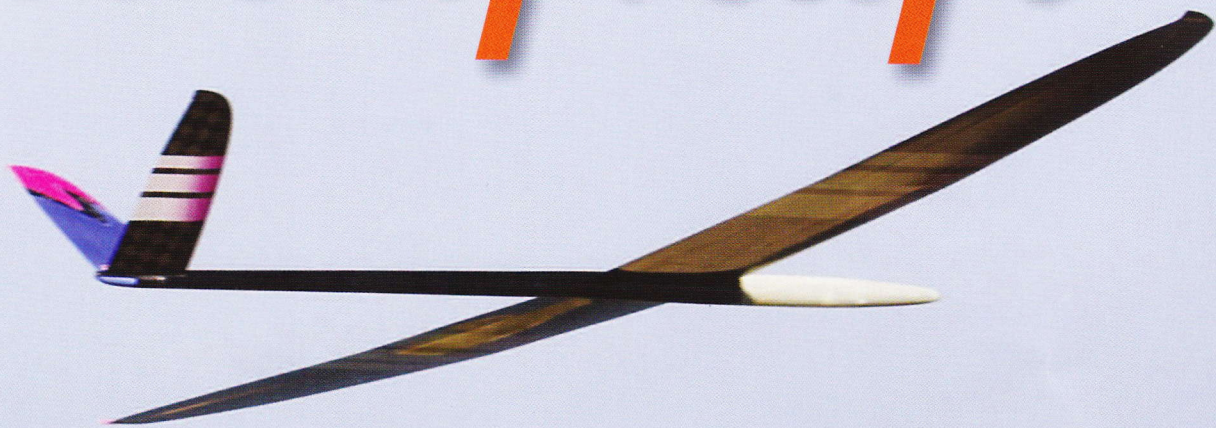


Modelflyvenyt



Rondér

Politihund finder
forsvundet fly

Reportager fra

Stormodeltræf i Brande

En onsdag i klubben

Electric Jet Meeting

Skalatræf i Viborg

DM Kongenhus

Fyns Skala Cup

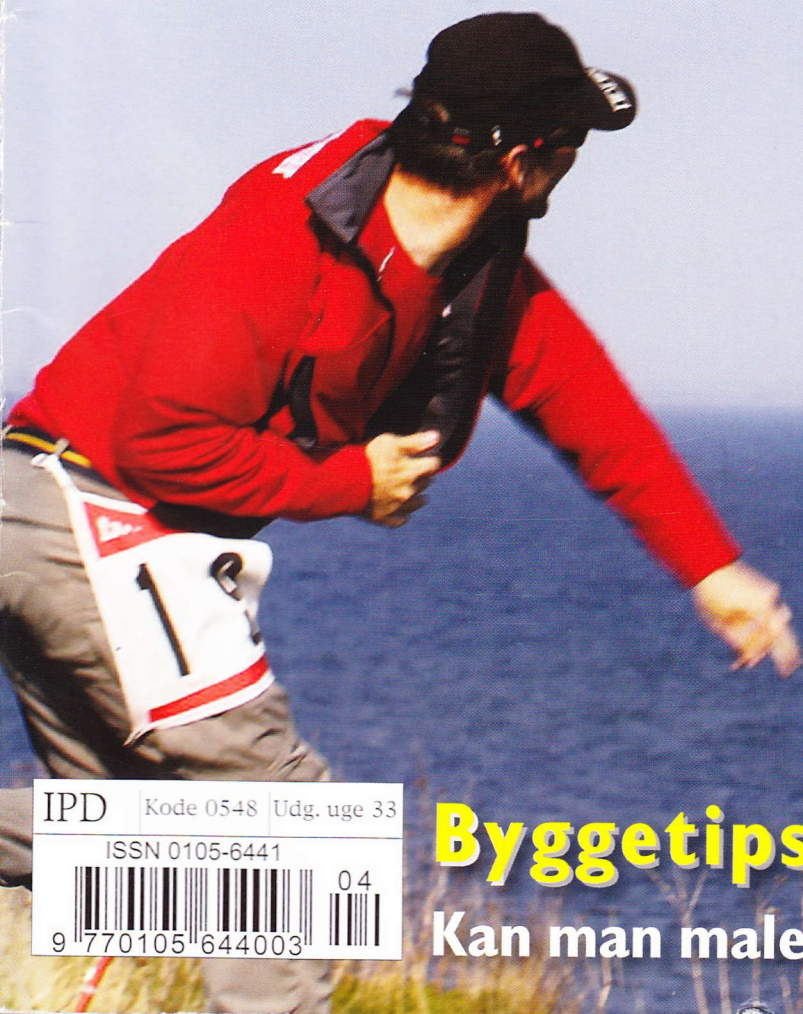
VM i Argentina

Påskeskrænt

Indoor DM

F2A/F2D

IMAC



Byggetips

Kan man male på film?

IPD Kode 0548 Udg. uge 33

ISSN 0105-6441



9 770105 644003

04



Modelflyvenyt udgives af
Modelflyvning Danmark

Modelflyvenyt er dit blad. Brug det - og skriv til det og send din artikel, notits eller lille klubhistorie til en af grenredaktørerne. Organisationsstof, referater, indbydelser og lign. sendes direkte til redaktøren. Vær opmærksom på at referater der modtages mere end tre måneder efter et arrangement, ikke nødvendigvis får plads i bladet.

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 fx i jpg-format i bedst mulige kvalitet (mindst 300 dpi). Har du mange, så kontakt grenredaktør Steen Larsen og få adgang til vores ftp-server.

Ekspedition og annoncer:

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

Oplysninger og meninger

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

Modelflyvenyt udkommer

den 15. i månederne februar, april, juni, august, oktober og 5. december.
Oplag 4.200
Tryk: SvendborgTryk
ISSN: 0105-6441

Abonnement

Abonnement for 2011 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, der igen i år blev fløjet på Feggeklit på Mors med et stort antal deltagere.

Her er det Jens Klernerts fly bliver sent til start. Det fremgår desværre ikke hvem der er fotograf.

Du kan læse mere om påskeskrænt på side 18.



DEADLINES PÅ MODELFLYVENYT

Nr.	Udkommer	Deadline
Nr 5	oktober 2011	02/09/2011
Nr 6	december 2011	21/10/2011

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR

Marianne Pedersen
Assendlosevejen 30, 4130 Viby Sjælland,
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.tcdadsl.dk	LARS BUCH JENSEN Lavager 15, 2620 Albertslund Tlf: 4362 1992 Mobil: 4118 5905 knjbj@post11.tele.dk	ARILD LARSEN Rugmarken 80, 8520 Lystrup Tlf: 8622 2861 arild.larsen@mail.dk	NY GRENREDAKTØR PÅ VEJ SE SIDE 59 - OG SØG! Der er frist 1. september 2011

Grenredaktørerne

INDHOLD

Generelt

- Rondér - Helge Laursen 16
Stormodeltræf i Brande - Bjarne Christophersen 30
Bog anmeldelse - Der Grosse Buch des Modellflugs - Poul Møller 59
NY(e) grenredaktører til Modelflyvenyt søges 59

Bygning af modeller

- KZ har fløjet - Finn Mortensen 58

Byggetips

- Kan man male på film? Lars Pilegaard 46

Min model

- Riser 100 - Svend Erik Jensen 24

Fritflyvning

- Indoor DM 2011 - Ole Vestergaard 32
VM i Argentina - Peter Buchwald 52
DM Kongenshus - Steffen Jensen 60

Linestyring

- Når alle hjælper hinanden - F2A/F2D - Sten Lysgård 44

Svæveflyvning

- Påskeskrænt - Jørgen Larsen 18

Kunsthjvning

- IMAC 2011 - Martin Boie 20
F3C - Sådan kommer du i gang - Nikolaj Karlsson 58

Skalaflyvning

- Fyns Skala Cup 2011 - Kim Broholm 28
Skalatræf i Viborg - Lars Pilegaard 34

Jetflyvning

- Høj sol over Electric Jet Meeting 2001 - Povl Holm Nielsen 38

Klub- og Foreningsnyt

- Bestyrelsesadresser 10
Kalender 11
Nyt fra sekretariatet 11
Indbydelse 12
En onsdag i klubben - Allan Bindeballe 50

Personalia

- Mindeord Bjarne Pedersen 14
Mindeord Kaj Skafte 15
Ruben Sonne har forladt redaktionen af Modelflyvenyt 59



Hvordan ser en klubaften ud i din klub? Send redaktionen et par linier og nogle billeder.



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

- En tank til lavpris - et byggetip fra Troels Lund
- Hvordan finder jeg termik - et flyvetip fra Lars Buch Jensen
- Dogfighter - en test fra Poul Møller
- Cessna 310 "Grand Cruiser" en test fra Steen Larsen



CAP 232 ARFEP. 150cm.
Inkl. børsteløs motor og propel.
Beregnet for 5-6S LiPo **TILBUD 1295,-**



Blade SR. RTF **1495,-**



RCGF 15ccm
Fantastisk 15ccm
benzin motor **1495,-**



ASW 17 ARF. EPO. PNP. 211cm.
Inkl. Motor, ESC og servoer **995,-**



THUNDER AC680.
1-6S 12/240V 6A / 80Watt **595,-**



MX2 ARF. EPO. PNP. 140cm.
Blå eller grøn. Inkl servoer, motor og ESC **1395,-**



Discovery. EPO skum RTF. Komplet. 146cm.. **1595,-**
ARF. Uden TX/RX/lader/akku. **1095,-**



FunCub ARF **TILBUD 625,-**



Funtana ARFEP. 140cm.
Inkl. børsteløs motor og propel.
Beregnet for 4-5S LiPo **TILBUD 1195,-**



Hitec Aurora 9
Super radio med telemetrimulighed **3400,-**



Futaba FASST kompatibel 2.4Ghz modtager.
8 kanals. Kan parallekables til 14 kanaler. kun 325,-
6 kanals. Full rækkevidde. 6,8gr. **250,-**



Graupner Ultramat 18. 12/240V. 300/90W.
Kraftigste lader i klassen **1295,-**



Arrow:
Tom. **395,-**
Med børsteløs motor/esc **695,-**
Med motor/esc/servoer/akku og lader **995,-**



Futaba T6J m. 6k modtager. 2.4Ghz **1295,-**



PT-19 Cornell EP / GP. ARF. 160cm **1495,-**



SOLO PRO RTF. **625,-**



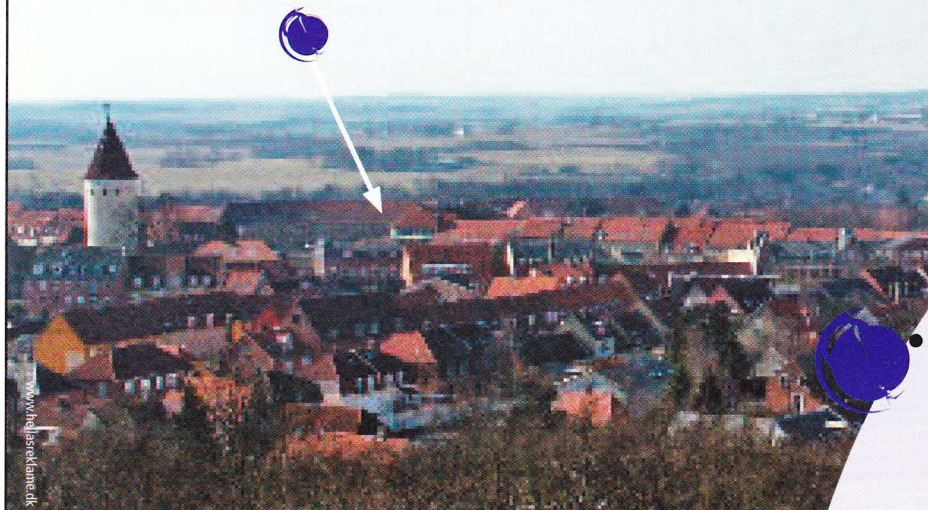
VISTA POWER 1-6S. 80W. **375,-**

Land på det bedste tilbud

Det kan være svært at bevare overblikket når man kigger efter gode tilbud i faglære 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



Calmato SP 1400 ARF.
Inkl. motor. Rod eller blå. 1195,-



FW-190A EP. PNP. 113cm. Inkl. motor, ESC, optr. Understel og flaps. EPO skum. 1195,-



Kæmpe Cessna 182. ARF. EP.
Vingefang 189cm. EPO skum. Tom model. 1395,-



Stinson Reliant SR-10.
Parkzone. PNP. **TILBUD 999,-**



Piper J3. 140cm. PNP.
Inkl. motor, ESC og servoer. 1195,-



Blade mCPX BNF 1095,-
Blade mCPX RTF 1350,-
Blade mCPX LiPo, 3,7V 300mah. 30C. KUN 50,-



RaptorX 1/6. RTF. Inkl. gyro KUN 425,-



Sky Surfer. Nine Eagles. 78cm. EPO. RTF 695,-

OBS: For alle nedenstående modeller gælder MINIMUM 14,8V 3300mah LiPo.



P-51D Mustang Electric ARTF. EPO. Inkl. elektrisk understel, motor, ESC og servoer. Med flaps. 1795,-



P40 Warhawk Electric ARTF. EPO. Green. Inkl. elektrisk understel, motor, ESC og servoer. 1795,-



P40 Warhawk Electric ARTF. EPO. Tiger. Inkl. elektrisk understel, motor, ESC og servoer. 1795,-



Bf-109 Messerschmitt Electric ARTF. EPO. Inkl. elektrisk understel, motor, ESC og servoer. 1795,-



Spitfire Electric ARTF. EPO. Inkl. elektrisk understel, motor, ESC og servoer. 1795,-



P-47 Thunderbolt Electric ARTF. EPO. Green. Inkl. elektrisk understel, motor, ESC og servoer. 1795,-



Stuka JU87. Inkl. motor, ESC og servoer. 1795,-



F4U Corsair Electric ARTF. EPO. Inkl. elektrisk understel, motor, ESC og servoer. 1895,-



Commander GP, ARF. 206cm
Fra 2x46 2-takt 3195,-



Spektrum DX8 inkl 2stk AR8000 TILBUD 2875,-



MX2 EP. ARF. Inkl. borsteløs motor, regulering og servoer. 1095,-



Commander EP. ARF. 146cm.
For 2 x Outrunner 100-130gr. 1995,-



Sky Eagle RTF. Fantastisk lille begynderfly
Se mere på vores hjemmeside 695,-



Mosquito MK VI BNF 995,-



Calmato ST ARF
inkl. borsteløs motor. 1195,-



F4F Wildcat
PNP 995,-
BNF 1495,-



Stratus / Hawksky RTF.
Super begyndermodel. 1295,-



Spektrum DSM2
kompatibel
parkmodtager AR6100 kun 150,-

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 - SPEKTRUM HITEC og GRAUPNER

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.



G3-4,5 opgrader til G5... 495,-

Super Tigre motorer - kendt kvalitetsmotor i årevis



- 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

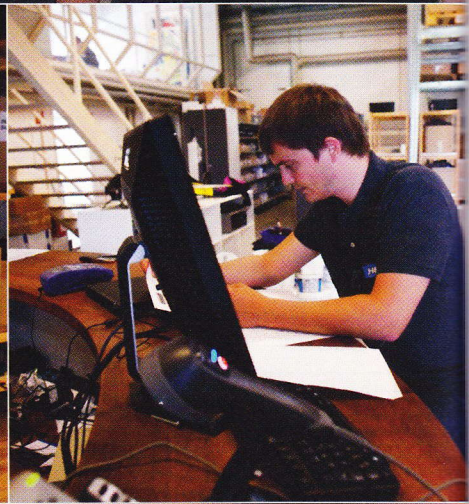
Agenturer:

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

Åbningstider, telefon og butik:

Mandag-Torsdag 12-17
Fredag 12-16 Tiderne er vejende. Eventuelle ændringer kan ses i vores webshop.
(Lørdagsåbent 10-13 i lige uger).

HEAD RC!



Electric Flight Equipment hedder nu Head RC

Er Electric Flight Equipment lukket eller blevet solgt?

Nej. Vi er gået i et nært samarbejde med New Heading Distribution i København for at udvide vores lager, logistiske formåen samt for at opdatere vores hjemmeside med en række meget efterspurgte funktioner.

Er butikken i Frederikshavn lukket?

Nej, men vi var nær løbet tør for plads. Vi vil fortsat have et relevant men mindre sortiment i Frederikshavn så vores lokale kunder såvel som de der holder ferie i området kan handle. Du kan også vælge at få leveret din online ordre til vores adresse i Frederikshavn - så ligger varen klar til dig når du kommer.

Kan man hente varer i København?

Ja. Du bestiller online og anfører du vil hente din ordre i Hvidovre. Vi kvitterer med en mail med kørselsanvisninger og skal bruge 30 minutter til at plukke ordren. Vi har åbent for afhentning alle hverdage mellem 9 og 16.

Kan jeg stadig ringe og få vejledning?

Jada. Udover at vi har meget mere på lager, flere mærker, flere kollegaer og mulighed for afhentning i København er alt ved det gamle. Du kan se vores telefontider online.

Vil I fortsat komme rundt til stævner og pilot-træf?

Ja. Kig efter det nye logo og de samme ansigter til stævnerne. Vi har ingen planer om at drosle ned på vores aktiviteter. Tværtimod.

Er der nogle af de mærker I har ført der vil blive faset ud?

Det har vi ingen planer om. Alle varer er flyttet til det nye lager og i den nye shop - faktisk er sortimentet øget så vi nu har over 6000 forskellige varer i shoppen.

Hvorfor sker alt det her netop nu?

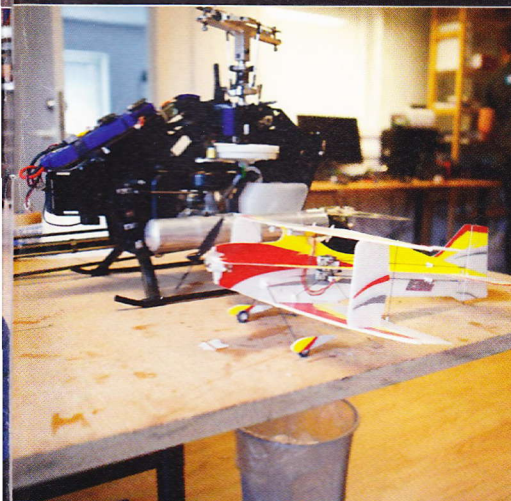
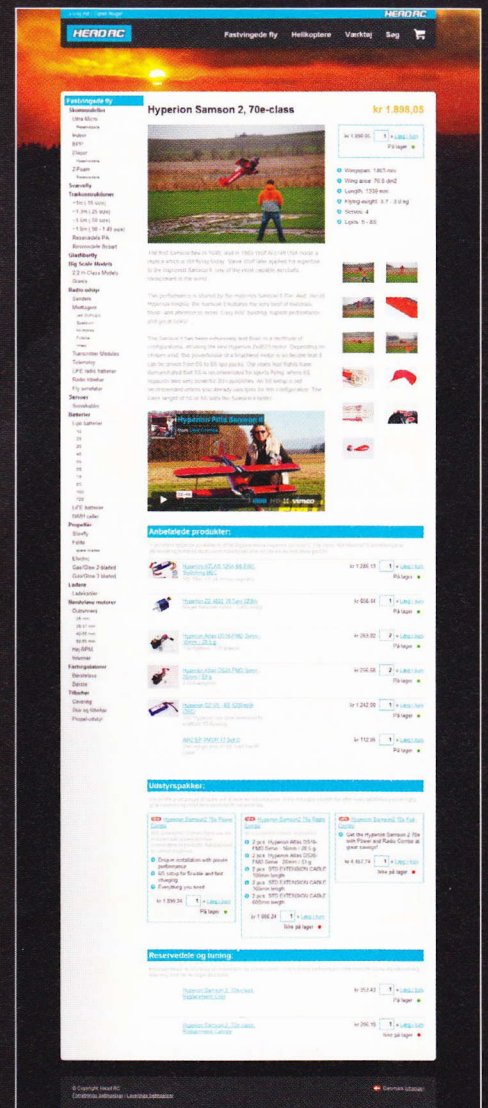
Som bekendt fryder forandring. Vi har valgt at søsætte alle disse forandringer netop nu fordi det var nu chancen bød sig. Tiden var bare rigtig, og vi tror meget på at det vil komme alle vores kunder til gavn på både kort og langt sigt.

Hvad er det I håber at opnå med disse forandringer?

Head RC tilstræber at tilbyde alle Nordiske piloter et meget højt service niveau - både online og personligt. Vores ideer om service roterer om at du som pilot har let og hurtig adgang til de bedste varer som branchen kan byde på.

Fakta om Head RC's webshop

- Shoppen er udviklet fra bunden til netop dette formål
- Vi kan fastholde og dele den produktviden som vi løbende opsaml i et online univers som du har adgang til døgnet rundt
- Vi viser live lagerstatus på 6000+ produkter. Er knappen grøn kan du hente din ordre i Hvidovre eller få leveret næste dag.
- Betal med kreditkort, med bankoverførsel eller ved afhentning.
- Få ordren leveret til dit arbejde eller til en PakkeShop for kun kr. 45,- pr ordre. Afhent gratis.
- Vi har ingen kreditkort-gebyrer. Brug dit VISA eller Mastercard online.
- Vi leverer fragtfrit til Danmark når ordresummen overstiger Kr. 1.200



København:
Jernholmen 48D
DK-2650 Hvidovre

Frederikshavn:
Sønderjyllands Alle 12
DK-9900 Frederikshavn

Alle priser er angivet i DKK inklusiv 25% moms. Fragt tilkommer, og angives ved bestilling.

HEAD RC

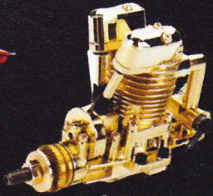
HOBBYFLY



Ultimate 120: 1.749,-
BH Ultimate 90: 1.395,-
EP- Ultimate: 850,-



BH Chipmunk endelig på tilbud! 2.450,-
Hent tilbud på modellen
inkl. Vetron 45 cc Benzinmotor
(eks. forsendelse)



SAITO

På lager!
Mere info & pris
på vores hjemmeside



Falcon 120 på lager nu!
En kanon model, også til
ombygning til
Turbine! **1.799,-**



BH Corsair 50 cc
inkl. optrækkelig understel: **3.950,-**
inkl. Vetron 45 cc benzin: **5.950,-**
(eksklusiv forsendelse!)

Helt nyt fra Hobbyfly

Gó Micro...

800 mm EPO, Brushless, ARTF modeller til sensommeren..
(Mangler kun radioanlæg, modtager og batteriet) **KUN 745,-**



Hent dit Rapicon brændstof
i vores Rapicon centre:

Nordjylland - Vestbjerg
Midt-/Vest Jylland - Herning
Østjylland - Århus
Sjælland - Hobbyfly



Futaba 8FG SUPER
14 kanaler: 3.250 kr.!
CGY-750 Gyro support!
High Voltage modtager!

Månedens tilbud...

Real flight G5.5 1.295,-
(Kun ved køb sammen med et fly eller en Heli)



CNC Alu skala understel
Støddæmpende og lækker finish
20 forskellige typer

Fra 120,-



ALIGN



T-Rex 600E Pro FBL på lager nu
Reservedele til alle modellerne er på lager.

EVO Goldline G-4 Li-po

5 års kanon omtale
Nu til Dk's bedste priser!

Pris forsmag:

7,4V 2000mAh 30C	130,-
11,1V 1500mAh 30C	130,-
11,1V 2200mAh 35C	175,-
11,1V 3300mAh 35C	275,-
22,2V 5000mAh 35C	950,-

kommer med ballance og ladestik!

- Futaba Gyro GY520 **950,-**
- Futaba Gyro GY401 **825,-**
- Futaba GY401+S9254 **1.475,-**
- Futaba GV-1 Governor **1.150,-**
- KDS Fly Mentor **795,-**
- Futaba CGY750 på lager nu.



- Savox SC-1257TG Hale/Swash servo **450,-**
- Savox SC-1258TG Hale/Swash servo **450,-**
- Savox SH-1357 Mikro servo **399,-**
- Futaba BLS-251 Hale servo **895,-**

OS F type
4-takt gløderør
50,-



OS # 8 gløderør
1 stk. 40,-
10 stk. 300,-



Beam E4 Kit **2.250,-**
Beam E4 Combo **3.995,-**

Beautifully
Engineered
Action
Machine

HOBBYFLY

Frederikssundsvej 129
2700 Brønshøj
Tel: 32 13 70 00 (kl.13-15)
E-Mail: info@hobbyfly.com

**Du er altid velkommen til at ringe eller
skrive til os. Vi er der for at hjælpe dig...**

WWW.HOBBYFLY.COM



parkzone™

BIND
N FLY™



Parkzone Extra 300 BNF
Vingefang 1030mm L: 935 mm Vægt:980 g

Du vælger nu selv modtager til din BNF Fly! Spektrum AR500 eller Futaba 2,4 ghz Faast compatible TFR8S til samme pris. Ønsker du PNP (ingen modtager og lipobatteri) så trækker vi kr. 400,- fra.



Parkzone P-51D Mustang BL BNF:
Vingefang 990 mm L: 850 mm Vægt 710 gr.



Parkzone T-28 Trojan BNF:
Vingefang 1120mm L: 915mm Vægt 875 gr.



Parkzone P-47D Thunderbolt BNF
Vingefang 1070 mm L: 940mm Vægt:1130



Parkzone Grumman F4F Wildcat BNF
Vingefang 975 mm L: 730 mm Vægt 720 gr



Parkzone Stinson Reliant SR-10 BNF
Vingefang 1260mm L: 850mm Vægt: 1190 g

Nye EPO Flymodeller fra TWM The Wings Maker. Leveres færdigbygget med alle servos og BL motor indbygget. Super Ydelse og Design til Prisen. Testet af mange proffer!



Handyman EP Pre-assembled
Combo Vingefang 930mm
L: 1055mm Vægt 540-650 gr



X-35 Fighter Pre-assembled
Combo Vingefang 740mm
L:1030mm Vægt 820 gr



DF-032 Panther Combo
Vingefang 850mm
L:675mm Vægt 680gr



Kvalitet til
Lavpris



5 C Ladning

Bedste Kvalitet og Performance
Komplet program i Danmark nu
LiPo 360 mAh 35C 2S 7,4 kr 45,-
LiPo 360 mAh 35C 3S 11,1 kr 68,-
LiPo 860 mAh 30C 2S 7,4 kr 66,-
LiPo 860 mAh 30C 3S 11,1 kr 95,-
LiPo 1000 mAh 30C2S 7,4 kr 68,-
LiPo 1000 mAh 30C3S 11,1 kr 101,-
LiPo 1500 mAh 30C2S 7,4 kr 87,-
LiPo 1500 mAh 30C3S 11,1 kr 130,-
LiPo 2200 mAh 35C 2S 7,4 kr 131,-
LiPo 2200 mAh 35C3S 11,1 kr 175,-
LiPo 2200 mAh 35C4S 14,4 kr 275,-
LiPo 4200 mAh 35C 2S 7,4 kr 271,-
LiPo 4200 mAh 35C3S 11,1 kr 406,-
LiPo 4200 mAh 35C4S 14,4 kr 542,-
LiPo 4200 mAh 35C5S 18,5 kr 678,-
LiPo 5100 mAh 35C3S 11,1 kr 508,-
LiPo 5100 mAh 35C6S 22,2 kr 895,-
LiPo 6000 mAh 35C3S 11,1 kr 610,-
LiPo 6000 mAh 35C6S 22,2 kr 1220

Og mange andre typer på lager!

