

Modellflyvenyt

Danmark vandt VM
- og skal være vært i 2013!

Helt vild oplevelse
- med Hangar 4800!

Hobbyforhandlerne
- hvad skal vi med dem?

Årets talent i Sønderborg
Satte modellflyvning på dagsordenen!

IPD	Kode 0548	Udg. uge 24
ISSN 0105-6441		
		03
9 770105 644003		





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
mfn@plakatforlaget.dk
Tlf: 62 24 12 55 (i alm. kontortid)
Annoncemateriale skal være os i hænde 6 uger før udgivelsesdato.

Oplysninger og meninger

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

Modelflyvenyt udkommer

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

Abonnement

Abonnement for 2012 koster i Danmark 390,- kr. for alle 6 numre. Europa, Færøerne og Grønland: 460,- kr. Øvrige udland 575,- kr.

Hvis bladet udebliver

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



Forsidebillederne - for der er tale om flere billeder, der er lagt sammen, er hhv. Peer Hinrichsens foto af Sebastian, der er årets talent i Sønderborg, som du kan læse mere om på side 56.

Det andet foto er Steen Larsens fra Hangar 4800s helt vilde arrangement i Knuthenborg Safaripark som du kan læse mere om på side 32.

DEADLINES PÅ MODELFLYVENYT

Nr.	Udkommer	Deadline
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

MICHAEL GIBSON Damgårdsvej 18, 2990 Nivå Tlf: 2333 0134 michael.gibson@oracle.com	STEEN LARSEN Rengegade 21a, st. th. 4660 St. Heddinge Mobil: 3056 3948 sl@modelflyvning.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	JESPER VOSS Hessevej 1, 3390 Hundested Tlf: 26820593 jespervoss@modelflyvning.dk
---	--	---	---	--



Grenredaktørerne

INDHOLD

Generelt

- Danmark vandt VM i Modelflyvning - Erik Dahl Christensen 14
- Produktinformation - nyt fra vores annoncører 21
- Hobbyhandlerne, hvad skal vi med dem? Regnar Petersen & Jørgen Mouritzen 42
- Årets talent i Sønderborg - Peer Hinrichsen og Jørgen Mouritzen 56
- Bøger 60



Test af modeller, udstyr mv.

- Jeti box profi ex, 2. del - Jørgen Bjørn 28

Bygning af modeller

- Fra Hannibal til Tempest - Lars Pilegaard 16

Min model

- Logo 600 - Rasmus Hansen 36
- Turbolent 1500 - Carlo Nielsen 38
- UMX Beast 3D - Morten Hjortkær Olesen 50



Motorer

- Konvertering af V-Laser 200 - Ulrik Lützen 55

Fritflyvning

- VM i dødluftsflyvning - Lars Buch Jensen 22
- Holiday on ice - Lars Buch Jensen 40



Klub- og Foreningsnyt

- Bestyrelsesadresser 8
- Nyt fra sekretariatet 9
- Indbydelser 10
- CIAM Plenarmøde - Regnar Petersen 26
- Modelflyvning i Knuthenborg Safaripark - Steen Larsen 32
- Comet træf - Jesper Voss 46
- IMAC-introstævne - Jesper Voss 52





TÆGN ABONNEMENT på MODELFLYVENYT

og få bladet i resten af 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 2012 (ialt 3 blade) er 195,00 kr. Er du ikke abonnent i forvejen så send en mail eller et postkort.

Pas på dine blade

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

Samlebindene er lavet i meget kraftigt 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. 85,- pr. stk.

Ekspeditionsgebyr

Vi har desværre et ekspeditionsgebyr på alle ordrer under kr. 100,- på 30,- 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 2012	kr. 390,-						
Årgang 2011	kr. 300,-	1997:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2010	kr. 275,-	1998:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2009	kr. 250,-	1999:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2008	kr. 150,-	2000:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2007	kr. 150,-	2001:	<input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2006	kr. 150,-	2002:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2005	kr. 120,-	2003:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2004	kr. 120,-	2004:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2003	kr. 120,-	2005:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2002	kr. 120,-	2006:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2001	kr. 100,- (5 blade)	2007:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2000	kr. 120,-	2008:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 1999	kr. 120,-	2009:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2010:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2011:	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
		2012:	<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.



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



Pitts Special rød eller sort. Inkl Motor, ESC og servoer. 104cm. 1295,-



Kæmpe Cessna 182. ARF. EP. Vingefang 189cm. EPO skum. Tom model. 1395,-. Inkl. Motor, ESC og servoer. Blå 2395,-



SOLO PRO RTF inkl alukuffert, 2 batterier samt 240V lader for 2 batterier. . . KUN 895,-



Blade mCP X v2 BNF 1115,-
Blade mCPX LiPo. 3,7V 300mah. 30C . KUN 35,-



Jodel Robin DR400. EP. PNP. EPO 1795,-



Blaze EP ARTF. Inkl motor, ESC og servoer. EPO. 156cm. KUN 795,-



EP ARTF. Inkl motor, ESC og servoer. EPO. 210cm. SUPERPRIS KUN 695,-



U-CAN-FLY Komplet. RTF. 1795,-
ARF. Uden TX/RX akku og lader. 1295,-



GeeBee R3R. EP. PNP. EPO 1295,-



Spitfire. Parkzone PNP 1190,-



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



Edge 540 Dolderer. EP. PNP. EPO 1095,-



Arrow RTF. 150cm 1495,-



Super Dimona. EP. PNP. EPO 1295,-



Blade mQX BNF KUN 895,-
Blade mQX RTF KUN 1095,-



SOLO PRO 328 Bell 206. RTF 895,-

Spektrum DSM2/DSMX kompatibel park/indoor modtagere:
6 kanals park/indoor kun 115,-
4 kanals UNI park/indoor kun 99,-
4 kanals JST park/indoor kun 99,-



Spektrum DX8 inkl. AR8000 KUN 2690,-
Spektrum DX8 uden modtager KUN 1995,-
Spektrum DX7s inkl. AR8000 KUN 1999,-
Spektrum DX7s uden modtager KUN 1595,-



SOLO PRO 328 RTF 798,-



Cessna C-400 "Cornelius" / "Corvalis". ARF. 146cm. Inkl motor, ESC og servoer. EPO. 145cm. ST-Model. SUPERPRIS 895,-



FOX EP ARTF. Inkl motor, ESC og servoer. EPO. 180cm. SUPERPRIS KUN 695,-



Seawind 300C. EP. PNP. EPO 1195,-



Blade mSR X BASIC KUN 665,-
Blade mSR X RTF KUN 960,-

BLADE, E-FLITE, PARKZONE LIPO
3,7V 130mah 25C 40,-
3,7V 160mah 25C 45,-
3,7V 300mah 30C 35,-
3,7V 600mah 35C 50,-

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.



Cessna 182 Skylane ARF. Inkl motor, ESC, servoer og pontoner. ST-Model **SUPERPRIS 995,-**



Sbach 342. EP. PNP. EPO 1795,-



SPEED ARF 100cm. Rød blå eller gul. Inkl motor, ESC og servoer 1195,-



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

Pro-Peak Warrior. 1-6A LiXX. NiMh. Pb. 12V. 10A / 200W KUN 495,-



Futaba FASST kompatibel 2,4Ghz modtager FrSky 8/14 kanals KUN 330,-
FrSky 7 kanals KUN 250,-



Hawker Hurricane 25e 136cm. Eflite. Inkl motor, ESC og servoer 1995,-



Interceptor jet. PNP. 68cm Inkl motor, Esc og servoer 895,-



Freedom RTF 151cm 1295,-

Åbningstider, telefon og butik: Mandag-Torsdag 12-17 • Fredag 12-16 • (Lørdagsåbent 10-13 i lige uger) • Tiderne er vejende. Eventuelle ændringer kan ses i vores webshop.

HOBBYFLY

Vi ligger lige ved motorvejen.
Nem adgang fra hele Sjælland!

Kæmpe LagerSalg

Spar op til 40% på mange modeller.
Kun i juni og så længe lager haves!
Se alle modellerne på hjemmesiden
og i butikken.

SPAR
op til
40%



40%
OFF



40%
OFF

Nye produkter



A5 Icon Seaplane
PnP: 1.250,-
RTF: 1.395,-



Catalina Seaplane
PnP: 1.695,-



Cessna 400 Seaplane
PnP: 1.195,-
RTF_ 1.395,-



FMS BF-109 V.2
PnP: 1.995,-
Forbedringer: Større hjul,
60A ESC, Landingslys



Dynam T-28 Trojan V.2
PnP: 1.595,- DKkr.



Dynam AT-6 Texan V.2
PnP: 1.595,- DKkr.



Sbach
PnP: 1.595,-



Lift & Lock Værktøjskasse
595,-
Se hvor smart den er på
hjemmesiden eller i butikken

Nexus
Servos produced by
BEAM HELI

HV616MG (Cyclic)
Voltage: 7,4V
Gear: Metal
Speed: 0,067 sec/60°
Torque: 17,5 kg/cm
Pris: 775,-
Se flere på
hjemmesiden.

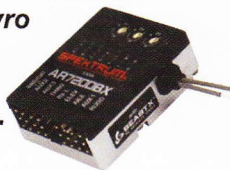


SAVÖX
Bonded by Quality,
Build for Performance

SB-2272MG (Tail)
Voltage: 7,4V
Gear: Metal
Speed: 0,032 sec/60°
Torque: 7 kg/cm
Pris: 845,-
Se flere på
hjemmesiden.



Spektrum AR7200BX
Beast-X 3D gyro
og Spektrum
Modtager
Pris: 1.495,-



Multimeter 7in1
•Batteri Checker
•Batteri IR Meter
•Watt Meter
•Servo Tester
•Optisk Tachometer
•Temperatur Måler
•Thrust Calculator
Pris: 445,-



Key Features:
• Low parts count
• Servicable Swash
• Crash parts prepared
• Beautifully Engineered

Beam Avantgarde
Kit: 3.750,-

Action Machine



Tx hanger
Pris: 75,-



Tang Amperemeter
Pris: 450,-



HOBBYFLY
Islevdalvej 53 st. th.
2610 Rødovre
Man-Fre: 11-18 Lør: 10-14
E-Mail: info@hobbyfly.com
Tel. 321 37 000 (kl.13-15)

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

NU GÅR HOLTEHOBBY AMOK PÅ PRIS OG SERVICE!

Lagerstatustelefon alle 7 dage om ugen fra 10 - 21

Ring på 31678020

895,-



Både til vand og græs inkl. Flaps og Lys

C-175 PNP + Pontonner og alm. hjul

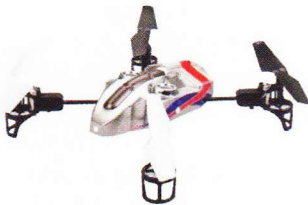
Vingfang 1,206 mm i RR version
inkl. BL motor, regulator, alle servos.
Vingfang: 1.206 mm, Længde 960 mm,
Vægt: fra 950 gr.

Vi har udvidet vores butik i Holte og kan tilbyde dig nu 320 m2 RC udvalg. I vores webshop viser vi nu ca. 35% af vores udvalg så derfor "RING" eller kig forbi.

895,-

Cessna C-400
"Cornelius" hvid - gul

inkl. Flaps og Lys i RR version
1.450mm
Inkl. bl motor, esc, servos,
længde: 990mm
vægt: 950 gr.



Superlader
400 Watt -
20 Ampere
Kr. 795,-



GoPro
Be a HERO.

GOPRO Hero 2 fra kr. 2250,-



Blade MQX Den er bare SJOV!
BNF kr. 890,- RTF fra kr. 1090,-



BLADE MCP-X Version 2
BNF kr. 1125,-
RTF kr. 1395,-
MCP-X Lipobatteri 35C
300 mAh fra kr. 35,-



BLADE 450 3D
BNF kr. 1995,-
RTF kr. 3250,- med DX6-i

BLADE 450 X BNF kr. 3225,-



holte hobby

Øverødvej 5, 2840 Holte www.holtehobby.dk tlf.: 45420113 lagerstatus: 31678020

MODELFLYVNING DANMARK

MODELFLYVNING DANMARK

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

BESTYRELSEN FOR MODELFLYVNING DANMARK

1	REGNAR PETERSEN, Brande Mfk.	Tlf: 40522328	regnarbrande@gmail.com
2	PETER RASMUSSEN, Østfyn Mfk.	Tlf 6262 5353	elvis@rasmussen.mail.dk
3	SØREN VEDSTESEN, Silkeborg El-og svæv	Tlf: 2089 9830	dscvej@netscape.net
4	Formand ALLAN FELD, AMC	Tlf 8613 4140	allan.feld@mail.tele.dk4
5	HENRIK KILDEGAARD MARKUSSEN, Aviator	Tlf. 9682 8200	henrik@kildegards.com
6	SØREN VESTERMARKEN, Mfk. Falken	Tlf 5760 0433	sv@danthermfiltration.com
7	STEEN HØJ RASMUSSEN, NFK	Tlf: 4345 1744	steen.hoj@mail.dk
8	ANDERS HANSEN, Mfk. Falken	Tlf. 2028 5619	bankeost@hotmail.com



UDVALG OG STYRINGSGRUPPER UNDER MODELFLYVNING DANMARK

HOBBYUDVALGET:

Åfventer konstituering på kommende bestyrelsesmøde. Kontakt evt. formanden.

FLYVEPLADSUDVALGET

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

ELITEUDVALGET

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

Styringsgrupper under Eliteudvalget

KUNSTFLYVNING

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

SVÆVEFLYVNING (F3B+F3J+F3F+F3K+2M)

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

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

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

HELIKOPTERFLYVNING

Nikolaj Karlsson, Rosenlunds allé 1, 2720 Vanløse, Tlf.: 2339 1857, Nikolaj.Karlsson@homail.com

SKALAFLYVNING

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

FRITFLYVNING

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

LINESTYRING

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

SEKRETARIATET FOR MODELFLYVNING DANMARK



Chris



Marttin

Chris Jepsen & Marttin Stuart Nielsen

Postadresse: Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge

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

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

Nyt fra Modelflyvning Danmark

KLUBBER

NAVNEÆNDRING

Silkeborgegnens Modelflyveklub har ændret navn til Silkeborg Modelfly

NYE KONTAKTADRESSER

Silkeborg Modelfly

v/Lars Christensen, Svinget 10, Hvam, 8620 Kjellerup.

Telefon 86 66 80 88. E-mail lc-murer@c.dk

Bjerringbro Modelflyveklub

v/Brian Hagen, Ulstrupvej 57, 8860 Ulstrup.

Telefon 20 95 39 74.

E-mail: brhhagen@gmail.com

Grenaa Modelflyveklub

v/ Tem Laursen, Stationsgade 4, 1.th, 8570 Trustrup.

Telefon 24 94 38 10.

E-mail kaptajnfrank@gmail.com

Silkeborg El og Svæv

v/Flemming Kristensen, Smedebakken 64. 8600 Silkeborg.

Telefon 40 15 71 88. E-mail flemming@modelflyveklubben.dk

Haslev Modelflyveklub

v/ Uffe Bindius, Figenvvej 7, 4690 Haslev. Telefon 24 69 30 87.

E-mail bubhaslev@gmail.com

Borup Modelflyveklub

v/Niels Langkilde, Læskovvej 102, 4632 Bjæverskov.

Telefon 51 14 03 47.

E-mail bmf@vangkilde.nu

A-CERTIFIKATER

Kenneth Maigaard, