

35. årgang • Oktober 2011 • Løssalgpris 59,75 kr.

# Modelflyvenyt

## Reportager fra

Airventure i Oshkosh

Swinging Denmark

DM i 2meter

Ikaros Cup

Jetcamp

Poitou

## Roskilde Airshow 2011

Trods møgvej - en stor oplevelse!

IPD Kode 0548 Udg. uge 42

ISSN 0105-6441



9 770105 644003

05



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

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

#### Modelflyvenyt udkommer

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

Oplag 4.200

Tryk: SvendborgTryk

ISSN: 0105-6441

#### Abonnement

Abonnement for 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 beskudiget 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 lidt snyd-  
For faktisk er det to billeder!

Øverst er det Lars Buch Jensens billede af fem Team Russ fly i tæt hurtig formation forbi publikum til Roskilde Airshow.

Nederst er det Jens Grønlands billede af KFKs opvisning ved samme show.

- Undskyld! Redaktøren kunne ikke lade være!



### DEADLINES PÅ MODELFLYVENYT

Nr.	Udkommer	Deadline
Nr 6	december 2011	21/10/2011
Nr 1	februar 2012	03/01/2012
Nr. 2	april 2012	02/03/2012
Nr. 3	juni 2012	01/05/2012
Nr. 4	august 2012	29/06/2012
Nr. 5	oktober 2012	01/09/2012
Nr. 6	december 2012	26/10/2012

#### ANSVARSHAVENDE REDAKTØR

Marianne Pedersen  
Assendløsevejen 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

Renggade 21a. st. th. 4660 St. Heddinge  
Mobil: 3056 3948  
steen@larsen.tdcaisl.dk

##### LARS BUCH JENSEN

Lavager 15, 2620 Albertslund  
Tlf: 4362 1992 Mobil: 4118 5905  
kmjlbj@post11.tele.dk

##### ARILD LARSEN

Rugmarken 80, 8520 Lystrup  
Tlf: 8622 2861  
arild.larsen@mail.dk

##### NY GRENREDAKTØR PÅ VEJ



#### Grenredaktørerne

# INDHOLD

## Generelt

- Smilehullet - Povl Holm Nielsen 17
- Se ... Fuglen flyver, som en rigtig fugl - Jørgen Mouritzen 32
- Airventure i Oshkosh i USA - Peter Bejerholm 34
- Roskilde Airshow - Lars Buch Jensen og Jørgen Grønlund 42

## Bygning af modeller

- Dogfighter - testet af Poul Møller 24
- Min model: Spirit of St. Louis - Helge Gellert 50

## Byggetips

- Tank til lavpris - Troels Lund 14

## Min model

- Cessna 310 - Grand Cruiser - Steen Larsen 20

## Fritflyvning

- Same, same but different. Steffen Jensens referat fra Poitou 2011 18
- Ikaros Cup - Lars Buch Jensen 52

## Svæveflyvning

- Swinging Denmark 2011 - Erik Dahl Christensen 30
- DM i 2 meter - Thomas Jensen 40

## Jetflyvning

- Jetcamp - Carsten Grøn 48

## Klub- og Foreningsnyt

- Bestyrelsesadresser 10
- Kalender 11
- Nyt fra sekretariatet 11
- Initiativpokalen til The Pitchbrothers 13
- Ny i modelflyvning - Teddy Schaadt 26
- Indbydelser 41
- Silkeborg El- og Svæv på den grønne gren - Niels Kofod 54
- Han er landet med hele historien - Henrik Lykke 56
- Ny bog på vej. RC-unionens historie BESTIL DEN NU til medlemspris! 60

## Personalia

- Mindeord - Kurt Jensen 13
- Arild Larsen bliver 70 år 13

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

- Troels Lunds test af Multiplex' Funcopter V2
- Red Zephyr af Ole Steen Hansen
- Steffen Jensens referat fra Dadalus Cup
- Referatet fra The Pitchbrothers Smackdown 2011
- Per Grunnets referat fra Swedish Cup ... og meget mere



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





**DIAMOND PRO** inkl 14,8V akku og lader ..... **TILBUD 1795,-**



**SOLO PRO 328 RTF** ..... **850,-**



**NGH 17ccm benzín motor** ..... **1695,-**



**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.**  
ARF. Uden TX/RX/lader/akku. .... **1095,-**



**Radian PRO. PNP.** ..... **1175,-**



**Funtana ARFER. 140cm.**  
Inkl. børsteløs motor og propel.  
Beregnet for 4-5S LiPo ..... **TILBUD 1000,-**



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



**Futaba FASST kompatibel 2,4Ghz modtager.**  
Corona 8 kanals. .... kun **229,-**  
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.** ..... **TILBUD 1195,-**



**SOLO PRO RTF** ..... **625,-**



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

# John går på efterløn

Ophørsudsalget  
starter torsdag  
1. september

Efter 8 sjove år, med en masse rigtig gode kunder, synes jeg det er tid til selv at få en hobby.

Jeg ved endnu ikke hvad det skal være, så kom og hjælp mig med at tømme butikken.

**hobby-centret**  
- alt til mindste detalje

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



Cumulus 200 3X BL. PNP. 200cm. Inkl børsteløs motor, ESC og servoer . . . . . 895,-



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 35,-



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



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



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,-



Spitfire. Parkzone PNP . . . . . 1190,-  
Spitfire. Parkzone. BNF. . . . . 1699,-



Hot Wing 1000 . . . . . 375,-  
Hot Wing 750 . . . . . 325,-



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



I-Helikopter. Styres vha. iPhone / iPod / iPad/iTouch. . . . . 350,-



Stuka JU87 Inkl. motor, ESC og servoer . . . . . TILBUD 1495,-



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



ASK 21 EPO. PNP. Klap-op motor, servoer, ESC . . . . . 1295,-



Spektrum DSM2 kompatibel parkmodtager AR6100 . . . . . kun 150,-



Spektrum DX8 inkl 2stk AR8000 TILBUD 2875,-



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



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,-



G.T. Power. 400W/ 20A 2-6S LiPo/LiFe. . . . . 795,-



F4F Wildcat PNP. . . . . 995,-  
BNF. . . . . 1495,-



Stratus / Hawksky RTF. Super begyndermodel. . . . . 1295,-



Super Zoom 2. . . . . 550,-

BLADE, E-FLITE, PARKZONE LIPO	
3,7V 130mah 25C	40,-
3,7V 160mah 25C	45,-
3,7V 300mah 30C	35,-
3,7V 550mah 25C	30,-

**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 upgrade 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 vejlede. Eventuelle ændringer kan ses i vores webshop.  
(Lørdagsåbent 10-13 i lige uger).

# HEAD RC!



## Precision Aerobatic Bandit endelig på vej

Vi har nu en større forsendelse på søen og vi venter at denne nye model samt en generel opfyldning fra PA rammer vores lager i København omkring 1/11. Du kan allerede nu bestille din Bandit på vores shop.

Kr. 1595,- frit leveret i Danmark!

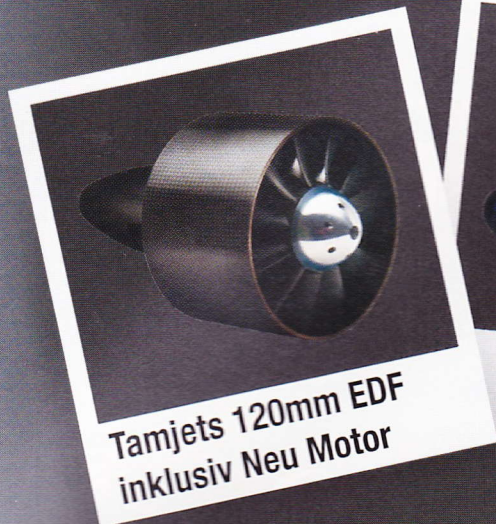


**Jeti DC-16 sender kan nu  
reserveres!**

Tiden nærmer sig - vi vover pelsen og tager nu imod reservationer! En plads i køen koster ingenting og du vil modtage særinformation undervejs omkring din kommende sender. Se online for mange flere detaljer om DC-16!

## KURSUS-TILBUD: Byg indoor-modeller med en Tysk Mester i København

Head RC's egen Max Ebert, top-pilot og klassevinder af de tyske indoor-mesterskaber står til din rådighed for at øse af sine erfaringer. Kurset inkluderer en model med alt udstyr (pånær modtager), byggevejledning, tips og tricks samt frokost og anden lettere forplejning.



**Tamjets 120mm EDF  
inklusive Neu Motor**



**JetCat P100rx**



**Du kan forvente high  
performance hos Head RC ;-)**

Head RC fører nu JetCat's Turbiner. Med en solid ordre lagt ind blandt de allerførste forhandlere har vi den spritnye P100 i sortimentet. Vi lagerfører også de væsentlige reservedele, speed-sensors og meget andet. Ring eller skriv for en nærmere samtale om vores engagement i jet-modeller.

**Tamjets - en specialist indenfor EDF**

Head RC forhandler Tamjets modeller og EDF-enheder i Norden med eksklusivitet. Modellerne er fuld-composit og fan-enhederne går til over 7Kw. De skal både høres og ses. Ring eller skriv for mere information.

**Vi supporterer din  
indendørs-flyvning!**

Vi ved hvor vigtige reservedele er for dig. Derfor har vi opbygget Danmarks største reservedelslager til Eflite og ParkZone. Vi har selvfølgelig også alle modellerne til skarpe priser.

Vi har også et stort udvalg af indendørs byggesæt.

**2 x Åbent hus & Julesalg**

Vi sparker Julen igang ved at invitere til åbent hus i både Frederikshavn og København!

**Frederikshavn**

lørdag d. 27/11 kl 13:00 til 17:00

**København**

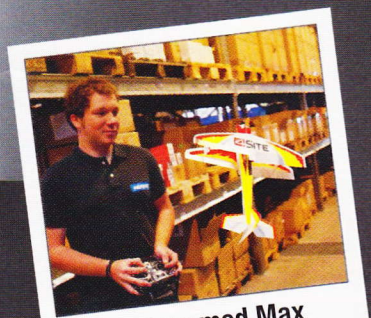
lørdag d. 10/12 kl 13:00 til 17:00

Vi byder på lidt julegodter samt nogle gode tilbud på dagen! Tilmelding ikke nødvendig.



**Vi Julehygger!**

**Mød os næste gang i Fuglebjerg 12/11 2011.  
Se alle detaljer på vores hjemmeside.**



**Byg og Lær med Max  
Ebert hos Head RC**

Kurset afholdes:  
lørdag d. 19/11 2011 kl 9:00 til 17:00

OBS: Maksimum 15 deltagere. Kurset skal bestilles online.

**Pris inkl. fuldudrustet model  
kun kr. 1795,-**

**Du kan besøge os både i Jylland  
og på Sjælland**

Med hovedlager i København samt fra vores butik i Frederikshavn er der rigtig gode muligheder for at både se og hente varer hos Head RC. I Frederikshavn lader vi årstiden bestemme store dele af udvalget og fra København lægger vi vægt på at du hurtigt kan hente din online bestilling. Se vores åbningstider for besøg online.

**Ring eller skriv for gratis  
vejledning på dansk**

Vores telefontider er mandag til onsdag 12:30 til 17:30 og torsdag fra 10:00 til 12:00. Emails besvares naturligvis løbende.

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

**København:**  
Jernholmen 48D  
DK-2650 Hvidovre

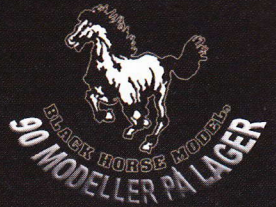
**Frederikshavn:**  
Sønderjyllands Alle 12  
DK-9900 Frederikshavn

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

**HEAD RC**

# HOBBYFLY

## Helt Nyt Hos Hobbyfly 13 nye modeller fra Black Horse



**BH Fockewulf Fw-190A**  
1780mm m. luft-optrækkeligt  
understel: 2.850,-



Denne flotte Edge 540 er  
tilgængelig i 3 størrelser:  
Edge 540 85 cc: 4.695,-  
Edge 540 55cc: 3.495,-  
Edge 540 10cc: 1.995,-

**BH Bird Dog 1890mm**  
1.595,-



**Fakta om Black Horse modeller:**  
Bygget af balsa, beklædt med Oracover  
Inkl. både el og brændstof opsætning  
Inkl. luft-optrækkeligt understel og fittings  
Inkl. skalapilot, tank og spinner

**BH Minimoa 3400mm**  
3.200,-



*Pitts*

**BH Pitts special**  
str.160 1.995,-

### Nyt fra CMPPro, Art-Tech, FMS og FlyFly Hobby

**CMPPro BAE Hawk**  
90mm EDF  
ARF: 1.995,-



**F-F Aermacchi(m. motor)**  
90mm EDF  
ARTF: 1.795,-



**FMS F-35 Camo**  
64mm EDF  
PnP: 1.195,-



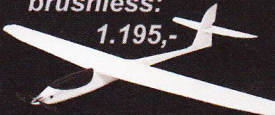
**FMS A-4 Blue**  
64mm EDF  
PnP: 1.195,-



**FMS F-15 Desert**  
64mm EDF  
PnP: 1.195,-



**F-F Speedy ARF**  
brushless:  
1.195,-



**F-F DG-808 ARF**  
brushless: 2.995,-



**F-F Super Chipmunk**  
ARF: 1.650,-



**A-T Icon A-5**  
PnP: 1.250,-



**A-T Hellcat**  
PnP: 1.395,-



Alu spiner/foldepropel  
1600mm balsa/composite



Alu spiner/foldepropel  
4000mm balsa/composite



1620mm balsa/composite



1090mm EPO



990mm EPO



NE Yak 54 RTF: 895,- PZ Vapor RTF: 895,- PZ Corsair BnF: 795,- PZ T-28 BnF: 795,- Beast BnF: 995,- Blade 120SR: 895,- Blade MCPX: 1.095,-

### FORCE RC tilbehør

Nyt koncept der gør det nemmere at være RC pilot!  
Fra basalt tilbehør såsom stik, ledninger, filtre, tank  
fittings, skruer, skiver, møtrikker, canopy låse, og  
siliconeslanger til heavy duty gaffel/kugle links, rorhorn  
lade tilbehør, propeladaptorer, flyslæb koblinger mm.  
950 varegrupper på 6 meter lang væg hos HOBBYFLY  
Er vi klar til vinterprojekter eller hvad?!!



**Tilbud du ikke kan sige nej til!**  
(glæder KUN i oktober)

Great Planes Real Flight G5.5  
1.495,- **Tilbud: 1.345,-**



Tøm vores lager af Rapicon Heli 30% til en pris du aldrig får igen. 4 Liter: 210,- **Tilbud: 165,-**

Cessna 310 Brushless PnP:  
1.495,- **Tilbud: 1.195,-**



T-rex 250SE Super combo:  
2.495,- **Tilbud: 2.145,-**  
Rservedele på lager...



8FG Super 14 kanaler:  
3.250,- **Tilbud: 2.945,-**

BH T-28 Trojan 26cc m.  
luft-optrækkeligt understel:  
2.900,- **Tilbud: 2.345,-**

SR-22 Brushless PnP:  
1.300,- **Tilbud: 1.050,-**



DC-3 eller C-47 Brushless PnP:  
1.495,- **Tilbud: 1.195,-**



### 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 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



Kvalitet til Lavpris

5 C Ladning

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

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!

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,-



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

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](http://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 FELD, 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](mailto:privat@michaelmunk.dk)

### FLYVEPLADSUDVALGET

Henrik Kildegaard Markussen, Vesterbygade 19, 9520 Skørping, tlf. 40529901, [henrik@kildegards.com](mailto:henrik@kildegards.com)

### ELITEUDVALGET

Regnar Petersen, Vænget 20, 7330 Brande, Tlf. 4052 2328 [regnarbrande@gmail.com](mailto: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](mailto:peer_gitte@stofanet.dk)

##### SVÆVEFLYVNING (F3B+F3J+F3F+F3K+2M)

Erik Dahl Christensen, Damhusvej 50, Møborg, 7570 Vemb, Tlf 97881332 [moose@c.dk](mailto:moose@c.dk)

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

Allan Lund Dam, Dalstrøget 49, 8600 Silkeborg, Tlf +45 20120420 [allanlunddam@gmail.com](mailto:allanlunddam@gmail.com)

##### HELIKOPTERFLYVNING

Kim Jensen, kirkebjergvænge 20, 2635 Ishøj, [KEJ@manbw.eu](mailto:KEJ@manbw.eu)

##### SKALAFLYVNING

Ulrik Lützen, Kærbygade 7, 5320 Agedrup, Tlf: 52 780 280 [ul@pc.dk](mailto:ul@pc.dk)

##### FRITFLYVNING

Karsten Kongstad, Degnebakken 22, Vigersted, 4100 Ringsted, 5752 5703, [kk@ringsted.dk](mailto:kk@ringsted.dk)

##### LINESTYRING

Ole Bjerager, Ryumgårdvej 58, 2770 Kastrup, 3257 4001 2182 7566, [bjerager@get2net.dk](mailto:bjerager@get2net.dk)



Chris



Marttin

## SEKRETARIATET FOR MODELFLYVNING DANMARK

Chris Jespersen & 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](mailto:info@modelflyvning.dk).

[www.modelflyvning.dk](http://www.modelflyvning.dk)

# Nyt fra Modelflyvning Danmark

## A-certifikater

Dan Hansen, Østfyns Modelflyveklub  
Niels Munkholm Jensen, Midtjysk Mfk.  
Jim Lanter, Nakskov Model Helikopter Klub  
Arne Wissum, Nordsjællands Modelflyveklub (NFK)  
Brian Andersen, Sæby Modelflyveklub  
Søren Jensen, Sæby Modelflyveklub  
Peter Christian Jensen, Sæby Mfk.  
Carsten Petersen, Sæby Modelflyveklub  
Michael Kragh, RC-klubben Falcon  
Henrik Munksgaard, Midtjysk Mfk.  
Mads Aagaard, Holstebro Flyvecenter RC afdeling  
Kim Mouridsen, Aviator  
Henning Olsen, Modelklubben Nordkysten  
Terji Haraldsen, Hjørring Mfk.  
Poul Larsen, Hjørring Modelflyveklub  
Leif Becher, Holstebro Flyvecenter RC afdeling  
Thomas Pedersen, Hjørring Mfk.  
Nicolas Schaffalitzky de Muckadell, Dragsholm Mfk.  
Ronni Jørgensen, Aarhus Mfk.  
Christian Nørrelykke Duus Christensen, Sønderborg Mfk.  
Allan Mølbach, Sønderborg Mfk.  
Henrik Kristiansen, Odense Mfk.  
Martin Black, Haderslev Modelflyveklub  
Jens Arnt, Elektroflyveklubben – EFK 87

## H-certifikater

Kai Gustafson, Elektroflyveklubben - EFK 87  
Martin Pedersen, Elektroflyveklubben – EFK 87  
Lasse Jensen, Nakskov Modelhelikopterklub



Tilknyttet Society of Antique Modellers  
som SAM-35 Denmark  
[www.dmvk.dk](http://www.dmvk.dk)

Formand Hans Fr. Nielsen  
Klemivej 4, 8344 Solbjerg, 86927876  
[hfm@sport.dk](mailto:hfm@sport.dk)

Kasserer Frede Juhl  
Gl. Færgevej 22, Alnor, 6300 Gråsten,  
7465 1457, [sylesen@gmail.com](mailto:sylesen@gmail.com)

Sekretær Poul Christensen, Mallinggårdsvej 65,  
8340 Malling, 86933101  
[hennyogpoul@mallinghuse.dk](mailto:hennyogpoul@mallinghuse.dk)

Kontingent for 2011: 170,- kr.



## Lån Messestanden

Modelflyvning Danmark ejer en messestand som kan lånes ganske gratis, dog skal man som låner, selv sørge for (og betale for) videresendelse til den næste klub der skal låne messestanden. For at finde ud af om messestanden er ledig skal du kontakte sekretariatet. De har overblik over hvor messestanden befinder sig og hvor den skal sendes hen efter du har brugt den.

### Messestanden består af følgende:

Telt med 2 sider  
Desk med hylde  
3.0m banner  
2.5m windbanner  
4.0m windbanner  
32" fladskærm på fod  
Div. lys, stropper og kabler  
Messestanden er pakket i 2 transportkasser og teltet kommer i en pose med en praktisk skulderstrop.  
Hele messestanden kan nemt pakkes i en stationcar eller en lille Suzuki Splash ...



## Kalender

- 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](http://www.modelflyvning.dk)  
under arrangementskalenderen

## Kalender Fritflyvning 2011

15.	oktober	Sierra Cup	Lost Hills, USA	World-cup
29.	oktober	Eurofly	Bern	World-cup
6.	november	Landsmøde	Fredericia	

## Hvad er FLYVEGLÆDE?

På Forum skrives der i øjeblikket 27/9/2011 på en tråd om flyveglæde. Find den og bidrag med din opfattelse af, hvad flyveglæde er, på: <http://www.modelflyvning.dk/forum/showthread.php?t=58396>

Eller skriv til grenredaktør Steen Larsen på [steen@larsen.tdcadsl.dk](mailto:steen@larsen.tdcadsl.dk) så samler vi sammen til en lille historie i næste nummer ...



Det er i øvrigt Ole Steen Hansen, der har leveret billeder til forsiden

## Tidsskriftet Flyv

Flyvs september nr. er nr. 1000.

Flyv er udkommet kontinuerligt siden 1928. Det er meget få magasiner om fly, som kan præstere det samme. Flyv er det første nordiske magasin, der opnår det, og på verdensplan er der kun fem magasiner, der er lige så gamle.

På 83 år har der kun været 5 redaktører.

Stort tillykke fra Modelflyvenyt.

Arild Larsen

# STORT & SMÅT

## Familieforøgelse

Hermed et par billeder af en lidt utraditionel annoncering af, at familiefaderen ikke fremover ses så meget på flyvepladsen, eller hvor han nu befinder sig uden for hjemmet.

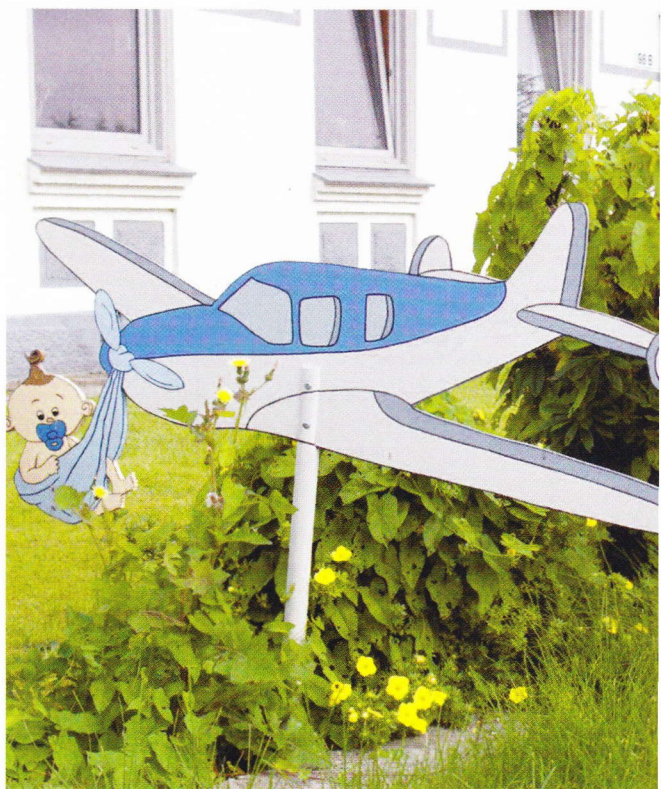
Jeg er ikke tidligere stødt på den form for annoncering. Billederne er taget i Nr. Lyndelse, nær Carl Niensens barndomshjem.

Som du jævnligt påpeger, er de tre vigtigste forhold ved fotografering baggrund, baggrund og atter baggrund.

Det var ikke muligt at fotografere motivet med en mere fotogen baggrund, men belysningen er vel god nok.

Med venlig hilsen

Jørgen Bay



## ARILD LARSEN

bliver 70 år den 18. november 2011

Den 18. november 1941 mens der var krig og nok af ting at være ked af, var der glæde i det Larsen'ske hjem. En lille Arild så dagens lys. Det er 70 år siden, og jeg tror, at det er derfor man har udtrykket 'siden Arilds dage', når man vil fortælle at noget er længe siden.

I modellflyvekredse dukkede Arild op første gang i 1971 som medlem af RC-unionen. Arild kom ind i organisationsarbejdet allerede i 1974 som sekretær for Sportsudvalget. I perioden 1987 til 1999 var Arild medlem af bestyrelsen, heraf de sidste 7 år som næstformand.

Siden 1982 har Arild også været den ene halvdel af RC-unionens sekretariat sammen med sin bedre halvdel og søde kone Karen. Fra starten og indtil 1999 var Arild RC-unionens regnskabsfører, men fra 1999 blev Arild ansat som RC-unionens egentlige forretningsfører. Og sådan var det indtil Karen og Arild, besluttede at nu kunne det være nok, og lod sig 'pensionere' sammen i sommeren 2009 efter næsten 28 års tro tjeneste.

Ved siden af alt det har Arild også gjort et godt stykke arbejde som grenredaktør for Modellflyvenyt.

Som det seneste har Arild (sikkert med god hjælp fra Karen) nedfældet RC-unionens næsten 40 årige historie, hvor der er samlet store og små begivenheder, anekdoter og fakta fra en tid der var meget anderledes end den vi oplever nu. Andet sted i dette blad kan du læse om historiebogens tilblivelse og hvordan du kan få fat i et eksemplar af bogen.

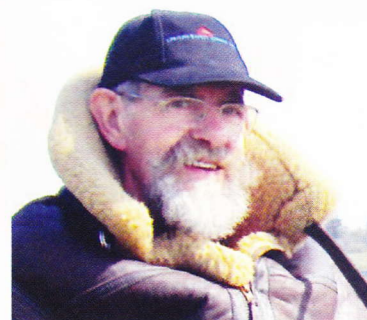
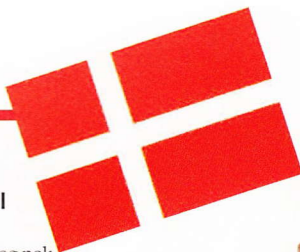
### Et STORT TILLYKKE med den runde dag!

ønskes dig af Chris Jespersen og Marttin Stuart Nielsen i sekretariatet, af Regnar Petersen, Arne Bruun, Steen Høj Rasmussen, Michael Munk, Henrik Kildegaard, Anders Hansen, Søren Vestermarken og Allan Feld i bestyrelsen for Modellflyvning Danmark og af Lars Pilegaard, Lars Buch Jensen, Steen Larsen, Steen Hartmann og Marianne Pedersen fra Modellflyvenyt og givetvis af MDKs mange medlemmer.

Og husk, at det der værker virker. Så gør det ondt et sted - er det bare et tegn på, at du lever. Må du og Karen få mange gode år endnu!



Foto: Henrik Lykke



## MINDEORD

### Kurt Jensen. Vejrup

Det er med stor sorg vi har modtaget meddelelse om at vort mangeårige medlem og klubbens formand gennem mange år, Kurt Jensen døde den 21. august i en alder af 66 år.

For os der er tilbage har Kurt altid været der og når et medlem manglede hjælp til et problem, var han der altid med en løsning eller hjælp til at komme videre.

Kurts mangeårige erfaring i klubben kom os alle til gavn med hensyn til overholdelse af pilotfelter, færdsel på pladsen, ja i det hele taget sikkerhed.

Hans hjælpsomhed både i og udenfor klubben vil blive et stort savn for os alle i The Flying Tigers.

Han var også en meget energisk MG entusiast, og med tre MG'er i garagen var tiden til modellflyvning blevet mindre de sidste par år, men Kurt mødte altid op til vores byggeaften om vinteren, tit bare til kaffe, med Margits hjemmebak.

Vore tanker går til Margit og familien.

The Flying Tigers  
Claus Nielsen  
Leif Arentsen



# INITIATIV- POKALEN



Tidligere på året besluttede bestyrelsen, at "Initiativpokalen 2010" skulle uddeles til "The Pitchbrothers v/Rasmus "Rallie" Jensen & Krunder Rasmussen".

### Hvad er The Pitchbrothers?

Kort fortalt er The Pitchbrothers en gruppe af modellflyverpiloter, der har det til fælles, at de sætter pris på det sociale sammenhold. Nogle af bagmændene er Rallie og Krunder, der har lagt imponerende meget energi i projektet. The Pitchbrothers er i dag kendt i hele verden. Den danske deligation af The Pitchbrothers har fulgt de danske elitepiloter ved stævner rundt om i Europa, og det er noget, som der er blevet lagt mærke til. De møder om med bannere, trøjer og ikke mindst et super godt humør, der skaber stemning hvorend de kommer. De seneste 3 år har årets højdepunkt været The Pitchbrothers Smackdown "Fly for Fun". Her er det lykkedes, at samle 125 helikopterpiloter fra hele verden - de kommer kun for at hygge sig og lave fede flyvninger. Disse initiativer vil Bestyrelsen gerne sætte pris på, så derfor er pokalen gået til "The Pitchbrothers".

Initiativpokalen blev overrakt af Chris Jespersen fra sekretariatet ved The Pitchbrothers Smackdown 2011 i Brønderslev.

# TANK

## TIL LAVPRIS

### INGREDIENSER

**Lidt aluplade,  
en el-pumpe,  
lidt elkontakter,  
et MPX-stik og  
et 8-12 volt batteri**

### KRYDDERIER

**Dymo labels,  
brændstoffiltre,  
quick-koblinger og  
en nylon rem**

### TILBEREDNING

**Sammensat på to-  
tre timer og så har  
du sparet mellem  
1-2.000 kroner.**

Som bruger af Kerosen til min turbine-motor har jeg funderet lidt over, om min gamle velte startkasse fortsat vil kunne bruges som tankstation.

Den indeholder en sprinklerpumpe fra en gamle Volvo Amazone og har tjent mig siden 1986. Jeg ved, at den kun bryder sig om methanol med iblandet olie. Benzin er den slet ikke glad for.

**Om den kan tåle kerosene/petroleum? Det tror jeg ikke den kan.**

Derfor surfede jeg rundt på diverse jet-hjemmesider og så mig småforelsket på de flotte tankanlæg med fine pumper og kontrolpaneler. "Got to have one" tænkte jeg. Men hov, ved kassen kommer en stor overraskelse; nemlig at prisen ligger mellem 1200,- og 2500,- kr.

**Det må kunne gøres lidt billigere**

Jeg tænkte, at det måtte kunne lade sig gøre at sammensætte sin egen tankstation. Kravet er, at den skal kunne bæres af én person, indeholde en elektrisk pumpe der kan tåle petroleum, have et filter indbygget og have en akkupakke der kan drive pumpen.

Inspireret af en tankstation fra [www.airfighter.eu](http://www.airfighter.eu) bestemte jeg mig for, at min tankstation skal bygge op over en Zibro 20 liters petroliumsplastdunk.

TIPS: De nye Zibro-dunke er lidt for spinkle, så kan du finde en ældre og mere fast dunk, er det klart det bedste.

På [www.airfighter](http://www.airfighter) nøjedes jeg med at købe en 12 volt pumpe, der er beregnet til petroleum.

Dernæst kiggede jeg i min rodekasse for elektriske artikler, og fiskede to kontakter, en sikring fra et fly, samt et MPX-stik fra et udtjent batteri fra en døende skum-model "Fjergfis".

I kælderen fandt jeg et nyt benzinfiler af typen "15 kr. i Biltema" og en aflagt messingsinter tankklunk fra en gamle benzintank fra et fastvingefly.

Jeg målte diameteren på studsene på min plastdunk til at være 48 mm. Et stykke aluminiumplade bukkede jeg rundt så den kunne hænge om studsene, når der var skåret et 48mm hul med et kopbor.

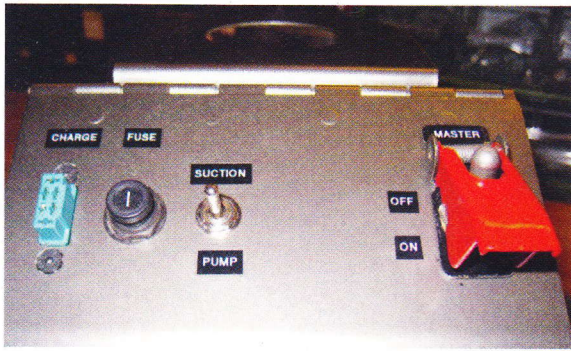
Pladen bukkede jeg ned langs dunkens side og ca. 20 cm nede af tanken bukkede jeg pladen ud og skabte en afsats hvor pumpen kunne monteres.

Et andet stykke plade bukkede så det kan skabe en skrå platform til kontrolpanel. Pladen går ned foran pumpen og diverse kontakter og batteriet. Kassen er helt åben i siderne, så kan der nemlig ikke samle sig dampe, der i et uheldigt tilfælde kan antænde. Indrømmet, det er nok ikke nogen stor risiko, men jeg kunne godt lide tanken om den frie luft forbi pumpe og batteri.

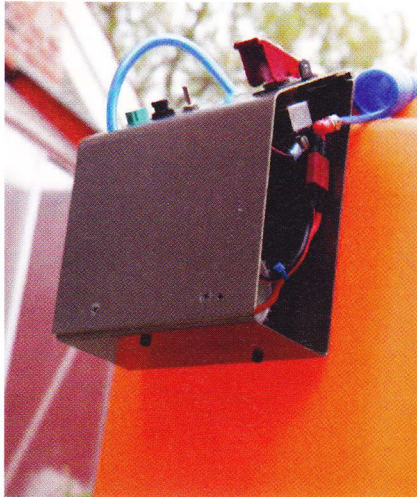
Det elektriske system er ret simpelt. Der skal være et batteri, der via en par kontakter kan drive pumpen. Den ene kontakt bør være en hovedkontakt, den anden



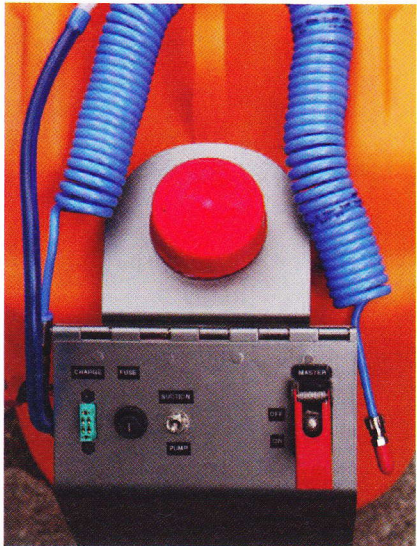
Tekst og fotos: Troels Lund



Labels er nu smart hvis man har en Dymo til rådighed.



Den sølvgrå fælgspray giver en rolig og afdæmpet farve.



Der er sat en "Guard" over hovedkontakten for at undgå utilsigtet aktivering.

kan bruges til at bestemme hvilken vej pumpen skal køre. Suge eller trykke. I diagrammet nederst på siden, kan du se hvordan du meget simpelt vender pumpens omdrejningsretning.

### Batteriet

Batteriet kan være et hvilket som helst batteri du har adgang og tillid til. Jeg fiskede et Lipo S3 1800 mAh op af min elektriske ønskebrønd (der hvor mange af mine el-dele lander hvis de ikke lige nu sidder i et fly eller venter på et nyt projekt af tage del i). Parallelt over batteriets poler loddede jeg et sæt ledninger der går til et MPX-stik til opladning.

Der er jo virkelig mange holdninger og ideologier om, hvordan man skal holde sin batteripark ved lige, og jeg har overgivet mig til MPX-stikkene og snart sagt alt har nu MPX-stik til opladning. Ja, selv min cykellygte har fået et MPX-stik.

For at holde et MPX-stik fast til et kabinet eller en kropsside i et fly, er det let at få en god fast montering af stikket, hvis man lodder en lille printbaneagtig holder på bagsiden af MPX-stikket. Holderen har to monteringsflige, som giver en fortrinlig støtte til stikket.

### Samling

Samling af kassen kan du gøre med enten popnitter, epoxylim, ja hvad du nu har til rådighed. Jeg valgte at nitte min sammen med en blanding af undersænkede aluminiumnagler og popnitter.

Til finish har jeg været i kassen med spraydåser og valgt en primer/grunder til at skabe en god bund for malingen. Farven blev en mørk sølvgrå (fælgmaling). Det er et meget CO<sub>2</sub> neutralt valg, for jeg skulle slet ikke starte bilen op og køre til den lokale spraymalingspusher. Så på den måde blev min tankstation også lidt økologisk og global opvarmingshellig. Ikke et ord om min turbinmotors CO<sub>2</sub> regnskab.

### Stykliste:

- 1 stk. plast dunk
- 1 stk. sikring på ca. 2-5 Ampere
- 1 stk. pumpe der kan tåle petroleum/kerosen (set fra ca. 165 kr. og op til ca. 500 kr.)
- 1 stk. piano hængsel, ca 10-12 cm. (Din foretrukne hobbybutik har vistnok nogle fine i messing)
- 1 stk. hovedkontakt
- 1 stk. Dobbeltkontakt, DPDT – (Double Pole Double throw)
- 1 stk. brændstof filter (fx 12,95 kr i Harald Nyborg)
- 1 stk. batteri (fx Lipo S3)
- 1 stk. MPX stik
- Maling efter kunstnerisk lyst
- Lidt lampeledning
- Diverse slanger efter temperament.
- 2 tankgennemføringer til skruelåget i dunken (genanvend fx et sæt fra en udtjent flytank).

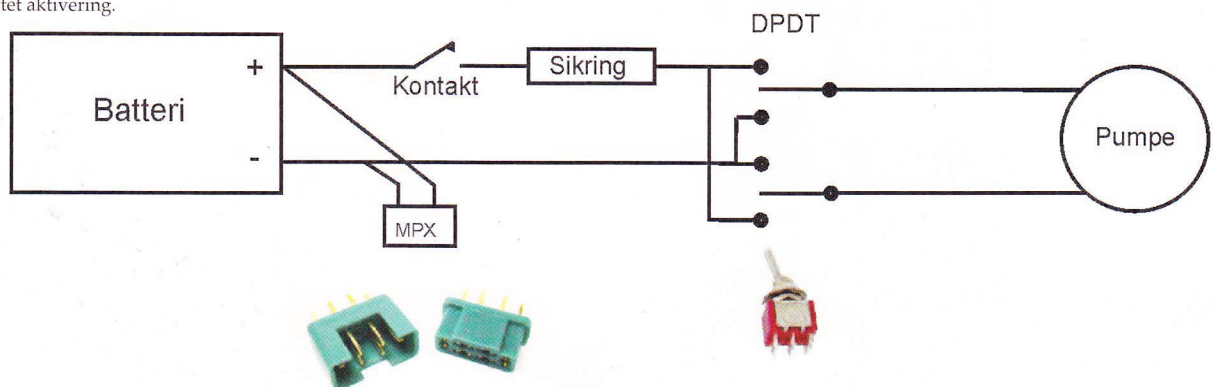
For at holde hele pumpestationen fast til plastdunken, valgte jeg at ofre en nylonrem fra en rygsæk, som alligevel var på vej til småt brændbart. Remmen går gennem pumpekassen og hele vejen rundt på dunken. Spænd remmen ind og den holder pumpekassen ind til dunken. Så løber den ingen vegne.

Når du har tømt din brændstofdunk kan du flytte skruelåget med gennemføringerne med over på den nye dunk, sammen med remmen, eller genopfylde den dunk som nu pumpen sidder på.

### Pimp og lir

Finesmækker tankstationen kan "pimpes" med diverse Festo-koblinger og lækre kontakter. Skal du have lidt ekstra lir, kunne du jo give pumpekassen en lækning med en airbrush.

Troels Lund







Af Povl Holm Nielsen

# SMILE hullet

I gamle dage, dvs i starten af halvfjerdserne, var der et skønt blad, der hed Aero Modeller. Ud over en række seriøse artikler havde de også strålende vittighedstegninger om modellfly og en lille konkurrence, hvor læserne skulle sætte den morsomste tekst under et givet billede. Næste gang bladet udkom, var der så et nyt billede som udfordring. Det forrige billede blev bragt med alle de skæve forslag til billedtekst, som læserne havde sendt ind. Indtil flere gange var det rigtigt morsomt, og det er vel derfor, at jeg husker det endnu. Jeg har denne gang valgt at sætte lidt alternative undertekster til et par billeder fra Greve.



Klip den røde, - den røde, -- NEJ, NEJ den blå!  
(Oprindeligt ville der have stået: Interesseret fremmodt beundrer i detaljen det komplicerede elektriske netværk i John Borgens DC-9).



"Rend mig. Først et A-certifikat. Så et kursus i elektronik. Derefter 100m svømmemærke og så træning i en single sculler. Jeg går over til golf eller tour de sophia."  
(Oprindeligt ville der have stået: Heldigvis er der en lille robåd i Greve, hvis man er så uheldig at lande i vandet).



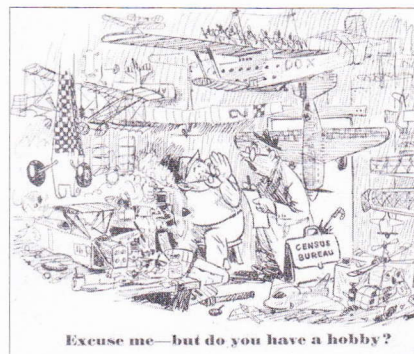
Overskrift i den danske udgave af BILD Zeitung: Voldsom røgudvikling omkring DC-9 i tætbygget område uden for København.  
(Oprindeligt ville der have stået: Det er farligt at have et kunstværk stående tæt på, når Peter Beck fyrer op under grillen.)

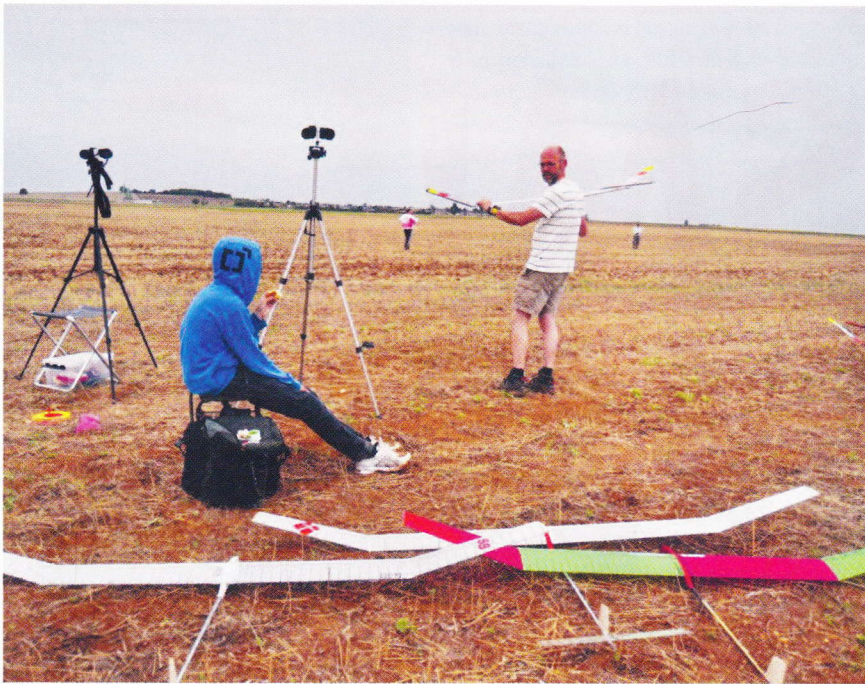


Der er mange steder man kan spare, hvis man vil have råd til dyrt grej.  
(Oprindeligt ville der have stået: Forfatteren fik da alligevel plads til at have hele 6 modeller med.)

Nu er ideen givet videre, og hvis der er andre, der skulle have lyst til at skrive alternative billedtekster, kan de jo bare følge op.

PHN





Leif Nielsen (nu med julemandsskæg) holder Mikhael Koszonoskins model. Krostoffer Nielsen i hætte-troje kigger på.



Kristoffer med sin fine model.

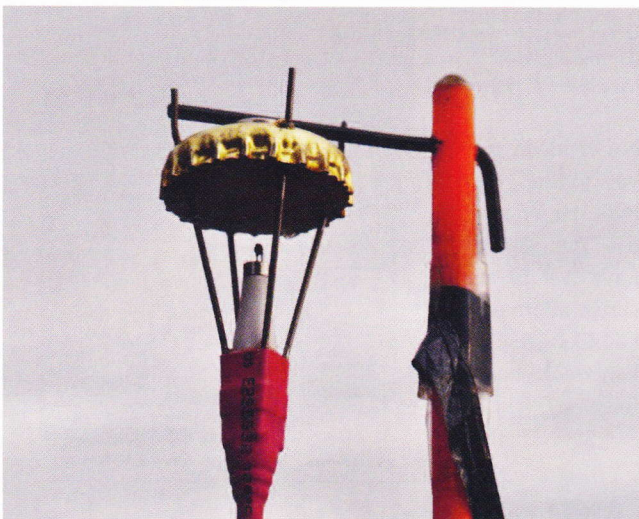


Præmieuddeling i F1A. Martin Van Dijk står øverst på sejrsskamlen. Francois Moreau nr to og tyske Jörg Schellhase blev nr tre.

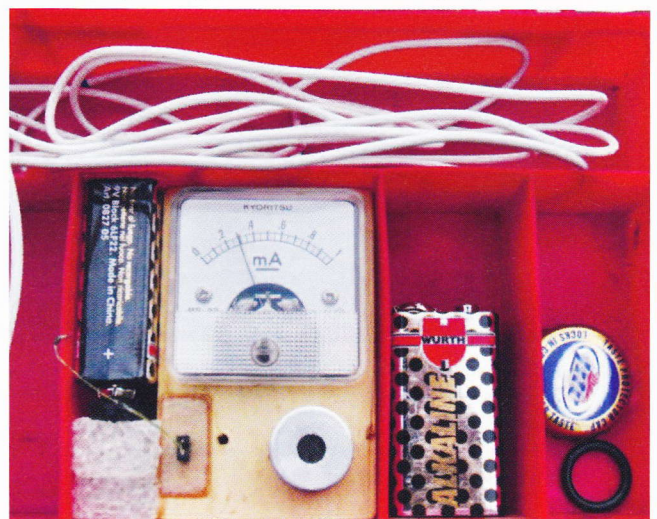


Fra festbanketten efter konkurrencen. Hugo Ernst sammen med britiske William Colledge. Maden var en del bedre end vejret.

Peter Buchwalds termiksøgningsudstyr. Det virker fint til trods for de store anstrengelser der er gjort for at få det til at se ud som om det er sammenstykket af lutter billige dagligdags ting.



Den nærmest jorden liggende del af Peters termiksøgningsudstyr.



# Same, same, but different!

Et citat fra referat 2010 for samme konkurrence: "Referaterne fra de seneste mange års Poitou-konkurrencer har haft en kedelig tendens til at ligne hinanden! Efter en indledning hvor stævnet, trimmedagene, vejret, den lokale mad etc. besynges og roses i høje toner, kommer de benhårde facts: Hvorledes klarede de danske deltagere sig? – og gang på gang har meldingen været: Lige ved og næsten."

På mange måder kunne dette års referat klares med en udskiftning af datoerne på de foregående referater, men hvad var det der var "same", og hvad var "different"?

## Different:

Der var et par nye deltagere i F1A, og der var nye folk på campingpladsen! – og så var vejret faktisk ikke ret godt, hverken på trimmedagene eller under stævnet. Det var virkelig anderledes end det plejer, og jeg husker ikke, at det nogensinde før har været koldt og regnfuldt under Poitou stævnet.