95 stk nye Fly fra The World Models nu på lager. Send mail og vi sender GRATIS vores 120 sider KATALOG med Fly og tilbehør

Kingmax Digi Servo 9 gr.
Torque : 1.8 (4.8V)
Torque : 2.1 (6.0v)
Speedsec/60°:0.11

55,-

The World Models Skylink 3 størrelser på lager

....100cc...vingefang 3650 mm kr. 6950,-
....50cc ...vingefang 2745 mm kr. 3495,-
....8,5cc...vingefang 1680 mm kr. 1499,-



HOLTE MODELHOBBY



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

MODELFLYVNING DANMARK

MODELFLYVNING DANMARK

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

BESTYRELSEN FOR MODELFLYVNING DANMARK

1	REGNAR PETERSEN, Brande Mfk.	Tlf: 40522328	regnarbrande@gmail.com
2	Suppleant STEEN HØJ RASMUSSEN, NFK	Tlf: 4345 1744	steen.hoj@mail.dk
3	ARNE BRUUN, Esbjerg Mfk.	Tlf: 4236 9777	termikfly@gmail.com
4	Næstformand MICHAEL MUNK, Aviator	Tlf 2972 4866	privat@michaelmunk.dk
5	HENRIK KILDEGAARD MARKUSSEN, Aviator	Tlf. 9682 8200	henrik@kildegards.com
6	ANDERS HANSEN, Mfk. Falken	Tlf. 2028 5619	bankeost@hotmail.com
7	SØREN VESTERMARKEN, Mfk. Falken	Tlf 5760 0433	sv@danthermfiltration.com
8	Formand ALLAN FELDT, AMC	Tlf 8613 4140	allan.feld@mail.tele.dk



1 2 3 4 5 6 7 8

UDVALG OG STYRINGSGRUPPER UNDER MODELFLYVNING DANMARK

HOBBYUDVALGET:

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

FLYVEPLADSUDVALGET

Henrik Kildegaard Markussen, Vesterbygade 19, 9520 Skørping, tlf. 40529901, henrik@kildegards.com

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)

Erik Dahl Christensen, Damhusvej 50, Møborg, 7570 Vemb, Tlf 97881332 moose@c.dk

EL-SVÆVEFLYVNING (F5B+F5F+Hotliner+F5J)

Allan Lund Dam, Dalstrøget 49, 8600 Silkeborg, Tlf +45 20120420 allanlunddam@gmail.com

HELIKOPTERFLYVNING

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

SKALAFLYVNING

Ulrik Lützen, Kærbygade 7, 5320 Agedrup, Tlf: 52 780 280 ul@pc.dk

FRITFLYVNING

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

LINESTYRING

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



Chris



Marttin

SEKRETARIATET FOR MODELFLYVNING DANMARK

Chris Jaspersen & Marttin Stuart Nielsen

Postadresse: Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge

Tlf. 86 22 63 19 Tlf. tid: mandag og onsdag kl. 16.30-18.30

Sekretariatet ringer dig gerne op. Du er meget velkommen til at kontakte os via e-mail på: info@modelflyvning.dk.
www.modelflyvning.dk

Nyt fra Modelflyvning Danmark

KLUBBER

Ny klub

Nakskov Modelhelikopter Klub,
Bassinvej 4,
4900 Nakskov.
www.nmhk.dk
Formand: Rasmus Hansen,
Rosenvænget 8 A, 2.th.,
4900 Nakskov,
Tlf. 54 93 54 60.

A-certifikater

Thomas M. Jensen, Esbjerg Mfk.
Jess Scharling, Esbjerg Modelflyveklub
Peter Bruus Madsen, Pandrup Mfk.
Kurt Haarup, Silkeborg El og Svæv
Tommy Nielsen, Esbjerg Mfk.
Christian Lyck Hansen, Haderslev RC Mfk.
Jimmi Haurvig, Haderslev RC Mfk.
Lars Løth, Esbjerg Modelflyveklub
Henrik Nørrelykke, EFK 87
Helge Vistisen, Midtjysk Mfk.
Sven Dahl, Thy RC Klub
Erik Hansen, Modelflyveklubben Falken
Frank Petersen, Midtjysk Mfk.
Kjeld Pedersen, Odense Modelflyveklub
Erling Møller, Esbjerg Modelflyveklub
Henrik Alsing Hansen, Haslev Mfk.
Steffen Hansen, Mfk. Falken
Steen Madsen, Fyns Skala Mfk.
Johnny Rasmussen, Ellehammer RC Klub
Lennart Sørensen, Næstved Mfk.
Benny Møller Thomsen, Silkeborg Mfk.
Dan Svendsen, Skanderborg MFK
Klaus Mehlby
Jens Ohrberg, Hangar 4800
Torben Grønlund Hansen, Hangar 4800
Stig Olsen, Odense Modelflyveklub
Henning Skou,
Radioflyveklubben Frederikssund
Hans Bräuner,
Radioflyveklubben Frederikssund
John K. Pedersen, Radioflyveklubben
Frederikssund
Stefan Carøe Knudsen, Skibelund Mfk.
Kim Wulff-Jensen, Mfk. Lolland

H-certifikater

Martin Dinsen, Kolding Modelflyveklub
Rasmus Jakobsen, Silkeborg El og Svæv

NYT FRA SEKRETARIATET

Midt i den hektiske sommer, hvor der forhåbentlig er masser af gode flyvetimer, er det igen tid til lidt nyt fra sekretariatet.

Nu igen – medlemstilgang.

Året 2011 begyndte med en usædvanlig stor medlemstilgang og til sekretariatets store glæde, er tilgangen fortsat på et meget højt niveau de første seks måneder af året.

Vi er kommet usædvanligt godt fra start – og hvis vi ser bort fra fusionsåret 2009 har medlemstilgangen i årets seks måneder været det næsthøjeste siden 1998. Det er da noget af en præstation!

Herfra skal endnu engang lyde stor tak til den aktive indsats ude i klubberne for at få nye modelflyvere meldt ind i Modelflyvning Danmark. I sekretariatet glæder vi os til at tage imod endnu flere nye medlemmer i løbet af året så fortsæt endelig det gode hvervearbejde.

Vi håber, at medlemstilgangen fortsætter på fuld kraft selvom juni måned som den eneste var en lille smule under gennemsnittet. Men mon ikke det bare er en enlig svale.

Spar penge

Tilmeld din kontingentbetaling til BetalingsService. Selvom det kan føles langt væk for de fleste er vi i Sekretariatet allerede i fuld gang med planlægningen af 2012 og ikke mindst kontingentopkrævningen, der lander i din postkasse til efteråret.

I den forbindelse skal vi opfordre til, at du bruger to minutter på at spare både penge og tid – både for dig selv og for sekretariatet.

Fra og med kontingentopkrævningen for 2012 bliver der indført et gebyr, hvis din kontingentindbetaling ikke sker via BetalingsService. Gebyret skal dække de ekstra omkostninger, som vi har til porto og administration i forbindelse med håndteringen af indbetalingskortene.

Derfor skal der lyde en kraftig opfordring til at du allerede nu tilmelder dit kontingent til BetalingsService og det kan gøres via hjemmesiden.

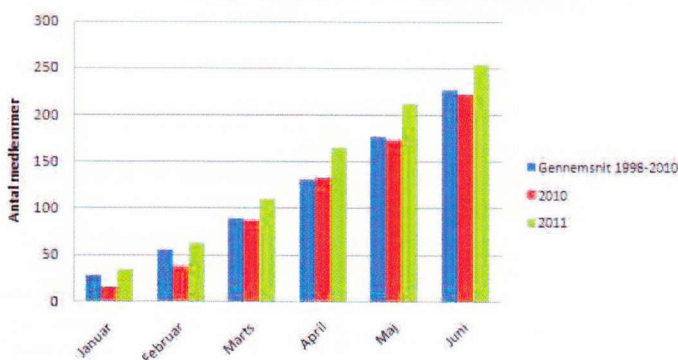
Gå ind på www.modelflyvning.dk – vælg Sekretariatet – vælg PBS tilmelding – klik på det lille PBS-logo – udfyld formularen.

Dermed sparer du gebyret og er sikker på, at du får fornyet dit medlemskab af Modelflyvning Danmark samtidig er du med til at lette arbejdsgangen i Sekretariatet.

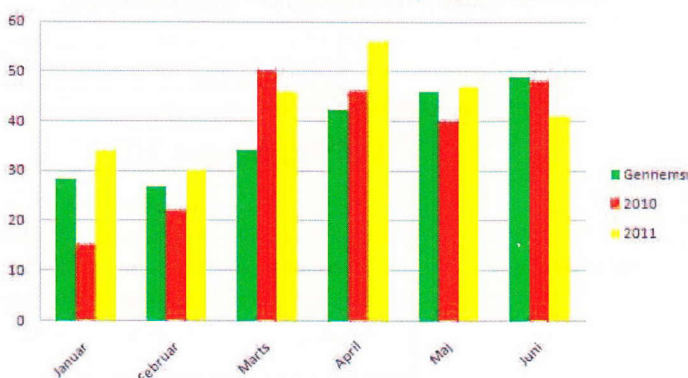
Har du allerede tilmeldt dig BetalingsService skal du naturligvis ikke tilmelde dig igen.

Chris & Martin

Antal nye medlemmer år til dato



Antal nye medlemmer fordelt pr. måned 2011



DM skalaflyvning

27.-28. august 2011

Kolding Mfk. afholder i samarbejde med skalastyingsgruppen DM for Radiostyrede skalamodeller. Der flyves i klasserne, klubskala, F4H og F4C på klubbens plads ved Kolding. Adressen er: Sjølundvej 50, 6000 Kolding.

Der flyves efter reglerne for de respektive klasser, som kan hentes på: www.modelflyvning.dk søg efter skalaregler. Stævnet vil være udtagelse til landsholdet 2012 i F4H og F4C Ankomst kan ske fra fredag og der kan camperes på pladsen hvor der vil være strøm og vand til rådighed.

Program lørdag

09.30 : Briefing
10.00 : Konkurrencerne begynder
19.00 : Fællesspisning

Program søndag

09.30 : Briefing
10.00 : Konkurrencerne begynder
16.00 : Afslutning + præmieoverrækkelse.

Der kan under hele stævnet købes øl, vand, kaffe og pølser til rimelige priser.

Startgebyr kr. 200,00 for den første klasse og for de efter følgende kr. 100,00.

For camping på pladsen vil gebyret være kr. 50,00 pr. enhed pr. overnatning.

Prisen for fællesspisning vil være ca. 130,00 tilmelding senest D. 22/8 2011 med antal til spisning.

Tilmelding til stævnet på www.modelflyvning.dk/elite/skalaflyvning/online-tilmelding-til-arrangementer.aspx Senest 22. august 2011

Evt. kontakt Flemming Bollerslev 25 80 66 22 / flemmingbollerslev@webspeed.dk

Henrich Ehlers 26 29 96 34 / hete@stofanet.dk

mvh

Kolding Modelflyveklub

Stunt Hosecup og Old Time Stunt

18. september 2011

Herning Modelflyveklub indbyder alle medlemmer af Modelflyvning Danmark, til at deltage i disse to stævner for linestyret kunstflyvning.

Konkurrencerne finder sted på klubben baneanlæg på Skinderholmvej ved Sunds i Herning.

Dato for konkurrencerne er 18. september 2011.

Der er briefing kl. 09:30.

Pris for deltagelse: 50,00kr. pr. deltager.

Betaling på pladsen.

Tilmelding: Senest en uge før / 11. september 2011 til:

Aage Wiberg: 97209737

Uffe Olesen: 97132254

På klubbens vegne
Uffe Olesen



Kalender Fritflyvning 2011

20.	august	Høst 1	Randbøl Hede	
27.	august	Eifel Pokal	Zülpich, Tyskland	World-cup
3.	september	Swedish Cup	Rinkaby, Sverige	World-cup
4.	september	Nordic Cup	Rinkaby, Sverige	World-cup
17.	september	Reservedag DM/Høst 2	Skjern Enge	
11.	oktober	Bisonette Cup of Denmark	Lost Hills, USA	World-cup
15.	oktober	Sierra Cup	Lost Hills, USA	World-cup
29.	oktober	Eurofly	Bern	World-cup
6.	november	Landsmøde	Fredericia	

DMV Kalender 2011



Fre-søndag	26.-28.	august	Svenske Oldtimer Mesterskaber, Rinkaby. (NY dato)
Lør-søndag	10.-11.	sept.	Danske Oldtimer Mesterskaber, Randbøl Hede (NY dato)
Mandag	26	sept.	Hyggetræf på Midtjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FM)
Mandag	10	okt.	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)

Indendørs

fritflyvningsflyvedag

13. november 2011

i Vejle

Kom og vær med ...
Vi flyver indendørs – fritflyvning.

Vi plejer jo lige at skulle træne lidt inden DM, og vi er således et par stykker som har booket Hal-3 den 13. november 2011 fra kl 10.00 til kl 16.00.

Kom og vær med – dog skal du lige huske at tilmelde dig...

Vi ses

Tilmelding:

Telefonisk, pr post eller pr. e-mail
Senest den 1. november kl. 15!

til

Ole Vestergaard, Jacobsmindevej
21, 7100 Vejle

Telefon: 2469 4102

E-mail:

hanne.ole.vestergaard@mail.dk

Indendørs Danmarks mesterskaber i fritflyvning

12. februar 2012 i Vejle

Vi skal flyve både i Hal-1 og Hal-2. Hal-1, som er en stor håndboldbane med tilskuerpladser, har et grund mål er 45 x 50 mtr med 9,5 meter til loftet, som er fladt og næsten helt fri for forhindringer. Hal-2 har sammen grund mål med uden tilskuerpladser og bruges derfor til de mindre klasser såfremt tidsplanen glider for os.

Konkurrencen flyves, ligesom sidste år, som en åben konkurrence. Der vil således blive kåret en samlet vinder og en danmarksmester i hver klasse. Man kan således kun blive danmarksmester såfremt man er medlem af modelflyvning.dk.

Tid:

12. februar fra kl. 10 – ca. kl. 17.

Briefing præcis kl 10.00!

– dog kan hallen benyttes i tidsrummer fra kl 9.00 og helt frem til kl. 20.00!

Sted:

DGI Huset – Vejle, Willy Sørensens
Plads 5, 7100 Vejle

Klasser:

Chuck, P-15, P-40, Peanut.

Easy-B, Living-Room-Stick, F1D, F1D-begynder. og andre free flight klasser efter behov! Klasserne fastlægges under den indledende briefing.

Perioder:

Disse er svære at fastsætte på forhånd. Det afhænger meget af deltagerantallet i de enkelte klasser, men der vil blive tid nok til alle til både trimning og konkurrencestarter. Normalt er der mulighed for seks starter, hvoraf de to bedste er gældende. I peanutklassen er det den enkelte model, som tæller.

Diverse:

Der vil, på samme måde som sidste år, blive opstillet borde/stole så arbejds-

betingelserne bliver fornuftigt. Der bliver denne gang også være adgang til hal-2 hvor P-15, P-40, Peanut og andre hurtig flyvende klasser vil blive afviklet. Derudover kan Hal-2 bruges til trimning igennem hele dagen.

Fodtøj:

Der må kun anvendes indendørs og rent fodtøj i hallen.

Startgebyr:

60 kr. pr. deltager – uanset antal klasser

Tilmelding:

Telefonisk, pr post eller pr. e-mail

Senest den 1. februar kl. 15!

til Ole Vestergaard,

Jacobsmindevej 21, 7100 Vejle

Telefon: 2469 4102

E-mail: hanne.ole.vestergaard@mail.dk

Konkurrenceleder:

Jørgen Korsgaard, Kristian Andersen eller undertegnede....

Hvis der er interesse for at ankomme lørdag eftermiddag/aften og mødes til fælles aftensmad hører jeg gerne om det i god tid, VFK vil så forsøge at få arrangeret en fælles lørdagsarrangement med spisning og hygge. Medbring gerne dine foto's og evt. dvd optagelser....

Under konkurrencen vil der være rig mulighed for at sælge/købe ting og sager, som man måske ikke længe har brug for eller vil flyve med. Jeg tager som sædvanlig lidt med fra hylderne og håber I andre gør det samme.

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

Hilsen

Vejle Fritflyvnings Klub - VFK

Ole Vestergaard.



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, sylesen@gmail.com

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

Kontingent for 2011: 170,- kr.

Kalender

- 18. august 2011: VM i F3C 2011
- 19. august 2011: 30. IKARUS CUP
- 19. august 2011: Warbirds over Filskov
- 20. august 2011: Høst 1
- 20. august 2011: DM
- 20. august 2011: DM F3B 2011
- 20.-21. august 2011: IMAC 3'rd National / Sjælland
- 26. august 2011: Eifel Pokal
- 27. august 2011: F3A - NFK Cup 2011
- 27. august 2011: Dm i Skala alle klasser, Kolding
- 27. august 2011: DM F3J 2011
- 27. august 2011: Hygge træf i Skanderborg MFK
- 3. september 2011: Swedish Cup
- 3. september 2011: Helibatic 3
- 3. september 2011: Swinging Denmark F3K 2011
- 4. september 2011: Nordic Cup
- 10. september 2011: Bad Brückenau Hotliner EuroTour
- 11. september 2011: DM i Dieselcombat
- 17-18. september 2011: IMAC konkurrence i RC-Parken
- 18. september 2011: Stunt Hose Cup
- 11. oktober 2011: Bisonette Cup of Denmark
- 15. oktober 2011: Sierra Cup
- 15. oktober 2011: DM F3F 2011
- 29. oktober 2011: Eurofly

Kalender 2012

- 11. marts 2012: Stormodel kontrollantseminar

Læs mere om de enkelte arrangementer på

www.modelflyvning.dk

under arrangementskalenderen

BJARNE PEDERSEN

1956 – 2011

Bjarne har været en del af Pandrup Modelflyveklub i mange år, og mange har kendt Bjarne længe. Andre af os kom for alvor til at kende Bjarne for 4 - 5 år siden, da han opfordrede klubben til at arrangere Nordisk Skalamesterskab 2008.

Han havde sans for detaljen. Bjarne var omhyggelig og nøjsom i sit byggearbejde, i sin flyvning og i planlægningen af skalamesterskabet. Når han byggede modeller kredsede han om detaljen og arbejdede til han opnåede det ønskede resultat. Når Bjarne fløj, øvede han altid manøvrer til de konkurrencer, han med jævne mellemrum deltog i. Han fløj sjældent kun for sjov. Til det første møde om skalamesterskabet havde Bjarne på forhånd lavet en detaljeret liste over det, han mente skulle til. Han havde en vision om at skabe et godt arrangement og sigtede bevidst mod sit mål.

Bjarne havde byens største hobbyværksted. Her udførte han det byggearbejde, som resulterede i mange flotte modeller. I værkstedet var der også indrettet et hyggehjørne med bløde stole og plads og tid til en kop kaffe og en smøg. I hjørnet var der udsigt over de mange medaljer og diplomer, som Bjarne havde med hjem fra de stævner og konkurrencer. Når Bjarne var på flyvepladsen, og vi andre tæskede vore modeller rundt i luften, kunne han spørge om, hvorfor vi ikke brugte mere tid på at øve forskellige manøvrer. Han kom flere gange med forslag til, hvad vi kunne gøre for at flyvningen blev mere naturtro og skala-rigtig. De gode råd bar dog ikke altid frugt, og så kunne han med et glimt i øjet give tilnavne som fx ræserrøv.

Til skalamesterskabet i 2008 skrev Bjarne mange af de tekster som skulle bruges til websiderne. Han skrev dem både på dansk og engelsk. Bjarne kunne lide at skrive og udtrykke sig. Han har gennem tiden skrevet flere artikler til Modelflyvenyt om håndværk og detaljer i forbindelse med bygning af skala modelfly. Han har skrevet artikler, der var referater af arrangementer i skalaregi. Bjarne kunne lide at diskutere, fortælle og fremstille materiale til fremme for modelflyvningen.

Modelflyvning var Bjarnes store passion og interesse, og han havde mange år på bagen og stor erfaring. Alligevel kunne han ringe til en klubkammerat og spørge om at få en "støttepædagog", når der skulle flyves med fly, som det var længe siden, han havde haft i luften sidst. Han ville gerne have selskab og støtte til sin flyvning.

Det er med til at give et billede af, at det for Bjarne handlede om mere end modelflyvning. Det handlede også om samværet og om at skabe venskab og holdbare relationer. Han ønskede "noget mere", og i det kom hans omsorgsfuldhed til udtryk. Han kunne fornemme, når andre tumlede med et og andet og kunne spørge til det. Bjarne ville også kammeratskab og venskab.

Bjarne fik i sommeren 2010 konstateret kræft i hjernen. Det fik meget stor indvirkning på hans dagligdag. Han måtte sygemelde sig og snart erkende, at der var mange ting, han ikke mere kunne. Alligevel blev han ved med at bekymre sig om sin familie og skalamodelflyvning. Der var fortsat mange ting Bjarne gerne ville, og han var ikke klar til at skulle forlade sin højt elskede familie og sin verden. Han døde den 8. juni på trods af behandling og troen på, at han skulle blive rask igen.

Vi har mistet vor klubkammerat. Vi har mistet vor ven. Vi har mistet Bjarne Bent Pedersen.

Ære være Bjarne.

På vegne af
Pandrup Modelflyveklub
Henrik Larsen

BJARNE PEDERSEN

1956 – 2011



Det er med stor sorg, at vi i Skalagruppen modtog besked om at Bjarne Pedersen døde natten til onsdag 8. juni.

Bjarne var en af de mest engagerede modelflyver vi har kendt. Han fik modelflyvning ind med modermælken, og fortalte, at han allerede fra barns ben så, hvordan hans far byggede og fløj linestyrede modeller.

Bjarne var i luften med sin første model som 12 årig, og delte i øvrigt interessen med sin bror. Som de fleste havde Bjarne en pause i teenagerårene, der var der andre modeller der havde interesse.

I 1988 kom Bjarne på banen igen, her med en Taxi II fra Graupner, men desværre var det ikke muligt at komme ind i en klub i København.

Det blev der senere rådet bod på, da Bjarne flyttede til Nordjylland og blev medlem af NRC.

Her fik han prøvet en del modelfly af, men der skulle mere til, så Bjarne målrettede sin interesse mod modelflyvning med skalamodeller.

Engelske/Amerikanske Warbird var den store

interesse. Det startede med en Tore Poulsen Spitfire, herefter blev det mere seriøst – Brian Taylor modeller Hawker Hurricane, Spitfire, Hawker Typhoon og Mustang, Bjarne fik bygget rigtig meget gennem årene, han evnede at se de små detaljer.

På et tidspunkt fik han lyst til at gå mere aktiv ind i skalaflyvning, og det gjorde han så ved at deltage i et Dommerseminar på Fyn i 1997.

Her fik Bjarne fortalt alle de gamle skalafolk, at nu skulle de se komme i gang, der skulle nytænkning til og mange af os – også jeg – tænkte: "Ja, ja spis nu brød til".

Fra 1998 tog Bjarne sin første periode som formand for Skalagruppen.

Bjarne var formand for gruppen indtil 2010 på nær en periode fra 2002 – 2004, hvor der var andre ting som optog ham.

I 2005 fik Bjarne og jeg gang i Skala igen og det er blevet en stabil gruppe under Dansk Eliteflyvning.

Bjarne deltog i mange stævner, ikke alene Nationale, men også Internationale som NM, EM og VM. Et af højdepunkterne var NM i Danmark i 2008 i Pandrup, som Bjarne var ansvarlig for. Det blev et stævne der huskes i meget lang tid.

Jeg kendte Bjarne som ven på godt og ondt. Vi kunne diskutere i timer, men endte altid med at være venner igen. Bjarne gjorde ikke noget halvt, når der blev sagt ja til noget, så skete det også.

Vi har haft rigtig mange gode timer sammen og jeg vil savne ham meget. Bjarne's død er et stort tab for modelflyvningen i Danmark. I skalagruppen vil vi gøre, hvad vi kan for at videreføre hans arbejde og vi vil huske ham som en rigtig dygtig formand og skalaflyver.

Tanker går til hans hustru og to børn, som betød alt for ham. Deres trivsel, uddannelse mv. fik første prioritet i alt hvad Bjarne foretog sig.

Familien støttede ham i hans hobby, måske derfor klarede Bjarne også sin hobby så flot, med et overskud og en indsigt som bliver svært at gøre efter.

Ære hans minde.

Ulrik Lützen
Skala gruppen

KAJ SKAFTE

1937 – 2011

Det er med stor sorg, at vi modtog besked om Kajs bortgang 1. juni 2011.

Kaj begyndte med at realisere en drenge-drøm om flyvning for ca. 15 år siden hvor han var på vej på pension. Her var så tiden til at bygge og flyve især med motorfly men også en enkelt svæver, fik sneget sig ind. Kaj blev udnævnt til pladsmand og vi var aldrig i tvivl om nu banen på Stejhøj blev vedligeholdt. Kaj slog græsset 2 gange om ugen i sæsonen, ligesom der blev ryddet op og vedligeholdt skur mm. Kaj sagde aldrig nej. Skulle der laves noget, var han altid i front, og fik han opgaven - blev det gjort. For 6 år siden da jeg takkede af efter 17 år som formand var det naturligt at Kaj som havde været med i bestyrelsen i nogle år, overtog formandsposten som ham bestred indtil sin død. De sidste tre år helligede Kaj sig opgaven med at hjælpe til med at finde en ny plads, idet den gamle var blevet lidt indeklemmt, med træer, naboer og andre brugere. Lidt klager skulle også håndteres.

Det blev derfor en lang og sej søgen og rigtigt meget fodarbejde for at få det til at lykkes. Efter høst i 2010 lykkedes det endeligt at få anlagt en ny bane.

Kajs store passion og drift for at overkomme denne store opgave lykkedes.

Desværre kom der malurt i bægeret, idet Kaj blev konstateret alvorlig syg. På trods af det og tilsvarende behandling lykkedes det dog Kaj at komme ud og være lidt med ved anlæggelsen, selvom det ikke blev så meget som han ønskede. Yderligere en forværring blev det til og desværre nåede Kaj ikke ud og opleve en af Danmarks bedste flyvepladser, da den blev taget i brug medio maj. Men i Kajs ånd ligger den nu der og ser flot ud, med et kæmpe luftrum som vi ikke har turde håbe på -ej heller har oplevet før.

Desværre blev det ikke til den deltagelse han og vi havde håbet på, men nu sidder han sikkert "deroppe" og kigger på det hele i fugleperspektiv og tænker på at pladsen nu er afleveret til alle de modelflyvekollegaer han har haft så mange gode timer med – og så er det op til dem at passe på den som han ville have gjort.

Ære være hans minde

Mark Law
Kalundborg Modelflyve Klub

Rooodndér



“Skrammelflyveren” hed den. Og det blev den for alvor, den eftermiddag i slutningen af maj, da den stak af ud over Lystrup Enge. Min egen fejl. Jeg kæmpede med nogle nye indstillinger på senderen. Der gik et par skæbnsvangre sekunder, før det gik op for mig, at jeg “læste” flyveren forkert. Den var på vej væk!

Chris Gade og Argus kom på en usædvanlig opgave.

“Højderor”, råbte Peter Thomassen, min gamle flyvekammerat og læremester.

Der skete underlige ting, derude i horisonten, og før jeg kunne nå at række senderen over til Peter, gik skrammelflyveren i marken for fuld skrue. Ude i noget højt græs og “cirka i den retning”.

I et par timer ledte Peter, Ove Foldager og jeg i græsset på både den ene og den anden side af en rædsomt snasket bæk. Pist, sporløst borte og forsvundet, var flyveren. Ikke en stump stak oven ud af græsset.

Nå, tænkte jeg. Det her må der være råd for - og ringede så til Chris Gade. Han er Røndes kendte landbetjent. Argus er hans ikke mindre kendte og pragtfulde schæferhund. På egnen går den under dæknavnet “Vicesheriffen”.

Jeg var jo nok klar over, at en nedskvattet gammel modelflyver ikke just var nogen oplagt politisag. Men da Chris er min gode nabo derhjemme på vejen, var han straks med på en lidt utraditionel eftersøgning.

“Men gå nu ud af det område!” Vi prøver i morgen, når det hele ikke længere lugter af jer, så hunden kan koncentrere sig om at finde flyveren, lød ordren.

Vi forestillede os, at Argus både skulle lugte til metanol og alt andet modelflyve-relevant, men nej. Øvelsen gik ud på at snuse sig frem til noget, der ikke burde være derude i det høje græs.

Af Helge Laursen
FOTOS: Peter Thomassen og Helge Laursen



... lille hund - og søg "Skrammelflyveren"

Det blev til noget af en duftsorings-opgave for hunden. For alle i AMC ved, hvordan det vrirler med fugle- og råvildt i området. Da en sådan en højt klassificeret politi-tjenestehund jo reelt er trænet til jagt, var det klart, at alle "bambierne" distraherede noget.

"Rooondér, Rooondér, lød det ud over engene, når Argus lige tog sig en slapper. Afsted igen, frem og tilbage i græs og meterhøje brændenælder.

Pludselig, efter en lille times søgning, kommer hunden pilende ud fra et levende hegn, tværs over en græsmark. Ude midt på marken lægger den sig. Næsten skjult i græsset finder Chris sin hund - og de sørgelige rester af "Skrammelflyveren".

Knust til ukendelighed. Min fine velkørende OS 55 boret ned i jorden og kvæstet, så det nok ikke betaler sig at købe nye stumper til den. Men radiogrej, batteri og servoer var intakte. Flyveren var kaput, men hvad - den var købt for et par hundrede kroner på pilottræf i Risskov i vinter, så jeg havde noget at øve mig med.

Peter bemærkede medfølelse: "Vi har alle sammen prøvet det, så nu var det sgu din tur!"

Vi er også mange, der har prøvet at miste fly ude i græsset. Nogen gange bliver de fundet ved en ren tilfældighed længe efter.

Men at låne en politihund til at finde skidt, det har jeg altså aldrig hørt om før!

Alle var glade. Jeg fik mine stumper til genbrug, Argus indtog en stor portion godbidder og dagen efter et mega-tyggeben. Chris mente, at det havde været en rigtig god gang træning. I hvert fald interesserede den obligatoriske træning samme aften ikke Argus ret meget.

De skulle måske prøve at drysse lidt fly-dele ud over træningsbanen næste gang.

Jeg har nogen, de godt må få ...

Helge Laursen
OY 1210



Fundet! Og så blev de sørgelige rester ellers bragt over åen.



Skrammelflyveren var fuldstændig kaput, men elektronikken var intakt og motoren kan muligvis reddes. Surt show!



Til sidst var der udbetaling af findeløn: Godbidder til Argus og en sodavand til Chris Gade.

Referat fra PÅSKESKRÆNT

23-24 april 2011

Årets påskeskrænt blev igen fløjet på Feggeklit på Mors med et stort antal deltagere på 33. Det er åbenbart en fremherskende vindretning i påsken. Det er tredje år i træk vi flyver på denne skrænt.

Skrænten er meget fin at flyve på, dog skal man gå ned ad skrænten for at lande, men der er meget fine landingsforhold nedenfor.

Lørdag blev der fløjet seks runder i 8-9 m/sekunders vind. Vinden tog lidt af hen på eftermiddag hvor vi målte 5-6 m/sek.

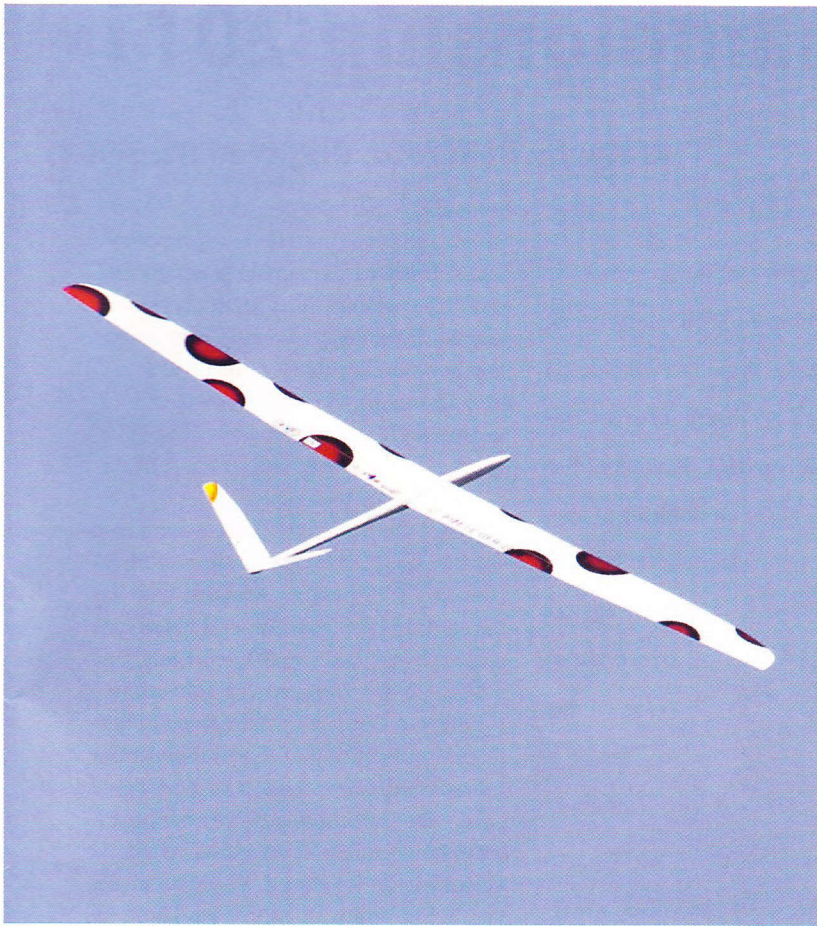
Der var briefing lørdag morgen om, at vi også skulle flyve søndag formiddag så det blev til to runder i fin vind og solskin. Det blev til to gode dages skræntflyvning med fin hjælp fra piloter samt vores klubmedlemmer. Tak for det.

Årets vinder af Påskeskrænt blev Tysk domineret med hele tre på de første pladser. Bedste dansker blev Knud Hebsgaard på en fjerde plads.

THY RC KLUB
Jørgen Larsen

Alle deltagere til påskeskrænt





Fly med fin bemaling

Place/Name	Points	Country
1 Helge Borchert	6.766,81	Ger
2 Jens Klernert	6.755,67	Ger
3 Axel Barnitzke	6.611,02	Ger
4 Knud Hebsgaard	6.596,75	Den
5 Soren Krogh	6.593,39	Den
6 Henrik Vogler	6.549,61	Ger
7 Frank Droge	6.338,58	Ger
8 Jesper Christensen	6.231,73	Den
9 Jorgen Larsen	6.226,60	Den
10 Theo Liebeck	6.188,25	Ger
11 Kaj H. Nielsen	6.184,94	Den
12 Per Schmidt	6.184,30	Ger
13 Arild Møllerhaug	6.155,22	Nor
14 Frank Holtz	6.116,64	Ger
15 Rolf Børge Rettedal	6.098,28	Nor
16 Rolf Inge Waaga	6.086,55	Nor
17 Hans Sagemüller	5.940,21	Ger
18 Mirko Spilker	5.916,67	Ger
19 Hans Jürgen Hartmann	5.830,39	Ger
20 Ivan Pedersen	5.737,87	Den
21 Frank Schreiber	5.713,14	Ger
22 Günter Groes	5.692,69	Ger
23 Wolfgang Schröter	5.644,07	Ger
24 Jaromir Ufer	5.596,72	Ger
25 Erik F. Aandersen	5.484,28	Den
26 Martin Knöpfel	5.200,92	Ger
27 Malte Schmidt	5.156,58	Ger
28 Andy Wohlert	5.058,04	Ger
29 Bernd Dunker	4.956,13	Ger
30 Rolf Bilek	4.488,76	Ger
31 Henrik Kilegaard	4.430,93	Den
32 Nicolai Sorensen	4.219,00	Den
33 Regner Petersen	2.032,00	Den

Jens Klernerts fly bliver sent til start.

De tre vinder af Påskekraent fra venstre Jens Klernert , Helge Borchert og Axel Barnitzke.



Nordic IMAC Championship 2011

Af Martin Boie Foto: Ole Steen Hansen

Som mange sikkert ved, var Danmark i år vært for det Nordiske IMAC Mesterskab.

Den skandinaviske dyst blev afholdt på Grenå Flyveplads, arrangeret af Grenå Modelflyveklub og IMAC Danmark. Her

følger en skildring af nogle

le helt fantastiske

dage, og et

stort skridt

for en ung

IMAC Na-

tion.

Som landsholdsdeltager i klassen BASIC, mødte jeg op på Grenå Modelflyveklubs fantastiske anlæg i skønne omgivelser. Første mødedag blev for mig onsdag d. 7. juni. Den ordinære konkurrence begyndte om torsdagen, men det er altid godt lige at få et par ture på en ukendt flyveplads, før slaget skal gå sin gang.

Da jeg trillede ind på pladsen med min campingvogn, blev jeg mødt af et fantastisk syn. Campingområdet var fyldt, og det samme var pitted. Der stod velsagtens en 15-20 toptunede og lækre IMAC fly på "Flight linen", og der var fuld gang i træningen. Der var opstillet to store festtelte til opbevaring af fly. Klubhuset var indrettet til sekretariat, pølsebod og til sidst – men ikke mindst – var der opstillet et fadølsanlæg, tanket med en yderst velsmagende lokalbryg. Vi vidste at det var billige point at score, i relation til svenskerne og nordmændene. Begge lande hvor en fadøl koster 1/10 af en Hitec 7955TG servo. Og som ekstra detalje var der opstillet tre flagstænger med flag fra de tre deltagernationer. Der var noget stort og internationalt over det. Det blev faktisk kun til én træningstur for mit vedkommende om onsdagen. For der var jo en enorm kø for at komme ud og flyve.

Torsdag 9 juni

Torsdagen oprandt og der blev holdt morgenbriefing om dagens program. Jeg var konkurrencens "Voldborg", og gav en orientering om dagens vejr. Jeg fik ros for briefing, men ikke for formiddagsvejret. Vi måtte udskyde første start til kl. 1100 pga. byger.

Men det blev også den eneste udskydelse vi måtte tage.



Det var en blæsende torsdag, men ikke desto mindre blev der afviklet to omgange flyvninger i hver af klasserne BASIC, SPORTSMAN og INTERMEDIATE. Og med 23 deltagende piloter, må det siges at være temmelig godt.

Min første flyvning var meget præget af nerverne. Jeg er ikke supererfaren når det kommer til enkeltmandskonkurrencer, og det kunne jeg tydeligt mærke. Til dagligt flyver jeg helikopter på nordsøen.

Selv en mørk vinternat i sne-storm

på Nord-søen, kan normalt ikke få min puls meget over 60. Men jeg skal da lige love for at jeg kunne få "bævreknæ" ved denne lejlighed. Jeg tror at det er den lange periode med træning, træning og træning, forventningerne om hvad man skal præstere – eller tro man skal

og stempel som resultat. Heldigvis havde jeg en reservemodel med og kunne fortsætte i konkurrencen. Det var dog ikke en model jeg havde fløjet meget med, endsige trimmet ordentligt ind. Men jeg var med, og det var det vigtigste. Knap så heldig var min holdkammerat Karsten Ottsen. Han fik også motorhavari, og måtte helt udgå af konkurrencen. Generelt må vi sige at danskernes niveau stadig ligger under de øvrige skandinaverns. Vi kan mærke, at vi ikke har den samme erfaring med IMAC som dem. Men det skal nok komme i takt med at konkurrencen for, at komme på landsholdet bliver hårdere og hårdere.

Alt i alt blev det en rigtig god dag, med et afslutningsvis helt hæderligt vejr.

ger, takket være en effektiv afvikling og mange villige hjælpere. Da vi kom i gang forholdsvis tidligt om morgenen, kunne vi være færdige til spisetid. Så det blev også til en hyggelig grillaften med mange deltagere.

Lørdag 11 juni

Sidste konkurrencedag bød på et helt fantastisk vejr. Vi fløj en omgang i hver klasse, og så var det tid til den store "crowd pleaser" – FREE STYLE. Der blev vist 3D flyvning i topklasse. En af de svenske deltagere er tidligere verdensmester i Indoor Freestyle. For dem der ikke ved hvad FREE STYLE er, kan jeg kort ridse op: Det drejer sig om at demonstrere flyets alsidighed i alle spektre af flyvekonvolutten. Stallet såvel som ikke stallet.

Om aftenen blev de "ukendte" programmer til SPORTSMAN og INTERMEDIATE udleveret. Det ukendte program består af ti manøvrer i sekvens, som ingen har set før. Det er ikke tilladt at øve programmet på hverken simulator eller fly. Så det er god underholdning, at se alle de granvoksne mænd, der sidder dybt koncentreret og "flyver" det ukendte program med en kuglepen, "stick plane" eller laver mærkelige fagter med hånden.

Fredag 10 juni

Fredagen oprandt, og vejret tegnede helt hæderligt. Der blev fløjet lige fra morgenstunden. Vi startede med en omgang BASIC, og derefter fulgte de ukendte programmer. Man flyver i øvrigt ikke "unknown" i BASIC. Det blev til masser af flyvnin-

præstere – der giver et ekstra pres, når man står der og skal give det bedste man har i de fem minutter en omgang tager. Men jeg er slet ikke i tvivl om, at det bare er noget der skal flyves væk. Jeg synes det er vigtigt at tage denne del med. For jeg tror der er mange, der har en skepsis ved at begynde at deltage i konkurrencer, netop af frygten for ikke at kunne præstere. Men ligesom man skal have erfaring i at flyve – altså træning – skal man også have erfaring og træning i at deltage konkurrencer. Så man må ikke give op, bare fordi man flyver som en "skinke" til de første konkurrencer.

Desværre blev jeg selv ramt af et uheld, allerede på flyvning nr. 2. med min SBach fra Pilot RC. Min motor (en 3W 106i) var blevet for varm, med en ødelagt cylinder



Piloten skal demonstrere god alsidighed i manøvrerne, flyve koordineret til musik efter eget valg. Røganlæg skader bestemt heller ikke når man skal imponere dommerne.

Vinderen blev den 15-årige Emanuel Fantini, senere kendt som "the Swedish Wonder Kid, Emanuel "the Phantom" Fantini". Han vandt også SPORTSMAN klassen overbevisende. Han er et helt utroligt talent der startede som 12-årig med at flyve modelfly.

Kl. 1800 blev vi hentet af en turistbus og kørt til en nærliggende kro. Her var der arrangeret festmiddag og præmieoverrækkelse i meget hyggelige omgivelser. En superaften der endte ved fadønsanlægget på Grenå Flyveplads mange timer senere.

Set i bakspejlet

Efter konkurrencen i Grenå, er jeg blevet blot endnu mere tændt på at flyve IMAC. Nerver og ødelagt motor til trods, har jeg endnu mere gåpåmod for, at IMAC skal blive en stadigt voksende konkurrencegren her i Danmark. Det var helt fantastisk at møde så mange ligesindede, der gladelig øste ud af deres store erfaring. Og bare det at gå en tur imellem de fantastiske modeller der var med i konkurrencen. Hoveddelen af modellerne var i 100 cc størrelsen. Men der var også adskillige modeller i 26 og 50 cc størrelsen. Et fly bliver også mere og mere repræsenteret, selv i 100 cc størrelsen. Det er altid interessant, at se hvilket grej folk har valgt at bruge. Og hvordan de har løst forskellige problemstillinger. Problemet er bare, at man altid er fristet af at købe nyt grej, når man ser alle de lækkerier. Men ikke desto mindre, går der ikke "grej-ræs" i den. Der er ingen tvivl om, at det ikke er det nyeste og dyreste grej der gør forskellen. Det er træningsformen – og i en eller anden udstrækning talentet – der gør forskellen. Vi så flere der havde deres "goe gamle" meget brugte modeller - med meget simpelt set-up – med og gjorde det storartet. Som nævnt tidligere blev det ikke til skammelpaladser, for det danske landshold. Og vi ved godt hvor vi skal tage fat, for at lave om på det i fremtiden. Vi har brug for at uddanne og standardisere dommere. Det er vigtigt at når vi træner, at vi træner manøvrerne korrekt. Det er et faktum, at der bliver flere deltagere til vores nationale konkurrencer. Så vi ser også flere og flere dygtige piloter.

Endeligt skal der ifm. Nordic i Grenå lyde en særlig tak til Grenå MFK, for en helt

utrolig indsats. De havde virkelig lagt sig i selen, for at skabe rammerne om et fantastisk vellykket arrangement. Stor tak skal også rettes til Thomas Ågaard og Sven Lundgren, for at påtage sig rollerne som konkurrenceleder og chefdommer respektive. Endelig skal der lyde en stor tak til Michael Lund for en enorm indsats ifm. planlægning og organisering op til arrangementet.

For sponsorpræmier skal der lyde en tak til Electric Flight Equipment, www.modelfly.eu (Viking Hobby) og Cigar Box Models.

IMAC og resten af sæsonen 2011

Som nævnt i tidligere artikler, afholder vi fire nationale konkurrencer. Disse danner grundlag for udtagelsen til landsholdet i 2012, hvor vi skal til Norge og dyste. Når bladet her udkommer, vil der være afholdt to nationale konkurrencer, og de resterende er følgende:

- 20.-21. august /Pegasus, Sjælland
- 17.-18. september /RC-parken, Åbenrå

Nu har jeg jo skrevet meget om konkurrenceånden. Men kan man også flyve IMAC uden at ville "nå stjernerne". Det kan man helt klart. Man kan gøre IMAC til lige præcis hvad man vil. Jeg tror der er mange der vil finde glæde i at træne fx BASIC programmet med sin kunstflyver, når man nu er på pladsen. I stedet for blot at flyve rundt på må og få. Og skulle man få lyst til at prøve evnerne, kan man altid tage med til én af de nationale konkurrencer. Der er plads til alle.

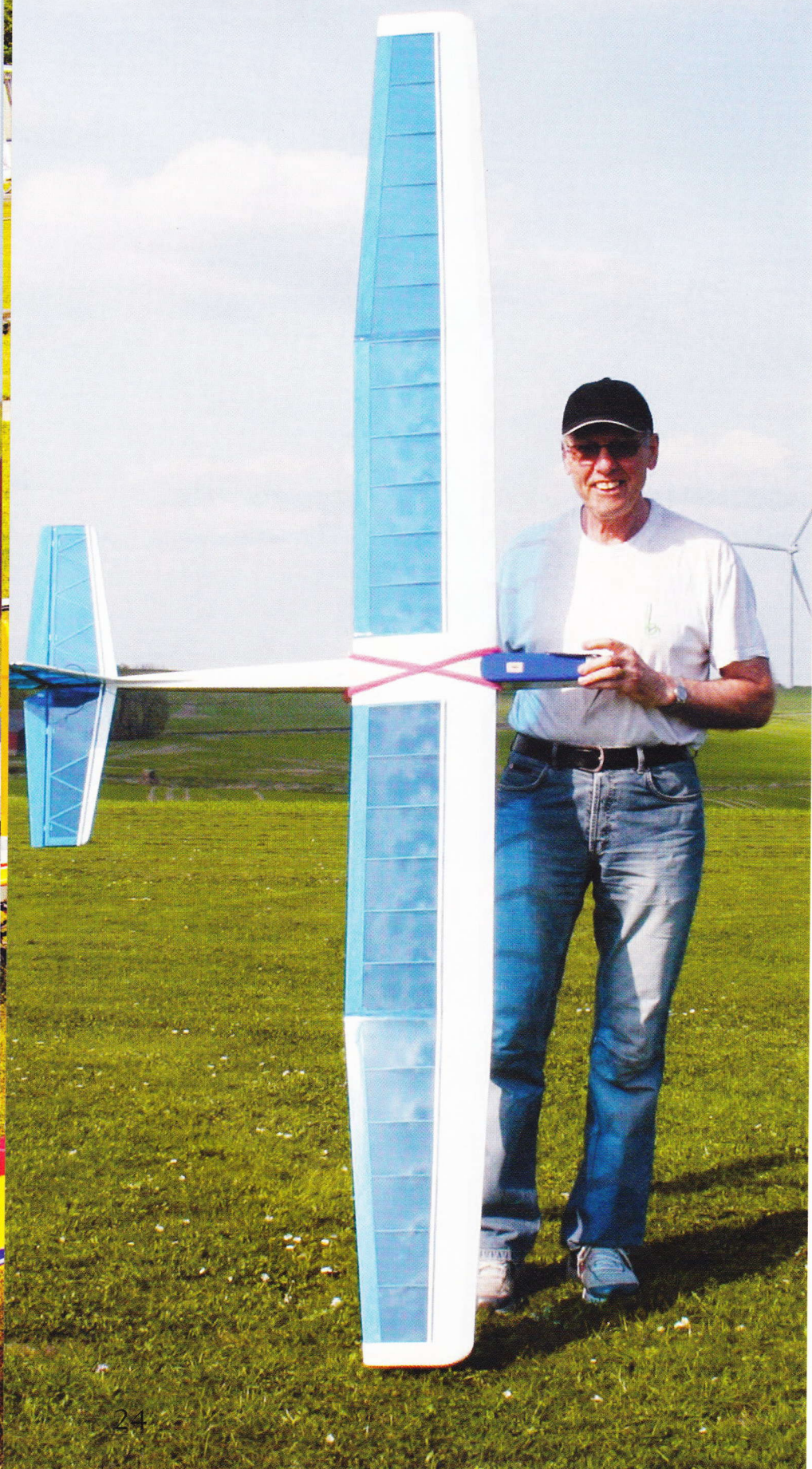
Er IMAC kommet for at blive? Det er der vist ingen tvivl om. IMAC er på blot fem år blevet de største konkurrencegrene i både Norge og Sverige.

Hvis du vil vide mere, kan du kigge ind på www.mini-iac.dk, eller skriv eller ring til mig:

Martin Boie:
Tlf: 2533 2870, boie78@hotmail.com



Min model



Svend Erik Jensen fra Modelflyveklubben Woodstock har anskaffet sig en Riser 100. Læs her hvordan han konverterer en svæver til en el-svæver, og de ændringer, der skulle foretages for at få en velflyvende model ud af det.

Det hele begyndte forrige vinter, da jeg erfarede at HLI-hobby holdt ophørsudsalg. Jeg var inde på hjemmesiden og se hvad de havde at byde på, og så der var et lækkert byggesæt til en Riser 100. Da jeg er vild med sådanne træbyggesæt, og de jo ikke ligefrem hænger på træerne mere, så tænkte jeg, at her skulle handles. Jeg ringede til firmaet og spurgte hvad det kunne koste at sende byggesættet til Brabrand, det fik jeg selvfølgelig svar på," men tænk nu hvis der er andet du står og mangler" tilføjede ekspedienten som jeg talte med. Efter en kort sludder blev vi enige om, at jeg hellere måtte køre op til forretningen, og da jeg er på overførselsindkomst havde jeg jo også tid til det.

En dag det ikke sneede og føret var godt, kørte jeg så til Haverslev, som på det tidspunkt var næsten begravet i sne. Det var en forretning som jeg vil kalde velassorteret, indrettet i en villa. Jeg købte byggesættet plus et par småting. Da jeg kom hjem, kiggede jeg det hele igennem, og fandt at det var i orden. Balsatræet var af god kvalitet, og med fine udstansninger, krydsfinersdelene ligeså. Byggevejledningen er på engelsk, men med masser af fotos. Byggetegningen er delt i to ret store tegninger, og alle mål er i tommer. Det hele blev så lagt op på hylden, for jeg må

Et forsøg med 2,5m svæveren Riser 100 som el-svæver



Svend Erik Jensen

nok indrømme, indtil videre kom det ind under kategorien "rar at ha."

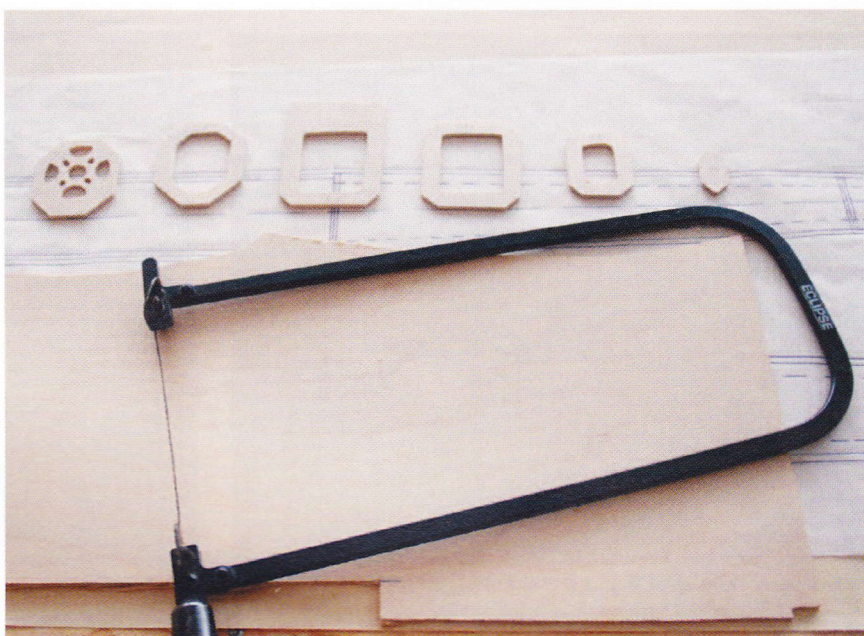
Byggefasen

Her i vinter kom jeg så tilfældigt ind på en side på nettet, hvor der var en artikel af en englænder, der havde bygget en el-svæver af en Riser 100. Selvom det stod på engelsk, så fik jeg dog lidt ud af det. Der var også en tegning af de ændringer, som skulle laves på kroppen, som blandt andet skulle forkortes med 90 mm. Jeg blev enig med mig selv om, nu var det med at komme i gang. Jeg valgte at bygge en ekstra krop til el-flyvning og bruge kroppen i byggesættet til svæveflyvning.

