodul på undersiden af radioen, skal man huske at have noget at lægge senderen på. Det kan let give noget fumlen at skulle skifte akku med senderen i den ene hånd, modellen i den anden og, og, og...

Trods fumleriet med akkuskiptene mellem de første par flyvninger gik flyvningerne fint. Den lidt store og klodset udseende sender ligger godt i hænderne, og trimknapperne er placeret rigtigt og er nemme at nå.

Den næste model der fik turen var en Merlin. Med den lille el-svæver er der mange muligheder for miks. Efter indstilling af de primære funktioner med passende neutralstilling, udslag, krængersdiferentiering og eksponential på alle rorflader, fik modellen:

- flapperonmiks så krængerorene kan bruges som flaps
- højderor > flap miks hvor højdero-

ret kompenserer for udsving på længdeaksen når flaps aktiveres.

- crowmiks hvor krængerorene hæves som bremsere.
- et nedtællingsstopur styret af throt-tlependen.
- og endelig et frit miks hvor der gives lidt dykror ved gasgivning.

Det tog tid, og krævede noget læsning af manualen, men til sidst "spillede" det hele som jeg ønskede.

Jeg er stor tilhænger af KISS (Keep It Simple Stupid) princippet, så de eneste kontakter jeg under flyvning behøvede aktivere var de to skydere øverst på senderens sider. Den venstre styrer i standardopsætningen flaps, og den højre tildelte jeg til bremsefunktionen.

Igen gik alle flyvture uden problemer, selv om der efter de første ture skulle justeres lidt på de forskellige miks. Selv om jeg var afhængig af vejledningen, gik det igen ret kvikt. Er man nybegynder med programmering af computerradioer må man belave sig på at det ikke er helt nemt – men det gælder mere eller mindre alle radioer. Et godt råd til alle begynder er stadig at henvende sig i en klub. Der er altid mange der gerne vil hjælpe.

Lidt om modtageren

Firmaet påstår også - ikke overraskende - at deres "Single Boosted Omni Directional Antenna" (BODA) på modtageren har en bedre ydelse end konkurrenternes modtagere med to antenner. Om det er tilfældet er svært at udtale sig om. Med Hitecs "Supplementary Power Connection" (SPC) kan modtageren forsynes med strøm uafhængigt af servoerne. Modtageren har mulighed for "Fail-Safe/Hold" funktion, der kan låse servoerne i forudvalgte stillinger, hvis modtagelsen går tabt - husk 2,4 Ghz systemer ikke virker, hvis sender og modtager ikke kan "se" hinanden. Endelig kan den også sende signaler tilbage til senderen – kaldet telemetri – denne funktion understøttes dog ikke af Optic 6.

Konklusion

Hitec Optic 6 er en billig sender med et stort potentiale. Den virker robust og er behagelig at håndtere. Programmeringen er hverken sværere eller nemmere end de mange andre computeranlæg. Den kan bruges både af begynderen der skal i luften med en trænermodel, og den rutine-



Modtageren

rede pilot med mange krav til senderens funktioner. Det er først når man begynder at benytte modeller med flere end 6 funktioner/rorflader at man kan savne kanaler. En motormodel med flaps må fx nøjes med 1 kanal og et y-kabel til 2 servoer.

Den rutinerede pilot finder nok rundt i vejledningen og menuerne, men det kan ikke anbefales kraftigt nok for en begynder at henvende sig i en klub og få hjælp. Og husk nu at få manualen med på pladsen, hvis andre skal hjælpe.

Hitec Optic 6 senderen har i hele testperioden fungeret upåklageligt og har været et behageligt bekendtskab. Vejledningen guidede mig forholdsvis let gennem programmering af modellerne, og i brug oplevede jeg ingen forstyrrelser i forbindelse mellem sender og modtager.

Den lille modtager finder let plads selv i små modeller.

Poul Møller

TEKNISKE DATA

Sender – Optic 6

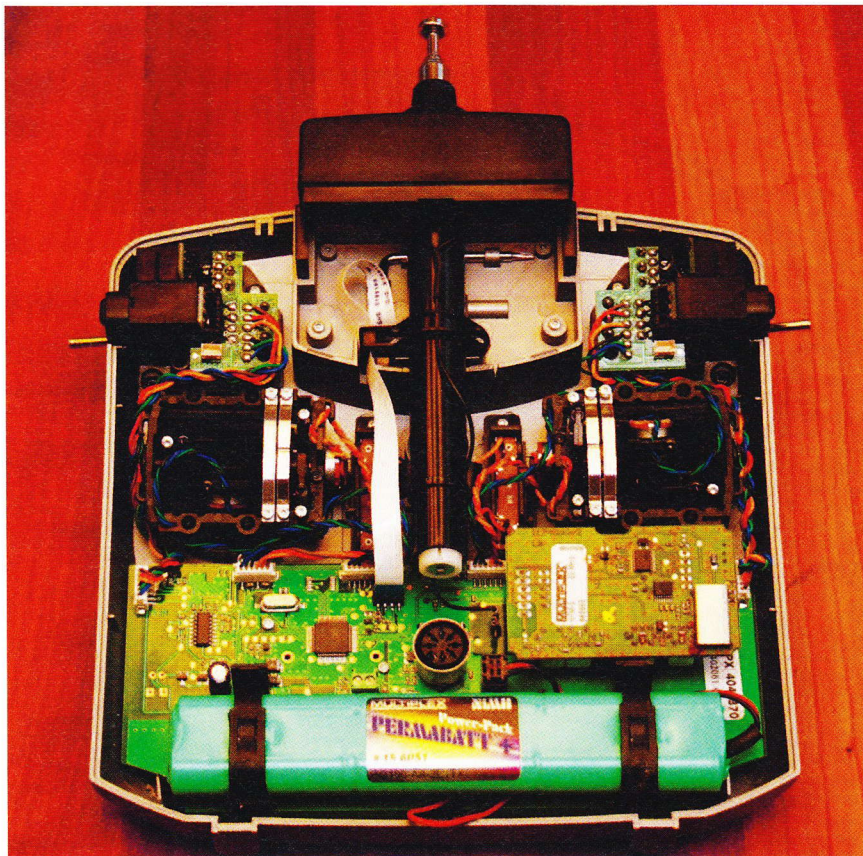
2,4 GHz
6 kanaler
3 flyveprogrammer
1300 mAh akku
792 g

Modtager - Optima 7

2,4 GHz
Antenne enkelt (BODA)
Smart Scan mode mulig
Fail-Safe/hold funktion
Software kan opgraderes
Kanaler 7
Størrelse 56x21x12 mm
Vægt 17 g

Lader - med udtag til sender og modtagerakku
Kontaktsæt

Set til kr 1695



Royal EVO med 35 MHz sendermodul og teleskopantenne



Sådan ser det ud, når sendermodulet er taget ud – der er stik i begge ender af modulet

2,4 GHz sendermodul

Det tog sin tid, men nu er de her. 2,4 GHz sendermoduler til Multiplex sendere. Så hvis man vil skifte til det "nye" sendesystem – og stadig have mulighed for at bruge sine gamle modtagere – kan det nu lade sig gøre. Poul Møller har modtaget et sendermodul til sin Multiplex Royal EVO 9 og fortæller her hvordan der skiftes mellem sendermodulerne.

Det er meget let at skifte mellem det gamle 35 MHz og det nye 2,4 GHz sendermodul. Det tager kortere tid at gøre det, end det har taget at skrive ovenstående.

Inden man investerer lommepengene, skal man dog sikre sig at senderens software kan håndtere 2,4 GHz modulet. Det gøres nemmest ved at sende sin sender til opgradering hos Multiplex. Opgraderingen er gratis, men betaler man 30 €, får anlægget også en gang service. Det gøres nemmest gennem de butikker der for-

handler Multiplex, men man også sende sin sender direkte til Multiplex servicecenter i Tyskland. Se detaljer på firmaets hjemmeside: multiplex-rc.de

Selve udskiftningen foregår som følger:

- Senderens bagplade tages af
- Antennen trækkes ud
- Sendermodulet tages forsigtigt af sine stik
- Det nye modul sættes lige så forsigtigt på stikkene
- Den korte antenne skubbes op i røret hvor teleskopantennen sad.
- Bagpladen sættes på – pas på at der ikke kommer kabler i klemme

Inden man kan begynde at nyde sin 2,4 GHz sender, skal man huske at "binde" sender og modtagere til hinanden. Processen tager ganske kort tid og er beskrevet i vejledningen.

Man kan til enhver tid skifte mellem de to sendermoduler. Senderens hukommelse er den samme, uanset om signalet skal sendes med 35 MHz eller 2,4 GHz.

Man skal dog være opmærksom på at det er følsom elektronik man håndterer og skal derfor passe godt på dem. Jeg opbevarer mine sendermoduler i en plasticpose i en lille æske med lidt skumgummi, så de er sikret mod fysisk og elektronisk overlast.

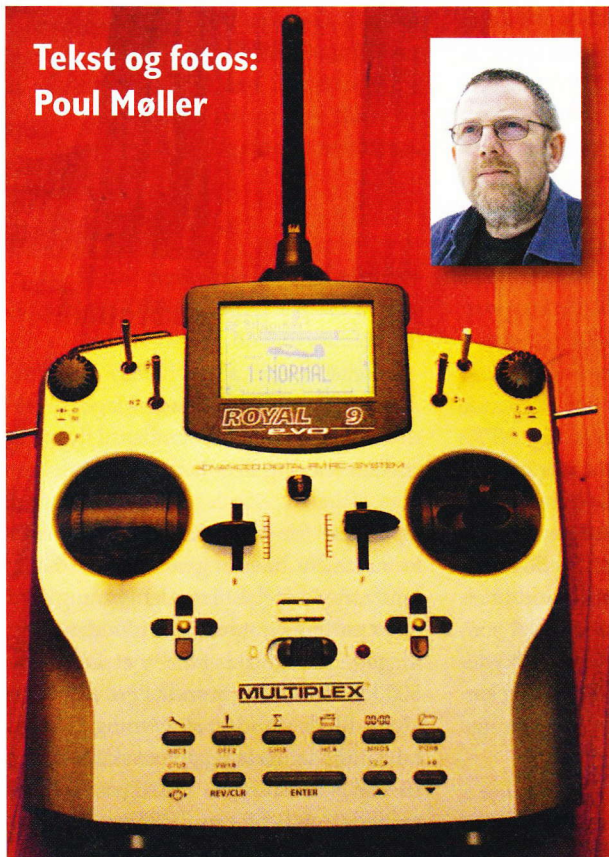
På længere sigt vil jeg konvertere fuldt til 2,4 GHz, men der skal lige investeres i en stribe modtagere.

Sendermodul til Royal EVO med en modtager er set til 1150 kr.

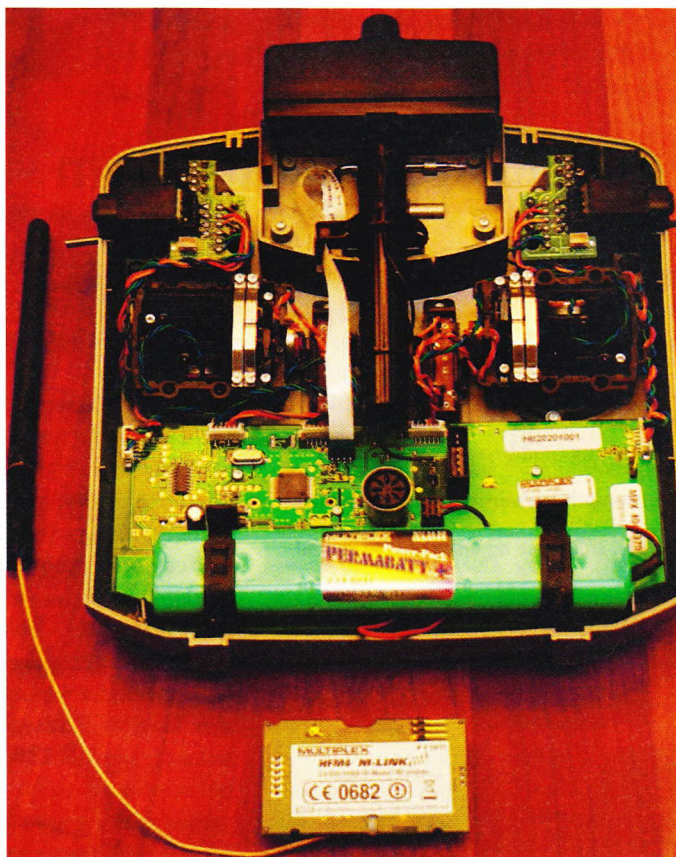
Multiplex leverer sendermoduler til mange forskellige sendere. Nogle sidder inde i senderen, som ovenfor beskrevet – andre er eksterne og forbindes med lærer/elev stikket. Snak med din forhandler – eller tjek på Internettet – hvis du også vil hoppe på 2,4 GHz-vognen og slippe for frekvensbøvl og få en tip top forbindelse mellem din sender og din model.

Poul Møller

Tekst og fotos:
Poul Møller



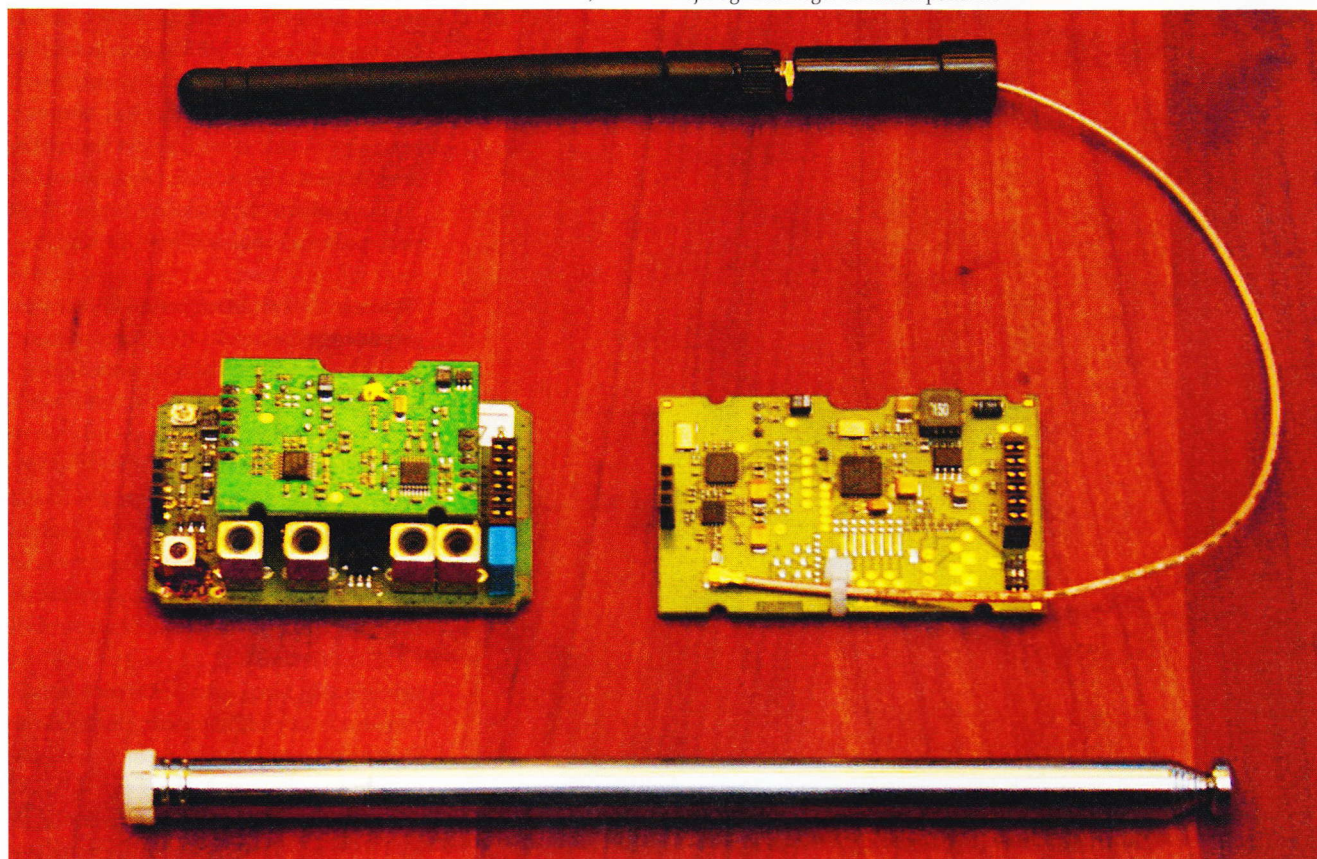
Senderen klar til brug



2,4GHz modul klar til isætning

til Multiplex sendere

35 MHz modulet til venstre – 2,4 GHz til højre og med meget færre komponenter



STOR SEJR

i Luftslaget om

LANGSTRUP



Af Jørgen Mouritsen

Tre år har uvisheden med hensyn til fortsat flyvning med brændstofmotorer i Langstrup Mose været. Nu er sagen endt med en tilladelse og en accept af modelflyverne på lige fod med de øvrige foreninger i området.

Onsdag den 3. marts fandt det afgørende luftslag om Langstrup Mose og NFKs fortsatte eksistens sted. Det endte med en sejr for modelflyvning, da et helt enigt Plan- og Klimaudvalg i Fredensborg besluttede at forlænge NFKs flyvetilladelse foreløbig fire år; og det bedste stod imellem linjerne: NFK blev blåstemplet som en klub på lige fod med de øvrige skydejagt- og hundeforeninger i Mosen, og kan som sådan regne med at forblive der lige så længe som dem.

Slaget over Langstrup Mose har været i godt tre år, og beretningen om luftslaget er måske værd at læse, fordi andre modelflyveklubber kan blive de næste, der bliver ramt af en klage fra Danmarks Naturfredningsforening (DN). Den slags kommer nemlig som en rovfugls nedslag. Uforberedt, usynligt, hurtigt og med

dræbende præcision kan en klage fra DN til Naturklagenævnet standse al flyvning fra den ene dag til den anden.

Det skete for NFK tilbage i 2007, efter kommunen havde givet os en 5-årig landzonetilladelse til modelflyvning med forbrændingsmotorer. DN i Fredensborg klagede til Naturklagenævnet, og for de 500 kr., det koster at indlevere en sådan klage, fik de standset al flyvning i Mosen i den tid, Naturklagenævnet skulle bruge til sagsbehandlingen. Heldigvis kun tre måneder, og heldigvis i vinterperioden.

Frikendelsen

Naturklagenævnet kom frem til, at Fredensborg Kommune skulle foranstalte en uvildig miljøundersøgelse med det formål at belyse, om modelflyvning skader fugle- og dyrelivet i Mosen, sådan som DN i sin klage hårdnakket påstod. Efter tre måneders flyveforbud bestemte Naturklagenævnet, at NFK kunne optage sine flyvninger til undersøgelsen forelå. Det gjorde den et år senere, lige før nytår i fjor. Og så vidt vi ved, er det den første undersøgelse i Danmark, der belyser forholdet mellem modelfly og fugle. Rapportens konklusion var lysende klar:

”Spørgsmålet er, hvordan fuglelivet ville udvikle sig ”alt andet lige”, dvs. såfremt flyveklubben blev nedlagt, mens jagtforeningernes skydeøvelser, hundetræningen og de øvrige forstyrrende rekreative aktiviteter samt den eksisterende uheldsmæssige drift af arealerne fortsatte uhindret. Mindre forskydninger i fuglelivet kan selvsagt ikke udelukkes, men en realistisk vurdering vil være, at en afvikling af NFKs aktiviteter ikke i sig selv vil være tilstrækkelig til, at Langstrup Mose udvikler sig til en lokalitet af stor betydning for fx ynglende vandfugle,” hed det i konklusionen.

Den konklusion betød som sagt i indledningen, at vi fik et enigt kommunalud-



valgs fireårige flyvetilladelse. Og her kunne historien godt slutte. Men så lærer man jo ikke noget af den. Så derfor vil vi også fortælle lidt om de mange større og mindre slag, der endte med at føre til sejren.

Klagen

Allerede da vi modtog Naturfredningsforeningens klage var der masser at tage sig til. Den var nemlig hovedrystende i sit indhold. Man citerede "fremstående ornitologer" (som viste sig at være en fysioterapeut) og henviste til en schweizisk undersøgelse, som fortalte at mindre fugle og byttedyr opfattede modelfly som rovfugle, og derfor trykkede det øvrige dyreliv. (Undersøgelsen af én side i et værk på 100 sider, der hovedsageligt handlede om 1:1 jettfly og helikopteres forstyrrelser ved provokeret lav flyvning i et beskyttet vådområde).