## Same:

Den store fællesmiddag på "Relais du Chateau" var som sædvanligt en udsøgt

fornøjelse både med hensyn til selskabet og det kulinariske. Resultaterne var desværre også i kategorien "som det plejer", idet ingen af de syv danske deltagere formåede at levere et godt og godkendt resultat. Hvis vi starter i den ydmyge ende af resultatlisten, så var der 3 danskere der placerede sig lige efter hinanden på pladserne 54, 55 og 56 med en afstand på kun 18 sekunder. Det var Peter Buchwald, førstegangsdeltageren Kristoffer Nielsen og Esben Jensen. De opnåede deres resultater på vidt forskellig måde, og hver især er der nok mindst en enkelt start som de gerne havde set anderledes! For Esben var det fjerde runde, hvor han for at redde modellen som var på vej i jorden i et gedigent spiraldyk, udløste radio-DT'en, med det resultat at modellen landede efter 16 sekunder. I de fleste tilfælde giver flyvninger under 20 sekunder ret til en omstart, men undtagelsen er de starter hvor en deltager har trykket på "panikknappen". Det er en helt rimelig og god regel, da den effektivt eliminerer taktisk brug af radio-DT'en. Kristoffer vil nok hellere glemme 6. start, hvor han kun fik 60 sekunder. Han gennemførte ellers dette sit første internationale stævne i fin stil, og når han snart selv overtager ansvaret for

at indstille timeren på 3 minutter, så undgår han sikkert også at modellen dt'er før tid ..... Peter Buchwald havde ikke mindre end 4 halvstore drops, og han virkede ikke helt tilfreds med hverken sin egen eller modellens præstation. De sidste 4 af os lå i spændet fra nummer 22 til 34 med et lille minuts spredning. Leif Nielsen og Karsten Kongstad havde hver 2 drops,

mens Peter Rasmussen og jeg hver nøjedes med et enkelt. Der blev faktisk leveret masser af gode flyvninger fra os alle, men det er altså ikke konsistent nok til topplaceringer. I år, hvor vejret vitterligen var vanskeligt, kom der 10 mand til Fly-off, og da 3 af dem

fløj 5 minutter, blev det hele først afgjort i 7 minutters runden, hvor Maarten Van Dijk vandt med imponerende 367 sekunder.

Der var hverken dansk deltagelse i F1C eller F1B, så det forbigås i nærmest tavshed, dog skal det bemærkes at vinderen i F1B er en ganske ung franskmand på kun 10 år, som med en smuk "købemodel" satte hele den etablerede elite til vægs! Komplette resultater findes på konkurrencens hjemmeside.

Steffen Jensen

**en 10 år, med en "købemodel" satte den etablerede elite til vægs**

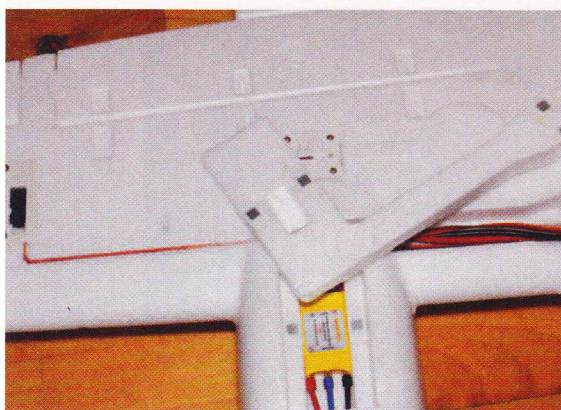
Det danske bord ved banketten. Vi var nået til muslingerne. (Serveret med pommes frites, spørger redaktøren bare?)



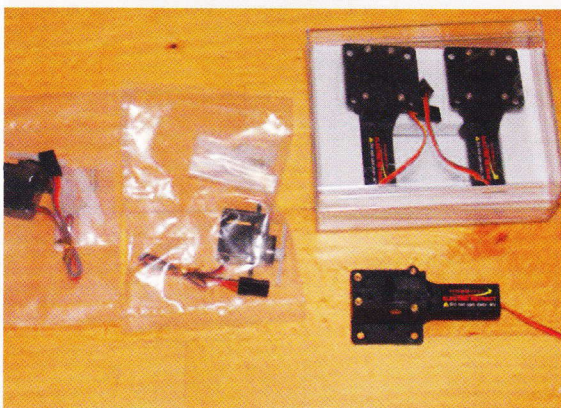


# CESSNA 310

## Grand Cruiser



Det i teksten beskrevne dæksel som sidder ganske godt fast med de fire magneter.



De ekstra dele der skal indkøbes for at få alle funktioner i brug.

**Producenten Dynam, som føres af Hobbyfly.dk her i landet, har hældt skum i en ny form. Det endte med en lille lækker to motorets model af en Cessna 310.**

**Endnu engang sad jeg med bladet Modelflyvenyt... jo jo selvfølgelig læser jeg det også! Heri er der jo altid en del spændende annoncer fra de forskellige hobbyhandlere. Her var det siden fra Hobbyfly der fangede mig, eller rettere – en bestemt model. Nemlig "Dynam Cessna 310 Grand Cruiser"**

Jeg gik på nettet for at læse mere om den og hvad de to versioner den kan købes i indebar. ARTF-versionen er med sender og Lipo-batteri (11,1V 2200 mAh), hvor RTF versionen kun er flyet med motorer, regulatorer samt servoer indbygget. Dvs. at man for en merpris på 280 kr. får en 2,4 GHz sender, Lipo-lader samt Lipo-batteriet. Det er vist ikke just en dårlig forretning. Bevares senderen er ikke en højteknologisk udgave med display, mix og hu-

kommelse. Det er en fire-kanals-sender med mulighed for reversering af kanalerne via små kontakter. Men den kan snildt anvendes til alt hvad der er fire-kanals og "lige ud af bogen", for der kan ikke justeres servo vandring eller andet – det skal gøre mekanisk på modellen. Men hvis man trækker prisen for et batteri fra de 280 kr. ender man med en pris på 105,- kr. for en sender og modtager. Så kan man vist heller ikke forlange ret meget af den. Flyet kan bygges med flaps og optrækkeligt understel – men det kræver så flere kanaler, end den medleverede sender kan klare. Jeg havde valgt at få et sæt elektroniske understel med, så der kan laves optrækkeligt stel. Derudover skulle der også flaps på modellen. Det krævede indkøb af 2 stk. servoer. Der er Y kabler med til krænger og til regulatorerne. Men for at få forbundet både understel (3 stik) og flapsene skal der bruges en del ekstra i Y kabler og forlængere. Så husk at få det med hjem fra butikken. Modellen er faktisk også forberedt for mekanisk understel. Der er hul til montering af en servo inde i kroppen og riller til træks-tænger ud til mekanismen.

Alle delene til flyet ligger pakket i forskellige mindre kasser i selve æsken. Det sikrer, at delene er hele og uden skader når man pakker ud. På kassen står der flg. data: Spændvidde 1280mm, vægt flyveklar 1200g, 2 stk. 40A regulatorer og to stk.



Delene lige efter de er taget ud af kasserne.

## Tekst og billeder af Steen Larsen

3300kv motorer. Så alt i alt ser det jo ganske lovende ud. Lidt mere kiggeri på nettet viser en video med en meget glad (og optimistisk) pilot, som præsenterer flyet. Her fortæller han glad, at han snildt flyver over 10 min på en 2200 mAh akku. Det havde jeg lidt svært ved at tro, da jeg har samme flyvetid på mine enmotorede fly med samme akku. Vægten med understel og akku er i øvrigt havnet på 1400g. Delene vejer ca. 160 gram, 40g over hvad der skrives på æsken – det kommer nok ikke til at betyde noget som helst.

Nå, jeg skulle "desværre" hjem til kæresten, så jeg var godt klar over, at jeg ikke fik den bygget i weekenden. Heldigvis er hendes nabo også et RC legebarn (biler), og da han havde pralet med sit seneste indkøb, ja så skulle han jo lige over og se mit - så inden længe lå delene på stuegulvet. Vi prøvede lige at sætte den hurtigt sammen og trak snakken tilpas længe – til opvasken var taget!

Men weekenden sluttede, og efter arbejde kom jeg hjem og fik endelig tid til at bygge modellen. Nu er "bygge" jo et stort ord i den sammenhæng, men skal der understel i den og flaps, så skal der lidt modifikationer til. Jeg valgte i første omgang at samle den som den er tiltænkt, dvs. uden flaps og uden optrækkeligt understel og så afprøve den medfølgende sender.

Alle delene monteres let, hale og finne samles ved at stikke dem sammen og

skruer dem til kappen med to skruer. Vingen skal bare have tipperne limet fast, og det er der lim med til. Limen kan bruges som kontaktilim, eller som alm. lim hvor man trykker delene sammen og lader tørre. Jeg har ikke kunnet spore nogen forskel i styrken af limningerne. Mens limen tørrede, monterede jeg propeller og understel i de allerede anbragte holdere. Hovedstellet skal egentlig bare "clipses" i holderen – smart, hvis altså det holder? Propellerne skal spændes på akslerne og spinnerne, som er den fine spidse Cessna udgave tilmed i forkromet plast. Så er der ikke meget andet tilbage end at sætte stikkene i modtageren og samle flyet helt. Som det sidste sættes så de medfølgende mærker på – hvilket i den grad pynter på den meget hvide model.

Sjovt nok er der monteret lysdioder i tipperne og på finnen. Men de er ikke monteret med ledninger. Det havde i den grad været smart at det havde været gjort inden fabrikken samlede flyet. Skulle det få dem til at sætte prisen op med 100 kr., vil det jo være småpenge i forhold til at lave arbejdet selv og ikke mindst skære flyet op de steder. Der er faktisk lagt "lemme" hen over alle de steder, hvor der kunne ligge ledninger – men! De er limet i! ja go daw do, det hjælper jo ikke meget.

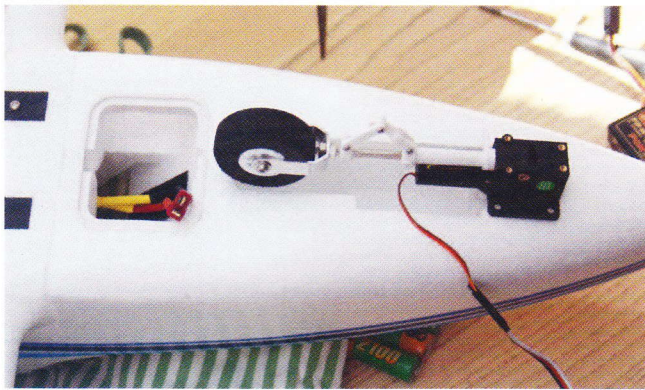
Inden flyvning tjekkes tyngdepunktet med akkuen placeret i den lomme som der nu er. Alt er som det skal være og der



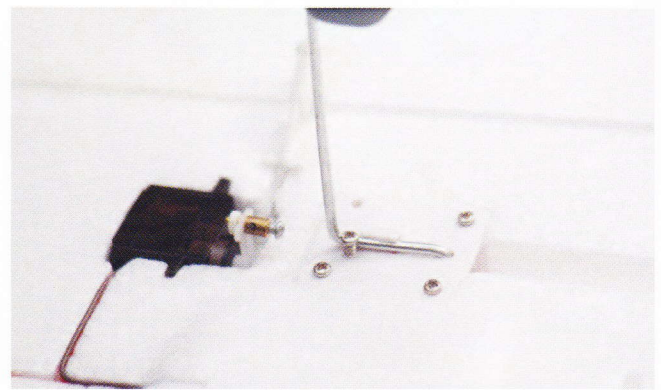
Som det ses er understelsmekanismen lige lidt for stor i forhold til det hul der er i vingen.



Tippen med lysdiode som ikke er tilsluttet, dækslet ses også tydeligt, men som nævnt er det limet i.



Næsestellet som der skal gøres en del mere plads til i kroppen.



Skruen her sikrer at benet ikke kan hoppe ud, så længe plastclipsen stadig er der.



Når mærkerne er monteret ser modellen straks en del pænere ud. Som det ses er der nu 35 Mhz i flyet så jeg kan udnytte alle funktioner på flyet og bruge min normale sender.

skal ikke justeres på noget i forhold til tyngdepunktet. Lommen passer til en 3s 2100/2200 mAh pakke. Vil man bruge en større, skal der skæres noget ud i skummet.

#### På flyvepladsen første gang

Som skrevet valgte jeg at teste den som den er - lige ud af kassen. Modellen stilles på banen, og jeg laver en rulletest for at sikre mig, at den kører som den skal. Den trækker lidt til siden (sikkert pga. det lidt løse næsestel) Men ikke noget der er kritisk. Anden tur bringer jeg flyet i luften, og med de anbefalede udslag var den noget levende. Lidt trim her og der (højde og sideror) bragte den til at flyve ligeud. Rundt det gik og pæn var den. Men det så lidt tamt ud med det understel, der konstant var nede. Men det vidste jeg jo kun var en midlertidig oplevelse. Indflyvning og landing gav ingen problemer, dog sank den markant da gassen blev taget af. Støtter man den på gassen og højderor kan der laves de fedeste landinger med løftet næse. Tilbage op af banen igen og en tur mere i luften. Denne gang sporede den lidt mere skævt, men i luften kom den. Ved næste lave overflyvning kunne jeg se det højre hovedstel var drejet. Så for at sikre, at jeg ikke tabte stellet i de blomstrende rapsmarker rundt om pladsen,

valgte jeg at lande. Farten af og den blev sat fint, men drejede hurtigt til siden. Ingen skader udover det løse understel. Det viser sig at den "clips-funktion" der er, ikke holder til ret meget. I Borup Modelflyveklub har vi en fast overflade at starte fra - så jeg tror slet ikke det vil holde til en græsbane. Et par skruer løste dog problemet, så benet ikke kunne hoppe ud igen. De sidste tre batterier blev "brændt af". Dog formåede jeg ikke at ramme 10 min flyvetid - faktisk så landede jeg efter 7 min, hvor der bestemt ikke var power til noget som helst. Efter at have ladet på batterierne har jeg valgt at sætte timeren til 6 min i senderen - og nu lader jeg ca. 1300mAh på en 2200mAh akku - det er indenfor de 2/3 som alle anbefaler at man ikke overskrider. Sjovt nok passer det ret godt med at mine enmotorede fly, flyver det dobbelte i tid med samme forbrug og samme flyvestil. Så ham der var så glad for flyet og de "mindst 10 min" har nok ikke haft tjekket sine akkuer bag efter.

Hjemme igen blev flyet skilt ad, og jeg monterede servoer til flaps. Hullerne til servoerne er støbt og kun fyldet skal tages ud. Når det er gjort, kan man løfte dækslet der lukker af for kabler til krængerørsservoer og regulatorer. Dækslerne

sidder med magneter og det er en ganske smart måde at gøre det på, så man kan komme til de vitale dele. Her slog det mig at - der sidder kun 30A regulatorer i flyet - hvor der på æsken og hjemmesiden loves 40A. En forespørgsel blev sendt til Hobbyfly og svaret var at det var en fejl at der stod 40A de steder - for det ER 30A der følger med. Nu giver det ikke noget problem for den flyver fint, men det skulle de nok have tænkt lidt over på fabrikken inden de trykte på kassen og ikke mindst vejledningen.

Nå - det var flapsene jeg kom fra. De skal blot skæres fri og de medleverede hængsler, som også fungerer som rorhorn skal limes i. Jeg valgte at lime dem i vingen først, og når det var tørt, så lime flapsene på. Der skal skæres lidt af hængslet og lidt i skummet for at trækstangen kan køre problemfrit, men ikke noget der kræver en ingeniør uddannelse. Ledningerne gemmes under de førnævnte dæksler og skærer man lidt i vingen er der også plads til stikket uden at dækslet buler ud.

#### Understellet monteres

Lige ved første øjekast ser det ud som "plug and play" - men det snyder lidt. For selve mekanisme kan ikke gå ned i de plastrammer der er limet i vingen. Der-

Den medfølgende sender og modtager. De små kontakter forinden er til reversering af de enkelte kanaler. Desværre er der ingen vejledning til denne. Så man er lidt på egen hånd med at få den til at "binde". Der følger en batteriholder med til 8 AA celler/batterier. Den virker som den skal og jeg havde ikke problemer med rækkevidden på noget tidspunkt da den blev brugt til flyet.



Aerodynamisk og elegant er den i luften, den har et rigtig flot flyvebillede.



Understellet på vej ind efter en vellykket start.

udover skal der tænkes lidt kreativt for at kunne bibeholde den styrbare funktion på næsestellet. Jeg sad og vendte og drejede de forskellige muligheder i hovedet og kiggede lidt rundt på nettet. Langsomt dukkede løsningen op, og jeg prøvede forsigtigt med næsestellet. Det var den del, der ville kræve størst ændring, så hvis ikke det kunne lade sig gøre, ville jeg ikke fraskrive mig muligheden for det originale understel. Problemet er, at der er lagt en trækstang fra siderorsservoen ud til næsehjulet. Fint nok, men når stellet vipper op er den funktion ikke mulig på benet og derved vil man belaste siderors-servoen uhensigtsmæssigt. Derfor lavede jeg et kuglelink, som blev skruet på selve rorhornet. Derved flyttede jeg omdrejningspunktet ned hvor understelsmekanismens omdrejningspunkt også er. Det gav det nødvendige spillerum, uden at være slasket når stellet er ude. Så var det ellers i gang med dremlen og en slibe-rondel. Der skal nemlig tages en del af hullet, både i den ende hvor hjulet sidder når det kommer op, men også i rammen til understellet. Samme procedure skal der til ved hovedstellet. Der fjernede jeg dog rammen og sleb med dremlen til mekanismerne passede perfekt ned i, og dem limede jeg så fast med noget 30 min epoxy. Jeg valgte at bukke nogle nye ben,

da de originale ville blive lige korte nok og på den måde ikke kunne sikres med skruer i mekanismen.

Resten er lige ud af landevejen. Ledningerne samles i Y kabler og går til sidst i en enkelt kanal på modtageren. Ingen justering, ingen problemer med at de ikke kører ens. De kører bare!

Dog fik jeg at vide at man skal passe på de ikke kommer i spænd så funktionen spærres – i så fald ville de brænd af – OK, rart at vide!

#### På pladsen anden gang

Tiden kom med en vindstille aften og nu skulle flyet endelig prøves med alle funktioner. I luften det gik og der fornemmes en lidt højere hastighed med stellet inde – men vigtigere – knapt et minuts flyvetid mere med samme forbrug af akkuen!

Flaps har ikke den helt store effekt, om end de dog bremser flyet lidt ved landing. Men sættes de ud ved høj fart (hvilket man jo normalt heller ikke gør) så sker der ikke det store. Ved landing er de med til at bremse flyet lidt op og det derved bliver endnu lettere at komme ind med høj næse.

Flyet flyver helt stabilt og ser faktisk rigtig godt ud i luften. Især når man kommer mod sig selv, ser den hamrende godt

ud. Det er ikke en racermodel selvom den har looket af en hurtig model. Men ved halv gas flyver den rigtig skala-agtigt, og krydrer man det med nogle sving der ikke er for krappe og med langsomme rorbevægelser – så ser det altså ikke helt skidt ud.

#### Konklusion

Er man til moderne privatfly og kan leve med at det er skum. Ja, så er Cessna 310 modellen et rigtig godt bud på en model til få penge flyveklar. Jeg kan kun anbefale at investere i understel og servoer til flaps. Hvis man da ikke har dem liggende, det er ganske alm 9 grams der skal bruges. Modellen flyver som skrevet rigtig godt og ser godt ud.

Plusserne må være at prisen er lav, det er en fin støbt model (den har en meget glat overflade i forhold til mange andre skummodeller), komplet model i kassen. Hurtig at gøre flyveklar i standard versionen og ikke mindst stor flyveglæde!

Minusser er manglende ledninger til lysdioderne, og det lidt bøvl med at installerer understellet, i sær i næsen. Men med lidt modeller på bagen er det jo ikke just den gordiske knude der skal løses.

Den er helt bestemt anbefalelsesværdig!

SL



# DOGFIGHTER

Multiplex seneste skud på skum-stammen hedder Dogfighter.

Poul Møller har gennem et stykke tid haft en model til test og fortæller her om sine erfaringer med den lille fighter.

## Modellen

Markedet vrirler med små flotte, meget skalalignende modeller af warbirds fra Anden Verdenskrig. Multiplex har valgt at lave en model, der ikke er skala, men alligevel udstråler warbird. Der er lidt af hvert gemt i linjerne i den – mig får den mest af alt til at tænke på en Yak 3. Dogfighter er lavet af materialet Elapor, der hører til i den stivere ende af skum, og som tåler mange tæsk. For at gøre modellen lidt stærkere er vingen forstærket med to "hovedbjælker" af glasfiber.

Den testede model var en fuldt monteret version – dog uden akku og modtager – hvor der kræves meget lidt arbejde for at gøre den flyveklar. Haleplanet skal limes på plads, trækstangen til højderøret monteres, propellen afbalanceres og sammen med spinneren sættes på og endelig skal vingen skrues på og servoledningerne forbindes til modtageren.

Der er god plads inde i Dogfighter. Hastighedsregulatoren sidder med velcro forrest i den ene side, og akkuen, der ligeledes holdes på plads af velcro, sidder ved siden af den. En passende akku er en 3S 2200 mAh LiPo – med den kan modellen afbalanceres på det angivne punkt på vingen. Der er masser af plads til modtager og køleluft.

Motoren er med fire skruer monteret på et justerbart skot. Med fire skruer i hjørnerne af skottet kan side- og nedadtræk justeres. Med to andre skrues holdes skottet fast. Metoden er før set på andre Multiplex modeller og gør det meget nemt at justere motortrækket. Som en lille luksus er skottet i Dogfighter lavet af aluminium.

Der følger to dekorationsark med i kassen. Det ene klæder modellen på som en warbird med camouflage og kanoner – det andet som en pylonracer med nittede

hundehalsbånd og en bidsk udseende bulldog i kæde. Jeg lod min viv vælge hvilket jeg skulle sætte på. Og som det kan ses på billederne, blev det mere Dog end Fighter. Dekorationsfolien er tyndere end den Multiplex normalt anvender. Det gør den nem at montere og gør at den let kan presses ned i panellinjerne i skummet.

Det sidste der skal gøres er programmering af radioen – jeg valgte at følge de udslag der står i byggemanualen. Hele "byggefase" tog en times tid.

## Flyvning

Manualen beskriver to metoder til at kaste Dogfighter. Det traditionelle hvor modellen holdes om kroppen bag vingen og kastes, og metoden hvor modellen holdes over vingen og kastes med et underhåndskast. Med en lille model foretrækker jeg normalt en helt tredje, nemlig et slyngkast hvor jeg holder modellen i



den ene vingetip. Nu skal man jo ikke være bange for at prøve noget nyt, så jeg valgte at afprøve underhåndskastet.

Dogfigteren skal ifølge manualen med denne teknik kastes med 3/4 "gas" ca. 45° opad. Vingen holdes lidt til højre for at kompensere for propellens rotation. Den får nemlig modellen til at krænge til venstre og kræver en korrektion på krængerene umiddelbart efter kastet. Det lyder lidt kompliceret, men det var ret begivenhedsløst. Dogfigteren har så meget power at den nærmest flyver ud af hånden – den krængede til venstre, men var hurtigt i en betryggende højde, så der var god tid til at fange den på rorene.

I luften opførte Dogfigteren sig ikke helt som den bidske bulldog der er afbilledet på siden af den, men snarere som en velopdraget puddelhund. Den lystrede kvikt de mindste udslag. Fik den fuld gas og fulde udslag gik alting meget hurtigt, men stadig med fuld kontrol over modellen. Den er i stand til at flyve alle manøvrer der ikke kræver sideror og gør det med et stort kraftoverskud.

I standartopsætningen er der ikke sideror på modellen. Og det er såmænd ikke fordi den trænger så voldsomt til det. Men jeg står altid og styrer med sideror, når jeg flyver, og så kan der jo lige så godt være et. Dogfigteren er forberedt til sideror og en servoramme, rorhorn, dims og trækstang følger med. Det tog mindre end ti minutter at montere og programmere en lille siderorsservo. Og nu kom de siderorskævende manøvrer på plads. Ikke at jeg er den store ørn til højkantsflyvning, rullende cirkler og lignende, men det skal ikke ligge modellen til last. Dogfigteren har et stort potentiale både til combatflyvning, pylonrace og almindelig hyggeflyvning.

Dogfigteren kan flyve ret langsomt, og hvis man vil slippe for landingsafgifter i form af knækkede propeller, bør man få den til at stå stille i nogenlunde vandret stilling – motorbremsen holder den fint – inden man forsigtigt mavelander den lavvingede model.

#### Programmering af regulatoren

Ved den første start var regulatoren programmeret uden bremse, og jeg var noget bekymret om den roterende propel ville knække ved landingen. Regulatoren viste sig at være af den type der kan pro-

grammeres fra pc eller Multiplex programmeringsenhed Multimate. Den sidstnævnte har jeg haft et stykke tid, og tidligere brugt til at programmere en variometersensor. Nu blev regulatoren sat til, og da programmet til programmering af regulatoren var fundet, tog det få sekunder at programmere den. Ikke noget med at køre en styrepind frem og tilbage og lytte til bip-koder – bare dreje på et hjul og trykke let, når den ønskede indstilling stod i displayet. Det fungerer! Det skal dog retfærdigvis nævnes at regulatoren også kan programmeres på den gammeldags måde.

Multimate kan bruges til programmering af de fleste nyere elektroniske komponenter fra firmaet – bl.a. de mange sensorer. Det vender vi tilbage til en anden gang.

#### Konklusion

Multiplex har med Dogfigteren lavet endnu en velflyvende Elapormodel. I tunings-versionen - som den testede - er der rigelig motorkraft.

Modellens størrelse, de hurtige reaktioner på rorudslag og dens krav til pæne landinger stiller krav til piloten, men modellen har ingen grimme unoder, og den kan flyves ret langsomt. Skal det være vildt, kan der erhverves et ultra-tunings motorsæt.

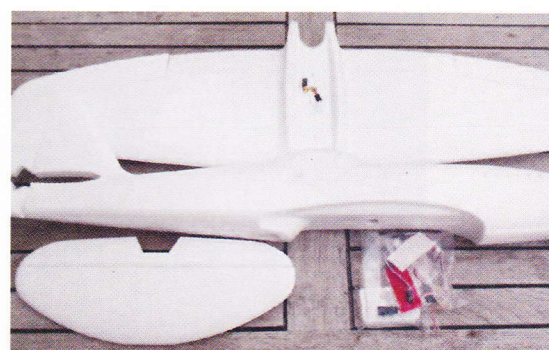
En god portion exponential (eller morfartrim som en af mine gode flyvevenner kalder det) på krænge- og højderor gør hunden lidt mere medgørlig, og kan anbefales, da det – i hvert fald i mine hænder - får den til at flyve mere harmonisk. Exponential får rorene til at bevæge sig mindre omkring styrepindenes centerposition og bevarer det fulde udslag når pindene føres helt ud deres yderpositioner.

Jeg har i testperioden fløjet en del med Dogfigteren og må konstatere at Multiplex igen, igen har produceret en velflyvende model, der kun kan anbefales.

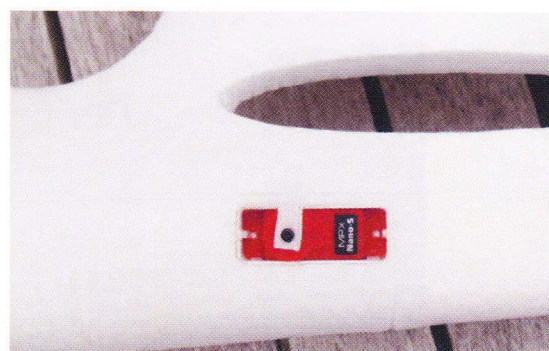
Poul Møller

#### Tekniske data

Spændvidde:	882 mm
Længde:	812 mm
Flyveklar vægt:	830 g
Samlet vingeeareal:	19,07 dm <sup>2</sup>
Planbelastning:	34 g/dm <sup>2</sup>
RC-funktioner:	Højde-, krænge- (og sideror) og motor
Servoer:	3 (4) MPX Nano S
Motor:	Himax C 3516-1130
Regulator:	Multicont BL 40 S BEC
Propel:	10 X 7



Kassens indhold



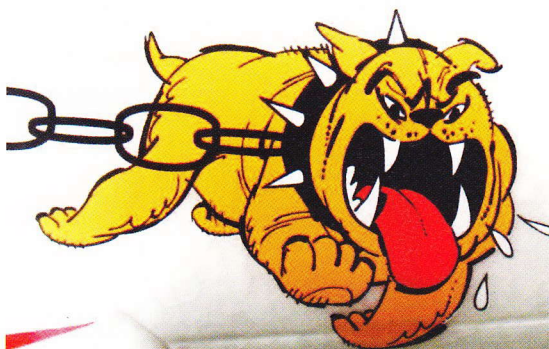
Højderorservo klar til brug



Det justerbare motorspant



Et kig ned i modellen



Den bidske vagthund

# NY

i modelflyvning



Den stolte pilot med sit fly i luften.

Som ung byggede og fløj jeg en del line-styrede fly. Den gang var det langt uden for økonomisk rækkevidde at investere i radiostyrede fly. Som årene gik, voksede min egen søn op og blev interesseret i modelflyvning.

Han har nu fløjet i en del år, så da jeg gik på efterløn, mente han, at det var på tide, jeg tog min barndoms interesse op igen. Jeg har i forvejen en meget tidskrævende hobby med oliemaleri, og har fået bygget mit eget atelier til formålet. Jeg kunne godt se, at det kunne være rigtig hyggeligt, at have den hobby sammen, så ja, jeg lod mig lokke.

Min søn er medlem af "Borup Modelflyvere" så jeg tog med ud på flyvepladsen og kiggede på løjerner, hvor jeg også fik snakket lidt med nogle af medlemmerne. Det virkede som en rigtig hyggelig klub. December 2010 blev jeg meldt ind i klubben, og det viste sig senere at indmeldelsen i Modelflyvning Danmark var en af årets julegaver.

Nu var det formelle jo sådan set på plads. Jeg manglede bare en model at træne med. Her fandt min søn så en brugt Nexstar på Modelflyvning Danmarks forum, som jeg investerede i. Her fulgte også en temmelig bedaget Robbe Charter med i købet. Den var monteret med en ældre OS 46 motor, samt servoer af forskellig herkomst. Motor og indmad blev flyttet over i Nexstar-en, som også fik ny bekledning på haleplanet. Sender og modtager samt diverse udstyr, som min søn var "vokset fra", arvede jeg fra ham. Man kan bestemt ikke sige at det var en dyr start for mig, men det kommer måske senere?

....

En lille sjov detalje er motoren, der fulgte med i handelen, en OS max SF 46, som for øvrigt går som en drøm. På fabrikantens hjemmeside kan man se hvilke motorer der er fremstillet gennem tiden. Her viser det sig at denne motortype blev fremstillet fra 1987, så den kan faktisk være op til 24 år gammel. Det er da lidt imponerende.

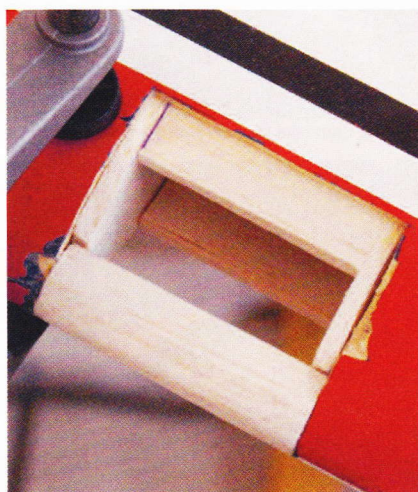
Så var der jo lige Charteren. Den så jo unægtelig temmelig hærgnet ud. Jeg begyndte at skille den ad uden rigtig at vide, hvad jeg skulle stille op med den. Hen af vejen var det som om der gik lidt sport i at se, hvad jeg kunne få ud af maskinen.



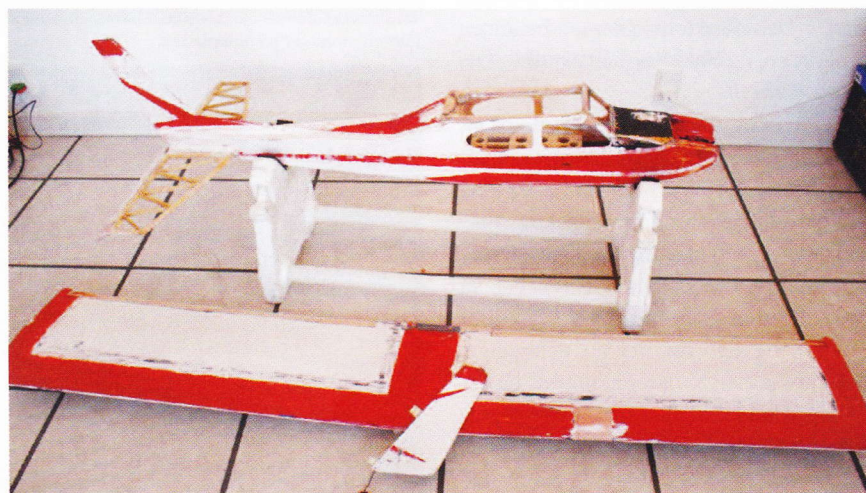
Tekst og fotos: Teddy Schaadt



Motor og indmad pillet ud af Charteren. Den er ikke noget kønt syn. Inden kroppen blev "renset" indvendig, blev der fremstillet og monteret et manglende spant.



Og vingen blev repareret.



Sideroret har fået monteret et lille halehjul.

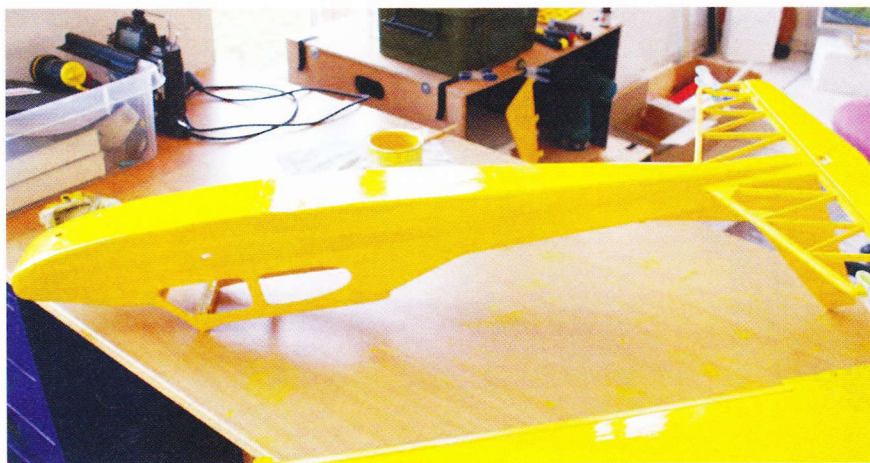
Nu skete der jo det, at mit atelier pludselig også fungerede som flyværksted. Her sad min søn og jeg og byggede i de kolde vinteraftener, for øvrigt utrolig hyggeligt. I løbet af vinteren ændrede Charteren sit udseende markant. Der blev fjernet store mængder krydsfiner, epoxy og bygnings silicone fra maskinen, det var lidt af en slankekur rent vægtmæssigt. Der blev også repareret et stort hul i vingen. Nu blev der så spartlet, slebet og malet efter alle kunstens regler. Jeg tror faktisk den maskine, gerne ville have været en Piper cup, den blev i alle tilfælde gul som sådan en.

Bogstaver og stafferinger blev fremstillet i sort selvklæbende plastfolie indkøbt i Silvan. Jeg var lidt spændt på, om det kunne holde til brændstof og olie, som den jo uvægerligt ville blive smurt ind i. Det viste sig senere, at det holdt fint.

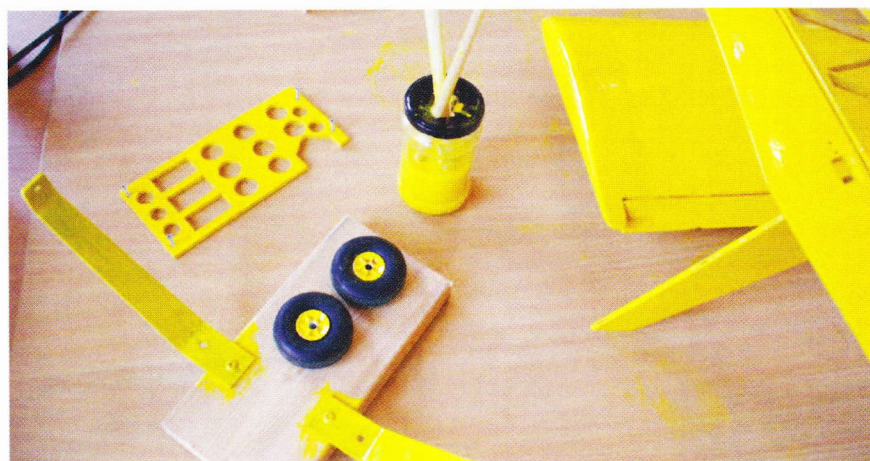
En pilot skulle den også have, så der blev fremstillet en plade i balsa, der skulle fungere som afdækning for servoer og radioudstyr. Her på blev der monteret to sæder og en pilot, malet til formålet. Instrumentbordet var en selvklæbende folieting, der var blevet til overs fra et af min søns tidligere byggesæt. Batteritesteren, en lille plade med en stribe lysdioder, blev monteret under instrumentbordet, så kun lysdioderne var synlige på instrumentbordet.

Til sidst blev der indkøbt en ny OS 46 LA og en alu-spinner til Charteren. Nu var den sådan set ved at være klar, dog manglede den at blive afbalanceret. Her viste det sig, at den skulle have bly i snuden, selv om batteriet var lagt så langt frem, som det overhovedet kunne lade sig gøre. Under motoren var der lidt hulrum, hvor jeg kunne placere tre små blyplader. Det klarede problemet, balancen var i orden, og blyet var helt skjult.

Vinteren er også gået med at træne på simulator. Det er trods alt mere omkostningsfrit, at styrte på sådan en, et tryk på en knap, og der står en ny maskine. Foråret er gået med træning med Nexstaren, den første tid med lærer/ elevkabel, så min søn kunne gribe ind, når det var nødvendigt, og det var det en del gange. Snart kom tiden hvor jeg skulle stå på egne ben. Med rystende fingre på styrepindene fik jeg flyet i luften, og det gik også fint et stykke tid, indtil jeg en dag måtte opgive en landing, trække flyet rundt for



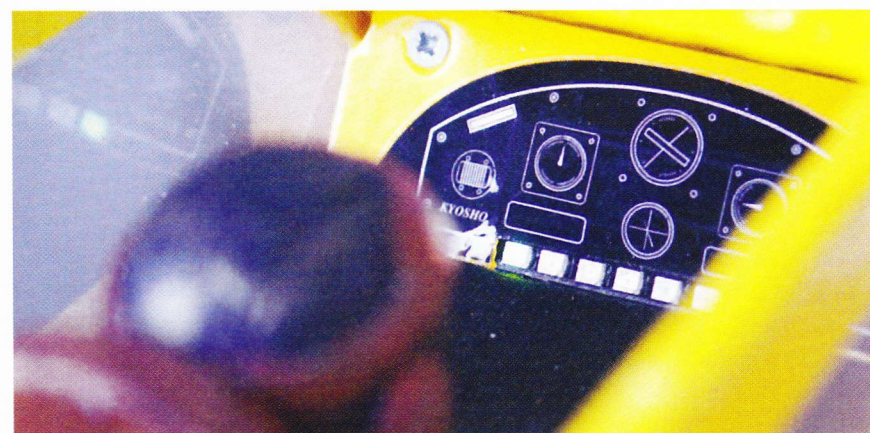
Vingen males kun en gang, bare så de gamle farver ikke skinner igennem den nye folie.



Hjul og understel får her første gang maling.



Piloten monteret på dækpladen.



Piloten kigger på sit instrumentbord.



Det bageste ryglæn måtte gøres lidt lavere af hensyn til vingeservoer.



Jomfruflyvningen.



Vingen med tekst monteret.



Nexstar klar til jomfruflyvning.

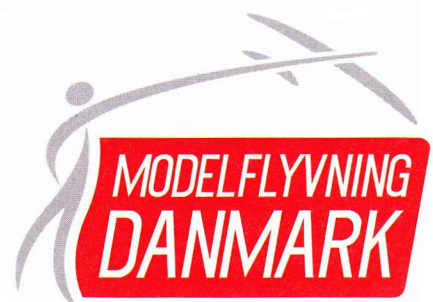
at gøre et nyt forsøg. Jeg fik lavet et drej, som var lige lovlig skarpt, og flyet kom næsten om på ryggen. Og hvad gør en nybegynder så, for at komme op? - giver højderor. Det er ikke nogen god ide i den situation. Det kostede lige en ombygning af hele snuden på Nexstaren.

Der er heldigvis rigtig meget hjælp at hente i klubben. Her kan man altid få et godt råd. Klubben som består af en række utrolig hjælpsomme og gemytlige mennesker, har en rigtig hyggelig stemning. Det sociale betyder meget her i klubben.

Charteren har også fløjet sin jomfrutur, som gik rigtig fint. Den ser faktisk godt ud i luften med den gule farve. Nu kan det godt være, at artiklen her kom til at handle lidt vel meget om restaureringen af en gammel Robbe Charter, og knap så meget om min start som modelflyver, men sagen er den, at det at splitte et gammelt fly ad og starte på en frisk med genopbygning, foliebeklædning, montering af radiogrej osv. har været en lærerig proces, som er en stor del af min start som modelflyver. Selvfølgelig vil der fremover også komme nogle ARF-modeller forbi mit "flyværksted", men det at bygge en model helt fra bunden tiltaler mig meget, og der er da også hen af vejen planer om bygning af en KZ III helt fra bunden. Det er faktisk lykkedes mig, at skaffe tegninger af en KZ III fra en venlig bruger af Modelflyvning Danmarks forum. Så mon ikke der en dag vil stå sådan en klar til jomfrutur, men det kan jo blive en helt anden historie- hvem ved?

Foreløbig træner jeg løs med Nexstaren, indtil jeg får lidt mere rutine, inden jeg går videre med Charteren. Jeg ser frem til mange gode flyve- og hyggetimer på flyvepladsen. Det er absolut en hobby, jeg kan anbefale.

Teddy Schaadt





Tekst: Erik Dahl Christensen Foto: Regnar Petersen

# Swinging Denmark 2011

## Hvad er Swinging Denmark F3K?

Swinging Denmark er en F3K konkurrence med fokus på masser af hård konkurrenceflyvning, god mad hele weekenden, et billede som 1. præmie, en special T-shirt med et flot design og en særlig aften dyst med balsastumper og hvad folk nu finder i deres reparationskasser. Hvert år er der kommet flere og flere deltagere, og i 2011 var vi 21 deltagere fra Schweiz, Holland, Tyskland og Danmark.

De sidste 3 år har stævnet også været en del af Contest Euroturen ([www.contest-modellsport.de](http://www.contest-modellsport.de)) Se mere fra de foregående år på [www.swdk.dk](http://www.swdk.dk).

Marc Werth fra Nürnberg, Tyskland vandt for andet år i træk. Marc er en meget dygtig pilot, han kaster højt, flyver godt. Til daglig er han luftkaptajn, og på billedet ses han med en anden fritidsinteresse. Han underholdt fredag aften bl.a. med forskellige Beatles sange på både engelsk og tysk. De tyske versioner var ret alternative og vist nok ikke altid stuerene. Lørdag aften lå Marc på en andenplads efter Roland Lüthi fra Schweiz. Søndag morgen fik Marc endda et hold i ryggen, og derfor blev han nød til at bruge den mulighed der er i reglerne, for at have en ekstra hjælper til at kaste modellen. Det forgår på den måde, at det skal være en ny kaster i hver runde, og kasteren og piloten, skal berøre hinanden før hvert kast.

I en af runderne var Marcs kaster hans nærmeste konkurrent, Roland, der kastede højere med Marcs model for Marc, end han kastede med sin egen. Til slut trak Marc det længste strå med fantastisk flyvning og vandt, med Loet Wakkerman fra Holland på 2. pladsen og Roland på 3. pladsen. For Marc var den overraskende sejr ret følelsesladet, da det samtidig gjorde ham til vinder af Contest Euroturen 2011.

De sidste 3 år har jeg udfordret deltagere til en lille design-, bygge- og flyvedyst. Parvis på tværs af nationalitet, får deltagere udleveret nogle balsastumper og skal så lave en lille kastesvæver. Fantasien er stor og det er fantastisk at se deltagere gå op i opgaven med liv og sjæl. Der bliver diskuteret, pudset, limet, forstærket, og drillet så det er en lyst. Til slut afgøres dysten med en udskillelseskonkurrence, hvor den først landende model i hver runde, udgår af konkurrencen. Vinderne er MEGET stolte!

Hvert år har Regnars kæreste Jette, malet et flot billede med et motiv fra F3K flyvning

Resultatliste på:  
<http://www.noerskov.eu/swdk2011.jpg>



I 2011 så trøjen sådan ud. I år valgte vi også at lave en vandflaske med tryk, i stedet for at bruge tid og penge på at købe/skaffe præmier. Deltagere var meget glade for flasken.

TH: Marc Werth  
– med guitar



Øverst herunder:  
Deltagerne ved af-  
tendysten.

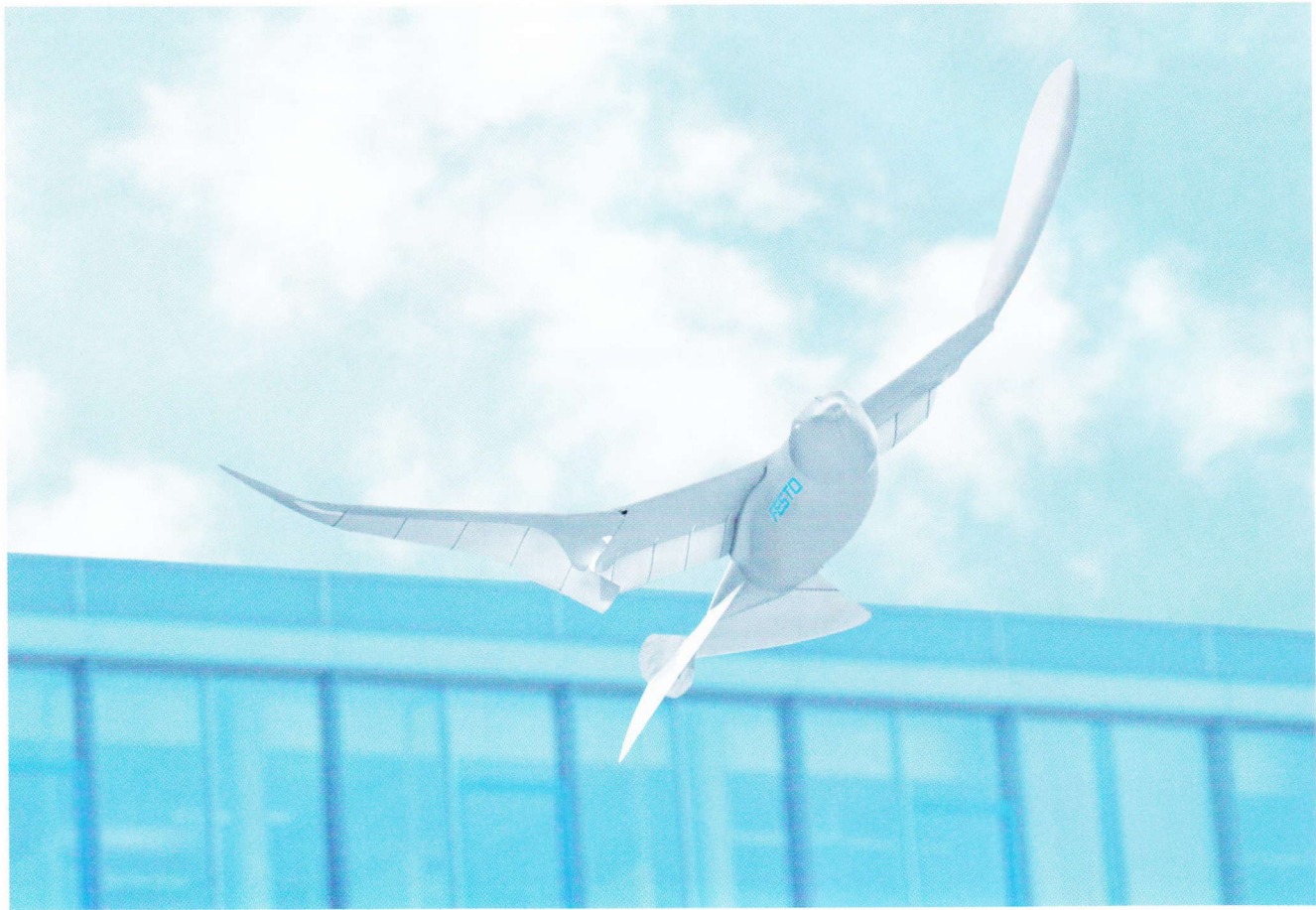


TH: Marc Werth ved  
præmieoverrækkelsen

I midten herunder:  
Et kast ...

Nederst på siden:  
Alle deltagerne.





# SE... FUGLEN FLYVER

## - som en rigtig fugl

**For første gang er det lykkedes at skabe "et apparat", der bevæger sig udelukkende ved at baske med de regulerbare vinger. Lige som fuglene altid har gjort det.**

Mytologiens Daedalus aflurede fuglene, da omstændighederne tvang ham til at kopiere deres vinger, så han og sønnen Ikaros kunne flygte fra Kong Minos labyrint på Kreta. Men da Ikaros blev overmodig, og i sin nyvundne og berusende frihed fløj så højt, at solen smeltede voksensom bandt fjer sammen til en perfekt fuglevinge, ja, da styrtede menneskets drømme om at flyve fri som fuglene i havet med ham.

Jo, vi har fløjet en hel del siden. Men altid med en motor eller den begrænsede termik til at hjælpe. Selv de bedste ingeniører har ikke sat os i stand til at sejle gennem lufthavet ved at baske med vingerne, som selv den mindste fugl gør det med største selvfølgelighed...

Ikke før nu. For nu har ingeniører fra Festo – en af de førende virksomheder inden for pneumatisk og elektrisk bevægelsesteknologi og velkendte over hele verden hvor fabrikker eller processer skal automatiseres – afluret fuglenes hemmelighed. Og skabt et intelligent biomekanisk system, der glider og sejler gennem luften uden yderligere fremdriftsmekanik... akkurat ligesom som forbilledet, sølvmågen.

SmartBird hedder fuglen, der som Ikaros kommer op og ned, frem og tilbage blot ved at baske med vingerne.

### Unik bevægelse

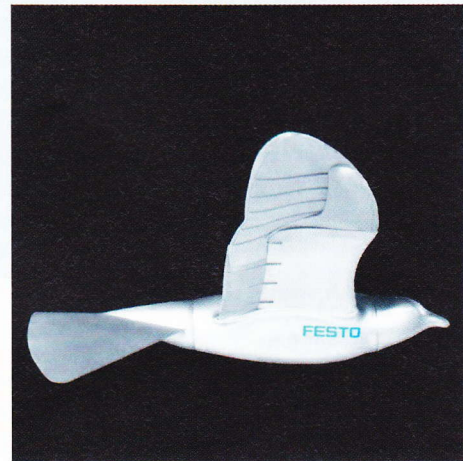
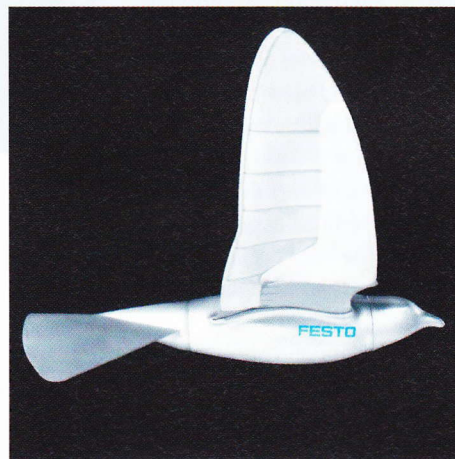
Fugle får som bekendt opdrift og forbliver luftbårne blot ved at bruge vingernes muskelkraft. Deres kraft overvinder luftmodstanden, og kroppen og vingernes bevægelse er alene nok til at holde dem flyvende i lange tider og med bevægelser, som selv den dygtigste kunstflyvningspilot ikke kan gøre dem efter i kompleksitet eller hurtighed.

Den helt overlegne flyvning har naturen opnået kun ved en funktionel samkøring af op- og fremdrift, og ved at give fuglene sanseorganer, der hele tiden måler, styrer og regulerer vingerne og kroppens bevægelser gennem luften.

### Sådan gør Festos SmartBird også.

Den mekanisk-elektroniske "fugl" vejer ca. 450 g og har et vingefang på 2 meter. Fremdriften får "fuglen" udelukkende





ved at baske med vingerne i op- og nedadgående samt drejende bevægelser (energiforbrug ca. 23 watt). SmartBird har ingen roterende dele, men til gengæld indbygget elektronik som realtidskontrollerer de parametre, der skal drejes så flyvningen hele tiden optimeres. Vingeklapperne og deres drejning kontrolleres og reguleres inden for få millisekunder, så man hele tiden får en optimal luftstrøm omkring vingerne.

Gennem styringen har man genskabt naturens sindrige funktionelle samkøring af fuglevingens bevægelser, der skaber både op- og fremdrift. Og man har gjort det så godt, at målinger af "fuglens" flyvninger har vist, at den elektromekaniske ydeevne er ca. 45 pct. og den aerodynamiske faktor ca. 80 pct.

De rigtige fugles data er noget mere imponerende end Festo-fuglens, og det samme er deres manøvreduktighed og udholdenhed. Men at præstationen bag den kunstige "fugl" er et intet mindre en et ingeniørmæssigt mesterværk kan man se alene deraf, at det aldrig før er lykket nogen at kopiere en fugl, ... så den kan flyve!

Når Festo har arbejdet på opgaven er det mere end teknologisk. SmartBird er med på listen over firmaets fremtidsorienterede teknologier, der forventes at finde praktisk anvendelse inden for områder strækker sig fra vingegeneratorer inden for energisektoren til aktuatorer i forbindelse med procesautomation.

PS. Du behøver ikke spørge efter en ARF-version af SmartBird hos hobbyhandl-

ren. Du må konstruere den selv, for der findes ikke engang tilgængelige tegninger!

Artiklen er en bearbejdet version af artiklen Robotfuglen, der blev offentliggjort i Teknisk Nyt nr. 7 2011. Festo har givet tilladelse til, at billeder og tekst kan anvendes i Modelflyvenyt.

**Det er Jørgen Mouritzen, der har bearbejdet artiklen for Modelflyvenyt**



Efter at havde oplevet Flying Legend stævnet på Duxford flyvepladsen i England de to foregående somre sammen med en flok modellflyvere, gik Per Holm og jeg og snakkede lidt om, at det kunne være fantastisk at tage til Oshkosh i USA og opleve verdens største flyvestævne - Airventure. Per ville gerne over og se nogle P38'er, da det er et projekt han skal i gang med næste vinter. Jeg ville gerne se Charlie Hillards Pitts SIS, som hænger på museet i Oshkosh, da den er forbilledet for den Pitts, jeg byggede og har fløjet med de sidste tre sæsoner. Så var vi nok også sikre på at se nogle Stearman's, som vi jo begge har fået en af på vingerne i år. Efter meget snak skred vi til handling og bestilte billetter. Der findes bl.a. et tysk rejsebureau som sælger færdige pakkeløsninger til Oshkosh, men vi besluttede at klare os selv i stedet for.

Inden jeg fortæller om selve turen bliver jeg nødt til at give en kort beskrivelse af hvad Airventure er for en størrelse, for det er bestemt ikke noget, der findes lige i Europa eller for den sag skyld andre steder i verden.

Hver dag kom Stars and Stripes ned med en faldskærmsudspringer til den amerikanske nationalsang - Så er det bare op at stå og af med hatten!

#### Lidt historie

Organisationen som står bag Airventure stævnet hedder Experimental Aircraft Assosiation eller blot EAA. EAA er en organisation/klub, som startede i 1953 for folk, som byggede eller ønskede at bygge deres egne fly og som kunne se en fordel i at skabe et netværk, hvor man kunne hjælpe hinanden med gode ideer og råd. Samme år blev der afholdt det første stævne i nærheden af Milwaukee, hvor der deltog ca. 100 hjemmebyggede fly. Idemanden bag EAA hedder Paul Poberezny. Han er i dag 90 år og stadig aktiv ved stævnet.

Med årene voksede stævnet og flyttede lidt rundt på forskellige flyvepladser når pladsen blev for trang, men det var stadig forbeholdt medlemmer af EAA. Siden 1970 har stævnet samt EAA's hovedkvarter og Museum haft fast tilholdssted på Wittman Regional Airport ved byen Oshkosh, som ligger ca. tre timer kørsel nord for Chicargo's internationale lufthavn O'Hare. Efterhånden som arrangementet voksede til anelig størrelse og var blevet åben for alle slags fly, blev det engang sidst i 90'erne til et åbent stævne, som alle kunne besøge.

EAA er vokset til over en million medlemmer, som er spredt ud over hele verden. Medlemmerne er organiseret i "Chapters" eller underafdelinger. Vi har faktisk et Chapter i Danmark - Det er KZ og Veteranfly-klubben, som holder til i Stauning.

Airventure har fået en status som gør, at selv de helt store firmaer som Boeing og

Th: Den kendte brune port som er blevet et symbol for stævnet.



# AIRVENTURE I OSHKOSH

Af P



# JUNE 2011 OSHKOSH, USA

Bejerholm



Airbus, flyver deres top modeller dertil for at præsentere dem. Airbus A380 var der for et par år siden, da den var helt ny og i år var det Boeings nye 787 Dreamliner, der endnu kun er under test som blev præsenteret.

## Stævnet i år

Stævnet hedder officielt Airventure Oshkosh, men det omtales ofte blot som Oshkosh.

For at give lidt indtryk af størrelsen er det nødvendigt at beskrive flyvepladsen. Jeg vil skønne, at hvis man lægger det halve af Tirstrup lufthavns areal til Billund lufthavn, så er det cirka størrelsen på lufthavnen. Der er to startbaner i vinkel på hinanden, placeret således, at de kan beflyves uafhængigt af hinanden, når man ikke tager vinden så højtidelig. Hvilket der bestemt ikke blev gjort, da der for det meste ikke var så meget af den. Flyvepladsen beflyves til dagligt i et vist omfang af regionale rutefly, men de er alle aflyst i de syv dage, som stævnet løber over.

Det officielle tal for deltagende fly var 10.000! Det er så stort et antal, at det kan være svært at forholde sig til.

I ugen op til stævnet kommer der alle slags fly til Oshkosh, primært fra USA og Canada. Derudover kommer der mange mindre ultralet (UL), helikoptere, gyro-koptere og lignende på trailere. Flyparke- ringen er delt op i områder, så man bliver parkeret blandt fly af samme type, som det man ankommer i. Hovedtemaerne er Warbirds, Homebuilt, Aerobatic, Vintage, Showplane, Seaplane, Ultralight and Ro-

torcraft. Sidst nævnte gruppe havde deres egen græsbane, som de frit kunne flyve fra. Så det er bare om at komme flyvende i god tid til stævnet, så man får en af de "rigtige" pladser i områderne som er reserveret til hovedtemaerne. Når der ikke er flere pladser tilbage, bliver man sendt ud på de "uspecificerede" parkeringspladser, som ligger i begge ender af lufthavnen. Jeg har dog mistanke om, at hvis man kommer lidt sent i sin P51 Mustang, skal den nok blive parkeret ved siden af de øvrige ca. 40 stk. Mustangs som var linet op i år. Ved siden af holdt der så ca. 50 AT6'er, det er helt vildt når vi i Europa syntes det er flot når der er samlet 10 stk. Spitfire på Duxford.

Det er muligt at slå sit telt op og campere ved siden af sit fly på de områder, der ikke ligger lige midt for flightline.

Hvor meget fylder så 10.000 fly? Tja, det kan kun beskrives ved at fortælle hvad man kunne nå på en dag. Portene åbnede hver dag kl. 9.00, og hvis man var der til tiden og gik direkte ned midt på flightline ved kontrolltårnet, havde man ca. lige mange fly på begge sider. Når man gik til den ene side og travede op og ned af de mange rækker med fly uden at falde i svime over dem alle, kunne man, med en inkluderet frokostpause, nå ud til et punkt, hvor flyvene ikke længere var så imponerende. Vi var således slet ikke helt ude ved de sidste fly. Hvis man så vendte om, var man tilbage ved udgangspunktet til starten på dagen flyveshow, som startede hver dag kl. 15.30. Dvs. at det tog ca. seks timer at se de mest interessante fly på

Et af få flyvende Swordfish kom flyvende ned fra Canada. Det var sådan en som gjorde det af med det tyske "lommeskib" Bismarck, ved at ramme dets rotor, så den kun kunne sejle i cirkler. Derefter var det nemt at sænke det.





Gene Sourcy - Oprindeligt medlem af både Red Devils og Eagles opvisningsteamet er "still going strong" i airshows med flere forskellige opvisning i løbet af ugen.



Her benyttes propellen til at hænge konens trusser til tørre. Flyet ejer kom hen til mig, da han så jeg tog billedet og sagde med et smil om munden: "Don't even think about messing with that woman"



Hvad er dog det for et par originaler – Især ham med det store sorte øje!

halvdelen af pladsen! Det var virkelig basis for at kunne mærke sine ben og fødder, når man kom hjem på motellet om aftenen efter sådan en tur. Det skal bemærkes, at når man gik rundt mellem flyene, var der meget sjældent stillet hegn op omkring flyene. Et skilt på propellen med flyets data, som henstillede til at man gerne måtte se og spørge, men helst ikke røre var det hele. Det er jo lige sådan noget, der kan få gang i ens kamera, når man kan komme så tæt på. Hvis ejeren var til stede, var det meget nemt - hvis ikke tæt på umuligt - ikke at få en god snak med ham, når man viste interesse for hans fly. Der var med andre ord slet ikke nogen fine fornemmelser, blot en dejlig interesse i at snakke fly og flyvning.

Udover flyparkeringen er der også et stort udstillingsområde, hvor der udstilles fra de helt store leverandører som Cessna, Lear, Piper, Lycoming over leverandøre af elektronik til småhandelnde

med værktøj, bøger, beklædning osv. Det kan bedst beskrives som Dortmund modeludstillingen i sine velmagtsdage, hvor alle modellerne er ud af kasserne og så skaleret op til fullsize. Udstillingen er primært udendørs, men der er også flere store haller plus de telte som udstillerne selv har stillet op.

På et område var der 10-15 overdækkede dobbelt "auditorier" hvor der i løbet af ugen blev afholdt workshops, hvor man kunne lære forskellige ting til sit selvbygprojekt, som at beklæde, svejse, nitte, udføre motorrenovering, og meget mere. Som jeg tidligere har nævnt, har EAA et imponerende museum, med en fin samling af nogle af de mest betydende fly, spændende fra svævere over rekordfly og aerobaticfly til warbirds. For at skaffe plads til forskellige foredrag og indendørsarrangementer var warbird hangarens fly rullet udenfor. Per og jeg overværede bl.a. et foredrag af Chuck Yeager – manden, der både var den første

allierede, der skød en ME262 ned og fløj med mach 1 og 2. Han er i dag 88 år gammel og stadig kniv skarp til at svare på spørgsmål og fortælle en god historie. Det eneste, der ikke er så godt mere, er hans hørelse, hvilket man godt kan forstå med hans karriere. Den slags foredrag blev der holdt en del af i warbird området, hvor der var stillet små tribuner op, så alle kunne se "giraffen", mens han fortalte sin historie sammen med en interviewer.

Efter en lang dag med flyvning er der også gjort noget for at underholde de mange deltagere om aftenen. Der var opsat to scener med tilhørende storskærme, hvor der blev afholdt alt lige fra rockkoncerter til prisoverrækkelser i løbet af ugen. På en mark ned mod det store camping område, var der sat en oppustelig skærm op, hvor der efter mørkets frembrud blev vist flyverfilm – Det var selvfølgelig titler som Topgun, Flight of the intruder, Apollo 13 o lign. Til at præsentere filmene var der



Vi er jo i Amerika, så der skal være noget bulder og brag. Her i form af en dragster-truck med en 1200 hk jetturbine. Jeg skal da lige love for, at den kunne accelerere når flaget var pillet af og der ikke slukke laves mere røg. Den ene dag fløj en Extra300 om kap med den. Extra'en havde ikke en chance



Som beskrevet er alt der kan flyve med på Oshkosh. Her det en flyvende bil fra 50'erne. Vinger og halebom kan transporteres som en trailer bag den når den kører på vejen.



Verden eneste flyvende B29 bomber "FiFi" simuleret et bombekast. Efter omfattende renovering kom den på vingerne igen sidste år. Opbygningen af hver af de fire motorer kostede over \$150.000 og var en sammenbygning af to forskellige motorer. Det er således ikke originalt, men til gengæld langt mere holdbart og pålideligt.

hver aften kendisser som havde relation til filmen. Et par aftener var det Harrison Ford, som selv er involveret i EAA. Den aften Per og jeg var dernede, var det George Lucas, som blev interviewet om sin nye film "Red tails", der kommer til næste år i biografen. Filmen omhandler de afro-amerikanske jagerpiloter, kaldet "Tuskegee airmen", som med stor succes fløj eskorte for bombemaskinerne under krigen. Vi fik vist traileren to gange, med stort bifald til følge, inden aftenen fortsatte med Apollo 13 filmen. Det var rigtig hyggeligt at sidde på græsset sammen med 2-3000 flyvetosser.

Nu kan man spørge sig selv, om alle de piloter blot flyver til Oshkosh på en uges camping med ligesindede og så hjem igen, når ugen er overstået? Det er der bestemt nogle der gør, men der er også mange, der skaber fuld aktivitet på banerne og i luften, når der er sigt og lys til det. Det eneste tidspunkt de almindelige

stævnedeltagere ikke flyver på er, når showet kører mellem 15.30 til 18 hver dag. Der er en masse at se på på flightline og det er ikke kun de små fly der er aktive. Der kommer jævnlig en overflyvning af en P51, AT6, Stearmans eller en gang imellem en lokal F18, der skal lave lidt larm. Flyene holder i kø for at få lov til at starte, og der går mindre end et minut mellem, at der starter eller lander et nyt. Det er ikke for ingen ting, at der på kontroltårnet hænger et banner med teksten "Worlds busiest control tower"! Det passer nok for denne ene uge om året, og da der er tale om rigtig mange amatørpiloter, er det nok noget af en udfordring at styre trafikken.

Det var ikke kun antallet, men også standarden på flyene, der er imponerende høj. Man kan ikke lade være at blive imponeret, når man står op kigge ind i vingen på fx en ny istandsat Corsair, som har foldet vingerne op. Selv om den har fløjet

til Oshkosh, er der bare ikke den mindste smule olie eller skidt - alt er malet og pudset. Det er den helt store trend at polere den del af flyene som ikke er malet til noget nær spejl tilstand. Der var flere klassiske fly, som var så blanke, at jeg ikke kunne lade være at fotografere direkte ind i dem, så vi kunne se os selv på billedet. Jeg spurgte en, der stod og pudsede en Twin Beech, om han ikke brugte mere tid på at pudse end at flyve, hvilket han helt klart bekræftede. Selv de blanke fly var på vingerne ofte, så der var ikke tale om pyntefly til statisk udstilling. Her var der ikke meget inspiration at få til weathering bemaling for skala nørder!

Speakereren fortalte, at man i gennemsnit havde 150.000 besøgende på flyvepladsen hver dag. Der er selvfølgelig mange, der kom hver dag som os, men det totale besøgstal ligger nok på godt en halv million. Alligevel fornemmede vi aldrig, at flyvepladsen var overbefolket og det ikke



Der er også ejere af fullsize fly der ikke kan få nok af airbrush. Der er lagt helt vildt meget klarlak oven på for at få den dybde i farverne



Jeg må bare vise et billede af Charlie Hillards lille røde sexbombe af en Pitts SIS. Der er små ting, som vi kunne finde der ikke passer på min model. Især placeringen af alle mærkerne var jeg spændt på, da jeg havde lidt svært ved at finde gode billeder af det da jeg byggede min model. Pitts blev sendt på pension i 1979 hvor digital kameraer endnu ikke var kommet frem og det begrænser selvfølgelig de billeder, som viser flyet i flere vinkler på Internettet.



Et view ud over et område med hjemmebyggede fly.

var muligt at få de billeder af flyene, som vi ønskede.

Som tidligere fortalt var der airshow hver dag mellem 15.30 og 18. Der var flere temaer som fejrer og hædrer forskellige personer og begivenheder. I år var der valgt at fejre 100 året for de første navy-flyvninger, hvilket selvfølgelig medførte rigtig mange fly med krog i hale, men også en replica af den første Curtis flyer, som beviste, at det var muligt at lande på et skib. Derudover blev Bob Hoover og Burt Rutan også fejret for deres bidrag til flyvningen. De var begge to tilstede under hele stævnet.

Lørdag aften blev der givet opvisning af flere af deltagere efter mørkets frembrud med fuld røg og pyro-teknik monteret på flyene. Det hele blev afsluttet med et 30 minutters fyrværkeri af dimensioner, akkompagneret af musik fra flyverfilm –

Topgun har endnu engang ikke været forgæves.

Når man havde været til stede ved opvisningerne alle dage, var der selvfølgelig ting, man havde set flere gange og det vil være for omfangsrigt at remse det hele op, men jeg vil dog nævne et par ting, som jeg synes var specielt flot og spændende:

- Team Aeroshell gav flere fantastisk opvisninger i fire AT6'er med masser af røg og lyd fra de gamle fly. Der var så meget røg, at ens fotografier kun blev gode når der var rygvind på flightline!
- Matt Younkin gav opvisning i en Twin Beech, som jo er en lille to-motoret passager maskine. Det afholdt ikke Matt i at flyve rul og loops i meget lav højde. Igen var der heller ik-

ke her sparet på røgen fra de to brøllende stjernemotorer.

- På ekstrem akrobatik siden var der flere af typerne Extra, MX2, Giles olign., som også var faste deltagere i Red Bull Airrace, men jeg er mere fascineret af dobbeltdækkerne, som ikke flyver så hurtigt. Jeg syntes at toppen var Skip Stewart i sin Prometheus Pitts. Han starter sit program med at rulle 50 m på startbanen, hvor efter han vipper flyet op på højkant og flyver med stor indfaldsvinkel med vingetip/halen 1-2 m over banen – Det ser vildt imponerende ud!

Afviklingen af arrangementet i en størrelse som Oshkosh kræver bestemt stor erfaring og rigtig mange frivillige, som er med hvert år. Det har snart 60 års afvikling bestemt også givet. Jeg havde hørt,



Her er en anden flyver som vi kender fra modellflyvning. Monster Pitts S1 bygget af Jim Kimball og sponsoreret af Horizon Hobby. Både Jim Kimball og piloten Bryan Jensen var tilstede en del af ugen i Oshkosh, men flyet blev kun set i luften en enkelt gang hvor det lagde rog ud omkring en faldskærmspringer, som kom ned med Stars and Stripes.



Verdens største Zeppeliner. Designet og bygget i Tyskland. Det var muligt at købe en tur i den under stævner. Flyvende reklame for et forsikringsselskab. Den gav en lille opvisning i manøvre dygtighed. Det er faktisk lidt imponerende hvad den kan bringes til.



Så tæt kommer man på fly der taxier ind og ud til startbanen. Her vil Per kunne røre P51'ens vinge hvis han blot går tre skridt frem. "Follow me" funktionen håndteres af frivillige på scootere.



Her en glad mand, som kommer helt tæt på og kunne klappe hans favorit flyver – Den eneste P38'er ud af tre som var i luften under stævnet

inden vi tog af sted, at det var noget amerikanerne var rigtig gode til. Det må jeg sige var en meget positiv oplevelse. Det startede helt ude på parkeringspladsen, billetkøb, butikker og alm. oprydning. Der var ingen sure miner og alt klappede forbilligt. Der blev et par gange hver dag indstillet til over højtalerne, at vi alle hjalp til med at samle tabt affald op, også selv om det ikke var ens eget. Det medførte at der intet lå og flød og der generelt var rent og rydeligt, selv om der var samlet så mange mennesker. Hver dag blev der udgivet en gratis avis med dagens program og aktuelle artikler fra programmet dagen før. Simpelt hen imponerende afviklet!

Nu kan man jo godt synes, at min beskrivelse er blevet lidt for begejstret og rosenrød - Var der da slet ikke noget negativt, kunne man spørge sig selv om? Jo, det var der – Dels manglede Per og jeg et par

P47'er som deltagere og så var det faktisk rigtig træls at se så mange fine warbirds, som stod flyveklar på pladsen og så kom de ikke i luften! Vi undrede os et par dage, indtil vi fik en snak med en gut, som var hjælper på et af kunstflyve teamene. Han kunne fortælle at Oshkosh er blevet en pengemaskine, hvor ingen piloter får betaling for at flyve, endsigse bare gratis brændstof. Det skal de selv eller deres sponsorer betale for og hvis de ikke har prioriteret Oshkosh i år, kommer flyene ikke i luften. Så kan man spørge sig selv, hvorfor de så overhovedet flyver dem dertil? Det hænger sammen med, at de markedsfører deres team eller sponsorer ved at sælge reklameartikler eller medlemskab til deres støtteforeninger. Et firma som Commerative Air Force, der driver en forretning på at istandsætte og flyve en masse warbirds, deltog med mange fly, men det var kun deres nyistandsatte B29'er FiFi, en Dauntless, en Helldiver og

en B25 Mitchell der var i luften et par gange. Der var bl.a. Tigercat, Zero, FW190, Spitfire, Seafury, mfl. som kunne havde været spændende at se i luften. De fleste warbirds som var i luften, blev fløjet meget forsigtigt. Det ser man mere vildt på Duxford.

Konklusionen på vores tur til Oshkosh er helt klart, at det blev den kæmpe oplevelse som vi havde håbet på – Det er en oplevelse for livet at tage med hjem, når man er en flyvenørd.

Peter Bejerholm  
AMC/MFA

Hvis min artikel har skabt interesse for at besøge Oshkosh er nedenstående link et besøg værd som yderligere appetitvækker.

<http://www.airventure.org/>  
<http://www.airventuremuseum.org/>

# DM I 2 METER



Herover de tre vindere. Fra venstre: Rahmat, Knud og Lasse.

Herunder: Klargøring af fly lørdag morgen.



Det truer i horisonten. Fra venstre Poul, Lasse og Knud.

Lørdag den 13. august 2011 var Esbjerg Modelflyveklub værter ved årets DM i 2 meter.

Der har ikke siden 2008 været afholdt et 2-meter DM. Det mente vi i Esbjerg Modelflyveklub var synd og skam, og derfor har vi nu forsøgt at vække stævnet til live igen.

Vandrepokalen blev sendt til klubben af den tidligere danske mester Morten Munkesø, som desværre ikke kunne deltage i stævnet. Oprindeligt var stævnet sat til at forløbe over hele weekenden, og vi havde til formålet fået lukket pladsen for fullsize-flyvning. Det betød, at vi havde HELE pladsen til vores rådighed. Rigtigt fint, og tak til pladsens andre brugere for at vi måtte besætte hele weekenden.

Der var to faktorer, der kunne spille ind i hvordan stævnet ville forløbe. Næmlig antallet af tilmeldte piloter og vejret. Det viste sig at blive antallet af tilmeldte piloter, der afgjorde hvordan stævnet skulle forløbe. Desværre var der kun syv piloter, som kunne finde tiden til at deltage. På grund af det lave antal deltagere, blev vi enige om at forsøge at afvikle stævnet på en dag, nemlig om lørdagen. For at finde en ny dansk mester, besluttede vi, at mini-

mumskravet for flyvningen skulle være, at man fløj fire runder.

Vi nåede endda hele fem runder. Rigtig godt vejr (solskin) fra morgenstunden af og gradvis flere skyer i løbet af dagen. Sidst på eftermiddagen fik vi et par dråber regn.

Hvis nu der skulle være nogen, der sidder og tænker: "Det var da ikke mange point de har scoret på 5 runder". Ja så kan der kun svares, at der midt på dagen var en ubehagelig vind, der gjorde, at alle mand oplevede nul-landinger. Men det gjorde det jo kun mere spændende.

Alt i alt en fantastisk hyggelig dag, med MASSER af flyvning og godt humør.

Som et ekstra mål havde vi fra S.W. Hobby modtaget et gavekort. Det blev givet til den person, der kunne lave flest point på en flyvning.

Vinderen blev Lasse Pedersen med en score på 507 point - Rigtig godt gået. En stor tak til alle deltagere, for at møde op, og gøre dagen så god som den blev.

MVH

Thomas Jensen  
OY 6397

## RESULTATERNE FOR ÅRETS DM I 2-METER KLASSEN BLEV:

Placering	Navn	Klub	Point
1	Knud Hebsgaard	EMF	7648
2	Lasse Pedersen	Falcon	6548
3	Rahmatollah Baharlooie	EMF	5652
4	Carsten Zachariassen	EMF	4897
5	Poul Madsen	EMF	4585
6	Thomas Jensen	EMF	4420
7	Klaus Bruun	KMF	1516 (1½ runde)





# IND- BYDEL- SER



## INDENDØRSSTÆVNE

12. november 2011

Mfk-Falken har igen i år fornøjelsen at indbyde til indendørsstævne lørdag d. 12. november i Fuglebjerghallen.

### Stævnet vil være åbent for publikum.

Der vil blive afholdt div. konkurrencer og opvisningsflyvninger, og der vil selvfølgelig være mulighed for masser af fri flyvning.

Der kan flyves fra kl. 1200 til 1700. Af hensyn til planlægning af konkurrencer m.m. bedes I møde kl. 1200.

Der vil være publikum fra kl. 1400-1700. I forbindelse med stævnet er der indbudt hobbyhandlere, så der vil være mulighed for at gøre nogle gode indkøb inden indendørsstævnens for alvor går i gang. Endvidere vil der være en udstilling af modelfly.

Efter endt flyvning arrangerer vi fællesspisning i cafeteriet. Prisen er 120,- pr. kuvert, for forret, buffet samt kaffe.

Tilmelding til spisning senest d. 5. november til Arne Hansen på tlf. 22 36 68 82 Tilmeldingen er bindende og gælder fra indbetaling. (kontonr. oplyses ved tilmelding).

Vi håber rigtig mange vil møde op og gøre det til et spændende stævne, både for deltagere og for publikum.

Mødested: Fuglebjerghallen  
Byagervej 2, 4250 Fuglebjerg

Vel Mødt.  
Med venlig hilsen  
Modelflyveklubben Falken

# BLIV BEDRE ...

- EN INSPIRATIONS DAG MED EN COACH

5. februar 2012



### Hvis du er interesseret i at forbedre din flyvning og dig selv ?

Og hvem er ikke det? Så vil Modelflyvning Danmark, hermed invitere dig til en dag hvor du kan hente inspiration til at blive bedre, uanset om du aspirerer til at deltage i nogle af vores konkurrence klasser, eller blot ønsker at blive bedre til at håndtere nogle af de udfordringer vores hobby og dagligdagen byder på.

For nogle år siden arrangerede RC-unionens eliteudvalg, et lignende arrangement, dengang kun for konkurrencepiloterne. Nu ønsker Modelflyvning Danmark, at udvide det til alle de piloter der er interesseret i at forbedre sin egen præstation, uanset om det er i konkurrence øjemed, eller andet der ligger til grund for ønsket om forbedring.

Vi har været så heldige, at finde tid i kalenderen hos coachen Søren Lilholt, her th. er en kort præsentation af Søren:

Lige nu ligger arrangementet i støbeskeen, men datoen er fastlagt til: den 5. februar 2012. Steder er ikke på plads endnu, men lur mig om det ikke bliver et sted på Fyn.

Allerede nu, vil vi meget gerne have en tilkendegivelse af hvor mange der er interesseret.

Der vil blive tale om lidt bruger betaling, i størrelses orden 150,00 til 200,00 kr. men det skal også dække omkostning til for-tæring m.m.

Tilmelding sker pr. mail til: steen.hoj.rasmussen(at)gmail.com hvor du bedes oplyse navn samt dit MDK nr.. Alle vil når alt er på plads, modtage en mail med oplysning om tid og sted, samt hvordan man indbetaler "brugerbetalingen".

Håber at se rigtig rigtig mange piloter til dette arrangement.

Happy landing  
Regnar Petersen fmd. eliteudvalget  
og Steen Høj Rasmussen

### Mit navn er Søren Lilholt

Jeg er 45 år, er far til en datter på 18 og en søn på 23år.

Mine passionen er menneskelige relationer og personlig udvikling, psykologi og coaching samt sport og idræt.

Jeg har en fortid som professionel cykelrytter tilbage i firserne og starten af halvfemserne, hvor jeg bl.a. blev dobbelt verdensmester samt deltog ved OL i Los Angeles og 5 gange i Tour de France, hvor jeg bl.a. havde den Grønne Pointtrøje.

Efter min karriere som professionel cykelrytter og frem til nu, har jeg haft virksomheder indenfor cykelbranchen, med fokus på import, produktion og distribution af high-end cykler og udstyr samt sportsbeklædning.

Jeg har arbejdet med unge tvangs-anbragte piger og drenge, og løbende taget mange forskellige moduler i psykologi og kommunikation, og så jeg har igennem alle årene beskæftiget mig med coaching og mental træning af sportsfolk, klubber og teams.

I 2009 besluttede jeg mig for, at jeg også professionelt ville gøre en positiv forskel for andre mennesker, og derfor startede jeg på uddannelsen som kognitiv coach igennem coaching virksomheden Mindjuice, hvor jeg i maj 2010 blev færdiguddannet og certificeret Life Coach.

Aktuelt arbejder jeg via min virksomhed LILHOLT Coaching med menneskers daglige forhindringer, som motivation, selvtillid, karriere, følelser, drømme og sport, og er tilknyttet virksomheden Danske Spil, og er mentor samt coach i forskningsprojektet "Det Lærende Fængsel".



**Modelflyvenyt har modtaget ikke mindre end to øjenvidneberetninger fra Roskilde AirShow 2011. Dertil kommer en anseelig bunke gode billeder ...**  
**Redaktøren har forkortet begge indlæg lidt for at få plads til flere billeder ...**



JU52 i luften. Man kan ikke andet end være beundret over hvor velrestauret dette eksemplar er og nyde det flotte fly i luften. Der blev solgt 30 minutters flyverundvisninger til vistnok 800 kr sædet.



Hvor er piloten? Det er næsten det eneste som afslører der ikke er tale om en rigtig kunstflyver. Modellen har en 19HK motor, træge full-size bevægelser og en herlig motorlyd. Et flot fly til showet.

Sommeren 2011 blev et sandt eldorado i styrtregn, vandskader, blæst og masser af myg. Det fæle vejr satte også sit markante præg på Roskilde Airshow 2011.

Søndag bød på meget bedre vejr end lørdag og jeg kiggede derud med junior for at se på løjerne. Over højtalerne blev vi informeret om at lørdagens program var aflyst på grund af vejret. En nyhøstet mark på lufthavnsområdet skulle være ekstra parkeringsplads, men den var oversvømmet, hvilket betød parkeringsproblemer. En del biler blev omdirigeret til den militære parkeringsplads og en vandretur på 40 min hver vej. Der blev

dog indsat busser, men det lykkedes ikke for mig at nyde godt af det.

Det er ca 10 år siden jeg besøgte showet sidste gang, men det hele lignede såmænd sig selv og også denne gang var der masser at kigge på. I løbet af dagen var der en regnbyge med en solid kold vind, og når vi skulle stå stille for at kigge på flyene, blev det en kold fornøjelse.

Programmet spændte vidt med mange flotte fly. På transport – oldtimer fronten var der deltagelse fra både amerikansk og tysk side med to C47/DC3 og en JU52. Det var virkelig flot at se disse gamle pas-

sagerfly på jorden og i stolt flyvning i luften. De har så uendelig meget mere personlighed i forhold til moderne passagerfly og overgås efter min egen mening kun af Lockheed Constellation – verdens smukkeste passagerfly.

#### Svensk deltagelse

Sverige var godt repræsenteret med diverse fly og piloter som alle gjorde en god figur.

Rusland var stærkt repræsenteret ved hele fem Albatros L-39 fly fra kunstflyvningsgruppen "Team Russ", som gjorde en meget fin figur. Speakeren annoncerede kunstflyvningsgruppen som en af de



# SKILDE SHOW



EH-101 redningshelikopteren lavede en flot opvisning med nedsætning af mand og diverse kunstflyvning. Det var virkelig flot at se en så stor helikopter kunne så mange ting. Til sidst blev der vinket fra bagklappen og helikopteren forsvandt.



Den hurtige jetmodel i luften. Folk var imponerede.



Afvisningsberedskabets to F-16 i funktion. Der var fart og kraft over feltet med til tider tæt formationsflyvning.

førende i verden og flot så det ud selv om det er lidt svært for en dansk modelflyver at sammenligne det med noget.

”To fra afvisningsberedskabet ankommer om 30 sekunder” blev det annonceret over højtaleranlægget og straks forventede jeg at se en lilla 2CV med to søstre fra Grevinde Danner Stiftelsen komme ræsende over startbanerne. Men det viste sig at det drejede sig om to F-16 som på deres daglige tur rundt i Danmark kom forbi og benyttede lejligheden til at lave nogle flotte fly-by's i tæt formation og demonstrere højhastigheds (dog stadig under mach 1) flyvning. Man kunne ikke undgå

at få en klump i halsen over, hvor flot det var og samtidig tænke på, at en del opgaver for afvisningsberedskabet går ud på at afvise store Russiske bombemaskiner i dansk luftrum. Efter Rusland for nogle år siden genoptog Sovjetunionens regelmæssige krænkelser af NATO landenes luftrum. Samtidig stod der fem russiske piloter på jorden – HM.

#### Kunstflyvning til Enya

Den kun 19 årige svenske verdensmester i kunstflyvning for svævefly, Johann Gustaffson, lavede et flot kunstflyvningsprogram til tonerne fra Enya over højtaleranlægget og røg fra vingespidserne.

Det var en rigtig flot oplevelse fordi solen samtidig brændte igennem.

Jeg fik set Københavns Fjernstyringsklubs ene show med fire modeller i luften.

Hvis man havde lyst til det, kunne man komme op i en F16 og sidde eller se en Lockheed Herkules indefra og det var der mange som benyttede sig af.

Alt i alt var det en herlig dag som specielt skalafolket kunne bruges til meget.

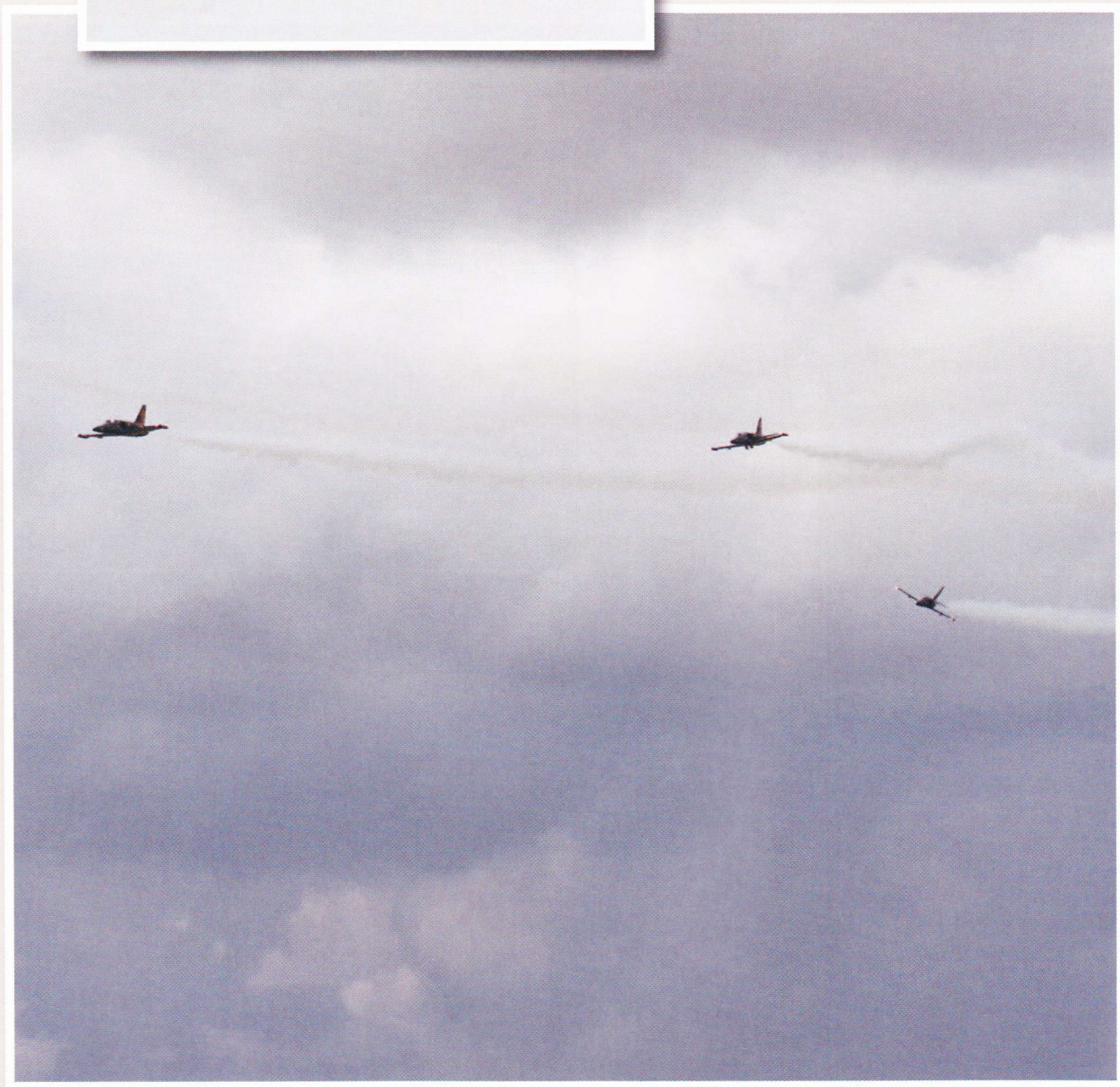
Lars Buch Jensen





Lille tysk produceret Gyrokofter som koster under 400.000 kroner, bruger 10 meter til landingsbane og en smule mere til startbane. Lasteevnen og farten var ikke det bedste men den var utrolig manøvreedygtig, hvilket vi fik at se. Skynd dig at bestille en til jul - den kan næsten ligge under træet.

**ROS**  
All



Fire af de fem team Russ midt i et break hen mod publikum. Det var en flot opvisning med manøvreedygtige fly.

# ROSKILDE SHOW



## KFK var med, det var vådt men også spændende!



HavvardIIB

Københavns FjernstyringsKlub (KFK) var inviteret med, for at fremvise model-fly i display og give opvisning af model-fly. Vi havde som alle de øvrige deltagere fået tildelt 10 min. af det omfangsrige program - og først søndag eftermiddag. Vi fik tildelt en plads på marken, hvor der var rigeligt plads til MDKs messestand, og vores egen 3x9 pavillon. Desværre viste det sig, at vi blev placeret bag ved en svæveflyverklub, og det gjorde at publikum ikke direkte kunne komme til vores område. Det havde betydning for flere af de interesserede publikummer, da de umiddelbart gik ud fra, at de ikke måtte træde over de røde markeringsstrimler for at komme tættere på vores område. Heldigvis fandt mange alligevel vejen til vores område begge dage.

### Lørdagen der druknede i regn

Lørdag morgen stillede vi messestand og pavillon op, i en mindre regnbyge suppleret med en frisk vind, og gjorde klar til at hente de RC-modeller der skulle bruges til udstilling. RC-modellerne havde overnattet inden for sikkerhedsområdet, i en hangar, hvor Erik Huber, et af vores medlemmer, arbejder til dagligt med reparation og vedligeholdelse af fly. Transporten af fly, svævere og helikopter forgik delvis i egne biler, men på grund af, at flere af modellerne var samlet dagen før, for at spare tid, måtte de på det åbne lad af en transporter.

Det var ikke uden problemer, for det regnede stadig og det blæste mere og mere. Efter flere ture på ladet af transporteren, fik vi flyene placeret og gik i gang med at arrangere udstillingen og MDKs flad-

skærm med flysimulator. Det regnede og blæste stadig, og pladsen blev mere og mere bundløs. Vi opgav at montere sidestykkerne til pavillonen, da vi var bange for at hele pavillonen ville blæse væk. Derfor overdækkede vi flyene så godt det kunne lade sig gøre, selv om vinden gjorde alt for at blæse dem væk.

Halv elleve åbnede portene for de første gæster, og det regnede og blæste endnu mere end før, så vi kæmpede med at holde flyene dækket til, alt imedens vi spejdede efter skyerne og de få publikummer. Vejsituationen forværredes næsten hele tiden, og efter to timer besluttede arrangørerne at aflyse lørdagens arrangement:

### I dækning

For os gjaldt det om, hurtigst muligt at flytte flyene tilbage til den tørre hangar, få dem tørret og eftersat for skader, inden vi alle kunne komme hjem og skifte alt det våde tøj. Desværre viste det sig om søndagen at Steen Jørgensens store Herkules ikke kunne tåle fugten, så der er arbejde for ham i hobbyrummet. Moralen af den dag? Gummistøvler, regntøj, stormpløkker, strips, snor, presenninger og masser af barkflis. Og husk at vise legitimation ved passagen af sikkerhedsvagten, for ellers kommer de susende med fuld udrykning for at kontrollere, om du har adgang til området.

### Søndag med succes!

Søndag morgen 07:30 var vi klar igen. Vejret var tørt med en god vind, og vejrudsigten lignede tørvejr det meste af dagen. Men pladsen var noget, de der har været på Roskilde Festival vist kalder "smatten", vores pavillon stod der stadig.



Vejret var helt specielt den weekend. Her er den dobbelte regnbue da vi var på vej hjem!



Vi fik både placeret de fly der skulle bruges til dagens opvisning og dem fra dagen før, samt en del nye der også skulle stå i udstillingen.

Da det ikke længere var nødvendigt at overdække flyene, og med de ekstra fly til opvisningen fyldte vores stand efterhånden en hel del ud mod færdselsvejen. Til forskel fra om lørdagen hvor vi ikke fyldte så meget, fik vi nu mange besøgende, og vi håber der blev skabt grobund for mange nye medlemmer af MDK og KFK. Full size fly var der mange af, og især den flyvende campingvogn (S-38 Amfibie-

køretøj Sikorsky) og den flyvende tønde (Saab 29), vakte publikums begejstring. Både P-51 Mustang, Spitfire og Harvard Texan IIB, havde mange beundrere, og to af dem fik senere på dagen, ekstra opmærksomhed fra en del af KFKs medlemmer.

#### Opvisning

Naturligvis kom der lige en byge på en times tid forbi, også den var med til at ændre rækkefølgen i det oprindelige program, men endelig kl. 14:30 skulle KFK stå for 10 min opvisning. Det blæste kraf-

tigt, og valget faldt på Ole Kastrups Boomerang Elan, Flemming Madsen og Erik Hubers to hjemmebyggede kunstflyvere Olie 3 og Olie 5 og Henrik Abrahamsens Store 3,4 m Raven, da de alle mente at de godt kunne flyve selv om vinden var kraftig.

Alt forløb efter den plan der var lagt hjemmefra, og publikum forstod at værdsatte deres præstationer, selv om de i mere end fire timer havde set og hørt på mange forskellige full size fly, så var der stort bifald til piloterne, efter det overståede program.



# ROSKILDE AIRSHOW



Besøgstallet var ikke så stort som i 2009, men KFK stiller gerne op igen i 2013, det var en meget spændende oplevelse både at møde publikum, og at være deltager på Roskilde Airshow.

### Mulighed for at "røre"

Men det var ikke slut endnu, for efter vi havde pakket sammen, ventede der os fra KFK en overraskelse. Erik Huber havde det meste af lørdag aften arbejdet på at reparere den svenske P-51 Mustang, og fik mulighed for at komme med som passager under showet om søndagen. Den stod

nu foran hangaren, og ventede på en mekaniker fra Sverige, da den havde fået problemer med køleren. Det er en rigtig flot maskine, og at stå ved siden af en full size og få lov til "røre", det var bare fantastisk. Harvard Texan IIB ventede på bedre vejr, inden den skulle tilbage til Billund næste dag, men vi fik også lov til at "røre" den, da den skulle flyttes over til Erik Hubers hangar.

Det skal tilføjes at KFKs formand Jan Østerling er ovenud begejstret for P-51 Mustang. Som det fremgår af billederne,

skulle flest mulige detaljer fotograferes, fordi han i øjeblikket er ved at bygge en skala P-51 Mustang med vingefang på 2,54 med motor med gear og en firbladet skalarigtig propel. Og Jan fik som den eneste lov til at sidde på vingen af sit favorit fly. Om Jan Østerling var misundelig på Erik Hubers flyvetur tidligere på dagen er der ingen tvivl om, men det var næste lige så godt, bare at få lov til at "røre".

Jens Grønlund/KFK 1935

# JetCamp

– masser af lækre fly og flinke mennesker!

Af Carsten Grøn



Igen i år lagde Lindtorp Flyvecenter / Lindtorp Mfk. asfalt til JetDanmarks "JetCamp". Den årlige begivenhed udspiller sig altid i uge 31, som den efterhånden har gjort i rigtig mange år. Vi var (igen i år) velsignet med perfekt vejr, en enkelt dag var det ganske enkelt så varmt, at de fleste valgte at blive på jorden, og tage en slapper!

Hele ugen står i jetflyvningens tegn, ni hele dage hvor det kun drejer sig om at flyve, hygge og slappe af! I år var der rigtig velbesøgt, syv svenske piloter (et par stykker med familie) og et par tyske piloter, var også mødt op, og selvfølgelig en hel sværm af de danske jetpiloter og rigtig mange havde taget hele familien med.

På et tidspunkt kunne der tælles mere end 50 jets i hangaren, stillet til rådighed af Lindtorp Flyvecenter. Der var, fra relativ simple sportsfly i alle afskygninger, op til store flotte skalafly.

Fredag aften afholdtes traditionen tro vores "festmiddag". I år stod menuen på helstegt pattegris, og efter alt at dømme på deltagerne, var det ikke nogen dårlig ide! Vi var samlet mere end 55 personer, og der blev udvekslet mange gode (løgne-)historier som sig hør og bør til den slags begivenheder.

Den sidste del af ugen havde Lindtorp Mfk. sørget for en pølsevogn på pladsen. Den var velbesøgt, både af publikum, men også af piloter/familier, som måske trængte til et par dage, hvor de ikke selv skulle sørge for middagsmaden.

## Interessegruppen JetDanmark

JetDanmark har deres egen webside, [www.jetdanmark.dk](http://www.jetdanmark.dk) hvor ALLE er mere end velkomne til at stille spørgsmål og få gode råd med hensyn til at komme i gang med denne dejlige gren af vores fælles hobby. Der findes bunkevis af byggetræde, gallerier indeholdende billeder fra vores træf, kalender over kommende træf, plus en masse andet godt!

Carsten Grøn



Michael Nielsen og Anders Aagaard snakker teknik



Kim Nielsen trækker sin Boomerang XL i hangar





Nogle af de mange fly



Et par af de fremmodte svenske piloter



Vagn gør klar til en tur med sin Facet



Martin Andreasson klar til en af sine første ture med Tucano (turboprop)



Airbrush for viderekomne, en af de svenske modeller



Min model

# Spirit of St. Louis

ARF-Modeller (Almost-Ready-to-FLY-modeller) er efterhånden blevet rigtig flotte og relativt billige, både sammenlignet med byggesæt og modeller bygget efter tegning eller egen konstruktion. For mig er fornøjelsen ved at bygge en vigtig del af vores hobby. Jeg har således igennem en del år bygget mange både små og store modeller.

## Et legendarisk fly

Et af mine seneste projekter er Spirit of St. Louis. Efter min mening, et af de mest legendariske fly i flyvningens historie. I 1919 udsatte en velhavende hotelejer en præmie på 25.000 US-dollars til den første, der fløj solo og non stop fra New York til Paris. Adskillige piloter mistede livet på den udfordring. En ung postflyver ved navn Charles Lindbergh tog udfordringen op. Han havde en del erfaring

med langdistanceflyvning i al slags vejr. Med egne sparepenge og sponsorater fra firmaer i hjembyen St. Louis, heraf navnet, lykkedes det at skaffe penge nok til konstruktion og bygning af et lille enmotoret fly, motoriseret med en 9 cylindret 223 hk. Wright Whirlwind J 5 stjernemotor. Spændvidde 14 m., længde 8 m. Fuldt lastet vejede flyet 5250 pund heraf var 2750 pund brændstof. Flyet blev betegnet "den flyvende benzintank". På grund af benzintankens nødvendige størrelse og placering, var der intet direkte udsyn fremad, kun via et primitivt periskop var det muligt at orientere sig i flyveretningen.

Flyet blev konstrueret og færdigbygget på 60 dage. Kort tid efter færdiggørelsen og få testflyvninger, startede Lindbergh tidligt om morgenen den 20. maj 1927 fra New York med kurs mod Paris.

Af vægthensyn blev alt unødvendigt udstyr fjernet fra flyet, blandt andet faldskærm og radio. Midt ude i Atlanterhavet ville det udstyr alligevel være uden betydning.

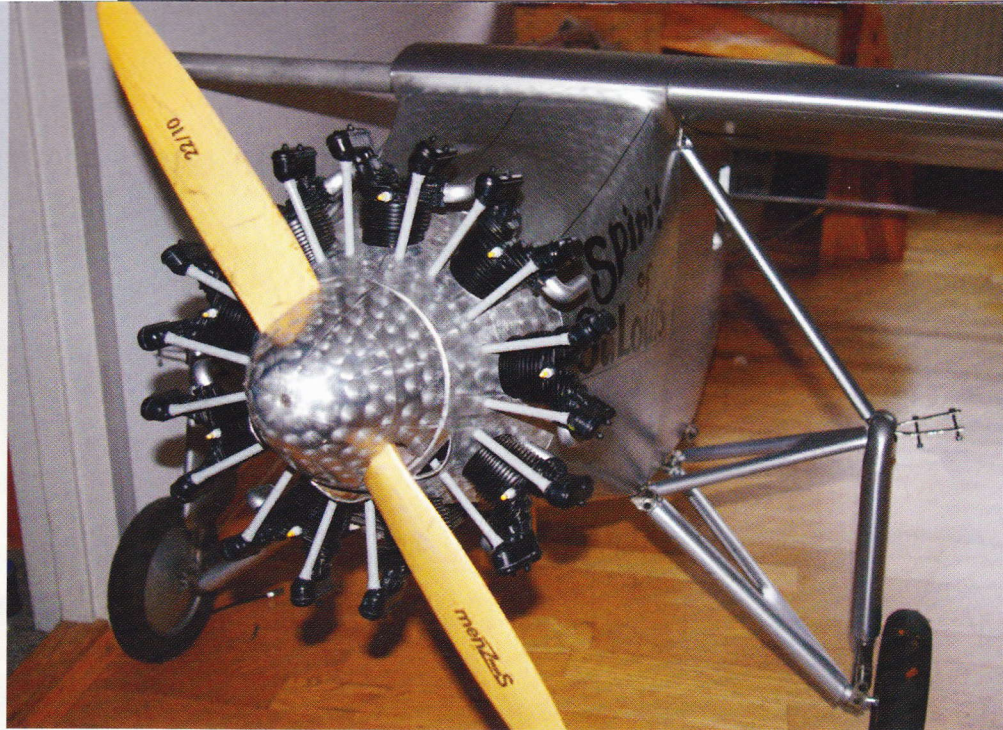
Efter 33 timer 30 minutter flyvning i alt 5810 km. landede Lindbergh i Le Bourget lufthavnen tæt ved Paris. Ca. 150.000 menneske var mødt op for at modtage og tiljuble Charles Lindbergh og Spirit of St. Louis. Lykønskninger strømmede ind bl.a. fra USAs præsident, kongen af Sverige og regeringer verden over. Med ét var Charles Lindbergh blevet en helt og verdenskendt. Den flyvning satte kæmpe fokus på flyvningen og dens muligheder som pålidelig transport.

## Tilbage til modellen

Efter lidt søgning på nettet fandt jeg frem til Nick Ziroli Plans. Firmaet har en fin



Tekst og foto: Helge Gellert



byggetegning på programmet: 3,5 m. i spændvidde. Pitch Skala Hobby havde tegningen liggende, så jeg var hurtigt i gang, først med at studere tegningen indgående, - i øvrigt en meget detaljeret og gennemarbejdet tegning. Derefter ud og købe mængder af lister, finer og balsaplayer.

Først fabrikerede jeg et komplet "træbyggesæt" alle spanter, ribber mm. og byggede så løs. Sådant en størrelse er lidt bøvellet i et lille kælderhobbyrum. Når vinger og haleplan skulle lines op måtte jeg udendørs. Understellet er ret kompliceret opbygget, næsten skalarigtigt, tyndvæggede stålrør slagloddet sammen, teleskoper som affjedring, - som blev fremstillet på min lille drejebænk (helt uundværligt værktøj) derefter gjort strømlinjet med balsabeklædning og glasvæv og epoxy.

#### Næseparti

Flyets karakteristiske næseparti er aluminiumsbeklædt, en detalje jeg havde noget besvær med at fremstille, men efter flere forsøg blev resultatet rimeligt. Jeg brugte tynd aluplade (litoplade), passende opvarmet, og ved hurtig afkøling i vand, bliver pladen ret blød, og kan formes forholdsvis let.

#### Motorattrappen

Motorattrappen består af små byggesæt til hver cylinder, igen var Pitch Skala behjælpelig. Den rigtige motor blev indkøbt, - en Titan 62 forsynet med hydro mount og lyddæmper fra Toni Clark.

Digital servoer i passende størrelser, power-box med tilhørende liPo-celler monteret, en lidt dyr omgang.

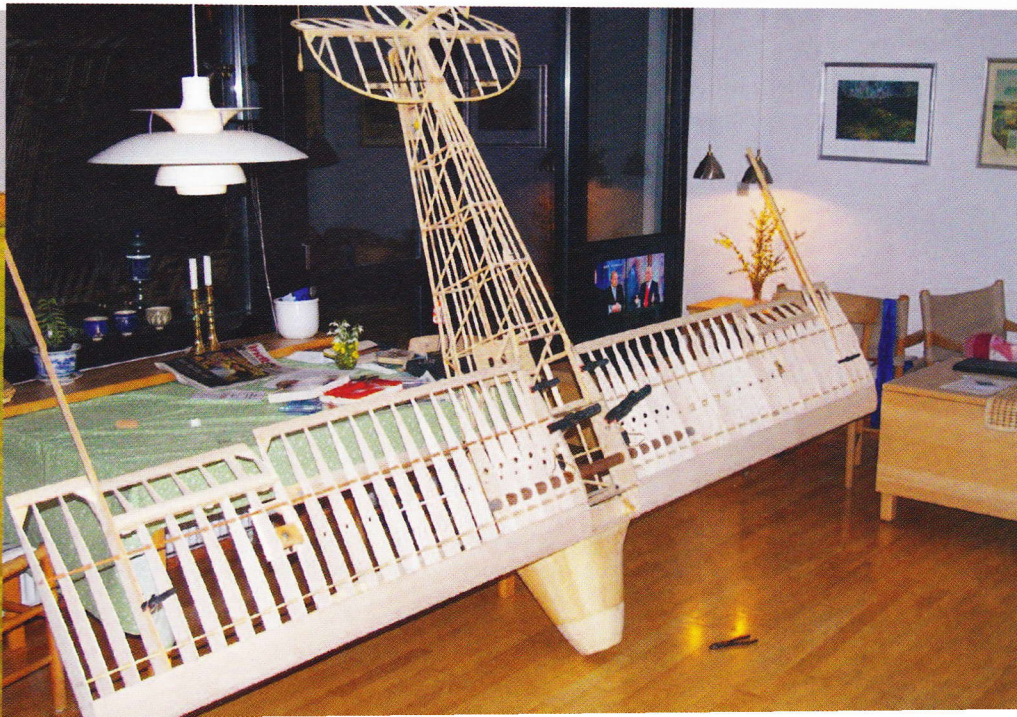
Til sidst beklædes hele herligheden med Silver Solar Tex (mange meter).

#### Prøveflyvning

Efter at have kikket på den færdige model i nogen tid blev den prøvelføjet. Det gik rigtigt godt. Den flyver meget stabilt, er rigtig flot i luften, og lyden er meget kultiveret, takket været hydro mount (gummiophæng og hydrauliske svingningsdæmper).

Hele projektet er lykkedes og en stor fornøjelse for mig.

Helge Gellert  
Kolding Modelflyveklub



# IKAROS CUP

ILBESHEIM TYSKLAND FREDAG DEN 19/8-2011

I mange år har der ikke været en Ikaros Cup på World Cup-konkurrencelisten, men i år dukkede den frem og blev afholdt på samme sted som en anden konkurrence – Dädalus Cup of Switzerland.

Der var altså tale om en dobbelt konkurrence i stil med den danske World-Cup-konkurrence, som afholdes sammen med en af de svenske World Cup-konkurrencer og denne dobbelte mulighed for at score World Cup-point i samme weekend var for stor en fristelse for hele 6 danske modelflyvere, som i samlet flok drog sydover en torsdag eftermiddag i august.

De glade deltagere var Leif Nielsen, Kristoffer Nielsen, Lars Buch Jensen, Karsten Kongstad, Esben Jensen og Steffen Jensen.

Vi ankom til pladsen, som var relativ nem at finde, og satte vores telte op kl. ca. 2 om natten. Efter nogle timers søvn stod vi op og begyndte lidt trimflyvninger før selve konkurrencen der startede kl. 9. For undertegnede gik det galt her for hele to modeller, idet den ene hægtede håndtaget til linen af midt i højstarten og stallede i snævre kurv mod jorden med en brækket bagkrop som uheldigt resultat. Den anden elektroniske model fik servosvigt og måtte landes som det bedst lod sig gøre i den lidt friske vind. Modellen kom hel ned og al elektronik var dødt, hvorfor et nyt batteri blev skiftet ind. Alt virkede igen og vi gjorde klar til konkurrencen.

## Første periode

Det viste sig desværre ret hurtigt at startstedet var dårligt valgt idet en normal maxflyvning på 3 minutter førte modellerne lige over en ensporet jernbane hvor et lille tog kørte. Efter flere var landet tæt på sporet (min egen blot fem meter fra sporet) rapporterede vi tilbage til Ansgar Nuet-

tgens som i første omgang tog de forskellige input til efterretning. De fleste danskere var sluppet forbi max-forhindringen og anden periode blev fløjtet i gang.

## Anden periode

De første modeller gik på linen og blev sluppet fri til glidet. Efter fem minutter blæste Ansgar stævnet af, fordi politiet havde truet med at stoppe stævnet, fordi jernbanedriften blev forstyrret. Ansgar gav derefter en hurtig briefing og meddelte vi samledes igen kl. 14 for at flyve anden periode. Det var velkomment for danskerne i søvnunderskud og vi pakke- de glade sammen.

Da vi veludhvilede mødtes igen, kørte vi af sted til et meget bedre startsted, hvor der var frit land fem kilometer i flyveretningen. Det virkede ideelt og konkurrencen gik i gang nu med en vind som lå på 5-6 m/s. Det viste sig at være lidt af en udfordring for de fleste, men danskerne fløj nu meget godt.

## Periode tre til fem

Så kørte konkurrencen ellers derudaf og det viste sig desværre at alle danskere havde droppet mindst en gang, da dagen var færdig. Vejret var ikke decideret svært at flyve i, blot udfordrende og der var behersket termik, som kunne findes med lidt koncentration. I løbet af runde fem lagde vinden sig til næsten ingen ting men det gjorde dagslyset desværre også. Da tiden efterhånden var fremskreden blev der indkaldt til Fly-off næste morgen kl. 6 med briefing kl. 5:30.

## Fællesspisning fredag aften

Efter konkurrencen kunne man få et bad på den lokale sportsplads i omklædningsrummet og det benyttede samtlige

danskere sig af med stor fornøjelse. Derefter var der fælles spising i maskinhuset på den lokale vingård med gode pizzaer til blot 5€ stykket og rigeligt med god lokal øl. Den på vingården producerede vin blev også faldbudt og vi prøvede den naturligvis. Herefter stod det klart for undertegnede, at der nok blev indkøbt øl i stedet for vinen fremover. Uden at være den store vinkender bedømmer jeg den lokale vin til at være konsumvin i ordets bedste betydning. Vingården havde forsynet et mindre parti vin med "Thermikwasser-etiketter" som vi ikke fik købt med hjem. Det må blive en anden god gang ...

## Fly-off

Fly-off med 12 deltagere havde desværre ingen dansk deltagelse, men til gengæld var hele fire mand stået tidligt op for at være konkurrenceledelsen behjælpelig med tidtagningen. Vi blev delt ud på de forskellige deltagere og selv tog jeg tid på svenske Deniz Varhos. Ansgar satte max tiden til 10 minutter for at få en afgørelse i en flyvning. Alle gik i luften da perioden startede og Deniz Varhos lavede en mindre god start med noget højdetab og den lange ventetid med at følge modellen i kikkert mens sekunderne løb, gik desværre lidt for hurtigt. Det stod klart, at ingen fik de fulde 10 minutter, men russiske Mikhael Koszonoszkhin vandt sin nu fjerde World Cup-førsteplads. For Mikhael kunne denne sejr blive vigtig, fordi det er en stor konkurrence og før sejren lå han nr. 2 på World Cup-listen efter Slovenske Roland Koglot med lige mange point. Roland havde dog fire førstepladser mens Mikhael "kun" havde tre. Det er derfor muligt at Mikhael nu vinder World Cuppen på grund af bonuspoint fra deltagerantallet.



Tyske Bernd Silz i Fly-off meget tidligt lørdag morgen. Bernd vandt igen og kvitterede med operasang om aftenen.

Så blev der fløjet Fly-off i Wakefield klassen og her vandt Bernd Silz nok en konkurrence efter endnu en suveræn flyvning.

Just derefter var der Sunrise Cup hvor flere af danskerne også deltog.

#### Banketten

Om aftenen var der banket, nu igen i vingårdens maskinhus og Ansgar Nuettgens var en storartet konferencier. Der var gode landlige portioner og alle blev helt mætte. Efter nogen forsinkelse blev der mange priser uddelt, hvoraf enkelte endda ikke havde noget direkte med flyvningen at gøre.

Kristoffer fik den store glæde at få en flot tredje plads hos juniorerne og alle i den danske trup var meget stolte af Kristoffers flotte præstation. Godt gået Kristoffer.

Efterhånden steg stemningen og det blev helt hyggeligt alt sammen. Bernd Silz sang som sædvanligt en smuk sang; på dagen var det "Ein Schönes tag" og det lød rigtig godt.

På konkurrencedagen havde en fotograf med videokamera bevæget sig rundt og filmet os og der var lavet en "appetiser" for at sælge DVD'en til os modellflyvere. Filmstumpen blev vist i en stiv klokketime på storskærmen og her kunne man igen og igen følge en af danskernes "falde-på-halen-højstartsteknik". Filmstumpen fik de tilstedeværende til at trække på smilebåndet og der blev sendt brede smil over mod det danske bord. Joe, vi sørgede for underholdningen på vores egen måde.

Lars Buch Jensen



Nr. et i World-cuppen, Slovenske Roland Koglot højstarter. Roland benytter nogle specielle Low Drag Airfoils (LDA) som giver en enorm højdegevinst. Flot så det ud når han fløj.



Leif Nielsen sammen med Kristoffer efter en veloverstået flyvning. Kristoffer er ved at få fat i de grundlæggende principper i F1A flyvningen.



Første periode - Konkurrencevinder Mikhael Kosonoskhin i midten af billedet, Esben Jensen i højre side og hollandske Allard Van Wallene i sorte bukser lidt bag ved Mikhael.



Lørdag blev det lunt med perfekt flyvevejr og efter trimningen fandt danskerne om eftermiddagen sammen ved bordet i skyggen. Der blev repareret modeller, fortalt røverhistorier og drukket svalende drikke.

# Silkeborg El & Svæv

**Niels Kofod fortæller om klub, klubhus og naboer der snuser omkring.**

Modelflyveklubben Silkeborg El & Svæv, som ligger lidt øde i et grønt bakket område i udkanten af Silkeborg, har bygget nyt klubhus med indbygget komfort og et godt indeklima.

Som så mange andre modelflyveklubber er vores klubhus placeret uden mulighed for tilslutning til det offentlige forsyningsnet på grund af skrappe afstands-krav. Så vi måtte tænke grønt for at få den komfort og hygge, som vi gerne ville have i huset. Samlet set fandt vi en løsning,

så der nu er et dejligt indeklima med både el, varme og ventilation uden drifts-omkostninger og miljøbelastning.

Lokale sponsorer og masser af frivillig arbejdskraft gjorde det muligt for os at bygge et lille hyggeligt klubhus ude på pladsen med udsigt over de smukke bakker nord for Silkeborg i løbet af nogle måneder. Da vi gerne vil være en miljøbevidst klub med mindst mulig belastning for omgivelserne, var det ret oplagt at se på de energiresourcer, vi har gratis lige udenfor døren.

#### **Miljørigtige løsninger**

Løsningen blev montering af strømproducerende solceller på taget, som lader et

batteri op, så der altid er mulighed for lys i huset.

Problemet med fugtig og hengemt luft inde i huset har vi løst med en SolarVenti solfanger monteret på den sydvendte gavl af huset. Med en simpel teknik opvarmes kold udeluft med cirka 15 grader og blæser 40 – 110 kbm. opvarmet luft ind i huset med en soldrevet ventilator, når solen skinner.

På den måde holdes både luft, inventar og hus fugtfrit, så det er hurtigt at varme op.

#### **Man skal se sig for ...**

Selv om det lyder simpelt, skal man se sig godt for i markedet før køb. Solfangere



# på den grønne gren!

har vidt forskellig effektivitet og ydeevne og producenterne har forskellige måder at udtrykke sig på.

Blandt andet har vi lært, at man skal sikre sig, at solfangeren tager luften udefra og ikke fra fx en hulmur, hvor luften ikke kan siges at være frisk. Endvidere skal man tjekke solfangerens selvafkølingssystem, som er helt nødvendigt, hvis den strømproducerende solcelle skal overleve en varm sommerdag, hvor man eventuelt slukker for anlægget.

Med hensyn til solfangeren er anlægget så nyt, at det endnu ikke har vist sit værd i kolde perioder, men jeg ved, at det virker, for jeg har selv et tilsvarende men større anlæg på mit sommerhus.

## Klub og naboer

Silkeborg El & Svæv er en klub i fremgang.

Klubben har cirka 50 medlemmer og der er plads til både små og store. Yngste medlem er endnu ikke konfirmeret, mens de ældste har nået pensionsalderen, og med et af landets billigste kontingenter har de fleste også råd til at komme her.

Bestyrelsen har bevist valgt at holde kontingentet lavt, så medlemmerne kan ofre noget mere på modellflyene.

Indtil videre er klubben kun for el-drevne fly, der støjer mindre end brændstofmodeller, da vi vil være gode venner med naboerne og skåne miljøet.

En lille sidegevinst for både miljø og medlemmernes pengepung er vores gode naboskab med indtil flere hundeklubber, som bidrager til en miljørigtig løsning af et problem.

Det hænder jo af og til, at der tabes et batteri eller andre dele fra flyene, som kan være vanskelige at finde i det høje græs på markerne, men naboerne har løsningen nemlig hundene eller rettere nogle friske sporhunde, der morer sig med at finde det tabte helt gratis og helt miljørigtigt.

Niels Kofod



# HAN ER LANDET

## MED HELE HISTORIEN





## Arild Larsen, gren-redaktør og dedikeret modelflyver, har fået genskabt termikken i lungerne. To års frivilligt arbejde med at skrive RC Unionens 40-årige historie er slut. Det blev en hård landing, kan vi hilse at sige.

Arild Larsen ved sin Lenovo, som han nu har fodret med stribevis af oplysninger i dokumenter samt et hav af billedfiler. I dette lille, hyggelige hummer under de skrå vægge har han skrevet hvert et ord om RC Unionens historie.

Gren-redaktør Arild Larsen, Lystrup, kan nu også føje titlen "forfatter" til sit CV. Det indeholder i forvejen fine titler som modelbygger, modelflyver og rejserevisor. Men det går han ikke så højt op i.

Modelflyvenyt besøgte det 69-årige, kendte ansigt i hans og mor Karens hyggelige villa i Lystrup en dag, da vejret mest var til vandfly. Kun en enkelt mellemlanding fra MFA - Modelflyverne Aarhus. Her er Arild medlem, selv om han aldrig flyver i klubben. Men man er jo nødt til at støtte med et medlemskab, mener han. Når han aldrig flyver, er det fordi, han har travlt med mange andre ting.

Allerede på vej op ad trapperne til havegangen er der to ting, der viser, at det er en pertentlig herre, der bor her. Græsset er nusset og klippet tæt som i den lokale golf-klub. Stauder, blomster og andet står frit uden selskab af ukrudt, og havegangen har ikke græs og andet mellem 'tænderne'. At der bor et modelflyvemenneske fortæller carporten: På taget troner en Super Constellation, som lyser om aftenen takket være en solcelle.

Vi sludrer over en eskadrille kransekage med kaffe til. Det er svært at holde Arild på startbanen. Der er meget, han gerne vil fortælle. Vi nøjes med at taxi'e rundt i den lufthavn, der i to år har været hans hjem: Bogen. Kortlægningen af RC Unionens 40-årige historie.

"Jeg fik ideen til at skrive historien i 2008 og tænkte på, hvordan jeg kunne gøre det. Så jeg skrev til bladet (Modelflyvenyt, red.) om min ide. De sagde god for den. Jeg delte de 40 år op i fire gange 10 år og gik så i gang. Men så ville redaktøren have to gange 20 år. Det var en pind i hjulet. Jeg havde jo lige planlagt efter de fire gange 10..." siger Arild Larsen, som måtte sadle om. Akkurat som et fly, der får forbud mod at lettet, når der er en uregelmæssighed.

### Tætskrevne dokumenter

Da vi skrev 2009 tændte han sin stationære Lenovo i arbejdsværelset med de skrå vægge på 1. sal. Og så blev der klappret taster.

"Jeg havde det meste materiale herhjemme efter mange år med unions-sekretariat. Det var heldigt, for sekretariatet bor nu i hhv. St. Heddinge og Brønderslev, og det var for langt til at jeg kunne trække på dem.

"Jeg begyndte at skrive notater. Det due-de ikke. Så satte jeg røde og blå mærker for et år ad gangen og 'arbejdede det op'. Jeg krydsreviderede oplysninger med 'Kluborientering' for at se, om det var rigtigt, det jeg havde skrevet," fortæller god old Arild og tilføjer:

"Du kan tro, der er printet meget. Karen har jo læst korrektur på det hele."

Lige nu ligger hele det historiske kompendium på

Arild Larsens computer. 73 tætskrevne Word-dokumenter og 200 fotos.

"Først og fremmest mine egne fotos. Jeg har jo altid fotograferet. Dertil har jeg spurgt mange, om de kunne hjælpe med noget, og de fleste har da også været behjælpelige. Jeg har interviewet 15-16 personer, eller de har sendt noget, jeg kunne bruge. Men det har været omstændeligt, understreger Arild, der blev medlem af RC Unionen i 1972.

"Jeg har over de to år, jeg har skrevet på historien, haft op imod 40 kontakter. Ikke alle vendte tilbage med oplysninger som lovet, så det har kostet mig en del tid. Samtidig har jeg bl.a. samlet fotos af alle unionens formænd samt de to sekretærer. Den ene er min kone Karen, som var sekretær i små 28 år. Karen har kunnet supplere med meget hen ad vejen," fortæller Arild Larsen.

Han betegner sit arbejde med radioens P1 køren-

de i baggrunden og konens ophold andetsteds som et teamwork. Karen var nødt til at holde sig på afstand: Hun kunne ikke klare Arilds evindelige klappen på computeren. Godt det kun varede i to år.

Før Karen - som syv-årig - fik han interesse for modellflyvning.

"Jeg kan huske, at jeg fik en Chuckglider FI1 fra Sigurd Isaksson i Sverige. Derpå kom jeg til fritflyvning og derfra til linestyling. I 1970 købte jeg min første radio..."

Her bremser vi Arild, inden han kommer for godt i gang med sin rundflyvning, men vi skylder at fortælle, at han startede som medlem i klub 59523 i Lime på Djursland.

Tilbage til Arilds anden historie:

"Tidsforbrug? Hmm, mere end et arbejdsår," fortæller forfatteren, som godt er klar over, det hele ikke er med - at der



Arild som mange vil huske ham i klubregi. Altid dybt koncentreret og engageret. Og altid var der noget, han lige kunne justere.

Et helt værelse i Arilds villa er sat af til værksted for modellfly. De sidste par år har han knapt sat sine ben her. I stedet lod han ordene flyve ved computeren. Her er Arild med sin EasyGlider med elmotor.



altid vil dukke noget op, han vil synes, skulle have været med. Men så kan historien jo altid opgraderes til version 1.1

Faktisk fordybte Arild sig så meget i arbejdet, at han måtte ty til alternative løsninger:

#### Arilds private hangar

"Jeg sad ofte i redskabsrummet og læste dokumenter. På den måde kom jeg jo lidt ud og fik frisk luft. Tænk på, jeg har brugt mange hundrede timer på det her, og jeg har gennemgået 300 tidsskrifter, Modelflyvenyt og RC Information," fortæller en lettet Arild Larsen, som undervejs i arbejdet blev nødt til at rive en måned ud af kalenderen. Nok kunne historie-skrivningen godt passes ind i ægteskabet med Karen, men på et tidspunkt lød standardsvaret på Karens ufravigelige spørgsmål: "Hvad laver du?" – "Jeg skriver på bogen."

Er han stødt på andet end historiske og faktuelle oplysninger i sin research?

"Ja, jeg er selv dukket op i materialet. Og så undrer jeg mig over al den ballade og beskyldninger og trusler om injuriesager, der har været. Der var også Danmarks Radio, som ringede og skulle bruge et bestemt modelfly. Det var dengang de havde fået nye OB-vogne. Herfra kunne de styre et kamera og skulle så lære udstyret at kende ved at følge en modelhelikopter udenfor. Jeg kan også se, at fritflyverne og RC-folket ikke har kunnet klare hinanden, men jeg synes, tingene er faldet til ro nu. Organisationen RC Unionen kører professionelt."

"Jeg er også stødt på rigtig mange, som jeg har kendt rigtig godt, men som ikke er her mere, slutter Arild Larsen, som nu ser frem til, at hans arbejde høster frugt: Udgivelsen.

#### Tysk grundighed

RC Unionens 40-årige historie - Arilds sammenfattede beretning - bærer præg af grundighed. Arild Larsen har nemlig

tysk blod i årene. Men det er en helt anden fortælling.

Nu skulle man jo så tro, at to års arbejde med at samle informationer og gøre dem elektroniske har fået Arild til at tage en slapper i sin hangar i Lystrup. Men nej: Der er jo altid arbejdet med huset og haven. Og interessen for slotte og herregårde - sådan historisk set - giver ham evig billet til research og historisk sammenhæng.

Tilbage mangler bare, om Arild Larsens vigtige værk kommer som e-bog eller som smukt layoutede, trykklare pdf'ere på internettet. I så fald kommer RC Unionens historie og Arild ud i hele verden.

Tekst og foto:  
Henrik Lykke,  
journalist, tekstmekanikken.dk

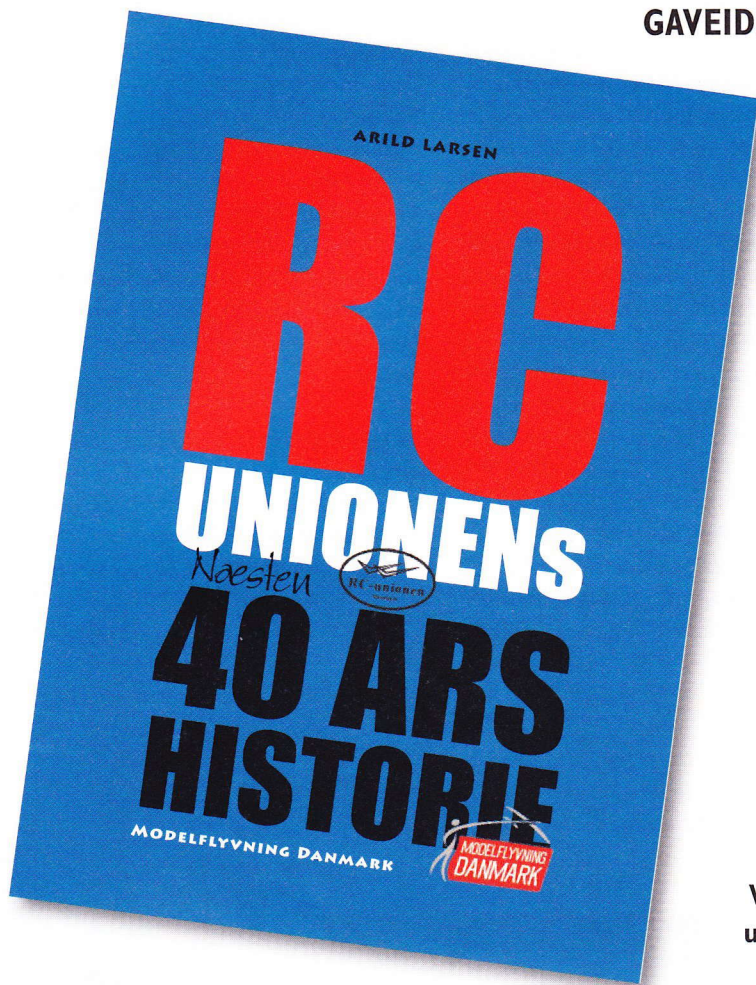


Et historisk billede af Arild på flyvepladsen.

RC Unionens sekretariat er nu pakket i flyttekasser. Men, materialet er her stadig, og Arild har hentet mange informationer her til sin historiske skildring.



GAVEIDÉ



Vejledende  
udsalgpris  
278,- kr

Modelflyvning Danmark medlemspris:

**198,- kr.**

**Modelflyvningen i Danmark har fået sin egen krønike ...**

**Bogen er fuld af små sjove hjørner af Modelflyvningens historie,  
som indtil nu har været ukendte for de fleste, men bestemt ikke  
er kedelige!**

Arild Larsen har skrevet RC unionens spændende historie, som udkommer i bogform her i efteråret 2011. Du kan som medlem af Modelflyvning Danmark bestille bogen til medlemspris allerede nu og få den tilsendt så snart den udkommer. (ultimo november)

ca. 144 sider  
paperback  
illustreret

Skal du have lidt sofahygge til de mørke vinteraftener, så anbefaler vi at du allerede nu bestiller bogen, mens den bliver solgt til medlemspris.  
Bestil bogen på hjemmesiden [www.modelflyvning.dk](http://www.modelflyvning.dk)  
Eller ved at skrive til sekretariatet på mail:  
[info@modelflyvning.dk](mailto:info@modelflyvning.dk)  
Husk at opgive medlemsnummer!

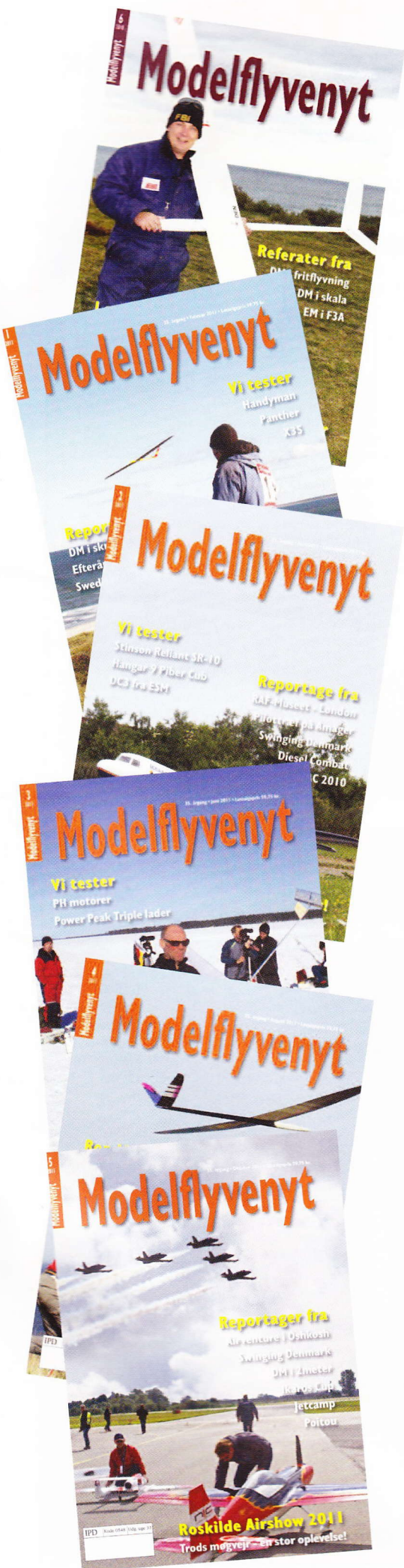


SKAL DU HAVE  
EN ANNONCE  
I MODELFLYVENYT?

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](mailto: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 resten af 2011 og hele 2012!

Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyvenyt med posten hver anden måned fra nu af – Tegn et abonnement! Abonnementsprisen for resten af 2011 og hele 2012 (ialt 7 blade) er 447,00 kr. Bestil ved at sende en mail eller et postkort til os. (Det gælder kun, hvis ikke du abonnerer i forvejen.)

## 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 plastbetrasket 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,-						
Årgang 2009	kr. 250,-						
Årgang 2008	kr. 225,-						
Årgang 2007	kr. 200,-						
Årgang 2006	kr. 150,-						
Årgang 2005	kr. 120,-						
Årgang 2004	kr. 120,-						
Årgang 2003	kr. 120,-						
Årgang 2002	kr. 120,-						
Årgang 2001	kr. 100,- (5 blade)						
Årgang 2000	kr. 120,-						
Årgang 1999	kr. 120,-						
1997:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1998:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
1999:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2000:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2001:		<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2002:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2003:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2004:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2005:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2006:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2007:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2008:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2009:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2010:		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
2011:		<input type="checkbox"/>	<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



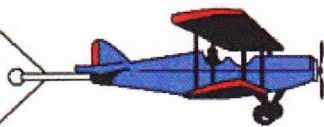
Align · Hirobo · Miniature Aircraft · Futaba · SAB  
Curtis Youngblood · Century · Robbe · Graupner  
OS · YS · Thunder Tiger · Morgan · Kontronik  
Funtech · Enya · K&S · Thunder Power · Hatori  
CSM · Hobby Ass. · Bladsmeden · Spartan RC  
Hitec · Opti Fuel · Duralite · Hyperion

**ROTORDISC'EN**

Amlundvej 4, Lindeballe Skov · 7321 Gadbjerg  
Tlf: 7588 5454 / Fax: 7588 5495 · E-mail: rc-helicopter@rotordisc.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](http://www.rotordisc-rc-helicopter.dk)

**S. W. HOBBY**



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

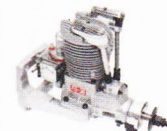
**WWW.PITCH.DK**

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  
Rævehøj 5, DK-8800 Viborg  
Telefon: 23 46 69 50 bedst efter kl. 1730.

Når kun det bedste er godt nok

**O.S. ENGINES**

MAX-10LA W/ 871 Silencer silver	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/FF 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](http://iccom.dk/os)**

Importør:  
IC Communication  
Folehaven 12 2500 Valby  
Tlf. 36170333 [www.iccom.dk](http://www.iccom.dk)

# Leif Mortensen Hobby

Nørremarksvej 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](http://www.leif-mortensen-hobby.dk)



Svæve- og gummi motorfly - balsa - lister  
 japanpapir - dope-tråd-rør-lim-værktøj masser af  
 bygge- og skalategninger  
 Samt 10.000 andre ting. - kom og kig!

Frederiksborggade 23, 1360 Kbhvn. K  
 Tlf. 33 14 30 10 - kl. 11-17, lor. 10-13 & onsdag LUKKET  
[www.model-hobby.dk](http://www.model-hobby.dk)

## AEROPLANKRYDSFINÉR

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

Pladestørrelse 1270 x 1270 mm.

Hurtig levering.

## OS-FINÉR

v/ Ole Lautrup  
 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](http://www.rc-netbutik.dk)

Varer kan afhentes i Hørsholm efter aftale

Telefon 4576 2902

Mandag og onsdag kl. 19-20

MODELFLYVNING  
 DANMARK

## SKAL DU HAVE EN ANNONCE I MODELFLYVENYT?

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

### 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-85 1S-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](http://www.iccom.dk/sanwa)

Importør:

IC Communication  
 Folehaven 12 2500 Valby  
 Tlf. 36170333 [www.iccom.dk](http://www.iccom.dk)

# MULTIPLEX®



DOG FIGHTER



# DOG FIGHTER

## SLIP DEN LØS!

For mere information se  
[www.multiplex-rc.de](http://www.multiplex-rc.de)

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

**MULTIPLEX®** [www.multiplex-rc.de](http://www.multiplex-rc.de)

**HITEC** [www.hitecrobotics.de](http://www.hitecrobotics.de)

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

Visit us on

facebook YouTube



# THE SKY IS THE LIMIT

## MiniTitan E325 AGUSTA A109K2

The official licensed AGUSTA A109K2 scale body is designed for the Mini Titan E325 series of R/C helicopters. The PVC scale fuselage is very light and easy to assemble. Available in two civil pre-printed schemes and also in a clear body version. The kit features a quick-open hatch to conveniently change the battery without having to remove the body. The RTF version includes a 2,4GHz radio, LiPo battery, charger and comes pre-assembled.

AGUSTA A109K2

Clear body KIT · Part.nr: 40.TT3876  
 Body only, blue · Part.nr: 40.TT3876-L  
 Body only, red · Part.nr: 40.TT3876-R  
 RTF with 2,4GHz radio, blue · Part.nr: 40.TT3876-F06M2A2L  
 RTF with 2,4GHz radio, red · Part.nr: 40.TT3876-F06M2A2R

**mini Titan**  
 E325 3D Heli

## MiniTitan E325 Super Cobra

The kit includes a highly-detailed PVC fuselage. A high-positioned tail mechanism is included as well as missiles and gatling-type gun, making this a unique scale body for the Mini Titan. The RTF version includes a 2,4GHz radio, LiPo battery, charger and comes pre-assembled.

Clear body KIT · Part.nr: 40.TT3870  
 Body only, Desert · Part.nr: 40.TT3870-D RTF with 2,4GHz radio, Desert · Part.nr: 40.TT3870-F06M2A2D  
 Body only, Green · Part.nr: 40.TT3870-G RTF with 2,4GHz radio, Green · Part.nr: 40.TT3870-F06M2A2G  
 Body only, Blue · Part.nr: 40.TT3870-L RTF with 2,4GHz radio, Blue · Part.nr: 40.TT3870-F06M2A2L

**mini Titan**  
 E325 3D Heli

## UH-1 scale body for MiniTitan E325

The UH-1 kits feature a high-positioned tail rotor mechanism, scale antenna set, horizontal tailplane, landing & tail skids and many more scale details. The UH-1 body also includes a quick-open hatch for convenient battery access.

Clear body KIT · Part.nr: 40.TT3901  
 Body only, Military · Part.nr: 40.TT3901-G  
 Body only, Rescue · Part.nr: 40.TT3901-R

**Innovator**

## Easy set-up, easy flight

Innovator, the next generation in R/C helicopters. All those must-have components are integrated in the model. Enjoy unparalleled performance and experience brand new features. Innovator is perfect for the novice pilot seeking a stable helicopter. The package includes a 2,4GHz radio, LiPo battery and charger. Join in on the fun...

RTF Innovator MD530 · Part.nr: 40.TT4720-F

**CARROCAR**

Find more products at [www.carrocar.se](http://www.carrocar.se)

Distributed by Carrocar AB, Sweden · Customer service: +46 13-122223 · [info@carrocar.se](mailto:info@carrocar.se) · [www.carrocar.se](http://www.carrocar.se) · Retailers wanted in some areas



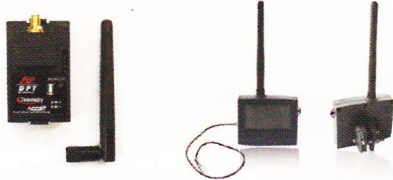
THUNDER TIGER





**Sendermoduler og modtagere:**

2.4 GHz med telemetri og modtager: fra kr. 420,00  
 Diverse moduler til Futaba, JR, Graupner, Hitec mf.  
 Modtagere uden telemetri: fra kr. 160,00  
 Modtagere med telemetri: fra kr. 230,00  
 Diverse sensorer (GPS, Højde osv.): fra kr. 50,00  
 Eksternt sendermodul med display: kr. 500,00



**Gaui helikoptere:**

EP-200V2 priser fra: **kr 1750,00 kr. 1.380,00**  
 EP-225 kit, rotor 550 mm: **kr 1750,00 kr. 1.500,00**  
 EP-255 Super Combo. Færdigsamlet, der mangler kun batteri og modtager: **kr 2.400,00 kr. 2.150,00**  
 X-5, rotor 1120 mm: **kr 4.200,00 kr. 3.750,00**  
 X330-S, komplet quadcopter, der mangler kun batteri og modtager: **kr. 2.400,00**  
 Reservedele leveres direkte fra europæisk lager på 200 m<sup>2</sup>

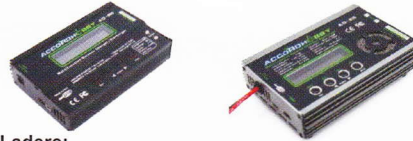


**Børsteløse motorer**



**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](http://www.planemania.dk)

**PolyFly servoer.**

4.4g, 8N/cm, 0,12 sek: kr. 48,00  
 6g, 10N/cm, 0,10 sek: kr. 48,00  
 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 2,4 GHz sendere**

DX6i u/modtager: kr. 895,00  
 DX6i m/AR6200: kr. 1.325,00  
**DX8 m/AR8000 kr. 2.875,00 kr. 2.750,00**  
 Uoriginale DSM2 modtagere: fra kr. 150,00



**Indoor modeller**

Blade EPP: kr. 245,00  
 Blade EPP med Powerset: kr. 545,00

**O.S. MOTOR**  
High Performance Brushless Motors

**OMA-3820-1200 Rotor dia. 38mm 1200 KV 305,00 kr.**  
**OMA-3825-750 Rotor dia. 38mm 750 KV 330,00 kr.**  
**OMA-5020-490 Rotor dia. 50mm 490 KV 490,00 kr.**  
**OMA-5025-375 Rotor dia. 50mm 375 KV 545,00 kr.**

Propeller size	ESC	Max electric current	Lipo cell
9.5x7.5	60A	34A	3S
9.5x8	60A	35A	3S
9x6	60A	48A	4S
9x6	60A	31A	3S
10x6	60A	37A	3S
10x7	60A	42A	3S
11x7	60A	50A	3S
12x6E	60A	48A	3S

For 2st 25 size airplane.

Propeller size	ESC	Max electric current	Lipo cell
12x8E	60A	37A	4S
13x8E	60A	43A	4S
14x7E	60A	46A	4S
14x7E	60A	30A	3S

For 2st 25~30 size airplane.

**Thick can that resists distortion;**  
**Three high-quality bearings;**  
**Rigid and secure rear mounting design;**  
**Stainless steel prop shaft;**  
**Supplied backplate, and gold-plated plugs.**

Propeller size	ESC	Max electric current	Lipo cell
14x8	80A	45A	6S
14x10	80A	55A	6S
15x8E	80A	50A	6S
15x10E	80A	60A	6S
15x10E	80A	42A	5S
16x8E	80A	58A	6S
16x10E	80A	51A	5S

For 4st 70 or 2st 40~50 size airplane.

Propeller size	ESC	Max electric current	Lipo cell
14x8	100A	45A	8S
14x10	100A	56A	8S
15x8E	100A	50A	8S
15x8E	100A	38A	7S
16x8E	100A	62A	8S
16x8E	100A	47A	7S
15x10E	100A	60A	8S
15x10E	100A	47A	7S
16x10E	100A	57A	7S
16x10E	100A	43A	6S

For 4st 91 or 2st 50 size airplane.

Importør: IC Communication Folehaven 12 2500 Valby Tlf. 36170333 [www.iccom.dk/os](http://www.iccom.dk/os)

# 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%.

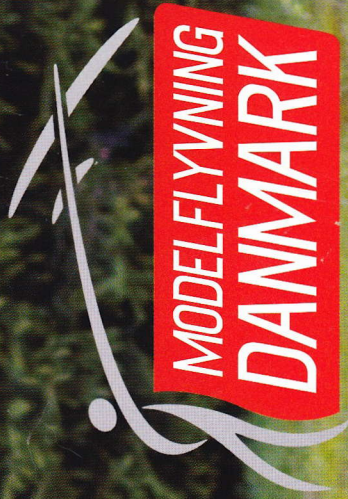
**KDS distribueres af HobbyXpert i skandinavien.  
Find forhandlere på [www.hobbyxpert.com](http://www.hobbyxpert.com)**

**BAGSIDEN**

Vend bladet om og gå ombord i alle de gode historier og artikler om modellflyvning i Danmark.  
Billedet her er af en koncentreret Troels Lund, der tester tester en helikopter. Resultatet af den test får du i næste nummer af Modellflyvenyt ...

# Modellflyvenyt

Udkommet til bagved af Modellflyvenyt nr. 5



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

Y 7700 0 41/31 0610 142  
7288  
SVEN DAHL  
KIRSTENS BAKKE 6  
SENNELS  
7700 THISTED

7700  
LOKAL

OST

PP

DANMARK