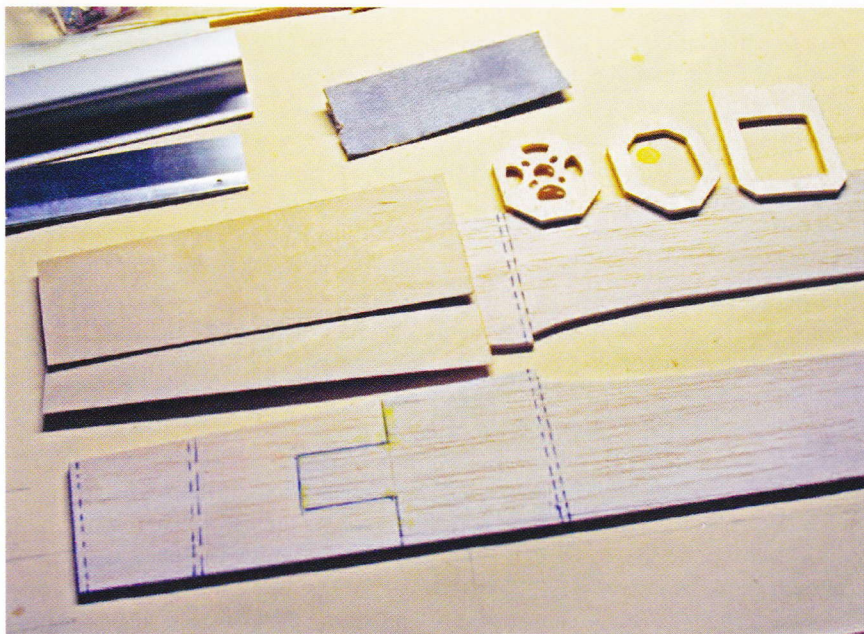
Jeg havde ganske vist lige bygget el-svæveren Lollipop, som har været beskrevet helt tilbage i MFN 2/1995. Den har jeg haft meget fornøjelse af, men jeg har fortrudt, at jeg ikke ofrede lidt mere, og forsynede den med en børsteløs motor. Nu var tiden inde til, at jeg også kom ind i "børsteløsalderen." Jeg sendte en mail til en forhandler med en forespørgsel om, hvad der skulle bruges, og hvad det ville koste? Da der kom svar, tog jeg en hurtig beslutning, og købte en Axi 2808 motor, en Jeti Advance Pro 30 regulator, en Hyperion CX G3 Lipo Power Pack, 3S/11.1V 2100mAh samt en 10 6" Aeronaut Cam klappropel med nav og spinner.

Bygning af kroppen

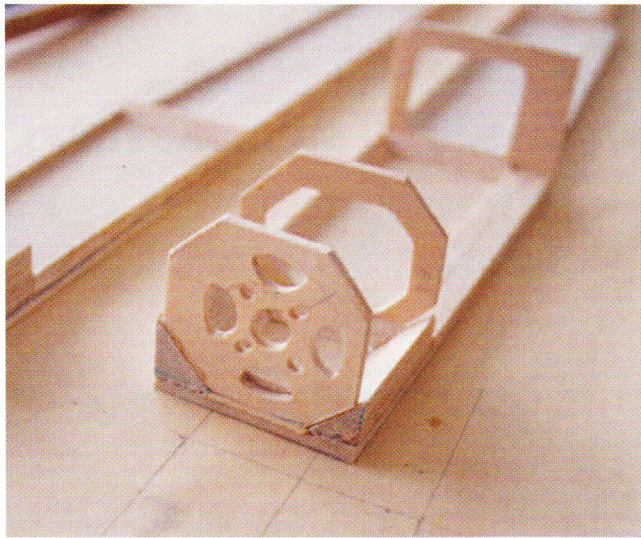
Til bygning af kroppen brugte jeg 3mm balsa. Forkroppen er forstærket med 1mm krydsfiner indvendig på begge sider til vingeforkant og i bunden til vingebackkant. Kropspanterne kopierede jeg fra tegningen undtagen motorspantet, alle i



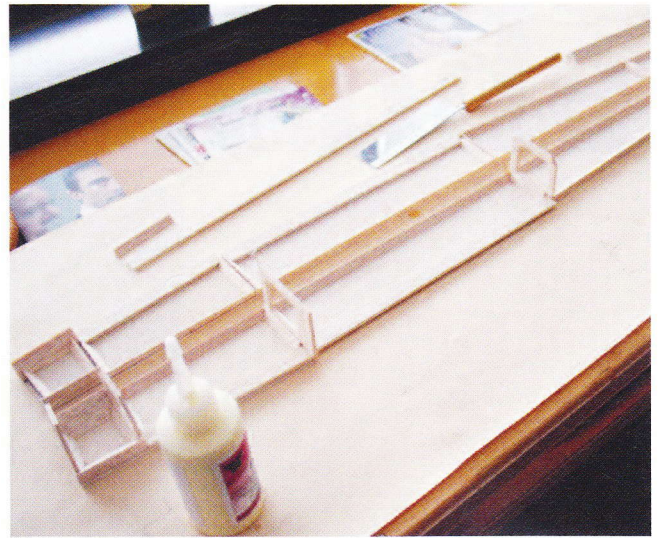
Kropspanter ses her udskåret



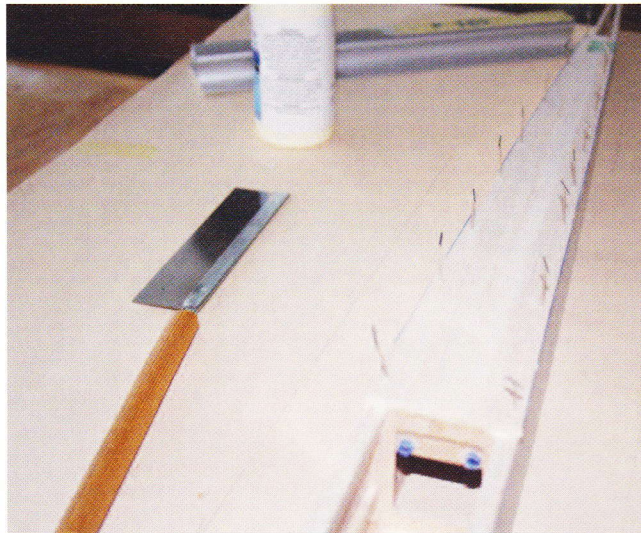
Kropssiderne og de tre kropspanter



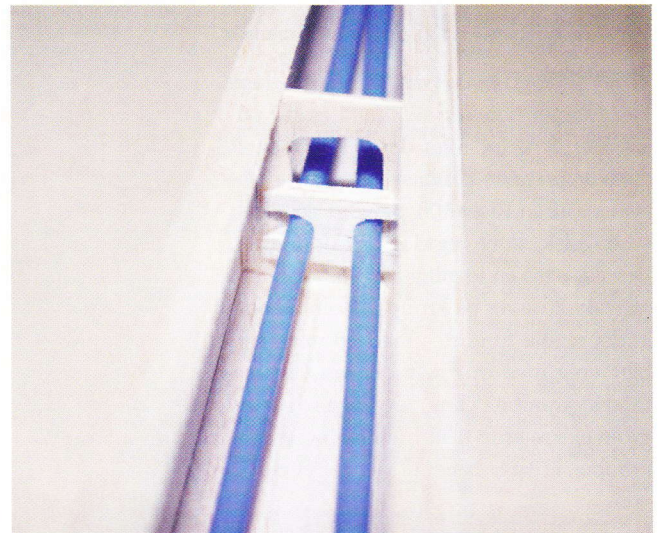
Kropspanter ses her monteret



Opbygning af kroppen



Beklædning af oversden på kroppen



Rør til styrekabler

3 mm krydsfiner. Spant 2 skulle ændres lidt, så motoren kunne komme igennem. På langs er der brugt trekantlister i hjørnerne undtagen under vingerne, her brugte jeg to 3 mm balsalister. Dækslet over "maskinrummet" er lavet af 6 mm balsa.

Haleplanet

Lister til haleplanet skar jeg ud af 6 mm og en 3 mm balsaplader. Til vingerne brugte jeg træet i byggesættet, da de skal bruges til både el-svæver og svæver, når det engang bliver aktuelt. Her stødte jeg på en lille fejl, som jeg åbenbart havde overset ved den første gennemgang, idet en af bagkantlisterne var så skæv, at jeg ikke kunne bruge den. En ny blev anskaffet, så var det problem løst.

Bygning af haleplan og vinger foregik på traditionel vis efter tegningen. I modsæt-

ning til lillesøsteren Riser 2 m. er vingerne på Riser 100 ikke med D-box, men med tre fyrrelister, to på oversiden og en på undersiden foran hovedbjælken. Forkanten er en 6 mm rundstok. Jeg valgte at hæve vingetipperne en lille smule mere i knækket midt på hver vingehalvdel, end det er vist på tegningen, for at modellen skulle reagere lidt hurtigere på sideroret.

Montering af grej

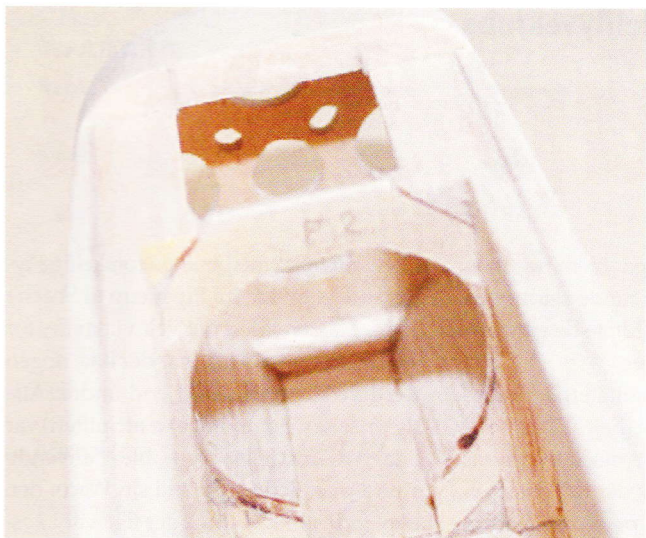
Efter beklædningen skulle der så monteres grej. Trækket til side- og højderor går igennem kabler, som jeg monterede inden oversiden af kroppen blev limet på, så jeg kunne fastgøre dem. I den engelske beskrivelse kunne jeg se, at servoerne var monteret lige under vingebagkanten.

Det var jeg godt klar over, at det gik ikke på min model, idet min lille børsteløse motor var lettere end den gearede motor

som den engelske udgave var vist med. Jeg lavede en prøve med servoerne på tyngdepunktet. Accuen placerede jeg liggende lige bag motoren på en lille plade, så der var plads til at motoren kunne komme af med luften. Det hele blev så samlet og afprøvet om det passede med tyngdepunktet, det gjorde det ikke. Servoerne blev rykket frem til vingeforkanten, det hjalp, men ikke helt nok skulle det senere vise sig.

Prøveflyvningen

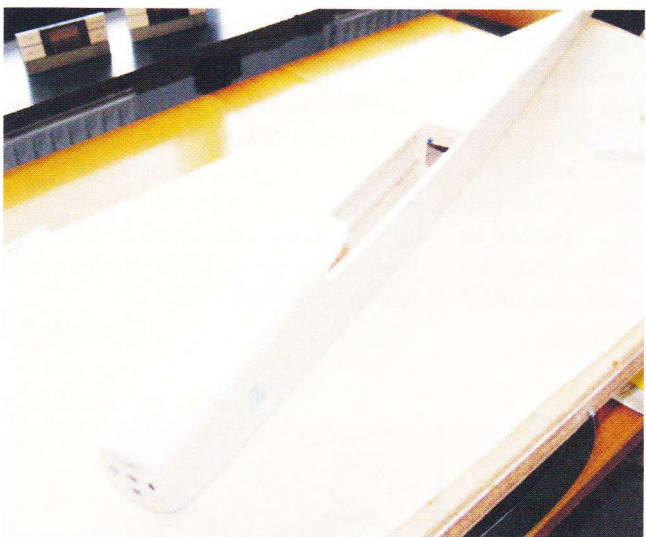
Tirsdag den 26. april 2011 skulle det så prøves om El-Riseren kunne flyve. Vejret var fint med sol og næsten ingen vind, altså perfekt til en prøveflyvning. Jeg fik en kammerat til at kaste modellen, jeg gav fuld gas og lidt dyrkor, og "damen" satte næsen lodret i vejret. Havde jeg ikke haft en kaster, var det nok endt med at jeg



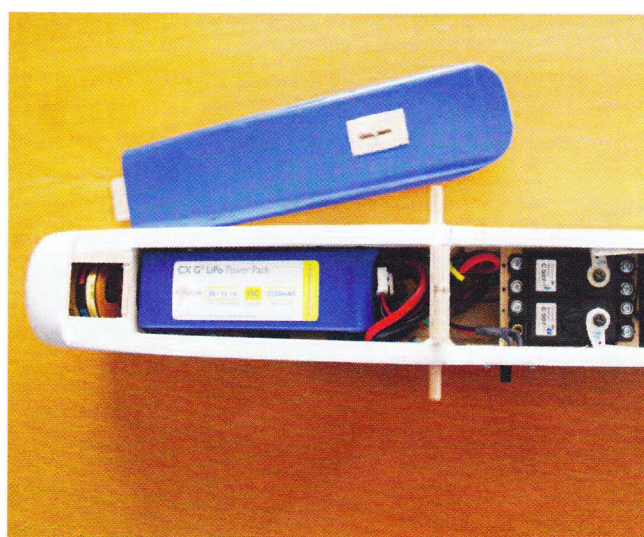
Spante to krævede en ændring



Motorspant set forfra



Træfærdig krop



Et kikk ned i kroppen hvor lipo servoer og modtager er monteret

skulle hjem og lime. Men jeg fik redet situationen ved at drosle ned til $\frac{3}{4}$ gas og mere dykror. Da jeg nåede "forsikrings-højde" som vi kalder det, skulle den stadig have dykror for overhovedet at flyve fremad, altså var modellen stadig lidt for haletung.

Jeg lagde 50 g. bly i næsen og næste prøveflyvning fandt sted 3. maj og nu gik det meget bedre, men nogen stormvejrsmode er det bestemt ikke. Jeg har siden fløjet flere ture med den på dage med let vind. Jeg er sikker på i skrivende stund, at jeg nok skal få meget fornøjelse af El-Riseren. Den passer godt til mig, jeg kan godt lide at flyve stille og rolig rundt. "Morfarflyvning" som man kalder det.

Svend Erik Jensen,
Modelflyveklubben Woodstock.



Skala cup 2011

Et dejligt og vellykket stævne på Fyn, med rekordstor deltagelse i en Skala cup. I alt 13 piloter, tre dommere og fem hjælpere, fik tilsammen dagen til at fungere til "UG". Det gik ellers ikke for stærkt med at få folk til at tilmelde sig, men en mail rundt i skala kredse, og PR. fra medlemmer rundt ved andre stævner gav pote til sidst.

Vi kunne regne ud, at hvis vi skulle nå 39 flyvninger fra klokken 10 til 16.30 inkl. pauser til vores dommere, så skulle der tryk på hele dagen. Vi havde derfor lavet to ready boxe, så piloterne var klar så snart dommerne havde afsluttet forrige flyvning. Alle var flinke til at hjælpe med at overholde tiden, så det gik som smurt. Det var glædeligt at se et fem nye piloter stille op, fra Kolding kom Felix og Dennis med hver en Piber cup, og Michael med en Gilmore. Fra Sønderborg mødte Keld op med sin Spitfire og Knud med en Waco. De tre fra Kolding havde forsøgt sig to

uger før til Cup'en på hjemmebanen, men det endte med en runde i stormvejr, så denne Cup var den første de gennemførte med alle tre runder.

Som I kan læse af resultaterne, var niveauet meget ens - og højt. Efter de to første runder, hvor startrækkefølgen var efter lodtrækning, blev der talt sammen. Tredje runde var efter placering med lavest point som første start. Der var tæt løb i toppen, så ingen var sikre på deres placering, dog havde Ulrik taget et lille forspring. Flemming, der er sidste års Danmarksmester, havde motorproblemer, så lidt overraskende lå han andensidst. Med endnu et motor stop i tredje runde, måtte han vinke farvel til en topplacering. Ulrik stod for nervepresset, og beviste med dagens højeste point, at han var den rette vinder. Lars snuppede andenpladsen for næsen af mig selv. Min tredje flyvning begyndte med en dårlig jordstart, og fik ikke hentet de tabte point ind igen.

Der blev fløjet med mange forskellige typer modeller lige fra Piper cup til Sbach i 100cc klassen. Med det vejr vi havde, for det meste under 5 ms., var der ikke nogen der havde større fordel end andre. Alle fly (måske med undtagelse af Spitten) var alle ARF-modeller, som blev anvendt. Knud manglede en pilot i sin Waco, den blev fremstillet af hvad der lige var i kassen, så han undgik fradrag for ikke at have pilot i sit fly.

Det er mit indtryk, at piloterne fik lært noget i denne cup. Skal man op og score top karakter, så skal placering af manøvrer ligge korrekt, og flyvningen skal svare til sit forbillede. Jeg håber, at alle har fået lyst til at deltage til DM, det er altid et rigtig hyggeligt arrangement.

Stillingen blev som ses her til højre.

Til sidst vil jeg takke de tre dommere og hjælperne, uden jeg havde vi piloter ikke haft en så vellykket dag.

Kim Broholm.

Pause inden 3. runde.



RESULTATLISTE

Navn	1. runde	2.runde	3. runde	Total
Ulrik	1727	1605	1753	1740
Lars	1707	1455	1571	1639
Kim B.	1554	1627	1563	1595
Kim K.	1472	1563	1560	1561
Felix	1411	1538	1565	1551
Michael	1274	1527	1517	1522
Flemming	1651	777	1364	1507
Steen	1266	1455	1509	1482
Knud	1442	1415	1509	1475
Dennis	1398	1444	1444	1444
Keld	1331	1367	1409	1388
Henrik	1238	1015	605	1126
Carsten	0	1271	0	635

Total er gennemsnittet af de 2 bedste flyvninger.



Felix ser til, at Michael udføre service på sin Gilmore



Pilot lavet kort før start.

Kelds Spitfire fra Sønderborg



STORMODELTRÆF og stor mærkedag i Brande

Stævnet begyndte med, at de første ankom om aftenen den første juni, og om fredagen kom så de sidst af de tilmeldte piloter med familie.

Det blev til 25 piloter fra hele landet, som anbragte 52 fly på standpladsen i et bredt udvalg hen over jet, biplaner, kunstflyvningsmaskiner, warbirds, flyslæb og meget andet.

Torsdag og fredag var der fri flyvning, og der blev fløjet meget. Vejret var helt fantastisk.

Vi havde lavet vores klubhus om til en lille kiosk, hvor der kunne købes diverse fornødenheder, og om aften blev grillen tændt og alle hyggede sig meget

Lørdagen havde vi opvisning fra kl. 13.00 - 16.00, hvor det var mere struktureret flyvning.

En STOR ros til piloterne for deres fine opvisning med deres fly, som blev kommenteret via højttaler, så publikum kunne følge med i, hvad der foregik.

Vi havde jo også 25 års jubilæum og klubben var vært ved en spisning lørdag aften.

Under middagen blev der holdt taler med lykønskninger. Alle folk hyggede sig meget, og der blev snakket om alle mulige former for nyanskaffelser, og om hvad man kunne gøre bedre.

Søndag blev der ikke fløjet så meget. Sjælælænderne havde jo langt hjem, og de tog tidligt af sted.

Venlig Hilsen
Bjarne Christophersen
Brande Modelflyveklub





OM STORMODELTRÆF OG 25 ÅRS JUBILÆUM I BRANDE 2011

- frit fortalt af en frivillig publikummer

Efter en lille uges træf i Brande Modelflyveklub synes jeg det "modelflyvende Danmark" skal vide, hvordan det forløb, set af en besøgende, som ikke har oplevet det før og nok må mene, at stævnet var helt fantastisk.

Pladsen var pyntet med flag, og klubhuset lavet om til kiosk, hvor man kunne købe diverse fornødenheder som for eksempel øl, vand, grillede pølser, kaffe, kage m.v. Selve pladsen var delt op i en startbane, en afdeling hvor piloterne stod med deres flyvere og bag så os publikummere.

Der var 52 flyvere. Den ene flottere end den anden og da jeg spurgte en pilot hvad de kostede, fik jeg at vide, at priserne lå fra 1.000 til 70.000 kr.

Der var stillet to store telte op. Det ene blev brugt som hangar og det andet som messe-telt, hvor klubben var vært ved en middag for 65 personer lørdag aften, hvor der blev serveret "kinesermad". Det var god mad og hyggelig atmosfære.

Der blev holdt taler, og vi sang deres klubsang, ligesom der blev givet gaver i form af en "ro og orden-klokke" til brug ved fremtidige møder og flasker med rødvin, samt indgraverede fade med propeller og andre ting til ophæng i klubhuset fra andre klubber.

Pludselig under en tale, kom der en lavt flyvende flyver hen over startbanen, og alle løb ud for at se, hvad det var for noget. Det var en modelflyver, der på den måde ønskede tillykke med jubilæet.

Bagefter gik alle folk ind i teltet igen, og talen blev fortsat. Mange kendte piloten og snakken gik om både opvisningen, hobbyen og ønsker for fremtiden og for mig var det en stor oplevelse at være med ved jubilæet.

Men et sådant arrangement kommer jo ikke af sig selv. Det kræver tilrettelæggelse og forarbejde samt ikke mindst dygtige folk og samarbejde.

Alt i alt vil jeg derfor sige Brande Modelflyveklub tak for nogle dejlige dage.

En tilfreds publikummer

INDOOR DM 2011

med 20 deltagere fordelt på 13 klasser



Her er en beretning fra DM for fritflyvende indendørsmodeller arrangeret af Vejle Fritflyvningsklub – VFK.

Atter en gang var vi begunstiget af fornemt udenlandsk deltagelse, idet der igen var talstærkt besøg fra Malmø, og derudover kan vi denne gang prale af spansk deltagelse idet José havde taget turen helt fra Madrid for at være med. Forklaringer på det er den at José's kæreste arbejder sammen med Vestas i Århus, hvor også Jonas arbejder, så inspirationen kom sikkert herfra.

Ligesom sidst havde vi også denne gang adgang til to haller, så der var god plads til at alle klasser kunne afvikles uden al for meget trafik.

Flagene var hejst – hallen var varmet op til 23 grader og ventilationen slukket, så vi var klar til briefing kl. 10.

På trods af et ret barsk vintervejr og spejlglatte veje mødte næsten alle tilmeldte op – dejligt. Der manglede dog en – Frede manglede.

Vi aftalte at Hal-2 kun skulle bruges til trimninger – og at alle gældende flyvninger skulle flyves i den store hal, så vi alle kunne følge med og nyde de mange klasser. Frede ankom ca. 35 minutter over kl. 10. Turen fra Gråsten havde været lang i det grimme føre. I år skulle det være –

Frede skulle flyve med sin F1D andemodell. Vi husker jo alle, at Frede i 2010 desværre havde glemt propellen til modellen, og derfor ikke kunne flyve. Et par stykker spurgte om han havde husket den – jo, den var med. Efter ca. 15 minutter meddelte Frede, at han lige var nødt til at køre en tur mere til Gråsten. Årsagen var, at han denne gang havde glemt at få F1D kroppen med. Frede tog af sted igen ca. kl. 11 – og vi så ham først igen et godt stykke over middag – nu med alle dele til modellen. Hatten af for Fredes stædighed.

Lidt om de enkelte klasser:

JUNIORKLASSEN blev vundet af Magnus Andersen uden den store konkurrence. Juniorklassen er en sød begynderklasse – som vi håber, der er et par stykker mere som hopper ud i næste år. P-15 er stadig den største klasse og derfor også den sjoveste at følge. I år var der 12 deltagere – heraf fire juniorer, så her sker der virkelig noget må man sige. I seniorrækken lykkedes det endelig Bjarne Jørgensen at hente pokalen til Danmark efter de seneste par år at have været tæt på. Thomas Johansson blev en flot nr. to.

I juniorrækken sejrede Jacob Vestergaard foran Magnus Andersen. Tobias blev

tredje og Amanda en flot nr. fire. Kikker man på resultatlisten lå to, tre og fire meget tæt – så der var spænding lige til det sidste.

I P15 CHAMPAGNE FLY-OFF var alle med, og her skulle juniorerne så se, om de kunne bide skeer med de ret gode senior flyvere. Jacobs model landede sidst – efter en del tumult i luften hvor flere modeller kolliderede i luften med dårlige resultater til følge. En glad vinder må man sige.

P40 KLASSEN med tre deltagere blev vundet af Peter Thulesen foran Jørgen Olsen.

Otte mand i A6 klassen var spændende at følge. Seniorrækken blev vundet af José A Moriñigo som slog Bjarne Jørgensen med kun 6 sekunder. Tobias Sonne sejrede i Juniorrækken.

EZB KLASSEN blev vundet suverænt af Jonas Romblad – kort og godt. Men dejligt at se at der stiledede fem mand til start her. F1D BEGYNDER havde Steen Agner som deltager.

I LIVING ROOM STICK KLASSEN snuppede en altid super glad Kalle Westerblad pokalen foran Bjarne Jørgensen, der ligesom sidste år igen var lige ved og næsten.

Indendørs fritflyvningens "Formel-1" klasse er jo F1D. Da Frede ikke nåede at få



trimmet helt på plads fik kun Jonas noteret "tider" – hvilket vil sige at han nøjedes med en enkelt flyvning – som så til gengæld var på 1507 sekunder. Imponerende – andet kan man ikke sige – det skal bare opleves.

De øvrige klasser fremgår af resultatlisterne.

En dejlig dag var ved at være til ende – det var endnu engang lykkedes at få afviklet Danmarks største friflyvningskonkurrence. Ved præmieoverrækkelser var der pokaler til alle vinderne samt specielle dropstops til folk som gerne vil nyde et glas vin – også uden at dryppe på bord eller dug. Stævnet gav Vejle Fritflyvnings Klub – VFK en lille underskud, men hvad gør det – vi havde en dejlig dag, hvor der blev gået til sagen.

Vi håber på ligeså godt vejr og lige så mange deltagere næste gang der flyves indendørs i Vejle –og vi glæder os allerede....

Ole Vestergaard

RESULTATLISTE	1. Tid	2. Tid	3. Tid	4. Tid	5. Tid	6. Tid	Sum	Plac.
Junior . JUN								
Magnus Andersen	39	0	0	0	0	0	39	1
No Cal								
Kalle Westerblad	96	113	23	0	0	0	113	1
Bo Eskild Nielsen	26	57	25	0	0	0	57	
Bostonia								
Thomas Johansson	83	93	0	0	0	0	176	1
Bjarne Jørgensen	85	58	64	88	65	0	173	2
Anders Sellmann	78	81	0	0	0	0	159	3
Christer Jönsson	68	45	35	66	0	0	134	4
Tycho Andersson	69	56	59	50	0	0	128	5
Pistage								
Anders Sellmann	33	58	0	0	0	0	91	
Peanut								
Anders Sellmann	20	40	44	0	0	0	84	1
Tycho Andersson	50	30	0	0	0	0	80	2
P-15 - JUN								
Jacob Vestergaard	57	91	68	69	102	0	193	1
Magnus Andersen	33	56	66	40	47	0	122	2
Tobias Sonne 20	45	74	0	0	0	119	3	
Amanda Sonne	68	47	0	0	0	0	115	4
P-15 - Senior								
Bjarne Jørgensen	147	118	139	124	100	0	286	1
Thomas Johansson	105	94	97	44	0	0	202	2
Anders Sellmann	80	90	106	0	0	0	196	3
Tycho Andersson	76	73	80	80	0	0	160	4
Ernst Christensen	46	75	61	68	69	57	144	5
Peter Thulesen	56	58	56	53	56	0	114	6
Ruben Sonne 61	42	0	0	0	0	103	7	
Bo Eskild Nielsen	53	0	0	0	0	0	53	8
P-40								
Peter Thulesen	56	62	72	57	52	0	134	1
Jørgen Olsen	33	49	48	51	54	0	105	2
Ernst Christensen	43	35	22	22	0	0	78	3
A6								
Jesé A. Moriñigo	228	217	242	238	213	258	500	1
Bjarne Jørgensen	201	236	258	0	0	0	494	2
Kalle Westerblad	242	209	233	0	0	0	475	3
Anders Sellmann	151	209	194	180	249	0	458	4
Christer Jönsson	179	193	141	197	213	0	410	5
Bo-Eskil Nilsson	128	51	163	120	0	0	291	6
Ruben Sonne	96	102	0	0	0	0	198	6
A6 - Junior								
Tobias Sonne	76	0	0	0	0	0	76	1
Living Room Stick - LRS								
Kalle Westerblad	257	279	269	0	0	0	548	1
Bjarne Jørgensen	221	241	135	154	0	0	462	2
Simon Jonassen	111	146	164	148	162	165	329	3
Easy B - FIL								
Jonas Romblad	549	435	680	770	0	0	1450	1
Bjarne Jørgensen	145	268	279	362	448	441	859	2
Simon Jonassen	334	285	271	310	336	0	670	3
Ernst Christensen	221	276	109	147	356	284	640	4
Ruben Sonne 79	162	0	0	0	0	241	5	
FID - Begynder - FIM								
Steen Agner	200	321	120	0	0	0	521	1
FID								
Jonas Romblad	1507	0	0	0	0	0	1507	1







Lørdag den 21. maj blev der afholdt skaladag i Viborg.

Fremmødet var forrygende stort. Vejret fra forrygende flot og det samme var salg af pølser og læskedrikke, men, men, men ...

Vinden kom hen over skoven og slog ned på banen med en turbulens, der var generende for flyvningen hele dagen og i en periode midt på eftermiddagen, fuldstændig uberegnelig.



Det kom bag på både tilreisende og lokale piloter. Flere fly - både store og små - var tæt på havari under landing. Flere fik understellet beskadiget eller helt revet af, og et enkelt fly kom helt på afveje og endte mellem deltagere og deltagende familier.

Det kunne være endt helt galt, men det gik heldigvis helt godt undtagen for modellen, der efterfølgende var alt andet en hel.

Var vi ikke rystet sammen før, så rystede vi sammen efter.

Lars Pilegaard

PS

Der er ikke særlige bemærkninger til billederne men bemærk dog "den lille pige med stumperne"

Hun var også rystet, da hun høfligt ventede på at aflevere det fundne til ejermænd.



Tekst og fotos af
Lars Pilegaard





Billedet herunder er taget af Bent F. Hansen, der også var til skaladag i Viborg. Han skriver: Dramatik på flyvepladsen.

Her er et billede af Svend Erik Carlsen Corsair Ved Skala træf i Viborg 21 maj 2011. Der er turbulent i luften. Flyet er på vej lige mod mig der er fotografen. Jeg ved ikke om at jeg skal gå til højre eller venstre! : bliver derfor stående og flyet flyver forbi og rammer hjørnet af klubhuset. Heldigvis bliver ingen ramt; men flyet er meget skadet.



HØJ SOL OVER

Electric Jet Meeting 2011

hos GRCC (Greve RC Center)

Arvid Jensens utroligt flotte og meget gennemførte model af BAE Hawk. Den rød/hvide udgave var den han fløj med i Greve, da den sorte var til salg – og nu ER solgt. Men når man kender Arvids hang til Hawks, så lurer der sikkert en i tankerne hos ham!



Hvis man nu ikke lige er til det der med at flyve uden propel, så vil jeg alligevel foreslå, at man holder øje med hvornår, der afholdes International Electric Jet Meeting i Greve. Årsagen er, at det tilsyneladende altid er fuldstændig fantastisk vejr, det er nu i hvert fald fjerde år i træk at vi fik brug for "After Sun Lotion". Så er du ikke til EDF, så er det alle tiders weekend at holde haveparty i. Arrangementet finder sted den første weekend i juni lige omkring grundlovsdag.

Heldigvis var der igen et stort opbud af piloter og endnu flere modeller. Deltagerne kommer fra Sverige, Tyskland, England og Sjælland! Men vi savner folket vest for Storebælt, og det er ærgerligt, når der nu er så fine faciliteter, som

GRCC kan byde på. Der er gode bademuligheder, på hver af de tre toiletter. Der er stort fællesrum til spisning og seminarer. Kantinen disker op med fast food og drikkevarer til rimelige priser. Og vigtigst - du kan campere lige op af den asfalterede landingsbane, og familien kan tage til den flotte svømmehal lige i nærheden.

I flere år troede jeg fejlagtigt, at arrangementet kun var for de nærmest professionelle, men det er i virkeligheden et møde, hvor alle kan troppe op med deres fly, blot de har en ducted fan. Det er helt utroligt så meget erfaring, man kan få ved at deltage. Alle de ting, du er i tvivl om, er der altid nogen, der har et svar på, og så er det noget hurtigere og mere uddybende end vores ellers strå-

lende MDK-forum under Electric Jets. Sidste år lærte jeg to vigtige ting. Hvordan en impeller afvejes ved at sætte tape inden i impellerens nav, og - at man ALDRIG prøver at køre med sin fan, imens den holdes i hånden! Den kan eksplodere med alvorlige skader til følge.

Modellerne er repræsenteret ved alt lige fra ARF til store fabelagtige hjemme-konstruktioner. Der var både skalafly, speedfly og kunstfly. Så der er nok at se på. Mødet er ikke et decideret publikumsarrangement med opvisninger og konkurrencer, men alligevel var der mange interesserede læsere af forum, der var kommet for at se på.

Dramatik var der også rigeligt af. Alle-rede fredag aften ville Jonas Weber jom-



Forfatteren Povl Holm Nielsen med sin Twister, der skulle have sin første tur. Som det ses gik det fint.

fruflyve sin utroligt veludførte F-16. (Se billede på næste side). Den fløj helt perfekt, og havde trods sin store størrelse masser af kraftoverskud til at accelerere lodret. Men selvom Jonas er en strålende pilot, er der ikke meget at stille op, når den 100A store regulator eksploderede under svinget ind til landing. På grund af den lave fart, faldt den til jorden, der var tør og hård som cement. Jonas var fortrøstningsfuld og sagde, at den skulle lige lappes sammen.

Men det var ikke den eneste model, der led under, at regulatoren ikke kunne komme af med varmen. Det mest spektakulære, var da den store lækre Volcano. Desværre levede den op til sit navn. Det er en model i den dyre ende. Da den accelererede ud af startbanen,

stoppede motoren pludseligt. Så kom det signal alle piloter frygter: En svag blå røgsky, der stille tog til. Der var gået brand i regulatoren og der blev råbt LØB -- "Noch Schneller" Det var en tysk model Heldigvis var der en anden, der kom farende og tømte en pulver-slukker ned i modellen. (Se billede midt på næste side) Jeg anede ikke, der var så meget pulver i en pulver-slukker og modellen blev delvist reddet. Men billederne, som du også kan se på Electric-Jets.dk hjemmeside taler sit eget alvorlige sprog. Hvis fan'en er skadet, så taler vi om mange tusinde kr. ---Suk!

Som sagt var der flere, der oplevede, at regulatoren fattede af og der var flere faktorer, der bar skylden. Mange går lige en celle højere op end der står i spe-

cifikationerne. Andre har været uheldige med kineserregulatorer, hvor kvaliteten stadig er svingende. Sidst men ikke mindst: Hvis du flyver og brænder flere kilo Watt af, er det tvingende nødvendigt med kraftig køling af din regulator (tænk bare på grafikkortet i din stationære pc). Det er jo bare ikke altid lige let, når det meste af flyets krop er et rør! Det begrænser selvsagt pladsen. Vi har også en anden udfordring: Mit wattmeter går kun til (70A -100A kortvarigt), og jeg ved, at der er flere der bruger mere end 70A. Det kan jo også tænkes, at der er en enkelt, der ikke måler efter, hvad der rent faktisk trækkes af Ampere før første flyvning!

Mens vi er ved dramatikken, så er det jo altid imponerende, når nogen kommer



Foto: Arvid



Foto: Arvid

forbi i lav højde med høj fart og på ryggen og--- ganske rigtigt nogle gange glipper det med at huske, at du skal presse ned, når du vil op. Nå men, mange af modellerne i dag er jo skumfiduser, og selv efter et spektakulært styrt med masser af skumkonfetti, så vi modellen i luften igen en time senere. Der var i øvrigt et stort mandefald blandt modellerne. 17 styrt – det er tankevækkende. (Godt der var 81 modeller at tage af).

Nogle piloter udmærker sig ved sin helt egen flyvestil, og personligt nyder jeg altid, når vores svenske ven Uno Andersson leverer sin fuldstændige skalatro flyvning. Uno er lidt mere end os andre dødelige, da han selv har fløjet i tre af hans modeller i full size i det svenske flyevåben. Flyene er Hawker Hunter, Vampire og J-37 Draken. (Se billede øverst på næste side).

Brian Poulsen er en anden pilot, der vel er kendetegnet ved, at han altid har pladsens hurtigste modeller. Det er helt vildt at se hans tomotorerede Blade 2 komme hvinende forbi. Brian er i øvrigt den eneste, der helt præcist rammer 99 meters højde, når flyet vendes for at komme sende ned.

Frank Jensen havde et super velflyvende projekt med. Han har konstrueret et fly med swept forward vinge ligesom på X-29. Jeg mener, hans model hedder Project 7 og den er holdt helt i kongebå metallic. (Se billede nederst næste side).

Den er udstyret med en spændende fan, der er fræset ud af en alu klods og den udmærkede sig ved, at være den mest støjsvage på pladsen. Når den passerede, lød der bare en hvislen. Meget fedt i mine øre. Frank40 omtaler den på forum under "ny fan". Det og linkene er virkeligt læseværdige.

På et tidspunkt, sad jeg i nærheden af Rosenberg senior og hørte ham lige sige: "Så nu flyver Peter Beck, det er altid meget spændende." Og det var det, for efter et kønt flyveprogram, kom modellen ind til landing med mere fart på end sædvanligt. Det var ligesom om at Plettenberg motoren ikke ville holde op med at trække, men ned skulle den, så den bed i græsset og igen fløj stumperne fra snuden til højre og venstre. Så der igen lidt at renovere.

Arvid Jensen vores tidligere formand brillerer også med sine utroligt veludførte BAE Hawk's og han kan om nogen, lande på landingsbanen. Ikke én gang men igen og igen. Jeg tror, det har noget med træning at gøre. (Se billede midt på næste side - og det store billede i begyndelsen af artiklen).



Foto: Arvid



Foto: Heiko Gosewisch

Peter Kruse D.(Tyskeren) der var så uheldig med sin Volcano, fløj i øvrigt den mest perfekte gang kunstflyvning. En traditionel konstrueret kunstflyver, der i stedet for den sædvanlige propel, havde monteret en fan. Det så anderledes ud men hold op, hvor han kunne flyve den. (Se billede øverst næste side)

En anden tysker Heiko fra Bremerhaven havde konstrueret en F-19 Aurora, der skulle have været det første US Stelth fly. Der er kun bygget et eksemplar i fuld størrelse, og det blev skrinlagt, fordi det fløj for langsomt. Men vi fik set modellen flyve med sin særprægede silhuet, vingen er rund som en ufo. Se billede midt på næste side)

(Red: selvsamme pilot havde også træfets vel nok laveste overflyvning, Heiko lød selv meget overrasket, da hans fly bare blev ved at synke igennem og lang-



Foto: Heiko Gosewisch



Foto: Heiko Gosewisch



Foto: Heiko Gosewisch

somt steg igen UDEN at have ramt asfalten! (Se billedet her til højre)

Igen i år var hovedattraktionen John Borgens helt ubeskrivelige DC-9. Den er så utrolig skalarigtig og kæmpe stor, at jeg ikke fatter at John tør lade nogen flyve den. Du bør se den på ElectricJets.dks hjemmeside. Prøv at søg på Google på: John Borgen DC 9 – så vil du på, i al fald de tre første sider finde en del videoer som siger meget mere end hvad ord kan beskrive om denne fantastiske model. (Se billedet øverst næste side).

Nu er det jo ikke bare flyvning alt sammen, så om aftenen diskede Peter Beck op med sin suveræne grillmiddag. Og



Foto: Steen Larsen



Foto: Heiko Gosewisch

der var drikkevarer ad libitum, og det var jo festligt. Når der nu er brændt mange Watt af i løbet af dagen, og flere modeller har fløjet for sidste gang, så kommer der mange gode spændingsudløsninger om aftenen. Efter middagen holdt Daniel Schübeler et seminar om den seneste udvikling inden for fanteknologi.

I den lyse sommeraften fortsatte hyggen i campingvognenes fortelte og præcis kl. 23.00 havde bestyrelsen igen en overraskelse: Der kom et kæmpe fyrværkeri i horisonten. (Se billedet her til højre).

Alle sov godt den nat og søndag morgen lidt over 7, gik det løs igen, og det fortsatte til kl. 15:00. Så blev pladsen overgivet til Greves egne medlemmer, så de også kunne få fløjet lidt den weekend.

Vi er alle meget taknemmelige over, at GRCC lader os afholde vores jettræf på deres gode bane, samt at vi kan benytte alle faciliteterne. En særlig tak til GRCC's formand og hans kone, fordi de sørgede for, at alle hele tiden kunne få noget at spise og drikke.

Hvis du vil se flere billeder og videoer fra EDF træffet, så gå endelig ind på ElectricJets.dk og få flere informationer.

PS: Hvis nogen synes de kender mit navn, så er det sikkert fordi, at det var mig der prydede forsiden af det første nummer af Modelflyvenyt nr. 1 årgang 1. Dengang var det med en "gasser" F1C.

Povl Holm Nielsen
OY 4086



Foto: Arvid



Schübeler fans i forskellige størrelser og helt sikkert også forskellige prislejer, men dem der ved noget om disse produkter siger at det er det ypperste man kan købe. Lækkert så det i al fald ud! Foto: Steen Larsen

Når alle hjælper hinanden

F2A / F2D stævne i Aalborg 1-2 Juni 2011

Danmark

Finland

Letland

Mexico

Rusland

Spanien

Sverige

Tyskland

Ukraine

USA

Østrig

Endelig nærmede weekenden 1-2 juni 2011 sig, og det andet slag i Dreiländer konkurrencen skulle stå.

Ti måneder tidligere blev det aftalt, at den danske Woldcupafdeling skulle afholdes 1,5 uge tidligere end normalt. De sidste mange år har det stævne været afholdt i pinsen, men ikke denne gang - det gjorde at den første dag blev en hverdag, og den anden dag blev helligdag (Kristi himmelfartsdag).

Det første projekt blev at skaffe klijptællere. Det er altid besværligt i pinsen, men skulle vise sig noget sværere når det nu pludselig blev en hverdag - og man blev derfor nødt til at fange personer som ikke var på arbejdsmarkedet. Undertegnede (som er selvstændig) trak sig selv ud af konkurrencen, så var den første da skaffet, men alligevel en del under målet på 10 (6 i Combat, og 4 i speed) - Vi fik dog lidt hjælp fra Holland, hvorfra endnu en pilot trak sig, for at hjælpe med stævnet i stedet. Derefter en del tovtrækkeri med diverse personer, som endte i fire faste til combat, og lidt flytning rundt på tidsplanen, så vi kunne få et par combatpiloter til at hjælpe med tidtagning i Speed.

Der var RIGTIGT MANGE ting der skulle arrangeres for at afholde et sådant stævne, en del gik nemt, en del gik mere besværligt. Enkelte opgaver kunne løses på kort tid, men en opgave som klargøring af mad til banquetten, til op imod 70 personer, var en af de større opgaver (Som min kone Sanne heldigvis varretog;) - Desuden havde vi i år fået fremskaffet en stor badvogn, så man kunne gå i vandet uden efterfølgende at lugte af Limfjord.

Konkurrencen begyndte allerede mandag aften, hvor den første håndfuld piloter kom fra Sverige, og ville i gang med at sætte telt op. Heldigvis havde vi i vores søgning efter hjælp også fået en kæmpehjælp fra et Aalborgmedlem, Jesper Buth, som havde taget hele ugen fri for at hjælpe, og han sørgede for at de kunne kom-

me ind på anlægget mandag. (Mange tak Jesper, det var en stor hjælp!)

Tirsdag blev dagen hvor det hele så skulle klargøres, banen kridtes op, hegn sættes op, live stream på nettet opsættes og meget mere - Her vil jeg sige, at jeg sjældent har oplevet en så stor hjælpsomhed, og ingen behøvede gå og "bosse" med folk, alle var med på at det var en opgave, som kun kunne klares ved fælleshjælp. Selv kom jeg lidt senere tirsdag, og stod for tilmeldingerne, både til flyvning og Banquet. Fire typer valuta flød rundt mellem hinanden, hvad skulle man dog have gjort uden Excel på computeren... Status tirsdag aften var 41 piloter til Combat, og 5 i Speed, hvoraf 1 russisk pilot var genganger i begge klasser. Det var ikke tidligere set i Danmark med så mange nationer. Der var piloter fra Danmark, Finland, Letland, Mexico, Rusland, Spanien, Sverige, Tyskland, Ukraine, USA, Østrig-Desværre var de ellers faste gæster fra Norge & Litauen ikke med i år.

Onsdag morgen kom der dog det første afbud, da Simon fra Sjælland blev kaldt på job - Det gav desværre også en tidtager mindre til at hjælpe i Speed.

Kampene startede som planlagt onsdag morgen "lidt over" kl. 9.00 - og fortsatte den hele dag, med tre runder overstået sidst på dagen. Da var der ryddet lidt op, var alle amerikanerne ude, og de endte derfor med at tage til Berlin i stedet for til banquetten på pladsen - De overlod dog banquetbilletterne til Ukrainerne, som ikke havde råd til at deltage, flot træk af dem (Og af André der var mellemmand)

Banquetten bestod af et overflødheds-horn af mad, alt sammen tilberedt på en tometers grill som var leveret af Calle Fanøe (Som også havde taget et par fridage for at hjælpe med stævnet, en stor tak herfra) Maden var en stor succes, lidt sjovt at se hvordan udlændinge i deres forsøg på at prøve dansk mad misforstår tingene lidt og fx smører kyllingefiletten med

remoulade inden den ryger på grillen.. Men alle blev mere end rigeligt mætte, og eneste undskyldning kom fra Ukraineren Chorny, over han var for træt til at kunne underholde os alle sammen med hans "bordgang med bind for øjnene".

Torsdag startede det hele igen fra morgenen af, Speed lidt bedre klaret, da Christian & Ole var røget ud af Combat konkurrencen, og derfor tog et ur hver. Combat forløb stille og roligt fremad, ikke de store udsving før "semifinalen" - hvor Chorny "kom til" at flyve under den model som modstanderens mekanikere lige havde sendt op. Desværre ikke første gang man har set det ske, men dommeren Ingemar var kontant, en diskvalifikation skulle der til, og derefter ventede vi så næsten en time på at modtage en skriftlig protest fra Chorny, som alligevel aldrig blev til noget. Finalen blev en kamp mellem to russere, ikke uventet, da specielt russerne havde fået deres grej rigtigt godt flyvende i den stærke vind der var i Aalborg disse dage (Vi var endda trukket over på RC Banen, så der var intet læ. Finalen blev skubbet et par gange, da de første par kampe endte med 1-1 i klip, og fuld lufttid. I den tredje kamp blev der dog lidt mere spænding, da Mikhael nøjedes med halvdelen af streameren, og da Ivan så tog det hele fra Mikhael, og Mikhael gik i jorden, var spændingen intakt, og selv om Mikhael fik fra trukket point for sin jordtid, vandt han da han fik det andet klip lidt efter.

Præmieoverrækkelsen var planlagt til at blive holdt "på jorden" - da der ikke lige var blevet informeret om der var præmie-skammel i klubhuset. Men Ole Bjerager ville det anderledes, og vupti.. Pludselig var der en bænk, et bord, og en bænk på bordet som 3-2-1 plads. Altid lidt sjovt når der faktisk til præmieoverrækkelsen også er lidt fare på færde!

Det endte med alle mekanikere med på "skammelen" - og tårer i øjnene på vinderen, da en af russerne havde den russiske nationalsang på sin telefon, som blev spillet (godt forvrænget) over en megafon.

I planlægningen var der dog røget præmieoverrækkelsen i Speed, og da speedpiloterne var kørt tidligere på dagen (Kan man jo egentligt ikke fortænke dem i, de var færdige kl. 13.00 - Combat var først færdig kl. 18.00) - endte det med



eftersendelse af pokal til Tyskland, og emblemer til personerne, så de har deres eget navn præget på foden af pokalen.

Lige til sidst en stor tak til Jesper, Calle, Ingemar, Mervyn, Anders, Karlo, Ilze, Sanne, Niels, Søren, Vivian, Ruben, Samuel - og alle de danske F2D piloter - et ellers umuligt projekt bliver jo simpelt når alle hjælper hinanden!

Tilbage er så projekt 2012, som der heldigvis i skrivende stund er næsten 12 måneder til!

Find mere information og flere billeder på webben under elite/linestyring.

Steen Lysgård



RESULTATLISTE

Resultaterne fra Speed: (5 Piloter)

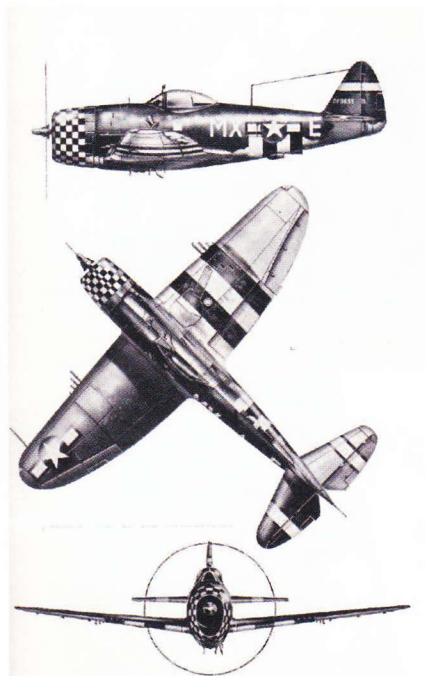
1	HUGHES	William F.	USA	289,8
2	LYHNE-HANSEN	Niels	DEN	289,2
3	GUSTAFSSON	Jan	SWE	280,2
4	PAREEVSKI	Igor	RUS	262,4
5	DUDAREV	Stanislav	RUS	252,8

Resultaterne fra Combat: (40 Piloter)

1	Smelkov	Michael	RUS
2	Pomogalov	Ivan	RUS
3	Chorny	Stanislav	UKR
18	Forbech	Henning	DEN
18	Schou	Bjarne	DEN
18	Berthelsen	Andre	DEN
28	Pedersen	Christian	DEN
28	Bjerager	Ole	DEN
28	Frandsen	Michael	DEN
28	Frandsen	Monica	DEN

Kan man male på film?

Fra Hangar 9 til Hangar LPI



Treplansfoto af MX-E i min gamle "Famous Fighters."



Tekst og fotos:
Lars Pilegaard



Anvendte affedtningsmidler



Anvendt malergrej

I serien fra Hannibal til Tempest fortæller Lars Pilegaard denne gang om, hvordan han maler på film, uden at den af den grund bliver til en farvefilm ...

Har du oplevet at komme på pladsen med en flunkende ny filmbeklædt ARF model for så at opdage, at flere andre har gjort samme indkøb, eller skærer det i øjnene, at din nye WW1- eller WW2-model er skinnende blank? Ja så er du måske en af dem, der har spurgt enten i klubben eller på nettet: "Kan jeg male skidtet", og svaret er som oftest, ja hvis du lige sliber først.

Det er ikke helt forkert, men heller ikke helt rigtigt, så først:

Lidt teori

Svaret stammer fra maling af metal, hvor vi først affedter og "afruster" pladen med enten slibepapir eller stålborste og fortætter med en ætsende grunder, der bidder sig fast i metallet uden at skjule slibe ridserne.

Herefter følger så en udfyldende grunder - filler på malerjysk - der vandslibes, inden der gives endnu en grunder beregnet til den valgte type maling og farve.

Nu arbejder vi ikke på metal men på film, eller rettere på plastfolie, hvor der er store forskelle fra fabrikat til fabrikat og fra type til type. Nogle film er selvklæbende og kan ikke strammes. Andre monteres med en termolim og strammes op med varme og atter andre krymper under påvirkning af luftens ilt.

Eneste fællesnævner for de forskellige folier er, at de er belagt med "fedt", der under dels fremstilling og dels arbejdet med beklædning af modellen, skal forhindre folien i at klistre sammen med sig selv grundet statisk elektricitet.

Nu har du næsten regnet det ud.

Det drejer sig ikke om at lave ridser i filmen, som malingen kan hænge fast i, men om at affedte filmen totalt eller rettere, så meget som muligt med de rensningsmidler vi kan købe som private, inden der males.

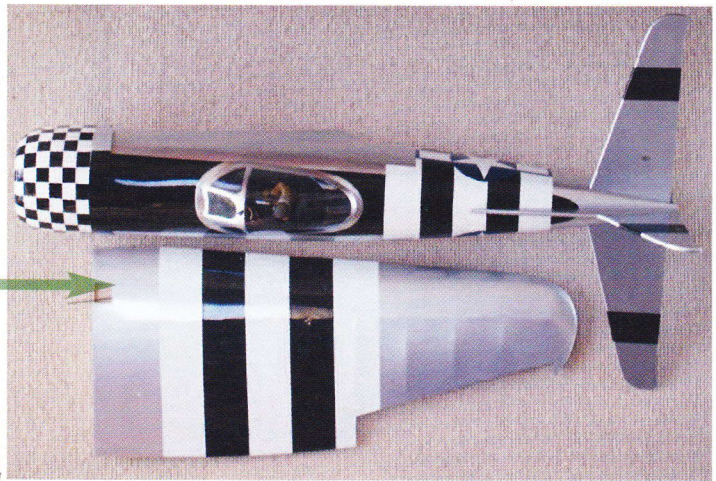
I samme omgang har du så også næsten fundet svaret på, hvorfor nogle filmtyper hæfter fint på træ, men ikke på sig selv, med det resultat, at beklædningen går op i samlingerne trods et pænt stort overlæg. Lim binder jo heller ikke på fedtede flader.

Valg af malerobjekt

Valget faldt på Hangar 9s P-47, da alt bortset fra cowl, er beklædt og dekoreret med film, der klæber og krymper under påvirkning af varme. Selve modellen er lavet af træ. Halesektionen er af massive balsaplader, kroppen er opbygget over spanter og beklædt med balsaplader og endelig er vingen lavet med balsabeklædt forkant og åben struktur bag hovedbjælken.

Altså en konstruktion, hvor vi alle har oplevet, at filmen i sollys kan rynke over

Eller hvordan man kommer herfra - og dertil



Herover: Efter endt behandling

Øverst: MX-X lige ud af æsken

pladerne og blive slap over vingens åbninger.

Valg af ny identitet

I 1945 afleveres Republic P-47 nr. 45-49192 til det amerikanske Air Training Command, der sender den på lager, da krigen jo er overstået. I 1953 sælges den for en dollar til Peru, hvor flyet dels bruges som jager og dels som skolefly i 16 år, hvorefter det har flere civile ejere indtil det i 1986 havner i England ved The Fighter Collection i Duxford.

Flyet underkastes en gennemgribende renovering og genopstår nu som en kopi af 42-26671, mærket 226671 MX-X kaldet No Guts No Glory fløjet af Ben Mayo, som den så ud på D-dag i 1944.

Altså ikke som den ægte vare. Flyet har trods alt udviklet sig en hel del fra 1942 til 1945.

Hangar 9s model er derfor en semiskala-model – en model med næsten rigtig omrids men uden detaljer - i størrelse 1:7 af en model af et kampfly i størrelse 1:1 skabt af et nyere fly, der aldrig har været i

kamp. Det er der ikke meget "Glory" over!

Det er der til gengæld over 42-26635 mærket 226635 MX-E og fløjet af Dick Hewitt.

Den så jeg en gang i billedform, da jeg i 1960 købte William Greens bog "Famous Fighters", hvor den dels var vist på et treplans foto og dels et billede i luften, hvor den modsat billeder af de andre jagere for alvor så ud som noget, der havde været mere brugt til kamp end propaganda.

Med stort besvær fik jeg bygget og malet en 1:72 plastik model af MX-E og nu er der så en nem lejlighed til at lade den genopstå i RC-størrelse.

Nemt fordi modellen allerede har den ternede næse og også fordi jeg slipper for både at bygge og beklæde.

Så faktisk kan modellen genskabes helt uden besvær.

Midlerne

Til affedtningen bruger jeg rensebenzin, husholdningssprit og almindelig køkkenrulle og toiletteppapir, der alt sammen

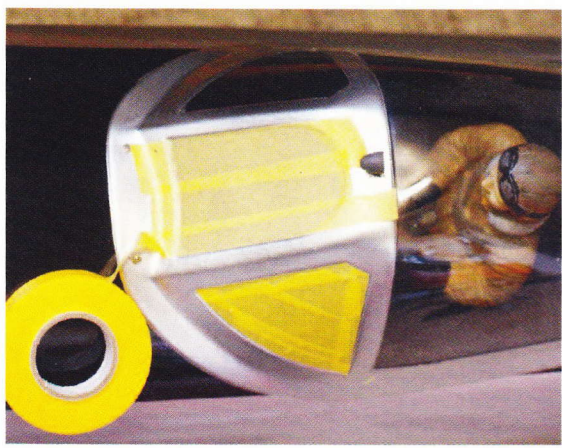
kan hentes selv ved den lille købmand. Tape til afmaskning kan købes samme sted for små penge.

Han har som regel 3 typer nemlig:

- 1 tape der slutter tæt til materiale, men kun må sidde en time eller to, før den sidder uhjælpelig fast
- 2 tape der næsten aldrig slutter helt tæt men til gengæld er nemt at fjerne selv efter flere uger
- 3 tape der falder af i den ene ende af modellen, mens du arbejder i den anden.

Det kan bruges, men det er ikke det bedste. Personligt foretrækker jeg Tamiya Masking Tape, der slutter tæt til materialet uden at hæfte så hårdt, at underliggende maling trækkes af sammen med tapen, ligesom det er smidigt og nemt at rette til med en hobbykniv.

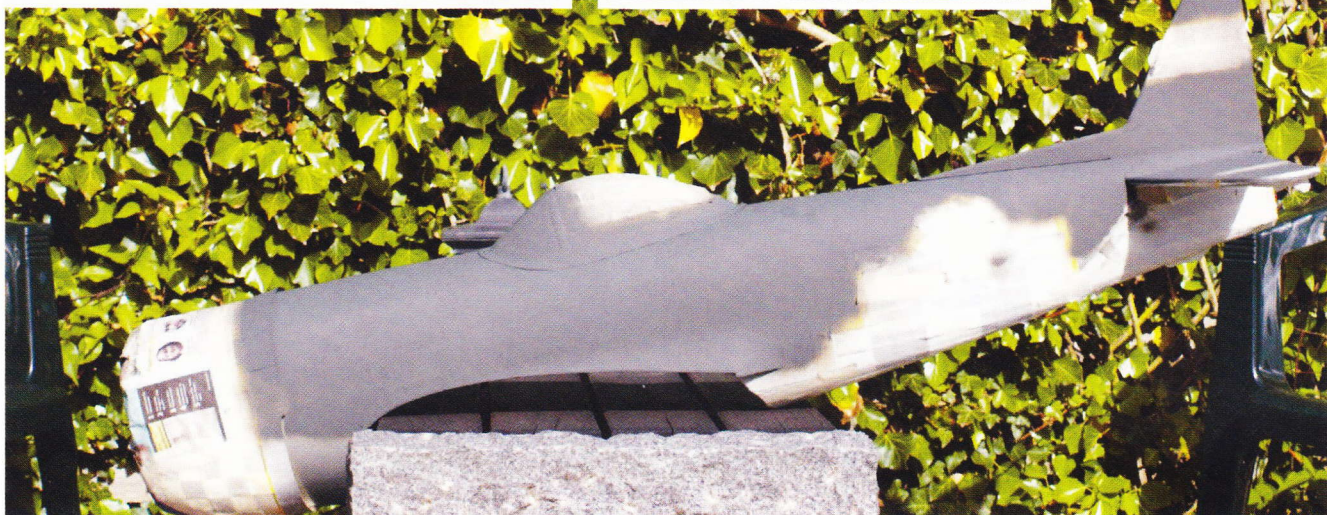
Tapen, der fås ved førende hobbyhandlere som de siger i Korsbæk, fås i flere bredder og selv om det i forhold til købmandens tape koster kassen, er det i den sidste ende pengene værd.



TV: Afmaskning med Tamiya Masking Tape

TH: Tamiya tapen skæres til langs kanterne

HERUNDER: Ud af malerkabinen og klar til demaskering



Skal der spares, kan avispapir og lignende tapes fast til en stribe Tamiya tape med tape fra købmanden.

Endelig skal du have et eller flere par handsker af plast eller gummi uden pudder eller alternativt handsker af fnugfri bomuld/silke, så du kan håndtere den afrensede model uden at afsætte nyt fedt.

Malingen

Som jeg tidligere har været inde på, vil filmen hen over tid arbejde på den ene eller anden måde, og vi skal derfor bruge en maling, der hænger godt fast og hverken revner eller skaller og falder af i flager og som kan tåle varme nok til at stramme folien efter behov.

I min verden er det en terpentinnmaling eller en maling i samme familie, hvor der ikke skal tilsættes kemisk hærdet.

Det samme gælder en eventuel klar beskyttelseslak, hvis du vil gøre overfladen mere robust overfor håndtering, brændstof og diverse olier.

Det er sjældent oplyst på malingen, så gør om nødvendigt en prøve på helt af-

hærdet maling.

Helt afhærdet er imidlertid ikke, når terpentinnmalingen er tør til en eventuel overmaling, men 2-3 uger senere.

En husregel her er tre gange den tid jeg kan lugte malingen, når jeg kommer ind i hobbyrummet, og det bliver i dette tilfælde så tre uger.

Værktøjet

Brug det værktøj du er mest fortrolig med. En dyr og avanceret sprøjte er ingen garanti for et godt resultat, hvis du ikke er øvet, og med en maling på spraydåse slipper du helt for at tænke på både fortyndere og den rette fortynding.

Arbejde med gode pensler er ikke at foragte, selvom du ikke kan skabe de "støvede" overgange mellem farverne på militære fly.

Pensler giver heller ikke meget spild, hvis du ikke vælter dåsen, og i tilgift slipper du både for at tænke på en total afdækning af de arealer på modellen, der ikke skal males med en given farve, en totalafdækning af hobbyrummet og an-

skaffelse en ordentlig malermaske. Valget er helt op til dig selv.

Mit valg

Til denne model valgte jeg at male med almindelig mat Humbrol maling til plastikmodeller, der jo fås i de helt rigtige skalafarver, men des værre kun i begrænset omfang i større dåser end 14 ccm.

Som værktøj valgte jeg to simple sprøjter i sin tid købt på det lokale byggemarked og stadig i handelen for små penge.

Den ene sprøjte, hvor beholderen skrues fast under håndtaget, bruges som "den brede pensel" mens den anden, der kun laver en streg på maks. 10 mm blev brugt til de tonede overgange.

Begge sprøjter kræver den samme fortynding af den matte Humbrol maling nemlig 6 ccm terpentinn pr. dåse, og da begge sprøjter bruger samme dåse, er spildet minimalt.

Til arbejdet

På vingen fjernede jeg forsigtigt og uden værktøj det store stjernemærke og lagde det til side til senere brug, mens de sorte



Øverst: Modellens tillempede navneplade. Stort billede og TV: MX-E fører sig frem i haven. TV:

kendingsbogstaver MX-X røg i skralde-spanden.

Alle arealer, der ikke skulle have farve, blev dækket og afmasket, og i den forbindelse tog jeg mig den kunstneriske frihed til ved hjælp af afmaskningen at tilføje en sort stribe med hvide kanter på oversiden af vingen, som des ses på andre P-47.

De fandtes ikke på den rigtige MX-E, men de gør det nemmere at se modellen på en skummel himmel.

Så var det på med gummihandskerne, for nu må modellen ikke berøres med "ubeskyttet" menneskehånd før maskerne falder igen

Alle synlige flader blev igen rensed for håndfedt denne gang med sprit, der ikke opløser tapens lim og så var det tid til at gå i malerværkstedet, hvor alle dele undtagen kroppen blev malet enkeltvis med den "brede" sprøjte og løbende lagt til tørre på gulvet i naborummet, så der ikke kom "løbere".

Kroppen, der blev malet til sidst, fik lavet slørede kanter med den "smalle" sprøjte

før "den brede" kom i anvendelse, og for at undgå løbere blev modellen herefter holdt i bevægelse/rotation pr. håndkraft, så eventuelle løbere ikke kunne finde ud af, hvilken vej de skulle løbe. Et arbejde der stod på indtil malingen skiftede glans fra blank til mat.

Efterarbejde

Efter rengøring af værktøj og demaskering af modellen fik den lov til at hvile i tre dage, før arbejdet fortsatte med montering af diverse dekorationer.

Det store stjernemærke blev genmonteret på vingen med foliejernet, mens de hvide kendingsbogstaverne og de hvide striber med sort kant på halesektionen blev lavet af mat selvklæbende folie.

Sejrsmærkerne er fra Hangar 9s dekorationsark, men navneskiltet er hjemmegjort. Skriften blev til på tekstbehandlingen og ført over i mit program til billedbehandling, hvor den blev gjort mindre og fik justeret kontrasten.

I mangel på gult papir til laserprinter, blev der printet på hvidt, og derefter farvet med en almindelig marker, før mærket blev limet på modellen og dækket med en strimmel mat 3M tape.

Først nu er det tid til et eventuelt lag beskyttelseslak. De klare felter på canopyet dækkes igen med tape, og så sprøjtelakeres alle malede flader og dekorationer med klar lak efter en ny omgang sprit, hvor du selvfølgelig også husker handskerne.

Og hva' så?

Ja med en arbejdsindsats på omkring 10-12 timer, et forbrug på 2½ dåse maling og dybest set kun små udgifter fik jeg sat mit personlige præg på modellen, men det blev ikke til mange skaladetaljer.

Det blev faktisk kun til spejlet øverst på canopyet, så tilføjelse af detaljer på en ARF model tager vi fat på i en senere artikel.

Lars Pilegaard

En onsdag aften i klubben

15. juni i Østjyds R/C Modelflyveklub

Fotos: Kim J. Bendtsen

Tekst: Allan Bindeballe



Der hygges!

Herover er maden fra klubbens gas-grill (som er til fri afbenyttelse af medlemmerne) lige indtaget. Velbekomme!



Herunder hygges også. Fra venstre: Torben Parsberg, Jørn Jensen, Palle Iversen, Carsten Grøn og Lars Bonde.



Klubbens formand; Allan klar til noget af det her ny-modens pjat kaldet FPV-flyvning.

Her har man et video-kamera og video-sender i flyveren. Billederne kan så ses "live" i enten de video-briller jeg har på eller fx på en lille LCD-skærm. Så er det ligesom at sidde i flyveren selv! Og det kan anbefales at sidde ned, da man hurtigt bliver lidt svimmel.

Det var et helt forrygende vejr. Tilpas varmt, ikke for meget vind og kun få skyer på himlen. Det kunne kun betyde én ting – masser af aktivitet på pladsen den aften!

Og ganske rigtigt. Der blev talt 30 biler på pladsen; de 25 tilhørende medlemmer og de sidste fem tilskuere og måske kommende medlemmer?

I Østjyds Mfk. må vi flyve onsdag, torsdag, lørdag og søndag. Onsdag aften er dog klubaften, hvor der helt sikkert er folk på pladsen. Klubbens instruktør er der også. Vi har lavet en fast turnus-ordning, så der altid er en instruktør til stede onsdag aften, specielt i år, hvor vi har fem begyndere. De vil alle lære at flyve og det kan jo kun gå for langsomt med at få det lært, hvis man spørger nogle af dem.

Østjyds Mfk. ligger lige syd for Horsens ved den lille by; Bjerre. Pt. er vi ca. 70 medlemmer, hvor kun de godt 25 kommer jævnligt på pladsen, men sådan er det jo i de fleste større klubber, har jeg erfaret, når vi tager rundt og besøger nabo-klubberne. Vores medlem; Kim John Bendtsen har skudt lidt billeder fra denne aften, som jeg har fået lov til at sende til Modelflyvenyt. Jeg vil lade dem tale for sig selv:

Mvh
Allan Bindeballe, formand



Vores instruktør denne aften er Lars (i den sribede). Han er ved at instruere vores yngste medlem; Ebbe i at tjekke bl.a. sine rør inden start. Ebbes far; John ser til. John flyver fullsize flyvere fra den nærliggende flyveplads og vil gerne have sønnen til at prøve selv, men pga. alderen starter vi lige med modelfly først! Inden længe vil i nok kunne se Ebbes navn under A-certifikater her i Modelflyvenyt!

Genial flyver i øvrigt Big Stik 60! Vi er ca. 15 medlemmer, der flyver den model. Skulle en af dem gå til, så bliver der straks købt en ny! Men det er en anden historie, som BSB (Big Stik Banden) måske vil skrive lidt om en anden dag. (Det glæder redaktoren sig til!)



Palle flyver rundt med sin Lama-helikopter. Det er en stormodel både pga. vægten, men også fordi den er drevet af en rigtig turbine-jetmotor. Den er 2½ meter i rotordiameter og fra Vario i Tyskland.



Lars Bonde jævner et muldvarpeskud – måske han har ramt det og nu er blevet træt af det? Men tak for hjælpen på alle medlemmernes vegne!



Jørn er i luften med sin Magnatilla med en YS 4-takt motor og laver en lav overflyvning ... Men ifølge Jørn gør et motorstop det svært at fortsætte den lave overflyvning ... Jørn laver utilsigtet flik-flak hen over banen. Vingen sidder normalt fast på flyveren. Da Jørn har besigtiget skaderne, konstaterer han: den kan limes!



Free Flight Aeromodelling World Championships 2011

Dagbogsblade fra en måned i Sydamerika

Af: Peter Buchwald

Konkurrenceflyvning med fritflyvende modelfly kræver store åbne arealer. Konkurrencen består nemlig grundlæggende i, at flyet selv skal holde sig svævende i mindst 180 sekunder, uden nogen form på aktiv styring. Under flyvning driver flyet med vinden og landingsstedet kan derfor ofte være mere end 1,5 km væk i vindretningen.

Store åbne arealer er derfor en vigtig forudsætning. I det centrale Argentina, i nærheden af Cordoba, er der et velegnet område på 4x6 km, som ud over en velegnet flyveplads også tæt ved har samlede indkvarteringsfaciliteter til de 4-500 deltagere, supportere, tidtagere m.fl. som strømmer til fra hele verden, når der afholdes verdensmesterskaber i FAI klasserne F1A, B og C.

Argentina har 2 gange tidligere været vært for VM i Fritflyvning. I 1989 og i 2005 hvor der begge gange har været dansk deltagelse.

I 2005 deltog jeg på det danske F1A hold. Det var en stor oplevelse, som ud over selve VM-konkurrencen også medførte at jeg oplevede Argentina som et stort land med en venlig befolkning, samt en flot og spændende natur.

Da FAI i 2009 offentliggjorde at VM 2011 skulle holdes i Argentina, kom et gensyn med landet derfor højt på prioritetslisten, og i maj 2011 blev det til virkelighed.

Argentina ligger langt væk fra Danmark, og på den sydlige halvkugle. VM 2011 blev afholdt i perioden 2. til 9. maj, hvor det er efterår i Argentina. Normalt stabilt vejr med lidt frost om morgenen, men varmen stiger oftest til T-shirts og korte bukser midt på dagen.

Planlægning og forberedelser

Det at blive udtaget til landsholdet er en betingelse for at komme med til VM som aktiv deltager. I november 2010 blev jeg udtaget som reserve til F1A holdet 2011. Efter udtagelsen kom der desværre en del afbud, så slutresultatet blev at Danmark denne gang kun kunne sende en deltager.

Ved sidste deltagelse ved VM i Argentina i 2005 fremstillede jeg en "letvægts-mo-

delkasse" med tilstrækkelig styrke til at overleve luftfartsselskabernes bagagehåndteringssystemer. Den skulle naturligvis genbruges denne gang. Dog var der siden 2005 sket det, at stort set alle flyselskaber er blevet meget nøjeregnende med at bagagens maksimale mål på ingen måde må blive overskredet. Langt de fleste luftfartsselskaber har en bagagemax-størrelse på 158 cm (længde+bredde+højde). Min modelkasse var for stor, så den blev afkortet, med det resultat at den på millimeter kom til holde målene, og der samtidig var OK plads til de medbragte fly og udstyr.

Det danske hold kom i alt til at bestå af to personer idet min kone Merete, deltog som supporter. Vi undersøgte forskellige tilbud på transport m.m. i tæt samarbejde med et rejsebureau med speciale i Sydamerika. Resultatet blev et rejseprogram, som inden VM gav mulighed for en privat ferie i Chile og Patagonien. Det vil sige den sydligste del af Sydamerika.

Sydamerika

Vi ankom til Santiago (Chile) 10. april, og jeg var glad for at gense modelkassen i god behold.

Sikkerhedspersonalet i Lufthavnen var imidlertid yderst interesseret i at få checket hvad der var i den "mystiske aflange kasse". Den var pakket meget forsvarligt, inkl. remme, tape mm. En åbning og efterfølgende "genpakning" var derfor ikke det mest ønskelige efter en lang flyvetur på 13 timer. Heldigvis var kassen blev forsynet med tilpas mange "klistermærker" inkl. div. officielle adresser og information (på Spansk) fra VM-arrangørerne. Det overbeviste politiet og tolderne om kassens ufarlige indhold.

Den private del af rejsen inden VM 2011.

Fra Santiago fløj vi til Punta Arenas som ligger ved Magillan strædet. Derfra videre til Patagonia Camp, som er et helt fantastisk sted, hvor vi boede i telt (med indlagt centralvarme, bad mm).

Med udgangspunkt i denne "base-camp" tog vi på trekking i Torre del Paine nationalparken - fabelagtig natur mm.

Den videre rejse mod Cordoba, var via en meget øde grænsestation mellem Chile og Argentina. Her var vi heldige at få et lift med et Amerikansk rejseselskab, da vores egen transport udeblev. Vi ankom til El Calfata, hvor vi brugte en dag på glaciertrekking på Perito Moreno gletciern.

Resten af turen blev i en lille udlejningsbil, som vi havde bestilt hjemmefra. Udlejningsfirmaet havde klargjort bilen til den lange rejse mod nord, som oftest foregik på hullede jord eller grusveje. Fx var hjulkapslerne fjernet, da de ellers ville falde af sig selv. Vi fulgte Ruta 40 mod Cordoba. De første dage i meget øde områder med ørkenlandskab i øst og med Andesbjergene tæt på mod vest.

Der er 300-350 km mellem byerne i den sydlige del af Argentina, så det der skal tankes hver gang muligt. En enkelt gang fik vi den uventede "oplevelse" at den eneste tankstation i den by vi overnattede i (GDOR GREGORES) var løbet tør for nafta (Benzin). Tankpasseren beklagede meget (tror vi nok?) og sagde "mañana" (som vi godt forstod!). Og mindst et ekstra døgn i ørkenen for at vente på brændstof var ikke helt med i vores rejseplan. Vi viste landkort, vores aktuelle brændstofbeholdning mm. Til sidst dukkede chefen (tror vi nok) op og vi fik lov til at købe 20 liter fra "reservebeholdning", således at vi kunne nå til næste mulige tankningsmulighed 250 km længere fremme.

Der var meget øde og rigtig god plads på vejen, som dog også bruges af dyr som Guanacoer (en lama-art), heste, køer og får. Vi mødet næsten ingen andre biler, men til gengæld få cyklister, som oftest var "eventyrer" på vej fra nord til syd i Amerika på den legendariske ruta 40, som er en slags "kult-rute" svarende til øst-vest rute 66 i Nordamerika. Det blæste altid i det område med en kraftigt tør vind fra vest (bjergene).

Kursen sat direkte mod VM-flyvepladsen

Få dag før den officielle VM-start forlod vi RUTA 40 ved Andesbjergene efter mere end 3000 km kørsel.

Den nordøstlige vej mod Embalse gik i en 100% lige linje ind over nogle meget tørre

stepper, hvor lidt får, geder og heste var eneste afveksling på den lige og flade strækning. I alt 128 km uden et eneste sving! Vi nåede Embalse 2. maj. Det officielle VM-kontor, hvor vi skulle registreres m.m. viste sig at være midlertidig lukket, selv om det var den officielle VM ankomstdag.

Alle var nemlig på flyvepladsen og meget optaget af, at afvikle WORLD CUP, som skulle have været afsluttet, men på grund af atypisk dårligt vejr, primært for meget vind (10 m/s) var blev afbrudt efter 3. periode og derfor fortsatte på VM ankomstdagen.

Indkvarteringsstedet var en stor feriekoloni (UNIDAD), som i meget flot stil og materialer var blevet opført i årene omkring 1950. Eva Peron (Evita), fik opført disse feriekolonier flere steder i Argentina, med det formål at den mindre bemidlede del af befolkning hvert år fik en uges (gratis) ferieophold. Det officielle indkvarteringssted for VM var dog langt fra fortidens luksus, og specielt bespisningen gav "problemer". Mange landshold - som var ankommet tidligere - havde allerede forladt stedet efter en enkelt overnatning - primært pga. forplejnings- og serviceproblemer.

Der er altid en særlig "stemning" ved de store Internationale konkurrencer hvor mange modelflyvere bor det samme sted. Da den mulighed desværre viste sig begrænset ved dette VM, besluttede vi også at flyttet på hotel i Embalse by sammen med det svenske hold.

3. maj 2011

Før solopgang var jeg klar til trim- og test flyvning på flyvepladsen. På denne årstid er der normalt meget stabilt vejr i Argentina, men desværre var der pludselig kommet en periode med ustabil vejr med masser af regn og blæste. Denne morgen var det en ekstremt tæt tåge som drillede. Det er en lidt underlig fornemmelse at se linen forsvinde op i tågen med en 100% usynlig model for enden. Det kunne godt lade sig gøre at højstarte og circle - men ikke til megen nytte da flyvningen ikke kunne vurderes - så jeg stoppede efter et par starter med hver model. Når modellen landede, var der "overrisning" på forkanterne - faktisk et ret tykt lag, men mest i en "vold" på vinge-undersiden meget tæt på forkanten.

Officiel VM 2011 åbning

Midt på dagen blev VM 2011 officielt åbnet på det lokale Stadium (EMBALSE



Traditionel FIC model startes under stor bevægelse og som det ses - også på det indsatte billede - var der meget støvet på flyvefeltet.

DOMÉ) med hold-indmarch (37 lande), formelle taler, opvisning mm. Byens skoleklasser var hyret til at være skiltebærere samt "klappere" på tilskuerpladserne. Efter selve åbningsceremonien var der åbningsbanket, som bestod af to helstegte Okser - med hud og hår, dog minus indvolde. Underholdningen bestod af et meget højtspillende orkester, og der var rigeligt god argentinsk rødvin til oksen. Et fint "event" med stor opbakning og god stemning.

Tidtager og mange WorldCup deltagere måtte dog ud på flyvepladsen kl.ca. 16 for at flyve World Cup Fly Off i F1B og F1C - Team Danmark var også på marken (for at trimme) men det blæste for meget, så det blev som tilskuer til Fly Off.

Markerne er store så ingen problemer med pladsen. Største problem var at se modeller som landede ca. 3,6 km fra startstedet på en god 5 min max.

Efter solnedgang var der holdledermøde - som til fleres store overraskelse startede på det annoncerede tidspunkt (+ 15 minutter).

Der var ret mange spørgsmål og "feedback" primært på grundlag af erfaringer fra det afholdte World-CUP stævne.

Det er en kæmpe opgave at arrangere et VM. Opgaven blev ekstra krævende, når der forud for VM også blev afholdt en stor international World Cup konkurrence, arrangeret af de samme hårdtarbejdende personer, og der herudover kommer vejrproblemer, så alle tidsplaner skulle ændres med kort varsel osv.

Min klare fornemmelse er, at organisationen gjorde "deres bedste", men de var meget trætte allerede - og VM først lige begyndt.

Model Processing:

Ved EM og VM skal alle modeller processe dvs. kontrolleres inden konkurrencen. Det er normalt en hektisk og tidskrævende affære som ved dette VM blev yderligere problemfyldt pga. de mange ændrede tider på grund af World Cup udsættelserne.

Men det lykkedes til sidst at få processet mine modeller. Jeg startede i køen kl. 18:00 og vi sørgede for at holde køpladsen ved at rykke model-kassen frem hele tiden. Da jeg selv kom retur fra holdledermødet kl. 20:45 var der derfor kun to hold foran i rækken, og efter en lille ½ time blev det TEAM DENMARKS tur.

Første opgave var at alle modeldele skulle have monteret en lille VM2011 sticker. Helt OK, men organisationen var løbet

tør for disse nødvendige mærker. Der blev dog fundet nogen få eksemplarer som tidlige var blevet kasseret da deres "klæbevene" var yderst begrænset.

Men der kom officielle mærker på alle model-dele og stempler i henhold til alle FAI-regler. Processing gav ingen problemer i øvrigt, da alt ID på modellerne var i orden.. - inkl. vægten.

God træningsdag på VM pladsen

Næste dag kl. 7:15 stod Team Danmark igen klar på flyvepladsen og ventede på solopgangen. Der var HELT vindstille - men koldt - 5 minus grader.

Modeller blev gjort klar og jeg startede med at teste min nyrenoveret russermodel, og den fløj fint, stabilt og sikkert. Mit største problem var at holde "linen stram" i 0 m/s vind, samt at få hastighed nok på til et passende bunt. (Bunt er et fritflyverudtryk for en ekstra højdegevinst ud over de 50 meter som er den maksimale line-længde der må anvendes).

Jeg foretog nogle starter i den stille luft med model 1. Den buntede OK og gled stille og fint, men desværre ingen tegn på "fed morgenluft" - så de 3½ minut i første konkurrence-periode kunne måske blive en udfordring?

Model 2 fløj jeg derefter med, og den var (også) perfekt. Ingen grund til trim-ændring bortset fra at jeg satte "DT-med-Line-tiden" op så den kunne glide et par omgange i den helt stille luft med linen på uden at få DT. (DT er en fritflyverforkortelse for at termikbremsen aktiveres. Termikbremsen fungerer på den måde at haleplanet går op i en ca. 35 grader vinkel og modellen derved bringes til at daler "kontrolleret" til jorden).

Ved 12 tiden kom der lidt vind (meget lidt), så det blev lidt mindre energikrævende at højstarte. Der kom også mere "løft". Termikken mærkes lidt anderledes, men alle mine trimstarter i "termik-perioden" den dag vurderer jeg ville have endt med max (dvs 180 sekunder).

Det var en "drømme-trim-dag" med perfekt vej: næsten ingen vind, blå klar himmel, flot udsigt til søen og bjergene (+ udsigt til Atom-kraftværket) og 23 grader i skyggen. Så vi kom i korte bukser og "national-tshirt" (genbrug fra 2005)

Dagen sluttede med den sidste klargøring (lade batterier, indstille timer mm) til selve konkurrencen næste dag med 1. perioden kl. 8:30.

5. maj FIA konkurrencedagen

Team DANMARK var klar med samlede

modeller osv. på startstedet - faktisk før organisationen og tidtagere dukkede op. Det blæste lidt, men vindretning var nok det største problem (modellerne ville ende i søen!).

Derfor blev der kort tid før 1 periode annonceret at startlinjen blev flyttet "upwind".

Vi pakkede alt vores "GEAR" og kørte til det nye startsted og pakkede ud igen. Det havde rykket lidt på periodestart - men ikke meget da organisation var meget OBS på at afvikle konkurrencen "hurtigst muligt" (min oplevelse) Men OK, vi havde jo vores helt egen pol og god tid til rådighed. Erfaringerne fra World Cup samt trimdagene var at vejret var bedst sidst i morgen-perioden.

De dygtigste modelflyvere havde derfor også valgt at starte næsten sidst, og vores position på startlinjen i første periode var således, at modellerne vil drive i vores retning så der var noget at "snylte på"... Der blev cirklet og cirklet og cirklet i total død luft og tiden gik. Til sidst var der dog enkelte modelflyvere, som udløste, og det så pænt ud (samt gav fysisk plads til, at jeg kunne starte uden for stor risiko for linekryds mm) Så jeg startede - følte luften ok (ret stort træk i linen) Cirklede derefter to gange og stadig OK - så nu skulle der ZOOMES, trak model ned i indretninger - men, da jeg skulle til at vende, faldt linen pludselig af? - Jeg aner endnu ikke hvad der kan være sket, men kroge må have åbnet sig på et tidligere tidspunkt - måske under 1. optræk? - men så er det lidt underligt at der kan cirkles to gange efterfølgende uden konsekvenser? Luften var god - men fra 20-30 meter uden Bunt mm blev det desværre kun til 2:20. - øv. Det var blæst en del op i slutningen af 1. periode (vinden kom meget pludselig og gav ekstraarbejde til de hold som ikke havde sat pløkke i telte mm). Startlinjen blev imellem 1. og 2. periode flyttet ca. 1 km ekstra "upvind", og periodestart meget kort tid efter.

Jeg startede - fandt noget god luft - som virkede ok - det blæste en del nu, så lysten til at cirkle var begrænset; men det kunne lade sig gøre (hvis der ikke var for mange tæt på) vurderede at opdriften var "god nok" og udløste i et rimeligt bunt (efter min standard...). Der var flere som fulgte - men luften kunne have været bedre, så det blev en flyvning i relativ lav højde, men modellen holdt ca. højden imens den forsvandt i det fjerne. Den ene tidtager ser modellen, men hans ur var desværre stoppet på 2 minutter (selv om

modellen stadig fløj.) Den anden tidtager havde 0-stillet sit ur. Tidtagerne tilbød straks en omstart, men min lyst til det var begrænset (i lyset af droppet i 1. start) og der var kun 10 minutter tilbage i perioden - og på den tid kunne jeg umuligt nå at hente modellen.

Muligheden for at bruge reservemodellen, havde jeg brugt, hvis jeg havde haft fuld tid, men så skulle der hentes to modeller (langt væk fra startlinjen). Jury blev kontaktet, men ville ikke ændre tiden, selv om tidtager sagde, at model fløj længere end han havde på sit stopur. Det var næppe blevet en max men dog mere end de 2:00 jeg blev noteret for.

3. Start: - Super max-flyvning og landing 1,8 km down-wind efter 4:30 minutter.

4. Start: Mystisk hændelse (igen) - jeg fløj med min Russermodel og alt var OK under højstarten - masser af cirkler og "god fornemmelse" (det blæste mindre nu) - til sidst kom opdriften. Jeg fik for en gang skyld virkelig fart på modellen og smed linen. Modellen fortsatte lodret op - længe - men der kom ikke noget Bunt. Så da energien var opbrugt begyndte den at "haleglide" et pænt stykke og fortsatte, med i en masse "cirkus-flyvning" for til sidst at ende lodret i jorden lige foran tidtagerne. Bagkanten i det ene øre var knækket og der var også kommet en "fraktur" i den ene øresamling. Derudover var "haleplan-hul-pladen" hvor de 2 liner er fæstet, hevet ud af haleplanet. Min umiddelbar tanke var, dette var sket under "den lodrette" landing - men der var ikke andre skader på haleplanet Så måske er det sket tidligere - Mystisk??

Nå men flyvetiden var under 20sek - så omstart med model 2. og det blev en flyvning hvor modellen endte højest i "flokken".

5. start: Rigtig god start med masser af termik og igen højest i flokken. Model 2 flyver perfekt i termik

6. God luft masser af aktivitet i startfeltet. Jeg cirkler nogle gange og luften er virkelig OK. Trækker lidt Downwind for at få god fart på, men lige da jeg begynder at accelererer daler en anden line ned på modellen og hænger fast i haleplanet - jeg kan ikke få rystet den af - så "kontrolleret landing" og omstart - igen.

Jeg vil ikke risikere for meget i omstarten så jeg venter indtil der er plads - gerne lidt luftindikation eller andre modeller i god luft. Der er nemlig deltager fra 32 lande i F1A, og der er flere deltager som man skal forsøge at undgå at starte sammen med, da deres kontrol med modellen er

begrænset. Omstarten blev en god sikker max i rigtig god luft - og næsten vindstille (landing ca.300 meter fra startsted efter 4-5 minutter.

7. Start masser af termik og sikre stabile indikationer efter nogle cirkler - så der skulle slutes med maner - derfor rigtig god fart på modellen - og slip af line - men så sket noget mystisk - igen - DT!

Det tog 15 sekunder komme ned - men desværre ingen omstart denne gang (Det er muligt at få maksimalt en omstart hvis flyvetiden bliver under 20 sekunder - men IKKE hvis årsagen er DT) - så her sluttede mit VM 2011

Jeg har efterfølgende "forsket" i hvad der kan have udløst det pågældende DT i 7. start, Det var nemlig en "ægte timer-styret DT" - ikke at haleplan var hoppet af og lignende - Forklaringen ligger muligvis i at jeg i start 2-7 har brugt min normale "Stamov-line" som jeg har bedste erfaring med på "stubmarker" da den ikke så let hænger fast i noget. Til gengæld er den lidt elastisk og kan muligvis slå kroger frem igen (når linen slippes) efter den er åben og har været i "glidestilling"? - Det "hændelses-mønster" kan jeg få til at give DT - Men om det er det der er sket ved jeg ikke. Det endte med at 19 deltager gik videre til Fly Off.

Min slutplacering blev - som jeg husker det - den dårligste ved et EM eller VM siden min landsholdsdebut i 1975 - men jo samtidig en god mulighed for forbedring næste gang.

Den 6 maj blev VM i klasse F1B (gummimotormodel) afviklet i godt vejr.

Dagen efter, 7. maj, klasse F1C (forbrændingsmotormodeller) i endnu bedre vej, dog med meget vanskelige termikforhold, som gav mange hold problemer.

Begge dage desværre uden danske deltagere - men det kommer der ved næste VM i 2013, som skal holdes i Frankrig.

Den 8. maj om aftenen var der præmieoverrækkelse med flaghejsning, nationalmelodier osv. til de vindende deltager og nationale hold. Senere, samme aften, afsluttes VM med fællesmiddag, En kæmpe paella, underholdningen var imponerende flot Tango dans.

Den 9. maj hjemrejse.

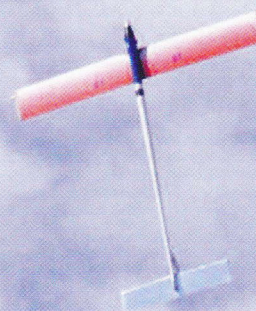
Halvdelen af sæderne i Spanair flyet fra Cordoba til Madrid, var besat af modelflyvere, tanken strejfede mig: Hvad ville der ske med fritflyvning på internationalt plan, hvis der sket noget "mystisk" med dette fly inden ankomsten til Madrid?

Peter Buchwald



Herover: På flyvefeltet var der information omkring start og stop af perioderne.

Stort billede: Folder-model i lodret stig. Vingerne folder sig ud i en eller to ekstra paneler og spændvidden bliver ca. fordoblet når 2,5 kubik motoren stopper inden der er gået 5 sekunder



Herunder: Peter Buchwald ved processing af modeller. Det var ikke helt gnidningsfrit.



F3C

– sådan kommer du i gang

Af Nikolaj
Karlsson



F3C er kunstflyvning med helikopter, men det er også en fantastisk indgang til folk, der gerne vil flyve 3D og få styr på helikopteren. Det er muligt, du ikke tror, F3C er noget for dig, men når du har læst denne korte gennemgang af de helt basale ting, vil du måske have ændret mening.

Nogen mener, F3C kun er for gamle mænd, og andre tror, det er kedeligt. Men ser man nærmere på manøverkataloget for F3C, vil man opdage, at det både er baglæns flyvning, loop med piruette og flip. Der er dermed nok at tage fat på.

Nogen vil påpege, at det er 2D-flyvning, og det er også korrekt, da alle manøvrer foregår på langs af flyvefeltet og ikke i dybden, som det er tilfældet med 3D-flyvning. De fleste manøvrer er ikke så svære at udføre. Derimod tager det mange år at lære at udføre manøvrerne pænt. Det pudsige er også, at flere af dem der tidligere var meget spektiske over for F3C, faktisk selv er begyndt at flyve det. Det er kun dejligt, at vi er flere om at vise vejen inden for denne fantastiske gren af helikopterflyvning.

Udstyret

Som udgangspunkt skal du bare være i besiddelse af en helikopter og en stor portion tålmodighed. Derefter er det kun at justere og træne – og så træne en gang mere. I forhold til indstilling af helikopteren er alle enige om, at helikopteren skal være afbalanceret. Det vil sige, at helikopteren er fri for vibrationer og er fri for slør i servoer og links. Formålet med at få en så rolig helikopter som mulig er, at du kan have dit fokus på manøvrerne i stedet for at tænke over, om det hele nu er i orden.

Man kommer langt med de rigtige blade og padler. Men det har sine begrænsninger, så som længde og vægt. Øger du vægten på din flybar ved enten ved at sætte tungere padler eller paddelvægte på, opnår du, at helikopteren bliver langsommere på nic og rul, men også mere rolig i vind.

Men hvis man skal kigge på, hvad der kan lade sig gøre ved at ændre på fx fly-

bar-længden kommer man frem til, at en kortere flybar vil give en langsommere helikopter, mens en længere flybar giver en hurtigere helikopter. Det er ikke sikkert, at det giver mening uden en længere udregning, men kort fortalt betyder det, at forlænger du flybar vil dine padlers hastighed i luften øges, og der ved ruller og flipper helikopteren hurtigere. Det gælder dog stadigvæk kun cyclic og ikke på pitchen.

Når du har fundet de blade, du kan lide at flyve med og som passer til helikopteren, er der meget stor forskel på, hvor mange muligheder du har for ændringer. Nogle helikoptere har ingen indstillinger, og andre har mange forskellige muligheder, som fx at du kan ændre på Bell-Hiller effekten på helikopteren. Her skal du spørge forhandleren om de forskellige muligheder, du har for indstillinger på den helikopter, du kigger på.

Fx har jeg valgt en helikopter med et multijusterbart rotorhoved, Hirobo SDX, som er en model i middelprikklassen, for det behøver ikke at være dyrt at flyve F3C. En model i 2000-3000-kroners klassen kan sagtens være med.

Rotorhovedet

Hvis vi begynder med Seesaw også kaldet flybar-carrier. Den er monteret lige oven over toppen af hovedakslen i forbindelse med centerblokken. Hullerne på hver side vil ændre den måde, helikopteren reagerer på, når du giver styre-input, men uden at det på nogen måde har indvirkning på din pitch og din cyclic-range. Her stiller du kun flybar-autoritet/ratio i forhold til dine rotorblade. Bruger du hullerne så tæt på center som muligt, bliver helikopteren mere påvirkelig af dine input og mindre stabil, og hvis du bruger de yderste, vil det omvendte være gældende.

Mixerarmene sidder monteret på bladholderen og har tre huller på hver side af monteringsbolten. Hvis vi starter med den side der går til swash pladen. Hvis man monterer den i det hul, der er længst fra center bolten, vil man få en større Bell-Hiller effekt / større flybar-autoritet, eller

det man kalder en større flybar-ratio. Det vil gøre, at man mister noget på sin pitch og cyclic range, men helikopteren vil blive mere rolig. Det link der går fra seesaw til mixer armen virker på samme måde, bare omvendt, så hvis linket er monteret væk fra center, vil den blive mere urolig, men prøv dig altid frem. Nogle vil kunne flyve med en opsætning, som du ville have svært ved at styre, mens andre ikke ville kunne flyve med dit opsæt.

Med denne lille forklaring om de forskellige indstillinger på rotorhovedet håber jeg at have gjort det lidt klarere med hensyn til, hvad der sker, når du flytter rundt på de forskellige links. Men husk at det i sidste ende er dig, der skal kunne flyve godt med det og ikke andre. Mange helikopterproducenter fortæller kun om standardindstillinger på rotorhovederne, det gælder for eksempel for SDX hovedet fra Hirobo, hvor der er kun standardforklaring.

Mekanisk eller CCPM

Der er mange, der er for CCPM, som betyder, at tre servoer styrer pitchen sammen. Det fungerer også til en vis grad, hvis du har gode servoer og en nyere radio til at indstille dem med. CCPM kan dog give nogle problemer i rul og flip, men det kan rettes af radioen. Med mekanisk miks er der 1 servo til pitch 1 til elevator og 1 til aileron, og det har den fordel, at systemet bliver fuldstændigt "rent", da det er helikopteropsætningen, der bestemmer, og ikke radio kvaliteten der gør forskellen.

Det betragtes dog for at være det "gamle" system. Det er det i nogen grad også, men der er en grund til, at der er mange, der vælger det stadigvæk. Fx er det nemmere at vedligeholde. Når en servo er slidt, skal du nemlig kun skifte den slidte og ikke de to andre, som man skal, når man bruger CCPM.

Ulempen ved systemet er, at det som regel har en meget kortere pitch vandring, ca. 22 grader for de fleste. Men da mange gerne vil have 30 grader eller mere i 3D sammenhæng til at lave stop og lignende, er det ikke det foretrukne til den form for

flyvning. Men til F3C fungerer det godt. Fantastisk godt.

Der er andre ting, du skal overveje omkring F3C. Den model du vælger at flyve med, falder ikke så tit ned som tendensen er med 3D. Derfor bruger mange som oftest mere tid på deres model, og de fleste vil opdage, at de skifter slidte dele frem for at renovere den efter et styrt. Med F3C flyvning opdager du, at når den først flyver som den skal, vil man passe meget mere på sin model, man ved hvor mange timer det tager at nå de samme flyveegenskaber igen. Personligt bruger jeg op til 10-15 flyvninger efter et styrt før, den er nøjagtig som før, så derfor pas på din model. En god og velflyvende helikopter er den første halvdel til succes med F3C.

Træning, regler og disciplin

Træning og flyvning er ofte to forskellige ting. Personligt synes jeg, det er dejligt at mødes med klubvennerne en solskinslør-dag og flyve, drikke kaffe og spise kage. Træning med F3C er derimod noget, man bør gøre sammen med to-tre gode venner, som også går op i F3C, så man kan hjælpe hinanden. Tit kan det nemlig være svært selv at se sine fejl. Derfor kan det være rart at få nogle venner til at hjælpe med træningen.

Det vigtigste er dog at læse FAI/F3C-reglerne, så man ved, hvad man bliver bedømt efter. Så undgår man også at træne noget, som er forkert. Inden for F3C er der nogle helt bestemte måder, man skal udføre manøvrerne på. Står der fx at linjen skal være lige i 10m er det vigtigt, at den er lige. (Men det kan tage lang tid at nå dertil.) Udover at have styr på reglerne er det også vigtigt, at man har meget disciplin omkring sin flyvning. Man gennemfører ikke et marathon ved at løbe 10 km hver lørdag. Det kræver en målrettet træningsindsats, og det samme gælder for F3C og alle andre typer flyvning.

Nu håber jeg du har fået et lille indblik i hvilke faktorer der gælder når man vil flyve F3C. Hvis konkurrenceflyvning skulle være noget for dig, vil jeg opfordre til at du deltager. Helibatic har i år oplevet en fremgang i F3C. Der har også været flere nye piloter på banen i Tranieeklassen, så fremtiden for F3C ser lys ud. Helibatic 3, foregår i Sønderborg i starten af september. Følg med på modellflyvning Danmarks forum for endelig dato.

Vi glæder os til at se dig og din helikopter til Helibatic 3.

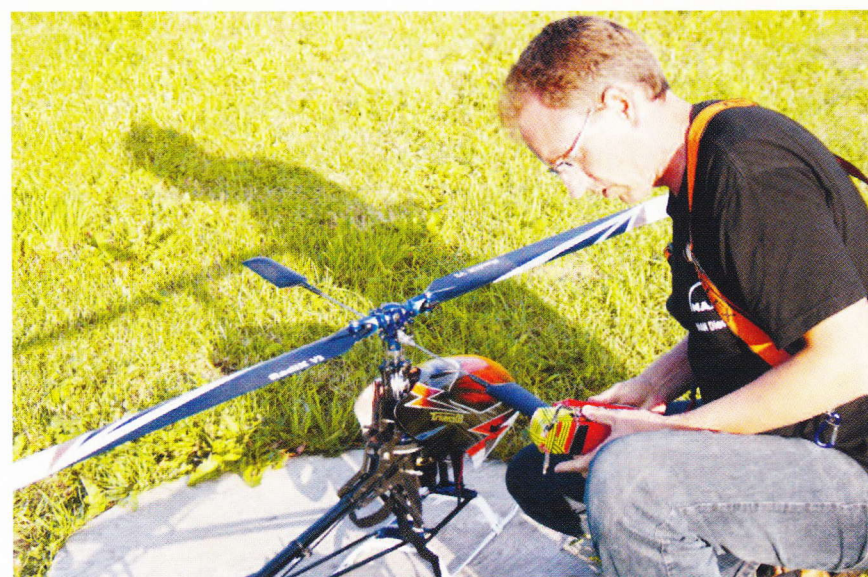
Nikolaj Karlsson



Her er det Ari Holmströms rotorhoved, det er bygget op af flere forskellige generationer af Hirobos hoved. Men det virker for ham, Ari blev nr. 2 til sidste EM i F3C og vandt grænsecuppen igen i år.



Her kan du tydeligt se indstillingsmulighederne i et Hirobo SDX rotorhoved. Selv om dette er plastik versionen, har det de gode egenskaber man kigger efter når man flyver F3C. Billedet er gengivet med venlig tilladelse fra Hirobo importøren i Danmark.



Kim Jensen. Med sin ombyggede Turbulence D3 som er en ren 3D maskine, den flyver nu F3C og gør det fantastisk godt i luften.

KZ har fløjet!



Finn Mortensens KZ IV,
som du kunne læse om i Modelflyvenyt 3/2011

har nu fløjet.

Keld Hansen fra Falken Modelflyveklub
fløj den første tur med modellen.



Den store bog om modellflyvning

Det tyske forlag vth har udgivet en ny bog om modellflyvning. Denne gang har forlaget i bogen med titlen: "Der Grosse Buch des Modellflugs" givet sig i kast med intet mindre end stort set alt om modellflyvning.

På bogens 236 sider er der ca. 125 afsnit med teori, teknik og praksis om alt inden for modellflyvning – intet nævnt, intet glemt.

Bogen er skrevet med tysk grundighed, og selv om jeg langt fra har læst alle afsnit, har de afsnit jeg har læst givet en god indføring i og forklaring om de mange forskellige emner. Det er selvfølgelig ikke en bog der går i dybden med tingene, men er der lige et eller andet man vil vide noget om, kan man finde svar om langt det meste. Bogen er fyldt med fotos og illustrationer der underbygger teksten.

Jeg synes det er en udmærket bog, og jeg vil helt sikkert bruge den som opslagsværk, når der er noget jeg skal sætte mig ind i. Den eneste anke jeg har om bogen er at den er på tysk.

Poul møller

Der Grosse Buch des Modellflugs
236 sider
29,80 €



Ruben har valgt at forlade jobbet som grenredaktør på Modelflyvenyt.

Ruben skrev til redaktionen i juni måned: "Jeg er blevet involveret i for meget frivilligt arbejde." Og så fulgte en svimlende oprensning af alt det frivillige arbejde Ruben er en aktiv del af. Det er intet mindre end imponerende hvad den mand når! Men han måtte så også selv erkende at grænsen var nået, og han konkluderede: "Min fritid slår ikke længere til!"

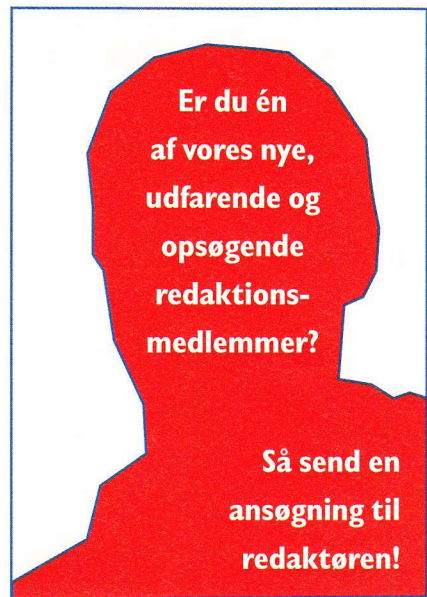
Ærgerligt var det så, at det blev grenredaktørjobbet på Modelflyvenyt der blev sorteret fra - men det er alt andet lige kun Ruben, der kan sortere i aktiviteterne.

Ruben trådte ind i redaktionen i begyndelsen af 2004 og forlader os midt i 2011. Det blev til syv år på Modelflyvenyt og det er slet ikke så tosset! Derfor skal der lyde stor TAK for indsatsen (i denne omgang) og TAK for samarbejdet - og ikke mindst for at du altid bidrager med dit gode humør og dit store engagement.

Heldigvis forlader Ruben jo ikke Modelflyvning Danmark, og nogle af de mange andre aktiviteter herunder han er involveret i, så vi vil stadig kunne møde ham på flyvepladserne rundt om i landet og have glæde af den lille ildsjæl!

Pas godt på dig selv, Ruben! Det har været en fornøjelse at have dig med i "blad-banden"! Og husk nu, at man ikke behøver sidde i redaktionen for at skrive til Modelflyvenyt!

Marianne Pedersen
Redaktør af Modelflyvenyt



Har du en journalist i maven - eller bare lyst til at skrive til Modelflyvenyt?

Eller kender du én, der ville være oplagt - så er det nu du skal skubbe til ham/hende! Redaktionen har brug for forstærkning. Ud over Rubens udtræden af redaktionen, har Lars Pilegaard meddelt, at han også snart vil "pensioneres".

Jobbet er frivilligt og ulønnet og arbejdet meget selvstændigt. Den samlede redaktion mødes kun 1-2 gange om året, resten af tiden arbejder man på egen hånd. Det kræver altså disciplin og en vis systematik at overholde en ny deadline hver anden måned.

Du skal kunne se en god historie, kunne skrive den selv, eller kunne få andre animeret til, eller hjulpet med at skrive den. Det er godt hvis du har indblik i mere end én gren af modellflyvningen og gerne interesse for alt der bevæger sig i luften (og ikke lige basker med vingerne!). Så kræver det at du har en pc og adgang til internettet, MFDK stiller kameraudstyr til rådighed.

Da vi i redaktionen arbejder hen imod en større integration af web og blad, vil det kun være et ekstra plus, hvis du er hjemmevant på diverse elektroniske platforme også.

Send en kortfattet ansøgning med lidt info om dig og nogle af dine ideer til Modelflyvenyt. **Senest 1. september 2011 til:**

redaktør Marianne Pedersen
pe@pe-design.dk

DM på Kongenshus hede

For første gang blev det i år forsøgt at afholde DM og Jyllandsslag i samme weekend. Eftersom næste sommers EM skal afholdes i Toscana i august, så var det forventet, at mange ville stille op til disse stævner for at gøre sig fordelagtigt bemærket i udtagelseskomiteens øjne, og der var faktisk også en del, der havde meddelt, at de agtede at komme.

En rædselsfuld vejrudsigt med rigelige mængder af såvel vand som vind, fik imidlertid langt de fleste til at blive hjemme under dynerne. Det kan man ikke bebrejde dem, men da lørdag morgen oprandt, viste det sig, at der faktisk godt kunne flyves.

Der var godt nok finregn en gang imellem og 5-6 sekundmeter vind, men da pladsen er stor og ikke specielt turbulent, så kunne det godt lade sig gøre, og de fire hardcore F1A freaks der vovede at pakke modellerne ud, aftalte at gennemføre en helt almindelig standardkonkurrence med fem starter med tre minutters max.

Allerede i første periode blev risikoen for et flyoff elimineret, da jeg som den eneste fløj tre minutter. Leif, Peter og Karsten havde hver især lidt at kæmpe med. Karsten som ugen inden DM havde fem veltrimmede modeller havde udskiftet siderorslinen på de to bedste modeller med et helt nyt og fantastisk produkt. Det viste

sig desværre at de nye liner var påvirkelige af temperatur og luftfugtighed, så Karsten havde dagen igennem store problemer med at få modellerne tilbage i det gamle trim. Til gengæld var han utroligt god til at lande tæt på grusvejen, så han var den der tilbragte mindst tid på at trække rundt i den våde tunge lyng! Leif lavede dagen igennem nydelige og kontrolrede starter, men termik var der sjældent, så det blev til adskillige store drops.

Peter Rasmussen havde lidt problemer med at få sin nyeste model til at cirkle på linen i blæsevejret, og han kom derfor til at trække modellen i jorden i tredje start, hvorved den brækkede bagkroppen. I stedet for at tage en omstart med reservemodellen indkasserede Peter et nul i denne runde, mens han overvejede om reservemodellen kunne tåle vand! Han besluttede heldigvis at hive den op af kassen, og med et par fine starter i de sidste runder overhalede han Karsten indenom. Selv fortsatte jeg faktisk med at flyve ganske nydeligt – bemærk hvilke fordele der er ved at være referent - og bortset fra en runde, hvor linen sprang lige i buntøjeblikket med det resultat, at modellen ikke fik lagt sig helt korrekt, gik det fint.

I slutningen af femte periode holdt det op med at småregne og det slog i stedet over i styrtregn. I den situation valgte Peter at bruge en times tid på at lede efter sin model en kilometers penge fra hvor den reelt var landet. Jeg tror at det overbeviste ham om, at man kan have meget glæde af kompaspejlinger og den slags nymodensheder.

Det skal også bemærkes, at Hugo efter en lang opvarmningsfase fik noteret nogle få sekunder i F1C.

Allerede lørdag aften besluttede de fremmødte, at de ikke ville flyve Jyllandsslaget, så det blev ikke afviklet i denne omgang.

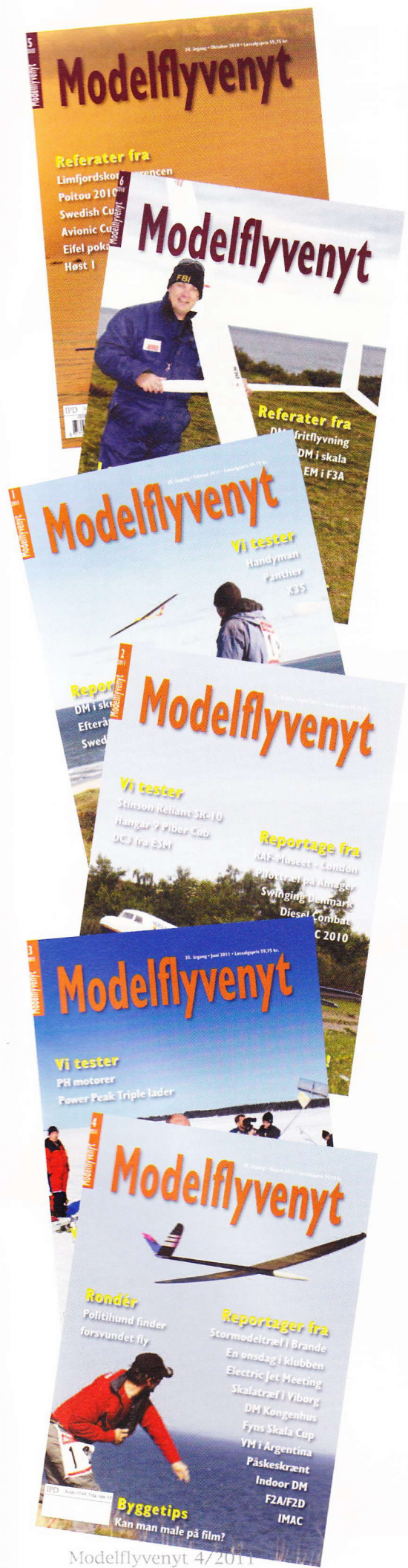
Steffen Jensen

SKAL DU HAVE
EN ANNONCE
I MODELFLYVENYT?

Kontakt
annonceekspeditionen
hverdage kl. 10-14
på telefon: 62 24 12 55

Hobby-World.dk

V/ Helle & Jimmy Friis. Haderslevvej 93. 6000 Kolding. Tlf. 75 72 22 95
e-mail: hobby-world@mail.dk - Telefon Onsdag - Fredag 16.00 - 18.00. Lørdag 10.00 - 13.00.
Butikken er åben: Onsdag - fredag kl. 16.00 - 18.00. Lørdag 10.00 - 13.00



TÆGN ABONNEMENT på MODELFLYVENYT

og få bladet i hele resten af 2011

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyvenyt med posten hveranden måned fra nu af – Tegn et abonnement! Abonnementsprisen for resten af 2011 (ialt 2 blade) er 110,00 kr. Bestil ved at sende en mail eller et postkort til os.

Pas på dine blade

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

Samlebindene er lavet i meget kraftigt plastbetrullet karton.

På forsiden og på ryggen er der trykt »Modelflyvenyt«. De leveres i fem flotte farver (Blå, gul, grøn, rød og sølv) Husk at skrive i din bestilling, 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.

Vi kan levere enkeltnumre tilbage i årgangene 1986-2009. De seneste årgange har vi næsten allesammen. Og vi gir gerne et tilbud på bestilling af flere gamle numre!
Ring: 6224 1255 (ml. 10-14) eller mail: mfn@plakatforlaget.dk

Prisen på de seneste hele årgange er: Følgende enkeltnumre koster 60,- kr. stk.

Årgang	Pris	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
Årgang 2011	kr. 340,-						
Årgang 2010,	kr. 275,-	1997:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2009,	kr. 250,-	1998:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2008,	kr. 225,-	1999:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2007,	kr. 200,-	2000:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2006,	kr. 150,-	2001:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2005,	kr. 120,-	2002:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2004,	kr. 120,-	2003:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2003,	kr. 120,-	2004:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2002,	kr. 120,-	2005:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2001,	kr. 100,- (5 blade)	2006:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2000,	kr. 120,-	2007:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 1999,	kr. 120,-	2008:	<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"/>
		2010:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2011:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

Ved bestilling:

Send din bestilling pr. mail til mfn@plakatforlaget.dk eller pr. postkort til: Modelflyvenyt, Strandhuse 4, 5762 Vester Skerninge og skriv tydelig afsender (navn, postadresse og telefonnummer) og angivelse af hvad du ønsker at bestille.

Indbetal beløbet for din bestilling på reg. nr. 5702 konto 6990064448 og skriv i kommentarfeltet dit postnummer og dit husnummer. Din bestilling er på vej så snart vi har registreret din indbetaling.

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

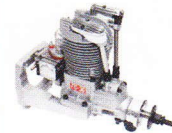
WWW.PITCH.DK

SKALAFLY - og mere!



Hawker Hurricane ARF
spv. 208 cm 2995,-
Optr. understel 1275,-

SPACEWALKER ARF
spv. 210 cm ... 2175,-
spv. 155 cm ... 895,-



SAITO FG-36 Benzin
Firtakts benzinmotor, 36 ccm
Skøn lyd - lav benzinforbrug
incl. fundament 5999,-
Mange andre SAITO motorer

DECATHLON 1.20

spv. 200 cm,
Motor: 1.20 firtakt
Vægt 4,8 kg.. 2295,-
Se byggevejledning på
webshoppen af denne og
mange andre fly.



RCGF BENZINMOTORER

15 ccm komplet 1595,-
20 ccm komplet 1695,-
26 ccm komplet 1650,-
32 ccm komplet 2149,-
45 ccm komplet 1999,-
62 ccm komplet 3199,-
50 ccm twin komplet ... 3890,-
100 ccm twin komplet.. 4995,-



CIRRUS SERVOER

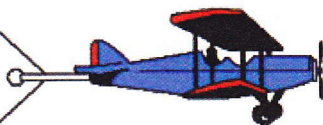
601 standard, 6,5 kg/cm, 55 g 89,-
601 standard, 4 stk 325,-
750 digital, 11 kg/cm, 55 g 219,-
751 digital, 13 kg/cm, 55 g 239,-

Forhandler af Black Horse, ESM, TopFlite, RCGF,
Laser motorer, Emcotec, PowerBox, Seagull, OS,
Futaba, Hangar9, Great Planes, Seagull m.fl.

PITCH SKALA HOBBY

v/Henrik R. Sommer
Rævehøjen 5, DK-8800 Viborg
Telefon: 23 46 69 50 bedst efter kl. 1730.

S. W. HOBBY



v/Svend Wirefeldt
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.

Når kun det bedste er godt nok

O.S. ENGINES

MAX-10LA W/ 871 Silencer	390,00	MAX-160FX-FI W/E-5010 Silencer	5955,00	FS A-56 W/F-4040 Silencer	1915,00
MAX-15LA silver W/871 Silencer	475,00	MAX-BGX-1 RING W/E-5010 Silencer	2890,00	FL-70 W/F-4030 Silencer	1130,00 TILBUD
MAX-25LA silver W/E-2030 Silencer	540,00	ROTARY ENGINE 49-PI Type II	2815,00	FS-70SII W/F-4020 Silencer	1425,00 TILBUD
MAX-25FX W/892 Silencer	805,00	GT-55 Benzin motor	3990,00	FS-70 ULTIMATE W/F-4020 Silencer	1810,00 TILBUD
MAX-25AX W/E-3080 Silencer	960,00			FS A-72 W/F-5030 Silencer	2260,00
MAX-35AX W/E-3080 Silencer	970,00	MAX-32SX-H RING 20C Carb.	1060,00	FS A-81 W/F-4020 Silencer	2345,00
MAX-40LA (BLUE) W/E-3030 Silencer	555,00	MAX-32SX-H RING 20C W/Drive washer	1080,00	FS A-81P W/F-4020 Silencer	2560,00
MAX-40LA (SILVER) W/E-3030 Silencer	500,00	MAX-32SX-HX RING 20C Carb.	1355,00	FS-91S II-P W/F-4020 Silencer	2515,00
MAX-40FX W/873 Silencer	680,00 TILBUD	MAX-37SZ-H RING 20M Carb.	1135,00	FS-91S II W/F-4020 Silencer	2305,00
MAX-46LA (SILVER) W/E-3030 Silencer	610,00	MAX-50SX-H RING HYPER 60LH Carb.	1365,00	FS A-110 W/F-5040 Silencer	2480,00
MAX-46VX-DF	2130,00	MAX-55HZ Hyper 2 needle 40 L Carb.	1655,00	FS A-110 P W/F-5040 Silencer	2680,00
MAX-46FXI W/873 Silencer	665,00 TILBUD	MAX-55HZ -R Hyper 40 L with regulator	1895,00	FS A-155-P W/ Silencer	2735,00
MAX-46AX-ABL W/E-3070 Silencer	885,00	MAX-70SZ-H RING 60K Carb.	1875,00	FS-120S-E W/F-5020 Silencer	2985,00
MAX-50 SX Ring W/873 Silencer	1015,00 TILBUD	MAX-91SZ-H RING 60M Carb.	1415,00 TILBUD	FS-120S III W/F-5020 Silencer	3205,00
MAX-55AX W/E-3070 Silencer	975,00	MAX-91SZ-H RING PS-HYPER 60M-P Carb.	1705,00 TILBUD	FS-200S W/F-6010 silencer	3315,00
MAX-61FX W/E-4010 Silencer	1435,00	MAX-91RZ-H RING 60M-C Carb.	1925,00	FS-200S-P W/F-6010 Silencer	3475,00
MAX-65AX W/E-4010A Silencer	1290,00	MAX-91RZ-H(H) RING 60M Carb.	1925,00		
MAX-65LA silver W/E-4010 Silencer	975,00	MAX-91HZ W/61B Carb.	2130,00	FT-160 GEMINI160 W/F CARB.	6780,00
MAX-75 AX W/E-4040 silencer	1445,00	MAX-91HZ-PS W/61B-P Carb.	2495,00	FT-300 SUPER GEMINI 300	8905,00
MAX-91VR-DF (ROUND HEAD)	2295,00	MAX-91HZ-R 61E Carb.	2495,00	IL-300 DIA-STAR	19175,00
MAX-91FX RING W/E-4020 Silencer	1675,00	MAX-91HZ 61E Carb.	2130,00	FF-320 PEGASUS 320	12130,00
MAX-95AX Ringed W/Silencer	1675,00			FR5-300 SIRIUS 5 stjerne motor	18410,00
MAX-120AX RING W/E-5020 Silencer	1790,00	FS-30S W/F-2010 Silencer	1200,00	FR7-420 SIRIUS 7 stjerne motor	24010,00
MAX-140RX W/Header pipe	3555,00	FS-40S W/F-2010 Silencer	1370,00		
MAX-160FX W/E-5010 Silencer	2400,00	FS-52S W/F-3020 Silencer	1235,00 TILBUD		

Tilbudene gælder kun så længe lager haves

Vi har stort reservedels lager, også til udgåede motorer
Køb dem hos din forhandler eller på iccom.dk/os

Importør:
IC Communication
Folehaven 12 2500 Valby
Tlf. 36170333 www.iccom.dk

Leif Mortensen Hobby

Nørremarksvvej 61 DK-9270 Klarup
 Åbningstider onsdag og fredag kl. 13.00-17.30
 Tlf. 26377612 e-mail: leif@lm-service.dk

www.leif-mortensen-hobby.dk



Svæve- og gummimotorfly - balsa - lister
 japanpapir - dope-tråd-rør-lim-værktøj masser af
 bygge- og skatetegninger
 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



SKAL DU HAVE EN ANNONCE I MODELFLYVENYT?

Kontakt annoncerekspektionen hverdage kl. 10-14
 på telefon: 62 24 12 55

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

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

Varer kan afhentes i Horsholm efter aftale

Telefon 4576 2902

Mandag og onsdag kl. 19-20

Sendere

VG 600 35 Mhz 6K / modtager / 4 servoer / lader	500,00	TILBUD
VG 6000 35 Mhz 6K / modtager / 4 servoer / lader	540,00	TILBUD
RD 6000 35 Mhz 6K / modtager / 4 servoer / lader	870,00	TILBUD
RD 8000 35 Mhz 8K / modtager / 4 servoer / lader	930,00	TILBUD
SD-5G 2,4 Ghz 5K / modtager FHSS 1	665,00	
SD-6G 2,4 Ghz 6K / modtager FHSS 1	970,00	
RDS 8000 2,4 Ghz 8K / modtager / 4 servoer FHSS 1	1455,00	
SD-10G 2,4 Ghz 10K / modtager / lader FHSS 3	2840,00	

Modtagere

RX-851S-FM 35Mhz 8kanaler	298,00
RX-8129 PCM 35 Mhz 8 kanaler (RD 8000)	549,00
RX-60 2,4ghz 6kanaler short range FHSS 1	298,00
RX-600 2,4 Ghz 6 kanaler FHSS 1	330,00
RX-700 2,4 Ghz 7 kanaler FHSS 1	398,00
RX-841 2,4Ghz 8 kanaler FHSS 1	498,00
RX-631 2,4 Ghz 6 kanaler FHSS 3	498,00
RX-1011FS 2,4GHZ 10kanaler FHSS 3	680,00

Servoer

ERG-VB 13,0Kg, 0,09 Sec	485,00
ERG-VR 8,0Kg, 0,07 Sec	485,00
ERG-WRX digital 8,1Kg 0,06 Sec	565,00
ERG-WX digital 14,0Kg 0,12 Sec	680,00
HVS-ZS digital 20,5Kg 0,10 Sec 7,4V	750,00
HVS-ZV digital 24,2Kg 0,15 Sec 7,4V	750,00
RS-991 5,5Kg 0,08 Sec	315,00
SDX-755 5,8Kg 0,11 Sec	440,00
SDX-762 3,9Kg 0,15 Sec	345,00
SDX-801 6,4Kg 0,08 Sec	605,00
SDX-901 29Kg 0,15 Sec	690,00
SRG-BL digital 8,0 Kg 0,10 Sec	825,00
SRG-BR digital brushles 8,0Kg 0,10 Sec	940,00
SRG-BZ digital brushles 13,0Kg 0,12 Sec	940,00
SRG-CZ digital 14,8Kg 0,12 Sec	895,00
SRM-1322 3,3Kg 0,19 Sec	215,00
SX-165 T 9,5Kg 0,09 Sec	400,00

SANWA

High tech / Low Price



Tilbudene gælder kun så længe lager haves

SANWA de styrer

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

Importer:

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

MULTIPLEX®



DOG FIGHTER



DOG FIGHTER

SLIP DEN LØS!

For mere information se
www.multiplex-rc.de

For forhandler & kommercielle spørgsmål, kontakt Multiplex Modellsport GmbH+Co.KG, email: sales@multiplex.de

MULTIPLEX® www.multiplex-rc.de

HITEC ROBOTICS www.hitecrobotics.de

Visit us on



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

Titan X50 Series



TUBE VERSION FEATURES

- Efficient torque tube drive system for crisp rudder response and 100% power transfer.
- Lightweight, machined metal tail case (weighs only 26 grams).
- Hardened 10mm main shaft, 7mm feathering shaft & 5mm tail output shaft.
- Carbon base plate and carbon fin.

With the belt-driven Titan X50B, Thunder Tiger unveiled the ultimate 50-class eCCPM model for all-out, extreme 3D performance. Now comes the eagerly awaited torque tube driven version, Titan X50 Torque-tube, equipped not only with the powerful upgrades of the X50B, but also with some extraordinary new features.

The key difference, of course, is the X50's highly efficient, torque tube driven tail rotor. It's perfectly engineered for crisp rudder response and 100% power transfer.

Experience adrenalin-pumping 3D action without any limits - fly the Thunder Tiger Titan X50.



50-CLASS 3D HELICOPTER WITHOUT ANY LIMITS

NEW



REDLINE

Length: 1200mm.
Width: 200mm.
Main Rotor dia: 1345mm
(with 600mm main blades).

Tail Rotor dia: 260mm
(with 95mm tail blades).
Gear Ratio: 1:8.5:5.
Full Equipped Weight: 3250g.



Color shifting, pre-painted FRP canopy



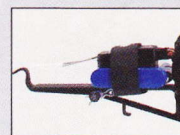
Spacious 3-deck Tray for Electronic Devices



Shrouded-fan for efficient thermal dissipation



Slim profile design (only 30mm wide)



Lengthened receiver tray for LiPo battery



Torque tube driven system for crisp rudder response



"Under-slung" system.

Titan X50

Titan X50B - the ultimate 50-class belt driven 3D- helicopter that you have been waiting for! Maximum performance, ultra smooth handling, ruggedness and great value make the Titan X50B the ultimate 50-class machine.



Length: 1200mm.
Width: 200mm.
Main Rotor dia: 1345mm
(with 600mm main blades).
Tail Rotor dia: 260mm
(with 95mm tail blades).
Gear Ratio: 8.5:1:4.6
Full Equipped Weight: 3100g.



REDLINE

Description	Titan X50 Kit		Titan X50B Kit	
Item No.	4856-K10	4856-K11	4855-K10	4855-K11
RL-53H Heli Engine*	.	✓	.	✓
RL Hi-flow 3D Muffler*	.	✓	.	✓
Carbon Blade, 600mm	✓	✓	✓	✓

* available depending on the kit you purchase

CARROCAR

For more information on Titan X50B and other Thunder Tiger products - please visit our website www.carrocar.se

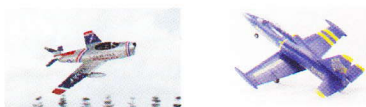
Thunder Tiger is distributed by Carrocar AB · Customer service: +46 13-122223 (Monday - Friday 9-12) · info@carrocar.se · www.carrocar.se

PlaneMania



Free Wing modeller

F16 med motor, ESC, 7 stk. servoer, Vektor styret udblæsningsdyse: **kr. 1.375,00**
 F86 m/motor, ESC, 3 stk. servoer, LiPo: **kr. 950,00**
 L39 m/motor, ESC 4 stk. servoer: **kr. 795,00**



GAU



Gau helikoptere:

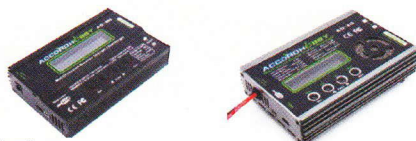
EP-200V2 priser fra: kr. 1.750,00 kr. 1.500,00
 EP-225 kit, rotor 550 mm: **kr. 1.750,00**
 EP-255 Super Combo. Færdigsamlet, der mangler kun batteri og modtager: **kr. 2.400,00**
 X-5, rotor 1120 mm: **kr. 4.200,00**
 X330-S, komplet quadcopter, der mangler kun batteri og modtager: **kr. 2.400,00**
 Reservedele leveres direkte fra europæisk lager på 200 m²

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**



Ladere:

650A: 12V, USB, 6LiPo, 5A, 50W: **kr. 320,00**
 V6AC: 12V/230V, USB, 6LiPo, 5A, 50W: **kr. 425,00**
 815A: 12V, USB, 8LiPo, 7A, 150W, Alukuffert: **kr. 500,00**
 PSU: 2 Udgange, 13,8V, 200W, Digital: **kr. 350,00**



www.planemania.dk

PolyFly servoer.

6g, 10N/cm, 0,10 sek: **kr. 55,00**
 12g MG 17N/cm, 0,10 sek: **kr. 75,00**
 12g Alu 18N/cm, 0,10 sek: **kr. 70,00**
 40g, 60N/cm, 0,16 sek, BB: **kr. 65,00**
GWS 28g, 54N/cm, 0,17sek, 2BB, MG. Normalpris kr. 185,00: kr. 125,00



Super modtagere Corona, 35 MHz.

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**
Tilbud på RS810II: 3 stk. kr. 240,00



SPEKTRUM



Spektrum 2,4 GHz sendere

DX6i u/modtager **kr. 775,00**
 DX6i m/AR6200 **kr. 1.275,00**
DX8 m/AR8000 kr. 2.875,00 kr. 2.750,00
 Uoriginale DSM2 modtagere **fra kr. 135,00**



Skala svævere, se hjemmeside.

Discus 2a, SV: 3,75 m
 Discus 2c, SV:4,5 m
 Ventus 2cx, SV: 4,5 m

SUNHIGH LiPo POWER

7,4 volt	850mA	20/30C	.....	100,00	7,4 volt	800mA	30/40C	.....	140,00
7,4 volt	1200mA	20/30C	.....	130,00	7,4 volt	1200mA	30/40C	.....	170,00
7,4 volt	1500mA	20/30C	.....	125,00	7,4 volt	1800mA	30/40C	.....	235,00
7,4 volt	1800mA	20/30C	.....	145,00	7,4 volt	2500mA	30/40C	.....	255,00
7,4 volt	2200mA	20/30C	.....	190,00	7,4 volt	4000mA	30/40C	.....	365,00
7,4 volt	3200mA	20/30C	.....	220,00	7,4 volt	5000mA	30/40C	.....	510,00
7,4 volt	4000mA	20/30C	.....	305,00	11,1 volt	800mA	30/40C	.....	195,00
7,4 volt	5000mA	20/30C	.....	365,00	11,1 volt	1200mA	30/40C	.....	255,00
11,1 volt	850mA	20/30C	.....	145,00	11,1 volt	1800mA	30/40C	.....	355,00
11,1 volt	1200mA	20/30C	.....	195,00	11,1 volt	2500mA	30/40C	.....	450,00
11,1 volt	1500mA	20/30C	.....	190,00	11,1 volt	4000mA	30/40C	.....	570,00
11,1 volt	1800mA	20/30C	.....	215,00	11,1 volt	5000mA	30/40C	.....	750,00
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	High Power / Low price				

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

Importør: IC Communication Folehaven 12 2500 Valby Tlf. 36170333

HobbyXpert



**Believe Me,
You Can Fly**

KDS Helicopter Flymentor

The functions of Flymentor:

- New type of sensing process provides reliable geographical positioning, completely independent of the visible horizon.
- Particular CCD sensor can catch the ground picture to compare, and prevent helicopter from drifting.
- Adjust the working status of Flymentor by AUX Channel, switchable gain system offers three different positions: Off, stabilisation and Position-holding mode.
- Head lock gyro outside setting and Swashplate mixer.
- Control the sensitivity and mode of gyro by GEAR Channel.
- Support helicopters with 3S 120° swashplate, or 3S 140° swashplate, or 4S 90°swashplate, or 4S 90°+45° swash plate.
- Attitude stabilisation in inverted flight.
- Set Flymentor by computer USB adapter.
- If you use FM/PPM radio equipment, Flymentor will make the ailerons, elevator and tail servo back immediately. The pitch will remain in the final signal position. And Flymentor will switch to position mode automatically. The sensitivity is 70%.

**KDS distribueres af HobbyXpert i skandinavien.
Find forhandlere på www.hobbyxpert.com**

Velkommen til bagsiden
af Modelflyvenyt nr. 4. 2011

Modelflyvenyt

BAGSIDEN

Vend bladet om og gå ombord i alle de gode historier og artikler om modelflyvning i Danmark. Billedet her er af

Cessna 310 "Grand Cruiser" som Steen Larsen tester i næste nummer af Modelflyvenyt ...



MODELFLYVNING
DANMARK

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

Y 7700 0 41/31 0508 646
7288

SVEN DAHL
KIRSTENS BAKKE 6
SENNELS
7700 THISTED

7700
LOKAL



POST

MASKINEL MAGASINPOST

DANMARK

PP