Disse påstande – og mange andre lige så udokumenterede - skulle selvfølgelig imødegås. Både i forhold til kommunen og i et svar til Naturklagenævnet. Vi fik Unionen på banen og Regnar med til et møde med biologen, der skulle stå for miljøundersøgelsen. Vi fik også vores advokat på banen. Gode folk at have på sin side.

Men det helt store slæb med at modargumentere og ringe til centrale personer i sagen (læs: lobbyvirksomhed) stod NFKs bestyrelse selv for. Og det var en slidsom tid. Ikke så meget på grund af den betydelige mængde arbejde, sagen krævede. Mere fordi følelsen af magtesløshed bredte sig: Hvordan kunne det være, at alle tilsyneladende var imod os? Når vi nu selv kunne se, hvordan vi nærmest fløj sammen med fuglene, som måske nok trak ud til siderne når vi fløj, men som var tilbage på vores plads lige så snart vi havde forladt luftrummet.

Afmagtsfølelsen

Og vi følte virkelig at alle var imod os. Ikke mindst de medarbejdere på rådhuset, der behandlede vores sag. Fra allerførste færd optrådte de nærmest som bugtalerdukker for de synspunkter, DN havde.

Det er jo embedsmændene, der et langt stykke hen ad vejen bestemmer, hvad der skal ske i en kommune. Det gør de i kraft af, at det er dem, der skulle sidde med den faktuelle viden, og dem der laver en sagsfremstilling til politikerne. En sags-

fremstilling der slutter med en anbefaling af, hvad de synes politikerne skal beslutte.

Den fremgangsmåde er rigtig i et system, hvor politikerne som udgangspunkt er lægmænd, og hvor de får så store mængder læsestof, at de ikke har en mulighed for at sætte sig ind i det hele. Men også en fremgangsmåde der har den store indbyggede risiko, at det er embedsmændene der bestemmer.

Et lille giftigt eksempel: I sagsfremstillingen forud for det møde i marts i år, hvor vi fik vores tilladelse, og hvor embedsmændene altså havde set den miljørapport, som frikendte modelflyene, hed deres to anbefalinger:

1. Forbyd al modelflyvning i Mosen
2. Giv modelflyverne en fireårig tilladelse, som dog ikke gælder med mindre de river deres klubhus ned.

I skal blive skånet for en lang beretning om, hvorledes embedsmændene i deres fremstilling af sagen, brugte lige så lang tid på at argumentere for vores nedlæggelse på grund af et projekt om oversvømmelse af Mosen som DN ønsker, og som der var nogle løse bemærkninger om i Miljørapporten. Men tro os: embeds-

mændene har i vores sag haft deres helt egen dagsorden, der er helt synkron med DNs og i utakt med de politikere, de er sat til at betjene.

Medicinen

Den kendsgerning indså vi allerede for tre år siden, da hele sagen begyndte. Og derfor koncentrerede vi i NFK alle vores anstrengelser i luftkampen om alle andre end embedsmændene på Rådhuset. Næmlich om befolkningen og politikerne.

Den vigtigste lære af Slaget om Langstrup er nemlig – efter forfatterens opfattelse – at mod et nærmest religiøst syn på hvordan og hvor lidt mennesker må bruge naturen, taler selv guder forgæves. Hvis man vil tale med nogen, skal det være mennesker i ens nærområde og de politikere, der gerne vil have deres stemmer.

Hermed er vi tilbage ved en artikel jeg skrev i Modelflyvenyt tidligere på året og som handlede om PR som et godt luftvåben.

Det er nemlig den klare opfattelse, at vi ikke vandt vores flyvetilladelse den onsdag i marts. Vi vandt den i årene før:



- Da vi tog initiativ til Mosebrugerne og et netværk af mosens foreninger som repræsenterede 2000 mennesker i stedet for NFKs 100.
- De mange gange, hvor vi har inviteret skoleelever ned i Mosen så de selv kunne prøve at flyve.
- Den dag, da Mosebrugerne gik sammen og inviterede til åbnet hus og fik næsten 2000 mennesker på besøg.
- Den dag, da borgmesteren i Helsingør tog imod vores skolefly på en Helsingør-strand efter en veloverstået Øresundsflyvning, i øvrigt en reklame for vores deltagelse i Fars Dag på Teknisk Museum – hvor vi uddelte omkring 400 løbesedler med invitation til "Åbent hus".
- Dagen hvor vi begyndte at søge kommunale tilskud til NFK og vores aktiviteter – ikke så meget for pengenes skyld, mere for at blive en

del af den kommunale struktur. (Selv om pengene også er rare at få!)

- De mange, mange dage, hvor nordsjællænderne i deres lokale dagblade kunne læse om hver og en af de konkurrencer, vi havde i Mosen. For hvert og et arrangement gjorde vi en hel del ud af.
- De dage, hvor vi i læserbreve imødegik vores nye "venners" argumenter for at lukke os.
- Dagen hvor vi inviterede en af Kastrup Lufthavns mågejægere til at holde foredrag for os – og bruge den viden i argumentationen omkring hvem der skræmte fugle og hvem der ikke gjorde.
- Den dag, da Kulturelt Samråd første gang inviterede os til at deltage i Kulturnatten, i en udstilling ved en gammel mølle i en aktivitetsdag med speciel sigte på at integrere forskellige kulturer

- Den dag da vi faktisk meldte os ind i Kulturelt Samråd
- Dagen da vi deltog i vælgermødet som DN og de øvrige miljøorganisationer stod for.

Klubhuset

Alle disse aktiviteter - og mange flere - var den baggrund som gjorde, at vi modelflyvere fik en slags position i lokalsamfundet. En god position som andet end en flok tosser, der rendte rundt og legede med små fly. En position som gjorde, at politikerne ikke kunne gøre andet end at lytte til os. Og på den måde lukkede vi deres bevidsthed op for alle de argumenter, som vi i både skriftlig og personlig form har bombarderet dem med omkring de tidspunkter, hvor de skulle træffe beslutninger.

Kulminerende med mødet den onsdag, hvor vi fik "fire år til"...

Lille pige - stor flyver



... og som glasuren på lagkagen, fejede politikerne den dag embedsmændenes forbehold med hensyn til, at vi skulle rive vores klubhus ned til side. I stedet indeholder deres beslutning en passus om, at vi bare skal sende en ansøgning – så vi vil få tilladelse til at bygge et rigtig klubhus.

Vi er i fuld gang med at indhente tilbud og søge fondsmidler, og regner med en tilladelse inden årets udgang. Når vi får den, regner vi med en ny klage fra DN og måske endnu en klage til Naturklagenævnet.

Sådan er livet – men man behøver ikke finde sig i det.

Forsiden på Miljørapporten



Et værktøj du kan få brug for

Som nævnt i artiklen risikere vi alle, at blive ramt af en klage over vores aktivitet – velbegrundet eller ubegrundet. Ofte vil fugle og natur været en del af klagen.

Frem til i dag har der – NFK bekendt – ikke eksisteret en dansk undersøgelse af modelflys effekt på dyrelivet. Men nu findes den. "Fugle og modelfly i Langstrup Mose 2009", udarbejdet for Fredensborg Kommune af biolog Erik M. Jacobsen fra firmaet Orbicon.

Selv om NFK i sin oprindelige argumentation mod Danmarks Naturklageforenings klage selv har argumenteret for, at man ikke kan lægge vægt på en undersøgelse der er lavet et andet sted end dét, hvormod klagen drejer sig, kan rapporten måske alligevel bruges til at blive klogere, hvis man selv sidder med tilsvarende problemer. Hvis du ønsker den tilsendt, kan du rekvirere den som pdf-fil på mailadressen mou@mou-pr.dk

Avisklip fra vi fløj over Øresund

Første modelfly over Øresund

Nordsjællands Modelflyveklub varmer på tirsdag op til Fars Dag på Teknisk Museum med et forsøg på at få et modelfly til at krydse Sundet i luften mellem Helsingør og Helsingør.

HELINGSØR: Aldrig nogensinde før er det lykkedes at flyve et radiostyret modelfly over Øresund. På tirsdag gøres forsøget mellem Helsingør og Helsingør - 99 år efter, at datiden store danske flyverhelt Robert Svendsen ledede fra Kløvermarken på Amager for at lande på stranden ved Linhamn som den første, der krydsede Sundet på vinger.

Mekaniker og fabrikant Svendsens flyvetur i hans Voisinplan udrustet med en 80 hestekrafters motor tog

omkring tyve minutter den tidlige sommormorgen 17. juli 1908.

Strækningen mellem Pålsjö-stranden og Gummistranden er noget kortere, men så er maskinen tilhørende Nordsjællands Modelflyveklub også betydeligt mindre. Vægten er blot 3,5 kilo og motoren én-cylindret 7,5 kubik.

Taktiske manøvre nødvendige

Michael Gibson har stået for forberedelserne, og det er også ham, der sender modelflyet i luften over i Helsingør. Det sker fra Nivå Vandsskiklubs speedbåd.

Michael har beregnet og øvefløjet, og han er nået frem til, at med fuld tank på 300 milliliter brændstof vil mo-

delflyet kunne klare at tilbagelægge strækningen på omkring fire kilometer i fuglflugtlinje.

Men der kan opstå problemer, erkender han.

- Møder vi alt for mange større skibe, vi skal flyve uden om, eller vi skal ud i alt for mange cirkel-flyvninger, fordi speedbåden ikke kan følge med, så kan det ende med, at jeg må sætte flyet i baljen.

- Og så skal vi jo ud i en redningsaktion.

PR-stunt for Fars Dag

Går alt vel, vil det lille fly være under indflyvning til Gummistranden ved 15-tiden.

Her vil borgmester Per Tærshol tage imod det første modelfly, der (forhåbentlig)

nogensinde har krydset Øresund.

Flyvningen er ikke bare et rekord-forsøg.

Det er også et PR-stunt for den store dag på Teknisk Museum næste fredag.

Grundlovsdag er det også Fars Dag, og det fejres stort på museet med masser af drengede aktiviteter.

Og Nordsjællands Modelflyveklub er med.

Det er Øresunds-udfordreren også - uanset, om balsamen og foliet er vådt eller tørt.

Tom

Pilot Michael Gibson og speedbådfører Bo Bloch gør på tirsdag forsøget med som de første at krydse Øresund med et modelfly.



Modelflyveudstilling 2010 også



P-47 Thunderbolt. Foto: Arild Larsen



Michael Nielsen starter jetmotoren. Foto: Sv Erik Jensen



Loppemarkedet. Foto Sv Erik Jensen.



Michael Niensens SU-34. Foto Arild Larsen

Søndag den 28. februar var det 12. gang, at det årlige Jysk Modelflyvermøde fandt sted, og det har i alle årene været Modelflyverne Aarhus, som står bag arrangementet.

Jysk Modelflyvermøde blev startet af nu afdøde formand for Modelflyverne Aarhus, Jørgen K. Hansen. Jørgen havde hørt, at man på Skelgårdsskolen i Kastруп, hvert år afholdt et "Pilot Træf", som modelflyveklubben Comet stod for. Sådant et arrangement skulle vi også have i Jylland, var Jørgens tanke, og sådan blev det.

Velkomsttalen i år blev holdt af den nye formand for Modelflyverne Aarhus, Erik Nymark.

De seks forhandlere, der havde fundet frem til Strandskolen i Risskov var, nævnt i alfabetisk orden: Dan Tech-Hobby.dk, Electric Flight Equipment, Hobby World, HLI Hobby, Pitch Skala Hobby. I den store sal var der sædvanen tro, de

udstillede fly, hobbyforhandlerne og sidst men ikke mindst MFA Cafeen. I de andre to gymnastiksale var der i det ene loppemarked, og i det andet havde skala- og kunstflyvningsgruppen deres stande. Kunstflyvningsgruppen havde præsentation af den nye klasse IMAC. (International Miniature Aerobatic Club).

Henning Boisen fra Modelflyveklubben Woodstock havde også modeller med i år. Men modsat tidligere år, havde Henning ikke bare en ny stormodel med, men også to mindre modeller. Til mit spørgsmål om hvorfor han var begyndt at bygge mindre modeller, svarede Henning med et glimt i øjet "Nu hvor jeg er blevet pensionist, så må man indskrænke sig, derfor har jeg bygget to mindre modeller samt en stormodel af en Piper Super Cub. Modellerne Henning havde med, var en DC-3 passagermaskine i SAS-bemaling, med navnet, ARV Viking, spv. 2,20 m, vægt 5½ kg. Henning har altid kunnet li-

de at lave nogle små finurligheder på sine fly, fx havde han på passagermaskinen, konstrueret det sådan, at vinduesviskerne kan bevæge sig frem og tilbage. De drives af en meget lille el-motor. Yderligere havde han en Mosquito med en spændvidde på 2,20 m. vægt ca. 5½kg, og Piperen er fra et byggesæt af Tonny Clark, spv. 2,85 m. vægt 14 kg.

Jet-Danmark var repræsenteret med mange flotte modeller. En gang i timen var der demonstration af en jetmotor i skolegården.

TV 2 havde meldt sin ankomst, men det trak ud, så de kom først omkring kl.14.30. Det der blev vist på TV2 om aftenen, var ikke noget at skrive hjem om.

Modelflyverne Aarhus, havde fået færdiggjort deres stormodel af en Antonov An-2. Modellen er malet nøjagtig, som fuldskalaflyet på Stauning Flyveplads. Vægten ligger lige omkring 23 kg, vingerens spændvidde er på ca. 3,50 m. Model-

kaldet Jysk Modelflyvermøde



Lama SA315B. Foto: Arild Larsen



Antonov AN-2. Foto: Arild Larsen



Kunstyfving IMAC Foto: Sv Erik Jensen



Jetgruppens udstilling. Foto Sv Erik Jensen

len er monteret med en 125 ccm 9 cylindret hjemmelavet stjernemotor, som er bygget af Jørgen Hald. (se MFN nr. 2 - 2007). Ja! - hele modellen er noget af det mest hjemmegjorte man kan møde, idet tegningen er lavet ud fra en treplanstegning af Jørgen K. Hansen.

Jørgen K. Hansen havde været så fremsynet, at siderør og haleplan kan afmonteres, og hvert eneste spant og liste har man skåret ud. For at gøre modellen helt færdig, mangler man blot interiøret til cockpittet, og så afventer man bedre vejr til selve jomfruflyvningen.

Det er svært at fremhæve den ene model frem for den anden, men to næsten identiske P-47 Thunderbolt bygget af Peter Bejerholm fra AMC og Per Holm fra Holstebro MFK, vil jeg lige kommentere lidt. Det var et par meget flotte modeller. Forskellen på de to modeller var svær at få øje på. Iflg. bemalingen på det ene fly, så havde det skudt et fly mere ned end det

andet. Registreringsnumrene var fortløbende, samt den ene pilot havde brillerne i panden og den anden ikke. Modellerne har en spændvidde på 2,50 m. og er i skala 1:5. Motoren er en kinesisk Boxer DLE på 100ccm. Krop og vinger er støbt i glasfiber, hver model vejer 19½ kg.

Palle Iversen fra Daugaard havde udstillet en meget flot stormodel af en Lama SA-315B turbine jet-helikopter. Fuldskala helikopteren, Lama SA315B, har stadig højderekorden for helikopter, idet den i 1972, kun med piloten ombord, kom op i 12.442 meter. Det siges, at piloten fik amputeret to fingre efter bedriften, på grund af forfrysninger. Man ser af og til denne type helikopter, blive brugt i katastrofeområder til brandslukning og redning, men også hvis der skal leveres byggematerialer i et bjergområde, den har en helt fantastisk bæreevne. Det er ikke uden grund, at den kaldes den flyvende kran. Byggesættet af helikopteren er fra Vario

Helicopter med en rotordiameter på 2,5m., vægt 20,7 kg. Turbinen er en østrigsk Jakadofsky JetEngines. Turbinen yder 6,5 Hk. ved 93.000 omdrejninger pr. min. og i tomgang går den ca. 28.000, hvilket giver ca. 850 omdrejninger i min. på rotorbladene. (iflg. Palle Iversens optegnelser).

I år var der betydelig flere tilskuere end der tidligere har været. MFA Cafeen fik næsten udsolgt. Mit indtryk var også, at forhandlerne havde haft et rimeligt salg. Da der ikke foretages en optælling af besøgende, er det meget svært at vurdere, hvor mange der havde besøgt Jysk Modelflyvermøde. På flere tidspunkter af dagen, var der helt sort af mennesker. Løst anslået har der måske været omkring 7-800 personer. Allerede omkring kl. 10.00 var alle parkeringspladser i skolegården optaget, og på de mange sideveje holdt der biler overalt.

Arild Larsen

Mini test af Sky Eagle



Der er rigtig mange mennesker, der har lyst til at prøve modelflyvning. Mange køber billige modeller i supermarkeder, værktøjsbutikker eller andre steder og prøver at flyve med dem. De fleste af disse modeller kan rent faktisk flyve, men ofte ikke ret godt, og det er ikke altid lige let at styre dem. Mon ikke en stor del af dem hurtigt havner på en hylde i garagen for senere at ryge ud med skraldet.

Det behøver ikke altid være sådan. Stig fra Avionic spurgte en dag Poul Møller om han ville kigge på en lille begyndermodel fra Nine Eagles. Firmaet er nok mest kendt for sine små helikoptere, som har været testet her i bladet.

Modellen hedder Sky Eagle og er en højvinget model med styring på højde- og sideror. Med modellen følger en 2,4 GHz sender. Senderen er den samme, som benyttes til de mindste af helikopterne. Den er 4 kanals og har en dual-rate-funktion. Tryk den ene styrepind ned, og radioen skifter mellem fulde og reducerede udslag. Et symbol i displayet viser hvilken tilstand den er i. Radioen får strøm fra fire stk. AA batterier.

Et kig ned i modellen afslører en modtager med to servoer på samme printplade. Den er så lille, at der kan være to i en tændstikæske.

Sky Eagle er hurtigt samlet og flyveklar. Vingen skrues på, propellen klikkes på, batteriet sættes til og låget til det skrues på. Rorindstillingerne på den lånte model så fornuftige ud, så det var bare at give gas og flyve.

Modellen steg pænt på fuld gas, så jeg droslede ned til ca. halv gas. Det var rigeligt til at den lille EPP model fløj rundt uden at tabe højde. Farten var lidt høj, men tog jeg mere gas af, dalede den lille ørn mod jorden.

Med fuld gas, var der rigelig power til loop – og den tynde vinge holdt til det.

Sky Eagle med radio



Propellen med den klik-mekanisme



Tekst og fotos: Poul Møller



TEKNISKE SPECIFIKATIONER

Radioanlæg 2,4 GHz med styring på 3 funktioner

Vingefang 50 cm

Vægt 65 g

Akku 2 celled LiPo 180 mAh (der følger en netdel og en lille lader med modellen)

Prisen 595 kr.

Stallturns og noget der med lidt god vilje kunne ligne en Immelmann, lykkedes det også at få modellen til at lave, men det er helt klart ingen kunstflyvningsmodel.

Det blæste en smule på testdagen, hvilket Sky Eaglen klarede i overraskende fin stil. Selvfølgelig blæste vinden lidt rundt med den lille model, mens jeg testede hvordan den opførte sig i luften, men den blev på intet tidspunkt ustyrlig. Flyvetiden var omkring ti minutter med en 180 mAh to-celled LiPo akku.

Modellen henvender sig til folk der vil prøve modellflyvning, men ikke har lyst til at betale de forholdsvis mange penge en traditionel begyndermodel med radio koster.

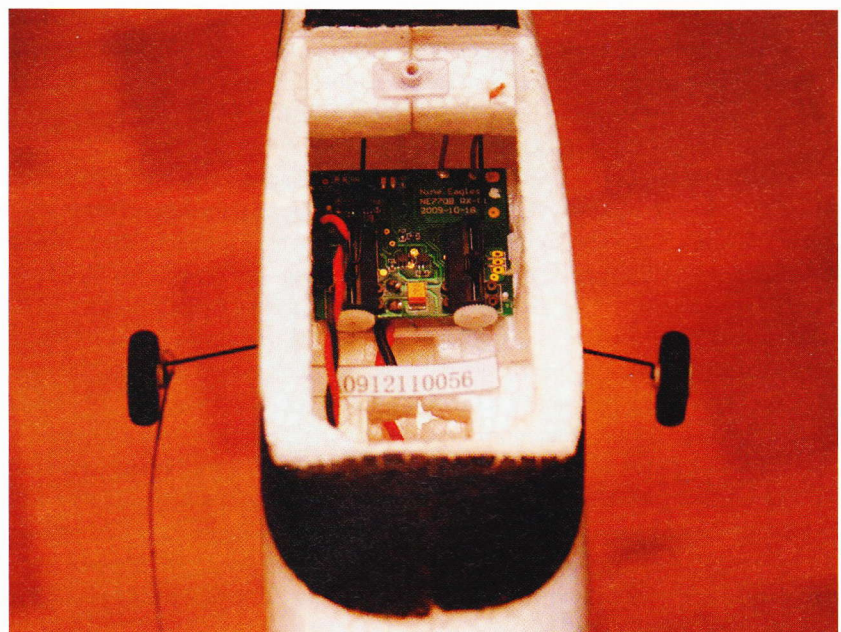
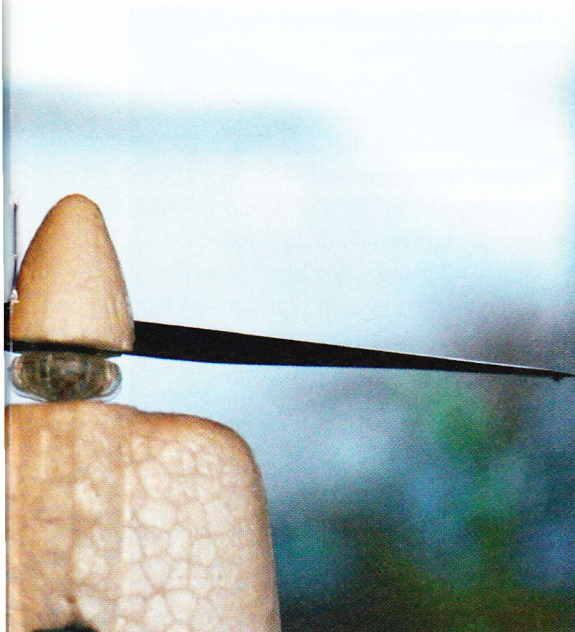
Det er svært at vurdere hvor begynderegnet en sådan model er. Mod det taler at den er lille og bliver hurtigt svær at se, den flyver forholdsvis hurtigt og den påvirkes let af vinden. For det taler at den fint lyster rorene, den er ret stabil og selvoprettende. Hver gang jeg prøvede at simulere lidt problemer, tog gassen af og slap styrepindene, rettede modellen op. Skulle den få en hård landing vil den lille vægt sørge for, at der ikke sker skader.

Propellen klikkes af og klikkes let på igen. Og skulle der endelig ske noget med modellen, er EEP nemt og hurtigt at lime sammen med cyanolim.

Jeg vil ikke kalde Sky Eagle for en decideret begyndermodel, men står valget mellem den og fjernstyret model købt i et svensk bildelsfirma, er min vurdering at man får meget mere "rigtig" flyvemaskine med Sky Eagle. Og får ejeren en god oplevelse med den, får vi måske en ny modellflyvekammerat til vores herlige hobby.

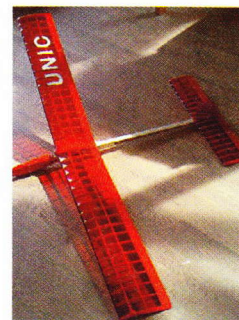
Poul Møller

Et kig ned til modtager/servoer



HVORFOR IKKE BRUGE DET

- NÅR DET NU FINDES!



Som modellflyver husker vi vist alle de første forsøg på at bygge og flyve med et modellfly? Hvis de første forsøg resulterede i en model som svævede rolig og lydøst gennem luften, var man som regel så fascineret af vidunderet så man var døbt modellflyver for resten af livet.

Sådan gik det i mit tilfælde og sikkert også for mange andre, fritiden blev brugt til at bygge stadig større og mere komplicerede modeller - lommepengene blev brugt til materialer og lim. Efterhånden som årene gik kom nye udfordringer til, men modellflyvningen var lagret et sted i baghovedet og mødte man en ligesindet, myldrede oplevelserne frem på en måde der for ikke-indviede var komplet uforståelig.

For mit eget vedkommende havde jeg planlagt at genoptage modellflyvningen når jeg blev pensionist! Og på dagen gjorde jeg krav på det ene bord i bryggerset og min lettere rystede frue måtte altså afstå omkring halvdelen af sin bordplads, som resultat af en 40 år gammel aftale!

Det var naturligt at melde sig ind blandt ligesindede i Dansk Modellflyve Veteranklub og deltage i de træf og konkurrencer der arrangeres rundt i landet, og det var en stor oplevelse at gense alle de fine gamle konstruktioner fra de unge år. Desværre er det ikke muligt at "genopbygge" piloterne de var ikke helt så smukke og adrætte som jeg husker dem - om end nogle få stykker kunne løbe en højstart selv i temlig svag vind! - for slet ikke at nævne hjemhentningen af modellen.

Det slog mig allerede ved det første træf. Hvorfor pokker bygger man ikke en radiostyring ind i modellen?

Jeg nævnte det for nogle af deltagerne, men alle slog korsets tegn på brystet og rullede med øjnene og så var det spørgsmål ligesom uddebatteret.

Nu ser det imidlertid ud til at stemningen er vendt og der er nye regler på vej der gør det muligt at bygge og flyve med svævemodeller som styres af max. to servoer fx side- og højderor. Det skulle dermed i fremtiden være muligt at se en A2 SUOMI-gummitovstarte og efter en lang termikflyvning lande på startstedet igen.

Kigger man efter på modellen behøver der ikke at være mange udvendige tegn på, at modellen er radiostyret. Anlæggene er i dag så små, at de kan skjules i en flad krop.

De nye 2,4 GHz egner sig glimrende til formålet; dels er der kun korte antenne-stumper på modellen, selv om modtagerantennen på et 35 MHz anlæg kan skjules inde i trækroppen.

De anlæg der udbydes i dag er alle af rimelig god kvalitet og med rigelig rækkevidde. Hvis man afsætter ca. 1500,- kr. til rc-udstyr kan man købe hvad man behøver.

Moderne anlæg er forsynet med ledninger og stik, så man ikke behøver at lodde - hvis det er et problem. Strøm til sender og modtager er i dag enten NiMH (Nikkel Metal) eller Li-Po (Lithium) eller det sidste nye Li-Fe. Vær opmærksom på at laderen skal kunne lade den type batterier man vælger at anskaffe, nogle ladere kan omstilles til flere batterityper.

Modtager og servoer er i moderne anlæg så små og lette at selv de mindste svævemodeller (gl. klasse A1) uden problemer kan forsynes med radiostyring, idet det komplette anlæg ikke behøver at veje mere end 50 gram.

For at afprøve mine påstande er jeg gået i gang med at bygge en UNIC A-2 som er konstrueret af en klubkammerat, ikke fordi jeg tror den er særlig velegnet til radiostyring, men fordi den har fladkrop og derfor ikke umiddelbart egnet til indbygning af rc-udstyr.

Jeg har benyttet hvad der lå i skuffen. Med nyt udstyr kan indbygningen gøres nemmere og mere elegant, men det her viste fungerer.

Batteriet skal levere strøm til modtager og servoer og her har jeg valgt en 800 mAh Lithium pakke! Det havde været mere smart at benytte 4 stk. Nikkel Metal batterier der leverer 4,8 volt som alle komponenter kan tåle - men dem er der ikke plads til i fladkroppen, Lithium cellerne vejer og fylder mindre, men de leverer 7,4 volt og det er for meget til servoerne. Det klarer man ved at montere en lille regulator, der laver de 7,4 volt om til 5,6 volt, som alle komponenter kan tåle!

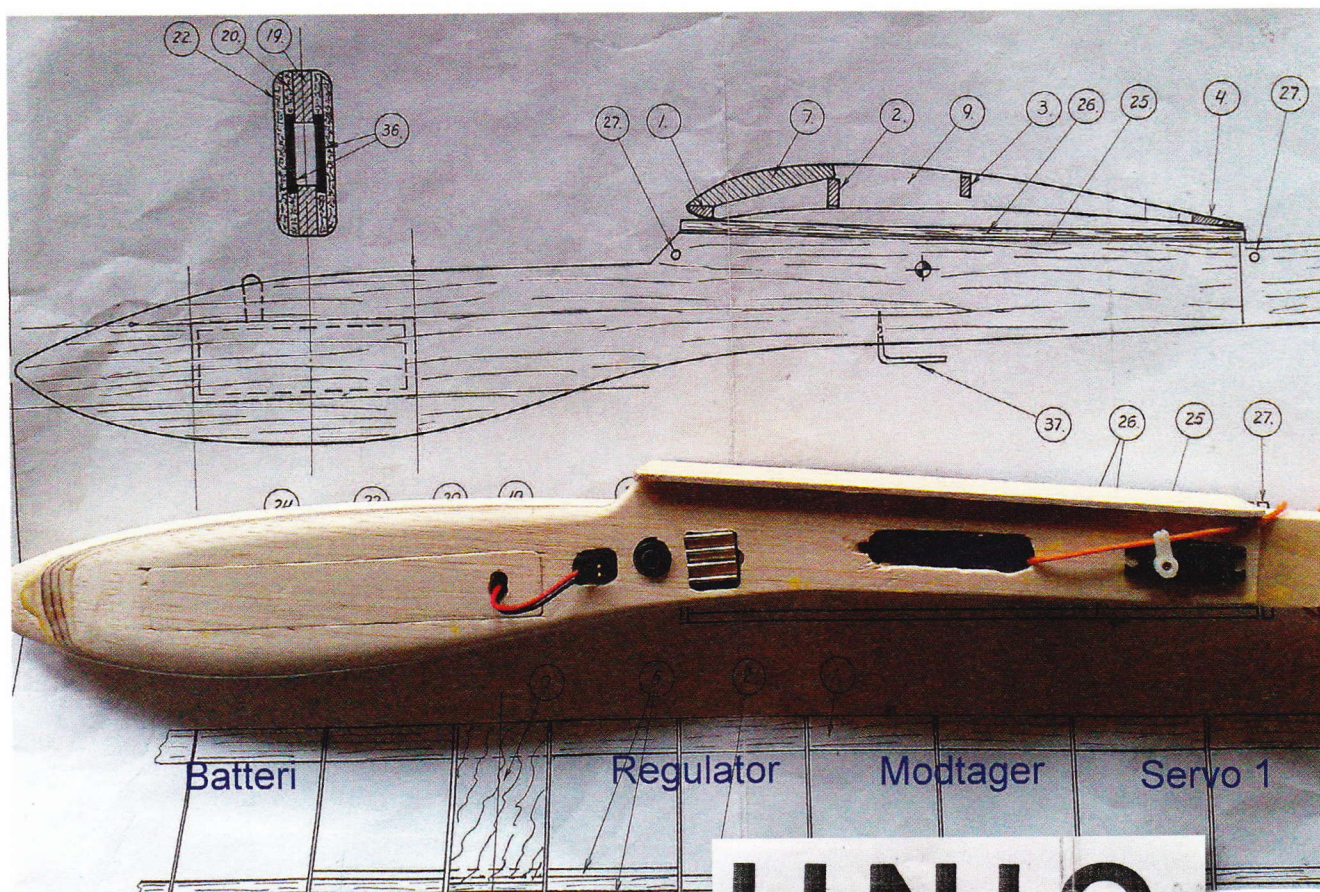
Et lille stik på regulatoren kan bruges til tænd/sluk-kontakt.

Regulatoren er fast monteret i kroppen da det er min erfaring at den ikke giver problemer, men den kan dog udskiftes ved en lille operation.

Modtageren er en fire kanal Schulze, hvor jeg kun bruger de to kanaler. Da det er et 35MHz anlæg jeg benytter er der en 1 meter antenne, som skal skjules i bagkroppen. Kroppen er for kort, så de sidste 20 - 30 cm hænger som en pisk efter modellen!

Servoerne er indbygget bagerst i forkroppen én på hver side og skal forbindes til henholdsvis side- og højderor, men det vender jeg tilbage til i et senere indlæg.

FMO



Herover: V-side.
 Herunder Batteriidbygning
 Indsat: Tegning overskrift.



2 LiPo celler = 7,4 volt med stik til regulator der regulerer spændingen ned til 5,6 volt som servoerne kan tåle, stikket bruges samtidig som tænd/sluk.

Hvem tror på storken?



**Tekst af Henning Caspersen
Fotos af Anders Riis Espersen og Henning Caspersen**

Henning Caspersen (Casper) fra Modelflyveklubben Woodstock fortæller om erfaringerne med at bygge og flyve en Fiesler Storch. Det er ikke kun flyvningen som fascinerer Casper, men ligeså meget selve byggeprocessen.

Jo, mon ikke de fleste flyinteresserede kender "storken". Nævn bare ordet stork om et fly og alle siger straks "Fieslers Storch" med både for- og efternavn.

Et interessant og charmerende fly, synes mange! Verdens grimme fly mener andre. "Det flyvende drivhus" er den kære fugl blevet kaldt.

Med denne historie vil jeg gerne reklamere lidt for det interessante fly – og indflette lidt byggeteknik, modelflyveteknik og aerodynamik og erfaringer, som også gælder andre fly.

"Fiesler Storch" ses sjældent på flyvepladserne. For et par år siden påbegyndte jeg Pilegaards Storch "Begyndermodel for viderekomne" vist i Modelflyvenyt (Nr. 3 og 6 -2003). En fin lille model, men den havde en skavank, idet den manglede slots og luftspalterne ved flaps og krængorer. Nærmest arts-detajler ved en Storch.

Luftspalterne ved forkanten og specielt hængslede krængorer og flaps med luftspalter ved bagkanten medvirkede til originalflyets specielle egenskaber. Storken var nok verdens første STOL-fly (Short TakeOff and Landing). Min påbegyndte nr. 1 havde som nævnt ikke disse detaljer. Jeg lånte så en tegning til en lidt større model med detaljerne, men dele af den model fik jeg opbygget for spinkelt og hængslingen af rorene drillede meget.

Ganske langt henne i byggeprocessen fik jeg en dag øje på et byggesæt til en noget større stork hos en forhandler. 214 cm i spændvidde og ca. 1:7.

På kassen - en af de der lange - var der et billede af en flot opbygget "lister og spanter"-krop med mange fine detaljer. Aha! - Et godt, gammeldags træbyggesæt? (Aviomodelli).

Så detaljeret, som kroppen var vist, måtte der i sættet selvfølgelig være fittings til de besværlige ror med mere.

Jeg åbnede ikke "storkereden" hos forhandleren - man får jo aldrig stumperne ned i kassen igen.

"Kit-bashing"

Udtrykket dækker fænomenet ombygning af byggesæt- eller færdigmodeller for at skabe mere skalalighed.

Kassen stod og fyldte op i hangaren (gæsteværelset) i nogle måneder, før jeg åbnede den.

UPS! Der stod også en kasse med en anden markant tysker, en Stuka. I grunden ejendommeligt, at vi ofte falder pladask for fjendens fly! Nå, Spitfire og Mustang giver lidt balance.

Men hvad var nu det? Storkens vinger var (i fin kvalitet) af balsa/melaminbeklædt styropor! Helt glatte skumvinger med "normale" flaps og krængeror, der blot skulle løsnes med en savklinge og hængsles i bagkanten.

Slots var der nogle (skævt) formpressede lister til at illudere, men ingen "nedhængte" ror, ingen ribber, men til gengæld V-form (som originalflyet ikke har). En meget fin vinge! - bare ikke til min Storch.

Til den flotte krop uden på kassen var der laserskårne spanter og dimser i 1. kvalitets materialer, men det viste sig, at den fine krop ikke, som på originalflyet, skulle stofbeklædes, men beplankes med 2 mm balsalister i en meget hård kvalitet, det ville blive svært at arbejde med. En hel Storch uden skalarigtig fjerdragt?

Modellen var ellers fornuftigt opbygget.

V-formen ville stabilisere modellen. En passende indstillingsvinkel var der også tænkt på. Sikkert en velflyvende model. "Storken er en dajli' flyver" (Shubidua?), men ligheden med det meget specielle

forbillede var igen for begrænset. Mens delene til kroppen passede imponerende fint sammen, var der i hele sættet en del detaljer, der passede så dårligt, at man kunne tro, at to byggesæt var blandet sammen. Jeg er fristet til at tro, at skumvingen er en fornyelse til et ældre byggesæt. Pudsigt nok var der vedlagt et A4-ark, der viste, hvordan man sammenlimer to skumvinger på midten og forstærker med glasvæv og epoxy og monterer en central krængerorsservo.

En Storch har fire vingeservoer og et glas-tag mellem vingehalvdelene, som er fæstnede på nogle skulderpartier, så de hæves over kabinetaget, så her skulle halvdelene ikke limes sammen!

Min nye stork viste sig at være 1,2 gange så stor som den, jeg havde tegninger til, så med en faktor 1,2 byggede jeg denne tegnings mere skalatro ribbevinger med lidt kraftigere materialer. Det er min erfaring, at ribber af blød 4 mm balsa ikke vejer mere end ribber af hård 1,5 mm balsa - og de er meget lettere at arbejde med. Bl.a. kan man ramme dem med nåle, når man monterer balsabeklædningen, på min model - en D-box og en bred bagkant.

Jeg oplankede engang kroppen til en 1,6m Mustang med hård 2 mm balsa, hvor jeg sleb igennem ved mange af samlingerne. Med 4 mm blød balsa er der masser af gods til nedslibning. Vi skal jo

gerne have en oval krop og ikke noget, der ligner gamle dages jalousiskabslåger over grammofonen.

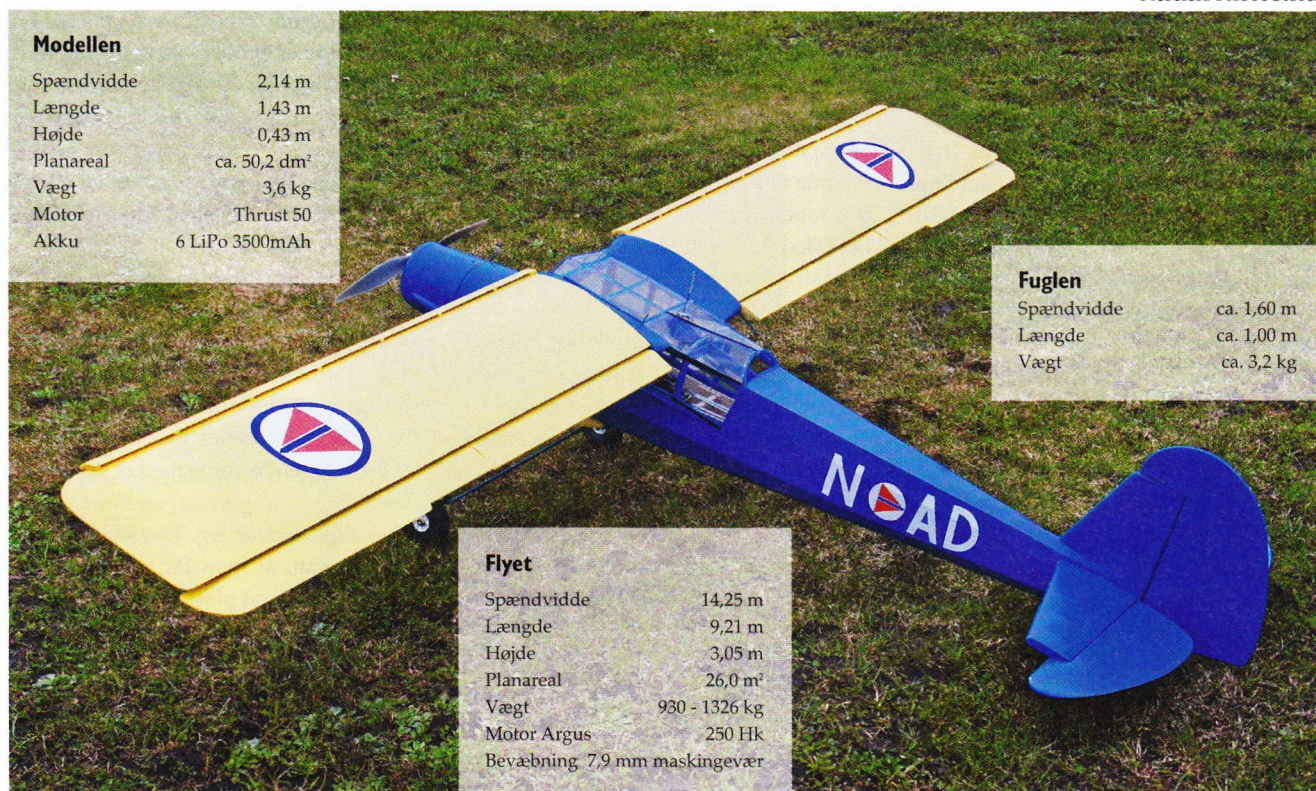
Haleplanet måtte jeg også ombygge, fordi det medfølgende haleplan ligesom vingerne var af skum. Derimod var der laserskårne dele til højderor og sideror i balsabeklædt ribbekonstruktion. Hovsa! Billeder af originalflyet fundet på nettet viste, at ikke bare rorene, men hele halepartiet var lærredsbeklædt.

Grundet den påtænkte "lærredsbeklædning", dopet Koverall, forstærkede jeg lister og samlinger på strategisk vigtige steder i hele modellen. Man kan ikke bare klippe hul i folie eller stof, hvor der skal være hul til fx en servoarm eller hængsler til landingsstel eller vingestivere. Her må der laves limflader til beklædningen.

Koverall-beklædningen ville sikkert afstive den meget lidt vridningsstabile krop, men som yderligere forstærkning limede jeg nogle langsgående balsaplader indvendigt, så der blev en stiv kasse. De medfølgende dele til landingsstellet gav nogle alt for høje ben med lille sporvidde. En usædvanlig højbenet stork! Vandskræk måske?

Der var en fjeder til at lægge ind i et mes-singrør i den nederste del af benene, men da der ikke var noget led øverst på "teleskopet", så det kunne vippe lidt sideværts, kunne det ikke fjedre. Efter studium af ca. 20 downloadede billeder ænd-

Fieselers Fi156c Storch



Modellen

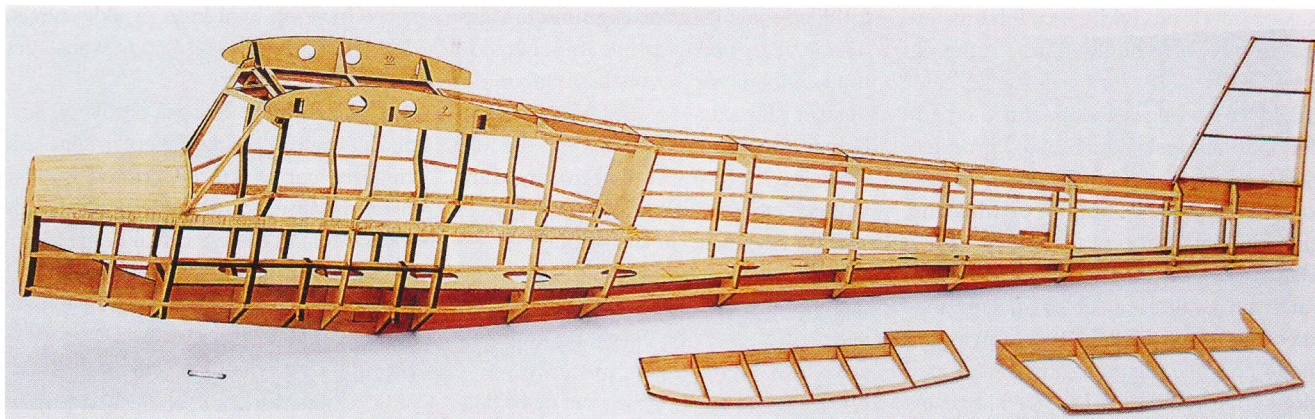
Spændvidde	2,14 m
Længde	1,43 m
Højde	0,43 m
Planareal	ca. 50,2 dm ²
Vægt	3,6 kg
Motor	Thrust 50
Akku	6 LiPo 3500mAh

Fuglen

Spændvidde	ca. 1,60 m
Længde	ca. 1,00 m
Vægt	ca. 3,2 kg

Flyet

Spændvidde	14,25 m
Længde	9,21 m
Højde	3,05 m
Planareal	26,0 m ²
Vægt	930 - 1326 kg
Motor Argus	250 HK
Bevæbning	7,9 mm maskingevær



Træbyggesæt?

rede jeg hele understellet, så det fik større sporvidde og kunne fjedre teleskopisk. Det krævede lidt dippetutter fremstillet på min lille Proxxon drejebænk.

Vingerne stikkes på nogle højkant-vingestål (af duraluminium) og støttes med vingestivere.

Normalt holdes sådanne vinger ind mod kroppen af gennemgående gummibånd, strips eller bardunstrammere, så de ikke glider udad fx ved landing, men da vingerne som nævnt sidder højere end kabinens tag, kan tværgående forbindelser ikke bruges, uden at det vil se lidt klodset ud. Trods vingestiverne kunne vingerne skride ud, enten ved forreste eller bageste vingestål med positiv eller negativ pilform til resultat.

Problemet ville være det samme med den "originale" skumvinge. Nogen løsning på problemet var ikke skitseret, så her måtte (igen) improviseres.

Jeg nævner ikke disse forhold og ændringer som en slags byggevejledning eller kritik, men som eksempler på, at både byggesæt og købemodeller ofte må "modificeres" under bygning eller samling. Her er begynderen meget vanskeligt stillet.

Storken, jeg havde købt, var beregnet til en 10 ccm totakts forbrændingsmotor (eller 15 ccm firetakter). Der var et overdrevent solidt motorspant af 10 mm mangels krydsfiner, men det havde ikke meget at sidde fast på, selv om kroppen foran kabinen skulle plankes op.

Jeg ville hellere have elmotor i modellen, men forstærkede alligevel fronten. Jeg ved, at ni ud af ti byggesætsmodeller eller færdigmodeller meget hurtigt mister landingsstellet og/eller motorspantet.

Motorvalget faldt på en Thrust 50, der ydelsesmæssigt skulle passe – også til tegnebogen. Hertil efter de forhåndenværende materialers princip en LiPo-aku med 6 celler. Lidt i overkanten for-

mentlig, men modsat overdimensionerede forbrændingsmotorer, der normalt får hele armen for at køre jævnt, kan elmotorer frit og problemløst neddroles.

Storken var en sen model at bygge og at beklæde, men endte med at være rimeligt skalalignende.

Da jeg næsten var træfærdig med modellen, opdagede jeg for sent, at et firma "Vimar" har et meget bedre byggesæt til en lidt mindre model, delvis færdigbygget, fornuftigt konstrueret og tydeligt beregnet til stofbeklædning (ARC - Allmost Ready to Cover -) og 33% billigere!

Beklædningen

Jeg beklædte vinger og krop med Koverall, et silkelignende vævet stof af polyester, der som beklædningsfolie strammes op ved varmpåvirkning. Er nogen interesseret i selve den ikke helt lette beklædningsproces, må de gerne kontakte mig. Stofbeklædning er jo en af de gamle dyder, der går i glemmebogen.

Beklædningen gav jeg så 3-4 lag Graupner Spanifix. Førhen kaldet dope. Når vi i gamle dage brugte silke eller nylon, var det dopen, der strammede beklædningen op. Med Koverall skete opstramningen med strygejern eller varmpistol som ved almindelig folie.

Efter et godt råd grundede jeg beklædningen med MOTIP sprayspartel, som var meget lækkert at arbejde med. Den egentlige bemaling skete med tilhørende MOTIP spraylak. Igen lækkert at arbejde med – men dyrt!

Ak og ve! Sprayspartelen hæftede ikke på dopen og jeg havde forgæves brugt for 600 kr. spartel og maling som skaller af. Nå, storken var med i krigen, og det ser min model også ud til at have været alene efter jomfruflyvningen.

Jomfruflyvning

Mange spørger: "Kan du virkelig nænne

at sende sådan en model ud at flyve, når du har brugt så mange timer på at bygge den?"

De forstår ikke, at man under bygningen har hygget sig med forventningerne og i fantasien har set modellen accelerere hen ad startbanen og blødt lette for at flyve. De kender ikke den indvendige jubel, når modellen opfører sig helt som forventet! Jeg har før skrevet, at øjeblikket, hvor den nye model letter for mig, er toppunktet af modelflyvning.

Selvfølgelig skulle modellen op at flyve! Jeg var dog ved at være bekymret, for jeg havde brugt flere timer på storken end på nogen anden model inklusive meget krævende selvkonstruktioner.

Som gammel selvbygger plejer jeg ikke at have meget til overs for flertallet af nutidens ARF-modeller, som er for spinkle og for vanskelige at reparere. Konstruktionen med tyndt krydsfiner og mange letningshuller er egnet til let og hurtig masseproduktion og et salg fremmende udseende, men tåler ikke de stød, jorden giver. Jeg ser dog fordelen ved bare at kunne købe en ny model magen til og hurtigt være oppe at flyve igen efter et havari.

Hvis man altså tør igen!

Der findes fanatiske skalabyggere, hvis modeller er så nøjagtige kopier af forbi-ledet til mindste detalje, og repræsenterer et så stort antal byggetimer, at de får en særlig øvet testpilot til at foretage jomfruflyvningen, hvorefter modellen hænges op på væggen hjemme med et skilt: "Har fløjet".

Også dem forstår jeg. Det kan jo gå så grueligt galt, at man får et "byggesæt" med sig hjem i en plasticsæk.

Er man ny i tjenesten, bør man ikke selv prøveflyve – jomfruflyve – en model, selvom man har øvet sig hjemme på computeren. Der er situationer, hvor kun indlærte reflekser hurtigt nok kan redde en model fra havari, men er man nogenlun-

de øvet, bør man unde sig den euforiske oplevelse at jomfruflyve modellen selv. Hvis modellen er en "haleslæber", skal den accelereres jævnt op med lidt højderor til at begynde med for at holde halen nede – og dermed holde kursen. Ret hurtigt kan man styre med sideroret og neutralisere højderoret, men pas på, at en (for) kraftig motor ikke trækker modellen i luften, før krængerorene er aktive (Piper-cup-syndromet!). Accelerer jævnt og langt og stig forsigtigt!

Jeg lånte en gang en Piper-cup. Den er lumsk! sagde ejeren, der havde opgivet den. Den tipstaller i starten! Den klarer jeg, tænkte jeg naivt og overlegent. Den tipstallede.

Så overtog en god ven Bo, modellen. Han trillede bare hele banens længde og startede problemfrit! Selvfølgelig! – vi betaler jo for hele banen!

Jomfruflyvningen af min Storch blev næsten en skuffelse. Efter den lange vintur kom omsider en rimelig lun lørdag med 4-5 m/sek. fra SW, banens gode hjørne med masser af sikkerhed til begge sider for startretningen.

Med forsigtig gasgivning trillede modellen for så hurtigt at løfte halen og lette ved ca. ½ gas. Da den havde nået en sikker højde, kunne jeg lade den flyve "off hands", før jeg drejede af! Lettere kan det vist ikke gøres.

Modellen fløj bedst ved ½ gas. Full gas øgede ikke farten væsentligt. Jeg fik ikke ved denne 1. flyvning afprøvet flapsene. Flaps får let modellen til at stige, selv om farten kan sænkes. Her kan man med fordel mikse lidt dyrkor på flapsene, men det kræver flere flyvninger med tilhørende justering af senderen.

Casper



Sikkerhedskontakten er akkumulatorens plusledning forsynet med et guldstik. Under cowlet er den tilsvarende guldbøsning fastgjort og forbundet til regulatorens plusledning. Der tændes lige før starten og slukkes lige efter landingen.

Krigsskader.



Originalfuglen

Storken, den rigtige med næb og fjer, har vi halvgamle modellflyvere fra Randersøgen ofte set. Den boede i mange år på taget af Helligåndshuset, hvori turistforeningen længe havde kontor. Hele Randers festede, når storken ankom fra Ægypten eller hvor den nu overvintrede. Der var flag og små storke i alle butikker på gågaden.

En af de sidste Randersstorke valgte at overvintre og holde jul i Randers nogle år. Den blev døbt Julius, kom på kommunalbudgettet og blev fodret med daggamle kyllinger på en eng syd for byen.

Over den eng så jeg en sensommerdag fire storke flyve termik. Julius med frue og børn velsagtens.

Netoplysninger mest fra Wikipedia.

Originalflyet

Forbilledet, "Fieseler's Storch" blev konstrueret i 1935 som observationsfly til det dengang - i strid med Versailles-traktaten - nyskabte og hastigt voksende Luftwaffe. Mange tyske svævefly blev bygget og brugt til indledende træning af piloter. Bl.a. svæveflyet Minimoa fra 1935. Samme år blev også det tosædede lavvingede motorfly Klemm 35 (som meget ligner KZ II - eller omvendt?) konstrueret. Officielt som sportsfly. Ret så påfaldende, at der dengang var afsætning for over 7000 sportsfly! Lidt morsomt at kunne have modeller af disse tre historiske fly Storch, Klemm 35 og Minimoa fra 1935 med på flyvepladsen – når man selv ankom med storken i 35.

Storch havde en relativt kraftig motor på 240 Hk og kunne lette og lande på en meget kort bane. Den karakteristiske kabine med udsigt i alle retninger gav flyet en meget stor luftmodstand, hvortil de specielle rør med luftspalter og slots på forkanten sikkert også bidrog betragteligt, så maxhastigheden var kun ca. 150 km/t. Som jeg har læst på engelsk: Fieseler Storch was probably the "draggiest" plane ever. Drag=luftmodstand. Klemm 35 og KZ II fløj hurtigere med kun 100 Hk.

De høje ben, der gav flyet navnet Storch, var lange støddæmpere, så der kunne startes og landes på meget ujævnt terræn og den høje stork har kunnet vralt meget, uden at en vingetip ramte jorden. En vinduessektion i højre side kunne vippe op og via trin på bageste vingestiver og nederst på kroppen kunne man kravle op i det høje fly.

Der blev bygget mange varianter. Nogle af dem (vistnok franske) med stjernemotor. På de fleste billeder, man ser af storken, er den naturligt nok tysk bemalt. Der findes mange andre nationalitetsbemalinger, men ingen dansk!

Som "Norskoman" valgte jeg den norske i en bemaling Arild Larsen har skaffet mig i form af en treplans tegning med blå og gule farver. Tyskerne "glemte" 65 storke i Norge. Nogle blev eftersendt og nogle blev indrulleret i det norske flyvevåben i 1945, men fik året efter flyveforbud, har jeg læst på nettet. Flere oplysninger om norske storke har jeg ikke kunnet finde.

Midt i juni skal jeg endnu en gang til Larvik Modellflyklubs hyggelige "Kjosetreff", hvor jeg utvivlsomt træffer hyggelige norske "ægte" skalabyggere, jeg kan spørge til råds! De må vide noget – om min model!

Hitlers "kollega", den italienske diktator Mussolini blev under krigen "væltet" og sat i fangenskab i et tidligere hotel i de italienske bjerge. Til hotellet var der ingen vej, men kun en strengt bevogtet tovbane. Hitler beordrede en redningsaktion, og det lykkedes en tysk pilot at lande en Storch på en meget lille eng ved hotellet. Det lykkedes også at befri den korpulente Mussolini og få ham og en lige så kraftig officer ombord i det lille normalt topersoners fly, som bogstaveligt talt dumpede ud over afgrunden efter en meget kort start.

Storchen gjorde sig igen særligt bemærket ved evakuering af personer fra Hitlers hovedkvarter i Berlin i krigens sidste dage. Ifølge oplysninger fundet på nettet, var en Storch det sidste tyske fly, der var i luftkamp, hvilket må betyde, at man prøvede at forsvare sig med det bagudvendte maskingevær, for "dogfight" har storken vist ikke egnet sig til! De allierede erobrede mange storke. Montgomery valgte en af dem som sit private observationsfly sidst i krigen.

Australieren Nestor Slepcev fik i 1996 tilladelse til at gentage den historiske "Mussolini-flyvning" med sin "Slepcev Storch" i 75% størrelse. Denne stork med spændvidden 10 m kan købes som byggesæt, formentlig i kategorien Ultralet fly.

EFTERSPORING AF MODELLER

Du har måske hørt om det, men det er et reelt problem når modellen ikke kan findes efter landingen, eller den er havnet i et flot træ.

Fritflyvningsfolket kender meget til problemet, men det kan være andre piloter også kan have gavn af de nyttige erfaringer jeg og andre fritflyvere har samlet gennem årene.

Hvor er modellen – Op i æ himl!

Til konkurrencer hvor der skal flyves termikflyvning kan modellen komme endda meget højt op og en kikkert kan være måden at have sikker observation af modellen. Som regel er der tidtagere, som har en kikkert på modellen og evt.

en klubkammerat med ditto. Den farlige situation opstår når du eller andre bliver lokket til at slippe modellen af syne i kikkerten fordi en anden modellflyver insisterer på at få modellen identificeret på himlen. Chancen for at du selv finder den igen kan være lille, og du skal derfor ikke lade dig distrahere, men holde kontakten til modellen gennem kikkerten. Så må hjælpsomheden vige for en vigtigere sag en kort stund. Hvis modellen mistes af syne af tidtagere eller dommere, kan der måske træde u hensigtsmæssige konkurrenceregler ind, som påvirker dit konkurrencesultat og det kan være surt.

Så har vi balladen, fordi vi ikke ved hvornår modellen lander og hvor den lander.

Derfor – sørg for altid at have en kikkert på modellen og at den person der har styr på modellen ikke forstyrres.

Hvor lander modellen – Få en ordentlig pejling

Når modellen lander ude i terrænet, er det vigtigt man får en ordentlig pejling og du kan benytte et kompas til at finde den rigtige retning. Husk at skrive gradtallet ned, så du kan huske den. Før du fjerner blikket fra landingsstedet i kikkerten, er det vigtigt du noterer dig hvor modellen landede i forhold til nogle markante landskabskendemærker. Derefter tager du kompasset og finder retningen, som du skriver ned.

En endnu bedre løsning får du, hvis du indtaster gradtallet minus 180 grader i en Garmin E-trex terminal og bevæger dig ud i terrænet efter den retning som pilen udpeger. Det geniale ved denne løsning er, at hvis ellers retningen er korrekt, vil du inden for 5 meter passere forbi modellen, selv om den er 3 km

væk. Selv benytter jeg "naturkompasset" hvor jeg tager bestik af faste holdpunkter i horisonten - huse, vindmøller, skovkanter, bakker og lignende og jeg placerer landingsstedet i forhold til de forskellige kendemærker. For at forbedre træfsikkerheden noterer jeg mig "waypoints" ud til modellen; det kan være markante buske, bakketoppe eller ukrudtsformationer, som jeg noterer mig og går efter. Her skal man dog passe på, fordi specielt busk-formationer kan se helt anderledes når man kommer tæt på.

Hvor er modellen – Det var pokkers så højt det græs er!

Selv om du cirka ved hvor modellen landede, kan højt græs, korn, majs og ukrudt betyde at du kan gå forbi blot 10 meter væk uden du ser den. Årsagen er at en model ikke er lige synlig fra alle 360 grader rundt om modellen, alt efter hvordan den ligger på jorden. Hvis modellen ligger med næsen nede og halen

løftet lidt og du ser på den lige bag fra, kan den være nærmest usynlig. Højt græs reducerer yderligere den synlige overflade og hvis du passerer tæt forbi modellen og kigger efter den på det forkerte tidspunkt – ja, så har du måske overset den og går forbi.

En metode jeg selv med succes har benyttet er "panorering", hvilket betyder at jeg i det område hvor jeg er ret sikker på modellen befinder sig for hver 20 meter stopper op og drejer alle 360 grader rundt – helst fra en lille jordknold. Du kan også dreje to gange 360 grader, hvor anden omgang er med kikkert og fokus lidt længere væk. Metoden har vist sig meget stærk til model-lokalisering i drilsk terræn.

Kig ned, der er en modelflyver, kig op, der er en model.

Træer og skove er en specielt drilsk udfordring, lidt afhængig af hvilke træer det drejer sig om. Udfordringen kan deles op i lokalisering og nedtagning af

modellen. Grantræer betyder der er en meget god chance for at modellen er faldet hele vejen ned til jorden, fordi grenene hænger fint nedad og derved får modellen til at falde helt ned.

Løvtræer er straks meget værre, fordi grenene specielt i toppen af træerne peger opad og fanger modellen i en gaffel. Derfor er der meget stor sandsynlighed for at modellen ligger i toppen af et løvtræ og på oversiden af et tæt løvhang, som kan gøre det vanskeligt at se modellen, selv om du står lige under den og kigger på den. Højden kan også være betydelig og derfor venter en betydelig udfordring i nedtagningen.

For at lokalisere modellen kan du gøre flere ting:

1. Lyt efter fly-lyde. Servoer, timere og små grene der skraber mod vingebeklædningen laver atypiske lyde i skoven og kan være den eneste hjælp du får. For fritflyvende modeller gælder det om at være hurtigt



Modellen er her meget svær at se, men det kan lade sig gøre. Kig langs trælinjen i venstre side af billedet cirka midt mellem birket-ræet og den mørke ukrudtsformation. Der kan du ane den gule model.



Af Lars Buch Jensen

fremme, fordi de fleste mekaniske timere stopper med at rotere efter ni minutter og den lyd stopper. For fjernstyrede modeller kan du medbringe senderen og køre lidt med servoen en gang imellem og få den svage lyd til at afsløre positionen. Lyde har vist sig at være den metode som har virket bedst for mig.

2. Hvis muligt, kan du kravle op i et "nemt" højt træ hvor du kan se ned på andre trækroner og derved måske se modellen. Metoden giver sjældent pote, men kan dog være et plus, hvis der ikke er held med de andre metoder.
3. Ved du at modellen er i skovkanten eller tæt på, kan du gå et stykke væk og betragte skoven med kikkert og her kan der være en god chance for at lokalisere modellen, hvis du går langs skoven og lader kikkerten løbe hele vejen fra venstre til højre på de forskellige stop.

Ned skal den!

Når modellen er lokaliseret, kan du danne dig overblik over hvordan den nedtages – helst i så hel tilstand som muligt. Det gælder om hér ikke at være pivet overfor skader som opstår i forbindelse med nedtagningen. Det reelle valg kan ofte være mellem at få modellen hjem med skader eller sige et par mindeord og stiltfærdigt forlade skoven.

Ved de nemme tilfælde kan du nøjes med at ryste det lille træ eller kravle et par meter op og ryste den gren modellen ligger på. Så kommer løsningen allerede der.

En anden effektiv løsning er en lang pind der kan pirke modellen ned og med tålmodighed er der en god chance for succes. Du kan få fat i en op til 15 meter lang pind hos firmaer der handler med radioamatør grej og pinden bruges her til at bære sendemaster. Pindene er kulfiber-rør der teleskopisk kan skydes ud til den ønskede længde på samme måde som en fiskestang. Søg lidt på internettet og du støder ind i firmaer der sælger dem og alternativt kan du købe kortere pinde i sportsfiskerbutikker.

En luksurløsning jeg en gang selv har brugt bestod i at låne en meget lang stige af en venlig kroejer tæt på træet og det bragte mig ret tæt på modellens placering.

Den ekstremt luksuriøse løsning blev brugt i Tyskland, hvor den uheldige modelflyver var gode venner med det lokale brandvæsen, som beredvilligt stillede op

med deres store liftvogn og hentede modellen ned fra toppen af et 25 meter højt træ. Så gode forbindelser kan vi andre dødelige ikke forvente at have.

En mere fantasifuld løsning bestod i at styre en ballon i snor med hængende krog ind over modellen i træet og få den til at hente modellen ned. Det lykkedes fint og viser der er nok muligheder hvis man er lidt entreprenant.

Den grove løsning består i at hente en økse og fælde det skyldige træ. I faldet ligger modellen øverst og bliver ikke trukket med ned og den lander for sig selv og slipper godt fra øvelsen. Jeg har aldrig selv benyttet mig af metoden, men set den heldigt udført.



Hvis du ikke kan undgå det, er der ingen vej uden om – du skal en tur i træet for at få modellen ned. Er træet højere, bliver det farligere og du skal tænke på din egen sikkerhed. Hvis du kommer galt af sted ved et styrt fra træet, eller at du sidder helt fast i en smertefuld position er det meget uheldigt at være alene. Sørg derfor for at have en anden person på jorden og en mobiltelefon ved hånden. Hvis du er alene, så tag mobiltelefonen med op i træet, helst i en lomme med lynlås der sikrer I bliver sammen uanset hvad der sker. Når du klatrer, skal du tænke over følgende:

1. En hånd til træet hele tiden, den anden skifter position.
2. Brug de solide grene og benyt hele kroppen. Det vil sige at du først møder den gode gren med hånden, så med armhulen, så med det ene ben og til sidst med den nederste fod. Det sikrer du får maksimalt udbytte af de gode grene.
3. Undgå døde grene uden løv fordi de kan være rådne og knække af ved lille belastning. Hvis du er i tvivl, kan det være godt at belaste grenen for at se om den kan holde.
4. Hvil ud før vanskelige passager, så du har pusten til at komme sikkert forbi dem.
5. Når du er tæt på modellen er grenene ofte tynde og det begynder at blive psykologisk farligt fordi du her kan

indse det kan blive meget svært at nå modellen og du kan blive fristet til at tage farlige chancer. Du kan placere dig tæt på stammen og rukke grenen modellen ligger på og med noget tålmodighed få den ned på lavere liggende grene og til sidst ned til jorden.

6. Når du får fat i modellen er det sikrest at tage vingerne og haleplanet af og lade dem dumpe ned på jorden. Kroppen kan du kravle ned med alene og det er bedst at holde modellen i halen.

Kom tilbage igen

Hvis det viser sig fuldstændig umuligt at lokalisere modellen præcist eller nå den der hvor du har lokaliseret den, bliver du nødt til at bide i det sure æble og forlade skoven uden model. Men fortvivl ikke og kom tilbage efter nogle dage, fordi sandsynligheden for at blæsten har hjulpet modellen længere ned i træet er stor. Specielt hvis der har været blæsevejr stiger chancen for gevinst, når du kommer tilbage.

Sig navnet – og skriv det i modellen

Er alt det ovenstående fejlet er det måske fordi modellen ligger et helt andet sted i forhold til der hvor du ledte og hvis du har skrevet navn og adresse i modellen er der en chance for at du bliver kontaktet af dem der finder modellen. Jeg har selv prøvet at modtage en mail (Jeg havde skrevet min mail adresse på modellen) fra nogle ansatte i det firma hvis tag min model landede på allerede inden jeg var kommet hjem fra min flyvetur. Næste morgen kunne jeg tage ud og aflevere en flaske vin som tak og afhente min model i flyvefærdig stand.

Du skal her tænke på vejrbestandigheden af sedlen, hvis den skal kunne læses efter en længere periode i det fri. Selv har jeg lavet en stribe navnesedler og skrevet dem ud på en laserprinter (ikke inkjet fordi det bliver opløst ved vand) og har givet papiret en tyk gang spraylak. På mine modeller har jeg to navnesedler, placeret forskellige steder og den ene er på engelsk.

Farvestrålende modeller klarer sig bedre. Det er indlysende, men det skal lige nævnes, modeller med skrigende farver er nemmere at følge i kikkert og de er nemmere at finde i terrænet.

God flyvelyst og måtte du aldrig få brug for nogle af ovenstående råd.

Lars Buch Jensen



Her er vi meget tættere på modellen og den kan tydeligere anes skråt nedad til venstre for birketræet i en vinkel af ca. 45 grader.

Herunder er vi under 50 meter fra modellen og den er svær at finde. Den ligger foran de to busk-formationer, mest over mod den venstre busk.



Bear Cup i Finland

6.-7. marts 2010

På vores breddegrader starter fritflyvningssæsonen med de traditionsrige stævner på de frosne søer i Norge, Sverige og Finland. Holiday on Ice i Norge har ofte haft dansk deltagelse, men i år besluttede tre barske og hårdføre F1A flyvere sig til at forsøge sig ved det finske stævne Bear Cup, som afholdes på en meget stor sø godt 150 km fra Helsingfors. Der var i vinterens løb blevet trænet en hel del på den tilfrosne Roskilde fjord, så vi følte os nogenlunde velforberejede, men vi var spændte på hvorledes udstyret ville klare de uvante forhold. To af os fløj nemlig med de nye elektroniske Nyhegn-timere, og det var første gang, at de skulle benyttes under denne type forhold. Vi mente at istræningen havde dokumenteret, at batterierne godt kunne tåle de kolde forhold, og vi havde også lært, at man ikke må puste løs sne væk fra krog og mekanik, idet smeltet sne lynhurtigt fryser igen og hermed kan medføre at mekaniske funktioner blokerer. Selve turen gik med fly til Helsingfors, hvor vi besøgte Jari Valo, som i forvejen havde besøgt af Victor Chop og Andres Lepp; verdensstjerner i F1A fra "der var engang". Jaris hjem er en oplevelse: Modelflyvegrej OVERALT. Vi talte over 40 F1A modeller, samt utallige linestyrimingsmodeller, mest Combat, hvor serieproducerede modeller var stablet i bundter overalt i lejligheden, men også verdensklasse speedmodeller. Her er virkelig tale om passion for modelflyvningen! Finnerne var lidt bekymrede for forholdene på isen. Der var faldet usædvanlig megen sne i Finland denne vinter, og selve den tilfrosne sø var dækket af ca. 40 cm sne. Det havde så været tøvejr i ugen op til stævnet, og smeltevandet lå under sneen ovenpå isen. Da det var frostvejr de dage stævnet varede, dannedes der er frostskorpe på sneen, men den var ikke stærk nok til at man kunne gå på den uden at synke igennem, så det viste sig, at man ved hvert eneste skridt sank igennem skorpen og ned i smeltevandet. Det

var utroligt tungt og koldt at bevæge sig i, og såvel højstarter som hjemhentning var utroligt besværligt og udmattende.

Selve stævnet blev en stor oplevelse. Der var mange deltagere: 55 i F1A, 22 i F1B og 4 i F1C. Vejret var pragtfuldt: sol, ingen eller ganske svag vind og en temperatur som startede ved minus 20 grader om morgenen, for så at snige sig op tæt på frysepunktet midt på eftermiddagen, inden det igen blev koldt.

På grund af travlhed fik vi ikke fulgt meget med i hvad der skete i Wakefield og F1C, så dette referat koncentrerer sig om F1A.

Maxer var dagens orden, og i de tilfælde hvor der blev droppet, var det oftest pga. dårlige bunts, deltagere der snublede under højstarten, eller lignende. Jes og jeg fik prikket hver fem maxer ind, så vi gik til Fly-off, mens Karsten dels havde ret vanskeligt ved at højstarte sin model, og også oplevede to starter hvor modellen stallede hele vejen ned. (det har efterfølgende vist sig, at tyngdepunktet på modellen havde forskubbet sig mere end 1 cm i forbindelse med ombygningen fra mekanisk til elektronisk timer, så der var en logisk forklaring på, at dens trim var så kritisk)

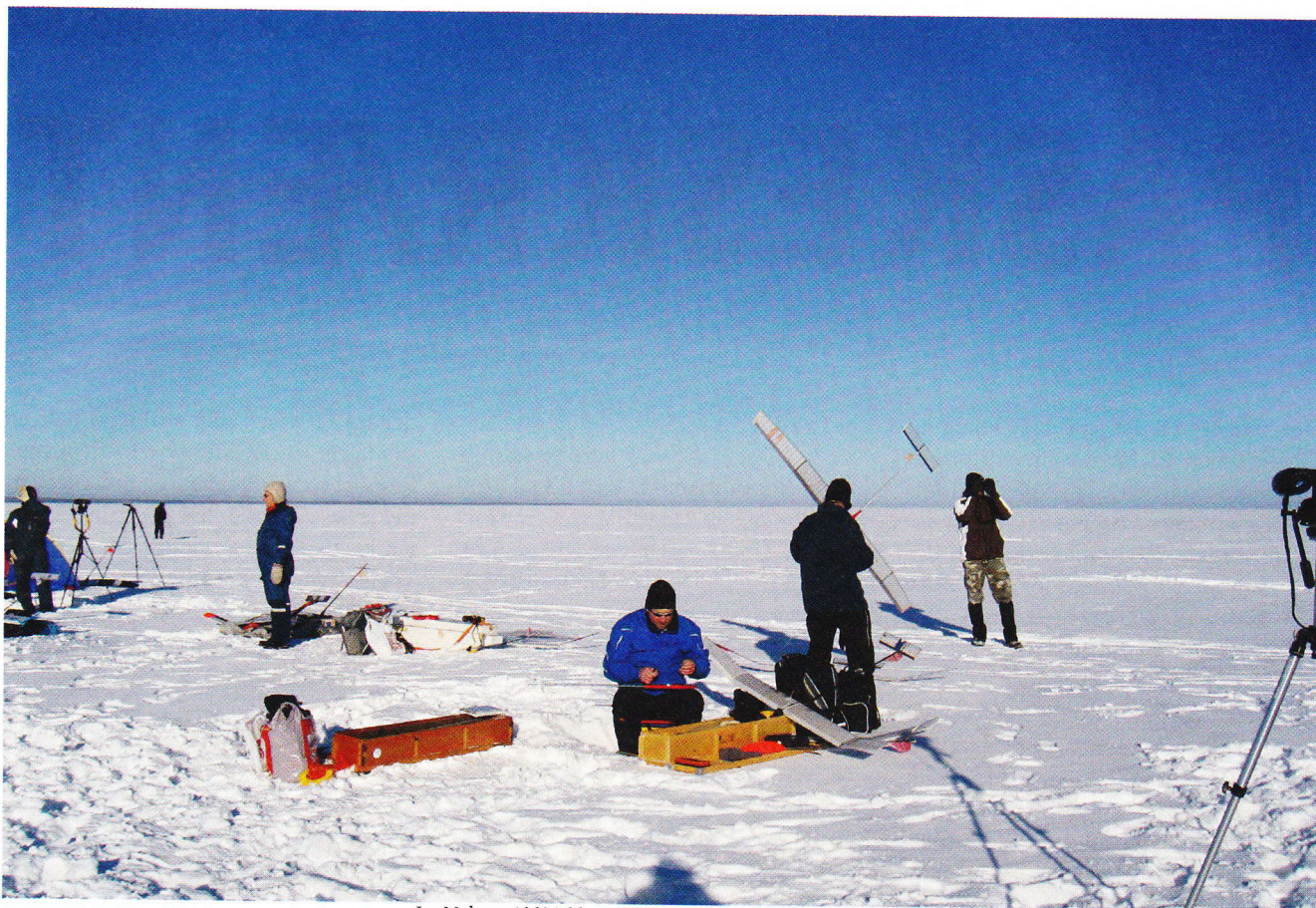
Der var 23 mand med fuld tid i F1A, og selv om de fleste modeller kan flyve tre minutter, så var der forventet et pænt fald i fem minutters perioden, og det kom til at holde stik. Desværre var både Jes og jeg blandt dem der ikke fik fem minutter. Jes lavede en god flyvning i luft som bestemt så ud til at kunne bære modellen i fem minutter, men i den sidste del af flyvningen døde det hele lidt ud, og han blev noteret for 4.33. Jeg satsede selv på den samme luft som Jes, men et eller andet mekanisk svigtede på min model, så den gennemførte ikke buntet korrekt, og lagde sig efterfølgende ikke ind i det korrekte glid, men stallede stille og roligt ned på 98 sekunder. Lidt af et antiklimaks for både Jes og mig, efter de mange flotte trim- og konkurrencestarter.

Syv mand klarede de fem minutter og skulle ud i det afgørende syv minutters Fly-off. Her blev der virkelig vist verdensklasseflyvning af svenske Per Findahl og Mikhail Kozonozhkin fra Rusland. Per havde hele dagen fløjet med konventionelle modeller, men fremtog til fly-off'et en F1A flapper. Den højstarter som en mellemting mellem et spækbræt og en brosten, og Per har virkelig vanskeligt ved at styre den på linen, men han fik gennemført et forrygende bunt med den, hvor den endte i noget som jeg vil tro var tæt på 90 meters højde. Da den samtidig glider vidunderligt fløj han de syv minutter, og det samme gjorde Mikhail i en ligeledes imponerende flyvning, som dog ikke fik helt samme højde. De to skulle så ud i et nimitters Fly-off, og her gentog Per kunststykket, og lavede en flyvning på imponerende 469 sekunder! Bravo! Stævnet blev afsluttet med en banket, hvor en række finske traditioner blev holdt i hævd: Der blev spist og drukket øl, der var udendørs sauna under stjernehimlen, der blev drukket vodka i flaskevis og der blev sunget karaoke på diverse sprog!

Næste formiddag skulle den traditionsrige "Hang over Cup" afholdes, og selv om vi danskere faktisk ikke var kvalificeret til at deltage, da vi havde opført os sobert aftenen i forvejen, stillede vi forventningsfulde op på isen sammen med over hundrede lokale isfiskere, der skulle have stævne om hvem der kunne sidde stille i længst tid ude på isen! Da de andre fritflyvere i løbet af nogle timer begyndte at dukke op, indså vi danskere, at vi på grund af manglende tømmermænd ikke ville have en chance i konkurrencen, så vi pakkede sammen og tog hjem, en stor oplevelse rigere.

Den samlede resultatliste samt en mængde flotte billeder fra stævnet kan findes på stævnets hjemmeside.

Referent Steffen H. Jensen



Jes Nyhegn i blå jakke programmerer en elektronisk model.

Finsk model er netop startet, det er tydeligt at se hvor svær sneen er at bevæge sig i.



PÅSKESKRÆNT

Der var igen i år stor opbakning til Påskeskrænt. 27 havde tilmeldt sig til stævnet. Nogle stykke meldte fra af forskellige grunde på dagen.

Vejret var ikke med os. I påsken var der lidt regn og for lidt vind først på ugen, men fredag så det ud til frisk vind fra syd øst, så kunne vi flyve på Feggeklit på Mors, så jeg fik indhentet tilladelse til, at vi måtte flyve stævnet der. For at spare tid lørdag morgen holdt Klaus Untrieser briefing i Vigsø. Jeg, Rolf og Erik kørte direkte til skrænten og stillede banen op så vi var klar til at starte på stævnet så snart man var ankommet fra Vigsø.

De første runde blev fløjet i 7-10 m/sek. vinden til tog hen på eftermiddagen og

sidst på dagen var den oppe på 16 m/sek. Der blev i løbet af dagen fløjet nogle meget fine tider. Dagens bedste tid på 37,12 sek. blev fløjet af Henrik Vogler fra Tyskland. Søren og Knud havde også nogle fine tider. Det blev også iblandt disse dagens bedste placering skulle findes.

Der var mange dygtige piloter med i år, det er også meget populært at flyve skrænt i Hanstholm. Jeg kan se at det er de samme piloter der kommer år efter år og de tager så nogle nye med til stævnet næste år. Det er glædeligt at så mangle vil

deltage i stævnet der skal også lyde en stor tak til Thy RC klubs hjælp til stævnet. Resultat blev udregnet, og præmieoverrækkelse blev holdt lige nedenfor skrænten kl. 19. Dagens vinder blev Henrik Vogler, efterfulgt af Knud på 2. plads og Søren på en 3. plads.

Jørgen Larsen

Vinder af påskeskrænt Henrik Vogler Tyskland, Knud Hebsgaard 2. og Søren Krogh 3.



Erik Andersen står ved tidtagerbordet og giver startsignal til Klaus Untrieser, til venstre står dagen vinder Henrik Vogler og ser på.



resultat

1	Henrik Vogler	7.862,73	Ger
2	Knud Hebsgaard	7.767,29	Den
3	Søren Krogh	7.765,69	Den
4	Jens Kleinert	7.621,30	Ger
5	Jan Hansen	7.474,47	Den
6	Helge Borchert	7.407,71	Ger
7	Frank Droge	7.244,03	Ger
8	Peer Schmidt	7.213,87	Ger
9	Andre Austen	7.162,64	Ger
10	Jesper Christensen	6.974,58	Den
11	Jørgen Larsen	6.953,73	Den
12	Theo Liebeck	6.917,19	Ger
13	Rolf Borge Rettedal	6.900,05	Nor
14	Hans Jürgen Hartmann	6.843,54	Ger
15	Axsel Barnitzke	6.761,99	Ger
16	Kaj H. Nielsen	6.588,67	Den
17	Mirko Spilker	6.416,38	Ger
18	Ivan Pedersen	6.400,83	Den
19	Wolfgang Schröter	6.310,50	Ger
20	Andy Wohlert	5.739,67	Ger
21	Bernd Dunker	5.724,50	Ger
22	Klaus Untrieser	4.669,48	Den
23	Günter Groes	0,00	Ger



SKALA CUP

NORDJYLLAND



Henrik Malmvig og Kim Kongsbaks to ens modeller, Piper Pawnee af Hangar 9.



Henrik Malmvig får overrakt diplom og præmie for sin placering (næst yderst til højre).



Kim Kongsbak modtager sin præmie for 3. pladsen (yderes højre).

1. maj blev der afholdt stævne for skala-modeller i Pandrup Mfk., som vejrmæssigt lignede sidste års stævne. Stærk og tiltagende blæst afholdt dog ikke de fem tilmeldte piloter for gennemførelse af en klubskalakonkurrence.

To nye piloter dukkede op fra Sjælland, Kim Kongsbak og Henrik Malmvig havde taget turen til Nordjylland for at snuse til skalasportens konkurrencemiljø. Både Henrik og Kim havde vi set til vores skalainformationsdag på Fyn, og det var rart at se folk fra "øen" lægge alt deres energi i flyvningen. Alt begyndelse er svær, men samlet set syntes jeg, at begge piloter klarede sig rigtig godt. Ved lodtrækning var rækkefølgen bestemt, og det var undertegnede som skulle lægge for, dernæst Henrik Sommer, Flemming Bollerslev, Henrik Malmvig og så Kim Kongsbak. Henrik og Kim lyttede meget intens til "veteranernes" gode råd og hints, sås af at der var tydelige forbedringer at spore fra 1. til 2. flyvning. Skalafløvning kan man også benævne som precisionsfløvning, hvor der med tanke på fuldskalafly-

et, gennemfløves en række manøvrer der er sammensat i forhold til den model som piloten har valgt. En af disciplinerne er placeringen af den enkelte manøvre, og det er her hvor man kan hente mange point hos dommerne. To gennemfløvninger blev gennemført før frokost, alle uden nogen form for uheld. Over middag var det frivilligt at gennemføre endnu en flyvning i den tiltagende vind, og Kim Kongsbak gennemførte sin 3. flyvning som den eneste, og opnåede endda at øge sine point og således at kunne rykke op fra en 4. til en 3. plads. Flemming Bollerslev havde medbragt sin ekstra 330 stor-model med en 100 cc boxer isat. Jeg havde fornøjelsen at hjælpe Flemming i gang ved 1. runde, og der skulle holdes ved modellen pga. vinden. Det imponerer mig hver gang at se og mærke de kræfter der ligger i en så stor en motor. Konkurrencen var den første i år, og senere hen over året er der planlagt en række cups godt fordelt geografisk (se stævnekalenderen).

Bjarne Pedersen

Resultat:

5. plads Henrik Malmvig 978 point
4. plads Flemming Bollerslev 1215 point
3. plads Kim Kongsbak 1277,6 point
2. Bjarne Pedersen 1643,6 point
1. plads Henrik Sommer 1696,9 point.

Det lykkes!!

I perfekt vejr har Lars Buch, Jes Nyhegn og jeg tilbragt nogle fantastiske timer på Roskilde fjord den 14-2-2010.

Den ærefulde titel "Ismester" blev ikke endeligt placeret. Jes vil uden tvivl hævde, at han ville have vundet, mens jeg vil fastholde, at en konkurrence ikke er afgjort, før der er klikket på stopuret sidste gang.

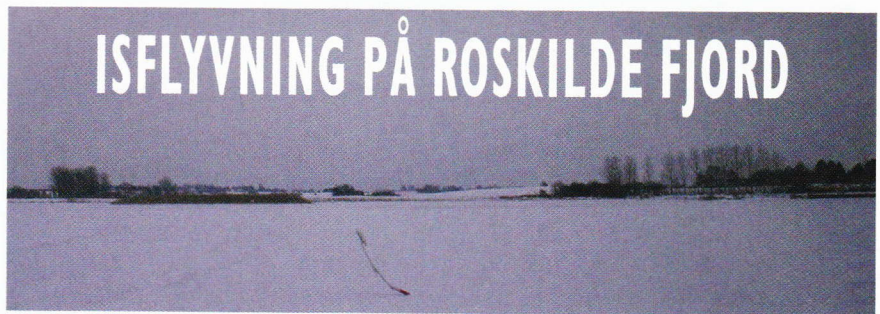
Såvel Jes som jeg fløj konkurrence med to modeller, mens Lars holdt sig til en. I løbet af dagen så vi svagheden ved såvel konventionelle timere som elektroniske: I allerførste konkurrencestart startede Lars' mekaniske timer simpelthen ikke, og det gav ham et solidt drop, - som så blev fulgt op af en stribe flotte max'er. I min fjerde start med den "lille" elektronikmodel, virkede hverken bunt eller termikbremse, om det skyldes et fladt batteri, eller om der var gået frost i servoerne vides ikke, men i hvert fald virkede lor... ikke. (Men modellen landede efter 5.32 i nogle tagrør ved fjordkanten).

Ellers var der max'er over hele linjen, men da det blæste lidt op - til over 1 m/s - afstod vi fra at flyve Fly-off.

Det er SKØNT at have sunde og gode interesser!!

/Steffen

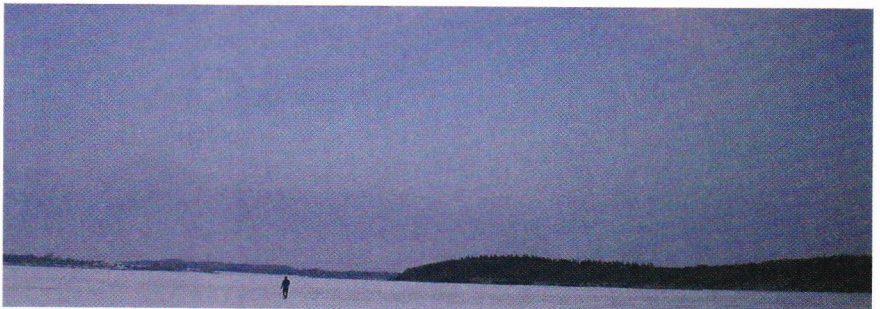
Jes Nyhegn med model og Steffen Jensen siddende.



Her lander en model efter termikbremsen er gået. Det kan se lidt voldsomt ud på billedet, men farten er lav og modellen kommer ikke noget til.



Steffen Jensen betragter sin model som endnu en gang roligt glider indtil de tre minutters max er i hus i sikker højde. Modellen ligger ca 50 grader oppe til højre.



Jes Nyhegn højstarter sin model som befinder sig ca. 80 grader oppe til højre. Vinden var næsten væk og der kunne i ro og mag højstartes. Hjemhentningen var intet problem fordi modellen ikke kunne blive væk.

ZERO IN NATURA



Lars Pilegaard købte sig en ny hverdagsmodel, og gav den en uventet start - naturligvis

Bladets læsere kan formentligt huske, at jeg for et år siden måtte skifte en 1-cylindret benzinmotor ud med en 5-cylindret gløderørmotor, for at få min store Texan i balance.

Benzineren blev arbejdsløs, før den overhovedet var begyndt at arbejde, så i de følgende måneder gik jagten lidt efter en passende arbejdsgiver.

Ikke helt nem, for motoren hørte til en af de tidligere konstruktioner med karburator på den ene side af cylinderen, udstødning på den anden og et gåsetårn af et tændrør på toppen.

Selvfølgelig kunne jeg bare lave en ny Kongekobra, men det måtte nu godt være bare lidt mere skalaagtigt.

Vel-løsningen kom nærmest dumpende af sig selv, da en klubkammerat erhvervede sig en brugt Zero fra CMPPro med en benzinmotor meget lig min.

Den fløj rigtigt godt og i tilgift havde Steen Larsen allerede i nr. 6/2007 ikke bare prøvebygget modellen, men også fortalt indgående, hvordan han lavede "weathering" med forskellige maletekniker.

Hjælp var altså lige ved hånden bortset fra, at jeg denne gang ikke ville lege maler, da der var tale om en brugsmode.

Byggemæssige ændringer

Hvor Steen havde udstyret sin model med det skalarigtige langbenede understel med små 75 mm hjul med dertil hørende problemer, valgte jeg at anvende kassens faste standartstel og hjul med en diameter på 100 mm.

Stellet er alt for kort, men har til gengæld en væsentlig nedsat "brækstangs" effekt i den svage vinge og de store hjul sikrer, at modellen ikke går på næsen blot en tilskuer hvisker: "græsbane med buler".

Dog slap jeg ikke for at udskifte "østens" hårdtræsklodser med dansk bøgetræ.

Endvidere undlod jeg den skalarigtige pynteanterne op gennem canopyet af frygt for grimme skader både under transport og klargøring mv. på pladsen.

Til gengæld monterede jeg en Graupner stavantenne lidt bag cockpittet, så den bedst mulige radioforbindelse var sikret.

Mærker og registrering

Der lå et pænt stort ark med selvklæbende nationalitetsmærker og "nummerplader" i to størrelser i form af en kodemæssig sekscifret talrække.

Meget skalarigtigt, men to modeller på pladsen var bare adr!! og da sættets tal heller ikke hæfter alt for godt gik turen omkring nærmeste tømmerhandel efter et passende udvalg af store, små, hvide og sorte tal, og på en studs var min model omregistreret med radioens kanalnummer og mit OY nummer rigtigt anbragt i hvidt på finne og cowl og i sort på understellet, men altså lige med et par cifre for lidt.

Til gengæld brugte jeg uden betænkning kassens nationalitetsmærker.

Ingen problemer med at anbringe dem på over- og underside af de glatte vinger uden forsænkede panellinier, og egentligt heller ikke med de to store på kroppen.

Kunsten er bare at anbringe dem, så de kun hæfter langs den vandrette diameter, og så gnide dem på plads fra midten og op og derefter fra midten og ned med et medlemskort, så folien bliver klemmt ned og hæfter også i de dybe panellinier.

Og så vupti stod der en model, der mest af alt lignede en - Barnerumpe - der ikke havde den fjerneste lighed med en vel-

brugt kampflyver hærget af sol, vind, regn, støv på oversiden og mærket på undersiden og forkant af haleplanet af småsten, grus og mudder slynget op af hjulene under start og landing.

Det var ikke til at leve med, men male - nej!

Næ - gløderørmotorer skal vaskes i et væk, men benzinmodeller til gengæld meget sjældent, så hvad var så mere naturligt end at lade naturen selv sørge for naturlig weathering.

Naturen skulle bare lige hjælpes lidt på vej, så skidtet kunne sætte sig fast, og det krævede lidt vold på den fine maling.

Volden blev udført med en stump liste med sandpapir på den smalle led, og volden bestod i at trække et spor langs en linie ved alle eksisterende panellinier mv. på kroppen og ditto på de ikke eksisterende på vinger, haleplan og finne.

Som afslutning blev hele modellen skrubbet med 3M pudsesvampe vekslede mellem superfine og ultrafine.

Slet ingen maling?

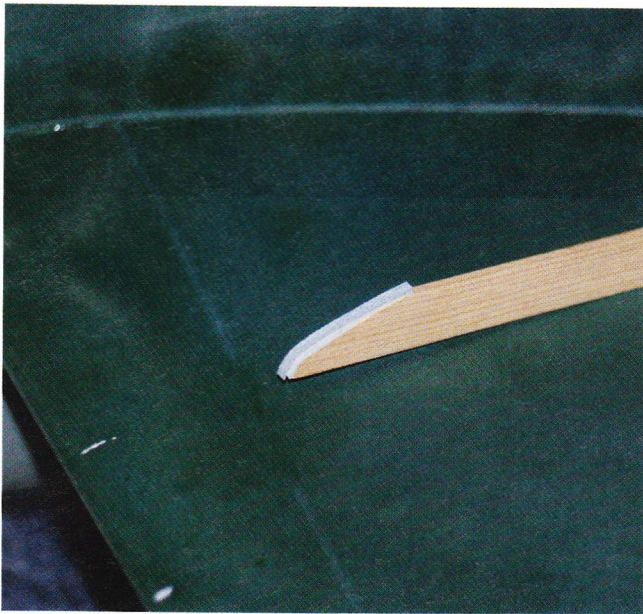
Med skam at melde - jo.

Tændrørshætten og den udstikkende del af lyd-potten blev for at falde i med cowlet malet med sort grillmaling, mens den hvide Graupner antenne fik en gang hjemmeblandet grønt.

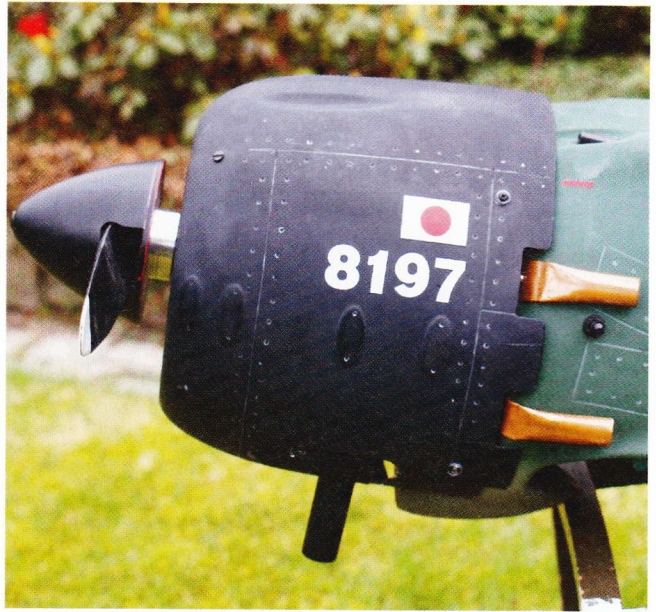
Samme farve blev brugt på skruehoveder på kroppen, mens skruehoveder og møtrikker mv. på cowlet blev sorte, og på undersiden blev synlige servoer, horn og trækstænger til krængerornerne grå som resten af vingen.

Ikke helt efter målsætningen, men dog med et minimum af dampe fra organiske opløsningsmidler i hobbyrummet.

Lars Pilegaard



Hjemmelavet voldsinstrument



Cowl med malet understøtning



Cowl med naturligt benzinspor



Mærker klemt fast i panellinje



Detaljer på halesektion



Detaljer på forkrop

Fællesprojekt hos



Træ er kommet, men ingen har tegning eller værktøj med så ingen laver noget.



René og Ronny prøver at gennemskue tegningen.



Steen, Jesper, Claus og René finder ud af hvor siderne skal gå til



Claus Viser stolt sin færdige Kobra frem

En lille historie om fællesskab, hygge og det stadig at holde gang i klublivet i de kolde og mørke vintermåneder.

Da jeg en dag havde bygget mig en kobra og fløj lidt rundt med den, vakte den lidt interesse i klubben. Men da jeg senere "byggede" den om fra alm. lavvinget til en ½-vinget (dyk fra god højde og rettet op lavt over jorden resulterede i en vinge der fløj af og krop der fortsatte et godt stykke derudaf, roterende om sin egen akse) vakte den virkelig interesse og vi besluttede, at den da skulle være vores fællesprojekt i vintermånederne. Nu er vi så privilegerede i Borup, at vi kan være hos et af medlemmerne, men da tilmeldingerne steg til over 10, blev pladsen for trang, så vi måtte ty til skolens sløjdløkalet – som jeg sagde, vi ER privilegerede med de muligheder!

Første aften blev med beregning af materialer og derefter indhentning af tilbud. IC Hobby kunne levere det hele og tilmed

til den laveste pris. Så gangen efter stod der en bunke træ... medbragt af Ronny, Havde folk så bare taget deres værktøj og lim med, samt tegninger. Ja så havde vi også kunnet lave noget den aften. Men sådan skulle det ikke være, så der blev snakket om alt mellem himmel og jord – hvilket jo i vores verden kun er fly.

Endelig i gang

Ugen efter gik vi endelig i gang. Med så mange hænder er det hurtigt at lave mange ting. Desværre er det også nemt at lave nogle fejl. Men vi fik skåret alle delene ud og lagt i respektive bunker, så folk kunne samle sig et byggesæt. Som sagt var der nogle småfejl. Når en sætter streger og en anden saver, så kan den streg der skal markere på undersiden hvor kroppen den skal snævre ind bagtil, også opfattes som en skærelinie – nå det grinede vi meget af. Efterhånden som medlemmerne kom i gang, kunne man spore

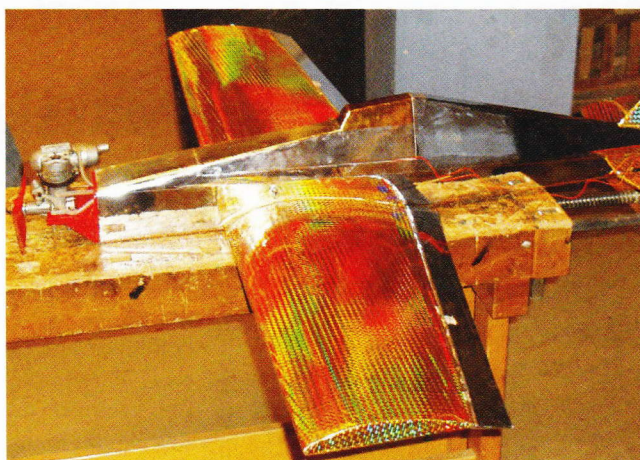
den her hyggestemning i sløjdløkalet. Bestemt en af de ting som gjorde, at man glædede sig til tirsdag aften, og mange gange bedyrede overfor kæresteren at der skulle laves noget meget vigtigt derude lige netop den aften.

Allerede efter de første par aftener viste det sig at Tony Scherg havde snydt lidt og bygget hjemmefra. Så der stod en fin og stort set flyveklar Kobra i Sopwith Camel look, som vi andre så kunne bruge som motivation til at klø på. Men det var Claus Petersen der tog stafetten op og kom med endnu en fin og færdig Kobra. Vi andre der valgte at bygge efter "fair-play" metoden byggede kun når der var byggeaften. Så det tog lidt længere tid for os. Tony måtte jo lige brillere med endnu en kobra, nemlig en Kobrastang (Kobra forklædt som en Mustang) Virkelig flot og gennemført med flaps, olie køler og boblecanyopy. Der blev grinet lidt af at der manglede det optrækkelige understel,

Borup Modelflyverne



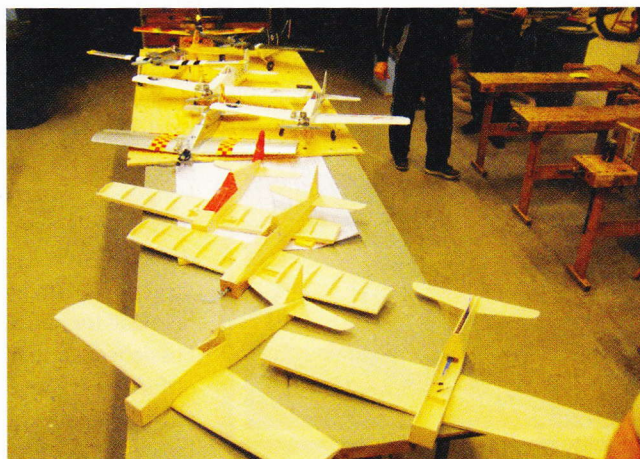
Jan S. Viser det optrækkelige understel på hans kobra, bemærk også flaps



Oles meget farverige Kobra



Kai og Jan beundrer alle modellerne



På ræd og række ...

hvilket fik to af vores medlemmer med samme navn, Jan til at bygge to ens Kobraer, denne gang med optrækkeligt understel og naturligvis flaps. Hvem sagde hurra for alle de lette dele til mindre fly der er tilgængelige nu om stunder? I al fald blev kreativiteten sluppet løs og en del af kobraerne havnede med deres otte servoer langt fra den oprindelige med fire standard servoer. Ole kom med nok den mest farverige Kobra af os alle. En stor del af de byggede modeller kunne i øvrigt ses ved Comets pilotmøde på Skelgårdsskolen i marts.

Udover de mange fine modeller der blev stablet sammen, fik andre også skåret dele til nye projekter, andre fik repareret billigt erhvervede vrage og formanden Kai, gik og hyggede med sit projekt, en 4-40 fra Ace models. Der var altid en der havde lidt kage med, til stor glæde for os alle og ikke mindst givende for det sociale.

Klubliv og nye medlemmer

Nye medlemmer dukkede op og fik gennemgået deres grej. Så selvom det er mørkt, koldt og landet indhyllet i sne og snestorme, så er det faktisk muligt at erhverve nye medlemmer. I tilgift til alt dette fik alle i løbet af en sæson i sløjdlokalet forskellige tips, eller set andre måder at gøre de enkelte ting på. Meget givende og lærerigt i øvrigt.

Nu er vi også privilegerede i klubben med at have en omend meget aktiv webmaster, som sørgede for at billeder af de vigtigste episoder (så som "dagens kage") blev lagt op på hjemmesiden som regel senest dagen efter klubaftenen. Dette gjorde, at havde man af den ene eller anden grund ikke kunnet deltage, ja så var det som om, man havde været der alligevel. Man var opdateret på alle punkter. Den meget aktive brug af hjemmesiden er jo netop med til at evt. nye medlemmer

kan se der sker noget og derfor tør dukke op, frem for at vente til sommersæsonen. At det internet i klubben så er med til at give et godt kammeratskab og god stemning med ugentlige møder, er jo kun med til at styrke klubånden, hvilket også ses når der er arbejdsdage i klubben. Der er nogle gange næsten for mange hænder til det arbejde, der nu er foran os.

Hvad næste års vinterprojekt bliver i klubben, det ved vi ikke endnu. Men det er helt sikkert at der kommer et. Jeg kan kun opfordre alle klubber til at prøve noget i samme stil. Det giver virkelig et godt boost til klublivet og sammenholdet. Ikke mindst gør det vintersæsonen lidt kortere, hyggelige og lettere at komme igennem. At der så også var indendørsflyvning hver uge i samme periode gør det jo ikke ringere.

Se evt. mere på www.borupmodelflyvere.dk → byggetips → Kobra projekt

SL

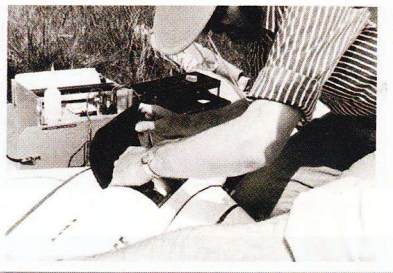
MAYDAY – MAYDAY

kalder OY – 2304

En mand og hans passion



Tekst og billeder:
Karin Thorning Laursen



Der arbejdes ...



I marken.



Der tænkes i klublokalet. Bemærk filmapparatet tv. og den noble beklædning!



Vagn med svæveflyet.

En dreng er ude at gå tur med sine forældre da han, på en mark ved Brønshøj Boldklub, ser en jævnaldrende dreng på ca. 10 år flyve med et modelfly.

Den fremmede dreng havde lært det, det som skulle vise sig at være ret så svært; at kaste et fly, på den helt rigtig måde, så det kunne svæve.

Den beskuende dreng, Vagn Aagaard Laursen som i år bliver 75, har i alle de mellemliggende 65 år været passioneret modelflyver - og flyver.

Livet var, fra føromtalt søndag, ikke længere det samme for Vagn. Han blev så bjergtaget, ja nærmest forelsket i synet af det svævende fly, som så yndefuldt bevægede sin hen over himlen, at han ikke helmede før han selv fik et af slagsen.

Passionen startede med et brugt fly, som en nabo velvilligt solgte til Vagns far, mod et nyt cykeldæk. Det fly holdt dog ikke længe.

Til sin 11 års fødselsdag ønskede Vagn sig kun penge. Da han havde penge nok, kørte han, på en alt for stor damecykel, fra Brønshøj til Nørrebro hvor han havde set at en farvehandler forhandlede byggesæt.

Efter nogen tid gik turen til Fasanvej hvor FIDUSIA, et efter sigende meget velflyvende fly, blev købt. FIDUSIA var naturligvis også et byggesæt.

Vagn havde efterhånden fået nogle kammerater med samme interesse. En voksen mand tilbød velvilligt at hjælpe drengene med selv at bygge maskiner, så ord som japanpapir, silkestof, dope, balsa, overcover, tyngdepunkt og profiler m.m. blev en del af Vagns verden.

Tiden gik og der blev bygget mange fly. Da drengene blev noget ældre begyndte de selv at bygge radiomodtagere - og sendere.

Hillerødmotorvejen var endnu ikke bygget på daværende tidspunkt, så markerne i området ved Bellahøj ud mod Søborg

og Gladsaxe blev flittigt brugt som flyveplads.

Der skete ind imellem mindre (og større) uheld i forbindelse med disse flyvninger. En dag styrtede Vagns fly i mosen og en af politiets robåde, som lå forankret i nærheden, blev lånt for at hente det forulykkede fly. En anden gang forsvandt flyet ud af synsvidde. Det viste sig at det var fløjet gennem vinduet ind i en lejlighed et sted i Søborg. Damen som boede i lejligheden ringede efter politiet som senere ringede til Vagns forældre (der var navn og telefonnummer på flyet!) for at fortælle, at deres søn kunne afhente sit fly på politistationen.

En tredje gang havnede flyet i et stort træ i en villahave i nærheden. Da beboerne i første omgang troede, at det var et lille privatfly som var styrtet ned, blev politiet også i den anledning alarmeret.

Da Hillerødmotorvejen var blevet bygget var Vagn tæt på at torpedere bagenden af en bus, men heldigvis var der heller ikke her tale om personskader.

Der er sket meget i de mellemliggende år.

Der er fly som af den ene eller anden grund ikke kunne klarer turen i luften; men så byggede man da bare et nyt!!

Der er blevet eksperimenteret med bl.a. et vingeløst fly, den såkaldte body. For at gennemføre det eksperiment byggede Vagn først en vindtunnel og en mini forsøgsmaskine. Desværre lykkedes det ikke at få den endelige maskine i luften. Der var bl.a. ikke power nok. Det er glædeligt at kunne fortælle, at der stadig er kontakt mellem nogle af de "gamle" drenge som, når vind og vejr er godt nok, stadig flyver med deres maskiner.

Jeg vil, som hustru og bedsteven, på denne måde ønske Vagn et stort tillykke med fødselsdagen og håber, at han også i de kommende år må få mange gode flyvetimer.

Karin Thorning Laursen

Redaktøren ønsker også tillykke!

Tillykke Vagn med den runde fødselsdag. 75 år og still going strong med modellfly som passion. Ikke dårligt!

Tillykke også med en initiativrig kone, der som den første i min tid som redaktør har fået den idé at bringe en fødselsdagshilsen på den runde dag - i Modellflyvenyt. Bladet udkommer nærmest på dagen, så det kan jo ikke være flottere! Det er da kærlighed!

Ren matematik

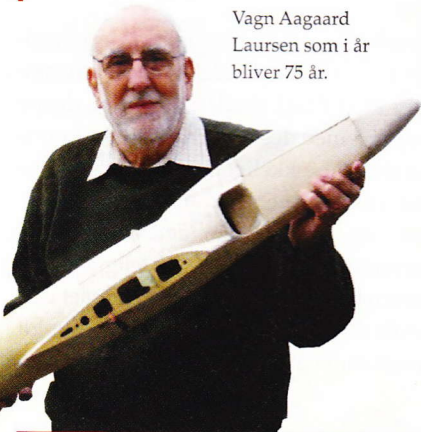
Jeg har imidlertid regnet lidt på sagen og hvis alle initiativrige og kærlige koner til aktive modellflyvere i Danmark sender en side til de runde fødselsdage, så kan bladet her hver gang fyldes med lykønskninger. Og se det er jo ikke meningen, uagtet hvor velmente de er.

Karin slap altså igennem nåleøjet hos den skrappe redaktør, både fordi hun er den første - og fordi hun, som redaktionen har opfordret til længe, er én af de mange kvinder der ser modellflyvningen fra sidelinien og ovenikøbet har levet med stumper og grej og passionen gennem mange år.

Derfra kunne sikkert fortælles mange andre skæve, skøre og skønne historier, om at dele hus og hjem med en modellflyver - og dem vil vi gerne høre! Vi vil også gerne høre fra de piger, koner og kærestes der tager med på sommerlejr, til stævner osv. Så piger, hen til tastaturet og fortæl ...

Marianne Pedersen

Vagn Aagaard
Laursen som i år
bliver 75 år.



Dambusters

Lars Pilegaard ser på en historisk bog fra den virkelige verden

I forbindelse med Poul Møllers artikel i nr. 5/2008 om en herretur til Tyskland, hvor man blandt andet besøgte de genopbyggede dæmninger ved Möhne og Eder, fortalte jeg over en side om den engelske eskadrille 617, der i maj 1943 sprængte begge dæmninger med specielle bomber, der hoppede hen over søen og torpedo netterne og ramte dæmningerne for så at synke ned og detonere i ti meters dybde klods op af dæmningerne.

Eskadrillen fik efter toget navnet Dambusters, der oversat til dansk ikke har noget at gøre med en dam, men betyder "de fandens sprængere".

Endvidere omtalte jeg to bøger, som begge udkom kort tid efter krigen og som begge er oversat til dansk, men ikke er helt nemme at få fat i mere.

Siden da, er der skrevet og udgivet mere end 20 titler i England som ikke er oversat, men i år er der sket noget så usædvanligt, at svenskeren Michael Tamelander har skrevet bogen

DAMBUSTERS

Historien om operation Chatise 1943.

Bogen, der er på 305 sider, er oversat til dansk af Ejler Hinge-Christensen og udgivet af Schönbergs forlag.

Om forfatterskabet

Tamelander, der har skaffet sig viden gennem den allerede udgivne litteratur og tilgængelige arkiver, har bygget værket op i tre hovedafsnit kaldet Hemmeligheden, Forberedelserne og Angrebet og har valgt at fortælle historien i dialogform.

Det gør måske nok bogen mere spændende at læse, men da der ikke forefindes hverken samtidige lydoptagelser af samtaler eller stenografier, bliver det langt hen ad vejen hvad forfatteren tror, der er sagt i den givne situation.

Hvor to kilder ikke er helt enige om forløb og tid, har Tamelander valgt det mest sandsynlige ligesom der i enkelte afsnit frit er givet udtryk for personernes følelser for at få det menneskelige ind i dramaet, selv om det beror på et rent gæt.

I "Hemmeligheden" er næsten alt fiktion. I "Forberedelserne" er der skåret ned på alt det teknisk for ikke at trætte ikke teknisk kyndige/interesserede, mens "Angrebet" næsten slavisk følger de historiske kilder, hvad angår selve handlingen.

Der er altså mere tale om et historisk drama end et historisk dokument.

Og så går det galt

Altså ikke forfatter-skabet

men oversættelsen. Tamelander benytter sig selvfølgelig af svenske betegnelser for både militær og teknik men oversætteren har ikke kendskab til de danske/engelske betegnelser for samme og genbruger enten de svenske udtryk, bruger udtryk, der gik i glemmebogen sammen med flyvepladsen på Kløvermarken, eller henter sin oversættelse fra et meget teknisk opslagsværk.

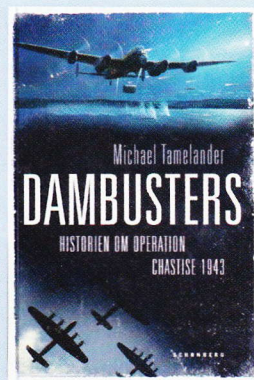
Udtryk som Eskadrechef, flotillechef og divisionschef hører ikke ligefrem hjemme i det danske luftvåben, og når der holdes møde mellem flotille- og divisionschef lyder det i min verden som et møde mellem ledelse af hær og flåde og ikke som det retteligt var, et møde mellem Air Chief Marshal Cochrane og Wing-commander Gibson. Det er næsten kun forståeligt for læsere med forhåndsviden. Det giver heller ingen mening, når minen studser hen over søen eller når halehjulet studser hen over startbanen indtil styrerattet skubbes frem og halen løftes, ligesom en oplysning om, at han ved udspringet ramte den horisontale stabilisator næppe er lyssende klar for den ikke tekniske læser.

Min bedømmelse

Jeg var et par gange ved at foretage et par frenetiske (et af bogens fremmedord) armbevægelser i retning af papirkurven, men - kold vand i blodet - det går med tålmodighed og især hvis du er nysgerrig og ikke kan få fat på de gamle bøger og/eller ikke læser engelsk ubesværet. Ellers må du tøjle din historiske nysgerrighed til den nye film om angrebet får premiere formentligt i 2011.

Bogen koster for resten omkring kr. 299 i stift bind, mens jeg som et kuriosum kan nævne at mine 2 gamle bøger stjal kr. 3,75 pr. bog fra sparegrisen, så noget er der da sket hen over årene, selv om historien er den samme.

Lars Pilegaard





Skalagruppen orienterer

2010 bliver endnu et år med højt aktivitetsniveau. Vores Skala Cups er blevet meget populære, og giver god træning inden det kommende DM. I år placerer vi os i klubber, hvor vi ikke har været før. Det er meget positivt, at det i dag er klubberne selv, der henvender sig til os, for enten at afholde et Skalatræf eller en Skala-Cup. Vi skal derfor i år for første gang gennemføre en Skala Cup hos Hangar 4800 Nykøbing F. samt i Kolding Mfk. I kan læse mere herom på skalagruppens hjemmeside. Det årlige dommerseminar er ændret til en skalainformationsdag, ud fra, at vi gerne ser så mange nye piloter/interesserede som muligt, da der her er mulighed for at få en bred orientering omkring skalakonkurrencer, og snuse lidt til den atmosfære som hersker. Derudover, afholdes der træf i Viborg og to Cups, Fyn og Nordjylland. Se mere på hjemmesiden.

Hen over 2010, overgår vi fra vores egen hjemmeside, RC-skalafly.dk til Modelflyvning Danmarks hjemmeside under fanen elite. Grunden til, at vi overgår til den er, at vi nu kommer til at stå samlet

med den øvrige elite, og at vi i dag kan foretage de samme ting, som vi kun kunne på vores egen hjemmeside. Med andre ord, ved udgangen af 2010 vil hjemmesiden, RC-skalafly.dk, ikke længere eksistere.

Fra og med 2010, indfører vi en ny klasse, F4H, til fordel for populærskalaklassen. Det gøres på baggrund af, at vi ser det som en fordel at kunne udsende et landshold mere end tidligere til internationale konkurrencer. Vi har en forventning til, at FAI opretter denne klasse med fuld FAI status i 2011, dvs. at titlerne EM/VM kan vindes på lige fod med F4C klassen. Vi har set denne klasse gennemført for første gang ved EM i Norge 2009, hvor den blev gennemført som en åben klasse og med status som (provisional), på prøve. F4H klassen er en væsentlig nedgraderet F4C klasse, men med de samme antal flyvemanøvrer som vi kender det fra F4C og regler herfor. Der hvor den adskiller sig er på den statiske bedømmelse. Der er kun afsat 10 minutters gennemgang af modellen, hvor bedømmelsepunkterne er begrænset til; omrids, farver og bemaling samt skaladetaljer. Dvs.

at klassen ligner meget populærskalaklassen, som den så ud for nogle år siden herhjemme, og umiddelbart kunne man godt undre sig over, at vi går tilbage til næsten det samme som vi har set det tidligere. Vi har taget denne beslutning ud fra nogle forhold. Vi kan konstatere, at det ved vores årlige DM, er Populærskalaklassen der har ringe tilslutning. Vi får den fordel at vi ikke længere selv skal vedligeholde regelsæt, idet FAI fortager opdateringer og som nævnt tidligere, kan vi udsende et officielt landshold mere. Regelsæt vil I kunne finde på hjemmesiden.

Nordisk mesterskab afholdes i år i Sverige, Göteborg. Oprindeligt var det meningen at Finland skulle påtage sig denne opgave, men desværre har de ikke kunne samle tilstrækkeligt mandskab. Sverige har været så venlige, at overtage opgaven, og de nærmere detaljer vil tilgå hjemmesiden så snart der foreligger mere information. Nordisk er der indgået den aftale at, fremover vil NM blive afholdt hvert andet år og i lige år.

Med venlig hilsen
Bjarne Pedersen



TÆGN ABONNEMENT på MODELFLYVENYT og få bladet til tiden i resten af 2010!

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyvenyt med posten hveranden måned fra nu af – Tegn abonnement!
Abonnementsprisen for resten af 2010 (ialt 3 blade) er 170,00 kr.
Bestil ved at udfylde og indsende nedenstående kupon.

Pas på dine blade

Vi har solide samlebind, der hver kan rumme op til 12 numre af Modelflyvenyt. Bladet holdes fast i samlebindet med metallklemmer – 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 et ekspeditionsgebyr på alle ordrer under kr. 100,- på 20,- kr., der 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 kan levere enkeltnumre tilbage i årgangene 1986-2009. 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:
mf@plakatforlaget.dk

AEROPLANKRYDSFINÉR

Wisa Craft plywood
Vand- og kogefast birkekrydsfinér i tykkelser fra 0,4 til 10,0 mm.

Pladestørrelse 1270 x 1270 mm.

Hurtig levering.

OS-FINÉR

v/ Ole Laurrup
Kirkeholtvej 90
8543 Hornslet
Tlf. 8691 4884
Mobil 3025 3222

Hermed bestiller jeg:

Abonnement for resten af 2010 (ialt 3 blade), kr. 170,00

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

blå gul grøn rød sølv

- Årgang 2009, kr. 275,-
 Årgang 2008, kr. 230,-
 Årgang 2007, kr. 210,-
 Årgang 2006, kr. 190,-
 Årgang 2005, kr. 175,-
 Årgang 2004, kr. 175,-
 Årgang 2003, kr. 150,-
 Årgang 2002, kr. 120,-
 Årgang 2001, kr. 100,- (5 blade)
 Årgang 2000, kr. 125,-
 Årgang 1999, kr. 125,-

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

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
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"/>
2009:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2010:	<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.

O.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



**MODEL
& HOBBY**
- siden 1948

Svæve- og gummimotorfly - balsa - lister
japanpapir -dope-tråd-ror-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

MANGE NYE SPÆNDENDE PRODUKTER

Find os her: www.vikinghobby.dk · info@vikinghobby.dk

Tel 5046 0855 · Fax: 3514 9628

Besøg vores butik her:

Skovvangsvej 191 · 8200 Århus N

BREV

Frankeres
som
brev

Tidsskriftet Modelflyvenyt
Strandhuse 4
DK-5762 V. Skerninge

HER KAN DIN
ANNONCE VÆRE ...

KONTAKT ANNONCE-
EKSPEDITIONEN
PÅ TEL: 62 24 12 55
I ALM. KONTORTID

NYHED : **Graupner** LADERE 2010

Li-Charger 4 Plus
 Best.Nr. 6462
 Prisbillig og meget anbefalelsesværdig computerstyret 12V LiPo/LiLo/LiFe hurtiglader til 1 ... 4 LiPo/LiLo/LiFe celler med Balancefunktion.
 Mål (LxBxH)
 125 x 65 x 29mm.

LI-CHARGER 4 PLUS



DKR 186,-

ULTRAMAT 12 PLUS POCKET LADER
 Best.Nr. 6463
 Prisbillig computerstyret universal hurtig lader. Denne Lommelader passer perfekt i både trøje, jakke og bukse-lommen. Graupner balance tilslutning for 1 ... 6 NiCd-/NiMH-/LiPo-/Lilo-/LiFe-akkuer. Valgbar Displaysprog : Tysk , Engelsk eller Fransk.
 Mål (LxBxH)
 124 x 84 x 27mm.

ULTRAMAT 12 PLUS POCKET



DKR 520,-

Omformer 12V DC 5A
 Best.Nr. 6465 DKR 186,-



DKR 885,-

ULTRA TRIO PLUS 14

ULTRA TRIO PLUS 14
 Best.Nr. 6466
 Prisbillig computerstyret universal hurtig lader. Med integreret letvægts-omformer til 100 ... 240V og DC 12V indgang. 3 udgange til samtidig ladning af motor-, sender-, og modtagerakku.
 Udgang 1: Graupner balance tilslutning for 1 ... 6 NiCd-/NiMH-/LiPo-/Lilo-/LiFe-akkuer.
 Udgang 2 og 3: Graupner balance tilslutning for 2 ... 3 LiPo-/Lilo-/LiFe-akkuer.
 Valgbar Displaysprog : Tysk , Engelsk eller Fransk.
 Mål (LxBxH) 185 x 169 x 55mm.

AZ 20_DA

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

ULTRAMAT 16S
 Best.Nr. 6468
 Prisbillig computerstyret universal hurtig lader. Med DC 12V indgang og integreret letvægts-omformer til AC 100 ... 240V netspænding. Graupner balance tilslutning for 1 ... 6 NiCd-/NiMH-/LiPo-/Lilo-/LiFe-akkuer. Automatiklade-program til NiMH- og NiCd-akkuer. Ladeeffekt ved 12V DC 150W, ved 100...240V AC 90W. Enkel betjening vha. oversigtlig programstruktur, betjent med 4 taster.
 Valgbar Displaysprog : Tysk , Engelsk eller Fransk.
 Mål (LxBxH) 180 x 137 x 71mm.

ULTRAMAT 16S



DKR 1088,-



DKR 1258,-

ULTRAMAT 18

ULTRAMAT 18
 Best.Nr. 6470
 Prisbillig computerstyret universal hurtig lader. Med DC 12V indgang og integreret letvægts-omformer til AC 100 ... 240V netspænding. Graupner balance tilslutning for 1 ... 12 NiCd-/NiMH-/LiPo-/Lilo-/LiFe-akkuer. Automatiklade-program til NiMH- og NiCd-akkuer. Lademulighed til NiMH-, NiCd-, LiPo-, Lilo-, LiFe. Eller blybatterier. Ladeeffekt ved 12V DC 300W for op til 12 Lithiumceller. Valgbar Displaysprog : Tysk , Engelsk eller Fransk.
 Mål (LxBxH) 188 x 199 x 66mm..

Vejledende udsalgspriser

MULTIPLEX®

FUNJET ULTRA

Fordi mange af os ønsker det endnu vildere!

Den "normale" FunJet fra MULTIPLEX er allerede en af de hurtigste fly i sin klasse, dog er mange modelbyggere endnu ikke tilfredse. Så nu har vi udviklet en endnu vildere jet: den nye FunJet ULTRA. Hvis du er en adrenalin junkie, vil denne model virkelig få din puls i vejret.

- Let at håndkaste
- Kontante og præcis styrerespons
- kan opnå hastigheder på over 200 km/t
- Rare og rolige egenskaber, selv ved høj hastighed
- Relativ lav planbelastning giver medgørlig flyvning ved lav hastighed og gør det let at lande
- Anodiseret aluminium motorskot - hjælper til kølingen af motoren
- Robust krop overlever ret hårde landinger
- Meget let at transportere

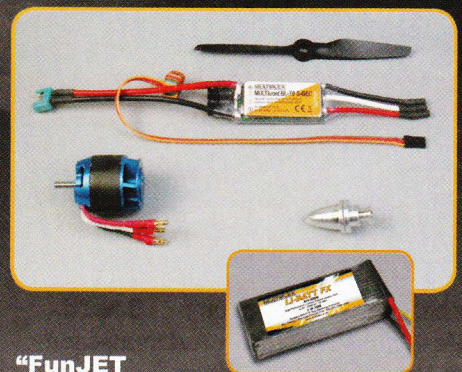
Kit # 21 4245 Euro 99,90

Video+ flere detaljer
se www.multiplex-rc.de

**...mere end
200 km/t!**

Vingefang 783 mm

Anbefaldet udstyr



"FunJET
ULTRA" motorsæt,
Li-BATT drevet # 33 3647

M-LINK (???)



For forhandlere & kommercielle spørgsmål, kontakt MULTIPLEX MODELSPORT GmbH+Co.KG.

MULTIPLEX®

Westliche Gewerbestr. 1, • D-75015 Bretten, email: sales@multiplex.de
www.multiplex-rc.de

www.hitcerobotics.de

HITEC
ROBOTICS

SANWA

High Teck / low Price

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

35 Mhz

2,4 Ghz

40Mhz

2,4 Ghz

2,4 Ghz

27 Mhz

35 Mhz

40Mhz

2,4 Ghz

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

Importør:
IC Communication
Folehaven 12
2500 Valby

SAVÖX

Bonded by Quality; Built for Performance

SC-1258TG

- Titanium gear
- 0,08 ms speed v.6V
- 12 kg. Torque
- Eget til helikopter & bil
- Prisniveau ca. DKK 545,-

SH-0350

- Micro servo
- 0,16 ms speed v.6V
- 2,6 kg. Torque
- Eget til helikopter, fly & micro bil
- Prisniveau ca. DKK 150,-

SH-1257MG

- Mini servo metal gear
- 0,11 ms speed v.6V
- 4,6 kg. Torque
- Eget til helikopter
- Prisniveau ca. DKK 525,-

SH-1290MG

- Metal gear
- 0,048 ms speed v.6V
- 5 kg. Torque
- Eget til helikopter & bil
- Prisniveau ca. DKK 545,-



Nærmeste forhandler oplyses ved henvendelse til NorthTQ på info@northtq.com eller +45 35 11 06 07 12 forskellige modeller lagerføres

HPI, HotBodies, NOSRAM, Maverick, Merlin og Savox distribueres eksklusivt af NorthTQ i Norden

NorthTQ
RC DISTRIBUTION

www.northtq.com
info@northtq.com
Tel. +45 35 11 06 07

hpi-racing

HE

NOSRAM

MAVERICK

MERLIN

SAVÖX

SUNHIGH LiPo POWER

7,4 volt	850mA	20/30C	.....	100,00
7,4 volt	1200mA	20/30C	.....	130,00
7,4 volt	1500mA	20/30C	.....	125,00
7,4 volt	1800mA	20/30C	.....	145,00
7,4 volt	2200mA	20/30C	.....	190,00
7,4 volt	3200mA	20/30C	.....	220,00
7,4 volt	4000mA	20/30C	.....	305,00
7,4 volt	5000mA	20/30C	.....	365,00

11,1 volt	850mA	20/30C	.....	145,00
11,1 volt	1200mA	20/30C	.....	195,00
11,1 volt	1500mA	20/30C	.....	190,00
11,1 volt	1800mA	20/30C	.....	215,00
11,1 volt	2200mA	20/30C	.....	275,00
11,1 volt	3200mA	20/30C	.....	335,00
11,1 volt	4000mA	20/30C	.....	470,00
11,1 volt	5000mA	20/30C	.....	565,00

7,4 volt	800mA	30/40C	.....	140,00
7,4 volt	1200mA	30/40C	.....	170,00
7,4 volt	1800mA	30/40C	.....	235,00
7,4 volt	2500mA	30/40C	.....	255,00
7,4 volt	4000mA	30/40C	.....	365,00
7,4 volt	5000mA	30/40C	.....	510,00

11,1 volt	800mA	30/40C	.....	195,00
11,1 volt	1200mA	30/40C	.....	255,00
11,1 volt	1800mA	30/40C	.....	355,00
11,1 volt	2500mA	30/40C	.....	450,00
11,1 volt	4000mA	30/40C	.....	570,00
11,1 volt	5000mA	30/40C	.....	750,00

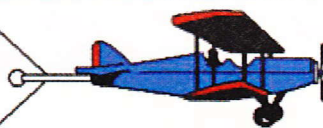


High Power / Low price

Se detaljer hos din forhandler, eller på www.iccom.dk/lipo

Importør : IC Communication Folehaven 12 2500 Valby Tlf. 36170333

S. W. HOBBY



v/Svend Wirenfeldt
Viborgvej 250, Svenstrup
8450 Hammel
Tlf. 40 37 27 73
www.swhobby.dk
E-mail: info@swhobby.dk

Butikken er åben efter
forudgående aftale.

Altid gode tilbud - se hjemmesiden.

Vi forhandler bl.a. produkter fra aeronaut, AXI, Billing Boats, BMI, CARSON, CA Models, Cbiz, CEN, Du-Bro, FG, Free Air, Free Scale, Futaba, Ghiant, Graupner, Great Planes, GWS, Hitec, HPI, Humbrol, Hype, Hyperion, ICON, Jamara, Kavan, Krick, Kyosho, Multiplex, MVVS, Oracover, Proxxon, Robbe, Saito, Scalextric, SCX, SIG, Silverlit, Simprop, Sullivan, Tamiya, TGN Industries, ThunderTiger, Topflite, Traxxas, Webra m.fl.

SPAR TID · SPAR PENGE · SPØRG FØRST I ROTORDISC'EN

NETSHOPPEN MED KNOWHOW
- hurtig svar og hurtig levering



Align · Hirobo · Miniature Aircraft · Futaba · SAB
Curtis Youngblood · Century · Robbe · Graupner
OS · YS · Thunder Tiger · Morgan · Kontronik
Funtech · Enya · K&S · Thunder Power · Hatori
CSM · Hobby Ass. · Bladsmeden · Spartan RC
Hitec · Opti Fuel · Duralite · Hyperion

ROTORDISC'EN

Amlundvej 4, Lindeballe Skov · 7321 Gadbjerg
Tlf: 7588 5454 / Fax: 7588 5495 · E-mail: rotordisc@teknik.dk
Telefontid: 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!

www.rotordisc-rc-helicopter.dk

RC-NETBUTIK

Specialiseret netbutik
med alt udstyr til

RC-Elflyvning

Vi forhandler mærker såsom:

- APC (Propeller)
- Bantam (Ladeudstyr)
- Blue Bird (Servoer)
- Corona (Syntese modtagere)
- Hyperion (Alt til elflyvning)
- Desire Power (LiPo batterier)
- Dualsky (El-Motorer og regulatorer)
- Eagle Tree (Dataloggere)
- E-Flite (El-Modeller og Helikoptere)
- E-Max (Fartregulatorer og motorer)
- Flying Styro Kit (El-Skalamodeller)
- Model Motors (AXI-motorer)
- Multiplex (El-Modeller)
- Parkzone (El-Modeller)
- RC-Factory (El-Modeller)
- Spektrum (2,4 GHz Fjernstyring)

Se mange flere EL-modeller og udstyr på:

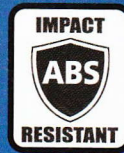
www.rc-netbutik.dk

Vare kan afhentes i Hørsholm efter aftale

Telefon 4576 2902

Mandag og onsdag kl. 19-20

WATER FUN FLY



Ready^{mk3}

Nu kan du købe en færdig-Trainer i 40 klassen. 4 kanals 2,4 ghz radio, servoer og motor er installeret fra fabrikken. Der må påregnes en lille smule samle arbejde, før den er i luften. Ready MK3 er velegnet som begynder-model, takket være dens spændevidde, stabile flyveegenskaber og ikke mindst at alt radio grejet er monteret fra fabrikken. Modellen er fremstillet i Støbt ABS hvilket gør den mere holdbar end traditionelle modeller i balsa og glasfiber. Denne model kan udstyres med pontoner (Købes separat).



* Pontoner er ikke inkluderet. Købes separat

Specifikation Ready Mk3	Art.nr	Produkt	Prisniveau
Spændevidde	1570mm	40.TT4591-K10 Ready Mk3 KIT	ca 995,00
Længde	1200mm	40.TT4591-F17 Ready Mk3 2.4Ghz/GP-42	ca 2995,00
Vingeoverflade	39dm ²	46.TT3025/3 Pontoner for Ready Mk3	ca 595,00
Vægt	2800g		
Motor (inkluderet)	GP-42		



S1903 servo x4



Nylon propeller



Glow plug



GP-42



BEAVER

Beaver har været med siden midten af 40'erne og fløjet på alle kontinenter i verden, herunder nord- og sydpolen. Det store vingereale og højvingede design giver modellen nogle fantastiske flyveegenskaber. Modellen er fremstillet i Støbt ABS hvilket gør den mere holdbar end traditionelle modeller i balsa og glasfiber. Denne model kan udstyres med pontoner (Købes separat).



* Pontoner er ikke inkluderet. Købes separat

Specifikation Beaver	Art.nr	Produkt	Prisniveau
Spændevidde	1570mm	40.TT4593-K10 Beaver .46 KIT	ca 1495,00
Længde	1200mm	46.TT3025/2 Pontoner for Beaver .46	ca 495,00
Vingeoverflade	39dm ²		
Vægt	2800g		
Motor (ej inkluderet)	PRO-46		

Cessna 177 Cardinal

Thunder Tigers's model er autoriseret af Cessna. Modellen ser ikke kun godt ud, den har også nogle rigtige gode flyveegenskaber. Den kan alt fra hyggeflyvning til sports aerobatics. Modellen er fremstillet i Støbt ABS hvilket gør den mere holdbar end traditionelle modeller i balsa og glasfiber. Denne model kan udstyres med pontoner (Købes separat).



* Pontoner er ikke inkluderet. Købes separat

Specifikation Cessna 177	Art.nr	Produkt	Prisniveau
Spændevidde	1700mm	40.TT4595-K10 Cessna 177 Cardinal KIT	ca 1195,00
Længde	1250mm	46.TT3025/1 Pontoner for Cessna 177	ca 695,00
Vingeoverflade	44dm ²		
Vægt	3000g		
Motor (ej inkluderet)	PRO-61		

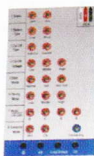
CARROCAR

Thunder Tiger distribueres i Skandinavien af Carrocar AB · Konsumentkontakt tel: +46 13-122223 (9-12) · info@carrocar.se · www.carrocar.se

Børsteløse regulatorer:



PolyFly regulatorer type HW, prog. med kort.
 25A, med BEC: kr. 115,00
 30A, med BEC: kr. 135,00



PolyFly programmeringskort for regulatorer af typen HW. kr. 75,00
 Programmering af: Bremse, batteritype, cut-off, cut-off spænding, start mode, Timing mode, Music, Governor.



Methanol motorer, 2-takt f.eks.:
 ASP 8,5 ccm 2-takt: kr. 600,00
 ASP 15 ccm 2-takt: kr. 775,00
 MVVS 8 ccm 2-takt: kr. 640,00

Benzin motorer:
 MVVS 25 ccm SP IFS, 3,8 HK: kr. 2.500,00
 MVVS 40 ccm IFS, 4,8 HK: kr. 2.775,00

Børsteløse motorer



PolyFly motorer (Nu med livstids garanti):
 1504: 8g, Model: <=80g (ved 3D): kr. 115,00
 1510: 16g, Model: <=200g (ved 3D): kr. 115,00
 2204: 19g, Model 150-220g: kr. 115,00
 2208/X: 36g, Model 200-500g: kr. 95,00
 2212/X: 47g, Model 300-800g: kr. 135,00
 2217/X: 72g, Model 300-1000g: kr. 160,00
 2814/X: 100g, Model 1,0-1,9kg: kr. 205,00
 3520/X: 200g, Model 1,5-2,8kg: kr. 300,00
 4120/X: 309g, Model 2,0-3,5kg: kr. 375,00
 4130/X: 400g, Model 3,0-6,0kg: kr. 420,00



PolyFly servoer.
 4,4g, 8N/cm, 0,12 sek: kr. 55,00
 6g, 10N/cm, 0,10 sek: kr. 55,00
 12g MG 17N/cm, 0,10 sek: kr. 75,00
 40g, 60N/cm, 0,16 sek, BB: kr. 65,00



PolyFly batterier, kan lades med 2C i Mega Power og Bantam laderne.
 300/2S: 17g, 15/20C: kr. 60,00
 600/2S: 36g, 15/20C: kr. 75,00
 750/2S: 53g, 30/50C: kr. 90,00
 1000/2S: 63g, 30/50C: kr. 110,00
 1000/3S: 90g, 30/50C: kr. 160,00
 1300/3S: 146g, 25/50C: kr. 150,00
 1700/3S: 146g, 25/50C: kr. 185,00
 2200/2S: 131g, 25/50C: kr. 165,00
 2200/3S: 189g, 25/50C: kr. 240,00

www.planemania.dk

Super modtagere Corona.
 RS410II: 4k, 4,7g, >1000m kr. 80,00
 RP4S: synt. 4k, >1200m: kr. 115,00
 RS810II: 8k, 9g, >1200m. kr. 120,00
 Krystaller kanal 61-80. kr. 30,00



Bantam B6V8
 Forsyning: 12V
 Celler: 6 Lipo/15NiXx
 Strøm: 5A
 Typer: LiPo/NiCd/NiMh Pb/A123
Med indb. balancer
Med USB port
 Kr. 345,00



Bantam BC8DX
 Forsyning: 12V
 Celler: 8 Lipo/22 NiXx
 Strøm: 9A
 Typer: LiPo/NiCd/NiMh Pb/A123
 Med to udgange 2x160W
Med stor grafisk skærm
Med balancer og USB
 Kr. 1.450,00

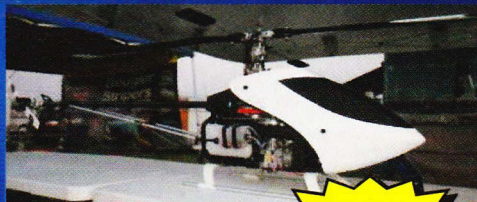


Spektrum 2,4 GHz sendere
 DX6i u/modtager kr. 795,00
 DX6i m/AR6200 kr. 1.275,00
 DX7 m/AR7000 u/servoer kr. 2.000,00
 DX7 m/AR7000 og 4 stk. dig. servo kr. 2.585,00



Skala svævere, se hjemmeside.
 Discus 2a, SV: 3,75 m
 Discus 2c, SV: 4,5 m
 Ventus 2cx, SV: 4,5 m

Holte Modelhobby - 3 Webshops - 200m2 Butik - Fly, Heli, Radio, Tilbehør

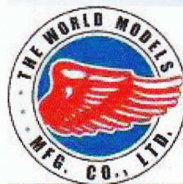


3D MASTERS PILOTER
KIM og KLAUS JENSEN
 Anbefaler Frenzy 90!

JS Frenzy 90 V2 kr. 1895,-
 JS Frenzy 50 V2 kr. 1295,-
 Alle Reservedele på lager i DK
 - meget lave reservedelspriser
 - lækker kvalitet til billige priser
 - supportforum "How to Frenzy" drives af Kim & Klaus Jensen

www.jshelishop.dk

Danish Agent for TWM og JS



Stort Lager med
 ARF
 Flymodeller og tilbe-
 hør

Extra 240 Vingfang: 2,41 meter NU: 2495,- førpris 3990,-

Intro TILBUD



Kyosho Flybaby 2,4 ghz flyveklar med sender, lipo og lader vingfang 42cm vægt

TILBUD 599,-



+



Eller Combo: Ekstra 240 inkl.
 Rotomotor 70 ccm boxer 7400,-



E-flight Micro 4-Site
 PNP pris 625,-
 BNF pris 975,-
 Flyvægt: 36 gr.

TILBUD 299,-



SPEKTRUM AR500 DSM2 Modtager



Øverødvej 5, 2840 Holte
www.holtehobby.dk
www.lc-models.dk
www.jshelishop.dk

Telefon og åbningstider:
 man-fred. 11.00-17.30 lørd. 10.00-14.00



2010 NYHED

RC-anbefaling
Arcus Sport

T8FG - R6008HS 2,4 GHz FASST

Tekniske data:
Funktioner: 20/10 Servos
Frekvensbånd: 2,4...2,4835 GHz
Udgangseffekt: 90 mW
Transmissionsystem: FSK
Kanalraster: 2048 kHz
Strømforsyning: 7,2 Volt NiMH-Akku
Strømforbrug: Ca. 220 mA
Mål: 175 x 175 x 55 cm

Arcus sport er en elektrosvæver lavet i Arcel-skum til viderekomne modelflyvere. Dette robuste fly er forsynet med 4 rør og i skum indbyggede aluminiumsforbindelser, der gør den stærk til flyvning i kraftig vind



Bygget flyveklar

- med 6 servos
- Børsteløs motor og regulator
- Spinder og klapropel
- Alle rørforbindelser
- Decal påklistret

Tekniske data:
Spændvidde: ca. 2600 mm
Længde: ca. 1500 mm
Planareal: ca. 58 dm²
Planbelastning: ca. 34,4 g/dm²
Flyvevægt: ca. 2000 g



Bellanca 7 Citabria 2010 NYHED

robbe Bellanca er ikke kun den ideelle slæbemodel til robbe fiber svævere, men også en kraftfuld højvinget model til kunstflyvning



Bellanca 7 Citabria, nr. 2506
• Slæbekobling indbygget
• Beklædt med original OracoverR

Tekniske data:
Spændvidde: ca. 2400 mm
Længde: ca. 1820 mm
Planareal: ca. 112 dm²
Planbelastning: ca. 78,5 g/dm²
Flyvevægt: ca. 8800 g

Bellanca 7 Citabria, som Nr. 2506 leveres dog med:
1-cylindret 2-takt benzinmotor med Walbro-karburator og elektrisk tænding, propel, krumning og kvalitetsekspansionsdæmper. Ydelse: 5,35 kW.



Vores RC-anbefaling til
Bellanca 7 Citabria!
T8FG - R6008HS
2,4 GHz FASST nr. F7035

BAGSIDEN

Vend bladet om og gå ombord i alle de gode historier og artikler om modellflyvning i Danmark.

Billederne her er taget af Steen Larsen i Borup Modellflyveklub.

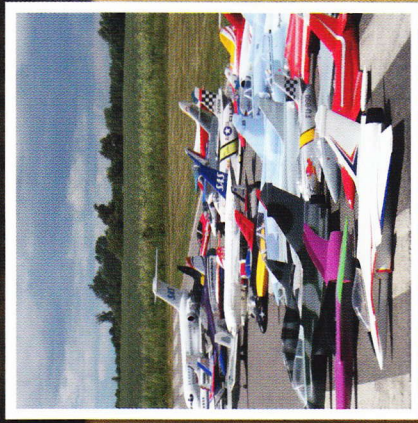
Det store billede er Fokker DR1 fløjet af Ole Johansson fra Borup MfK. Det første af de små er fra 7. juni, et flyslæb i Borup, en jomfrutur for svæver.

Det andet er bare et or-gie af farver. Flot syn når modellflyene står linet op som her.



Velkommen til bagsiden
af Modellflyvenyt nr. 3. 2010

Modelflyvenyt



Modelflyvning Danmark, Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge
Blad nr. 46083



DANMARK

X 7700 0 53/31 3105 918
7288

SVEN DAHL
KIRSTENS BAKKE 6

SENNELS
7700 THISTED

74-79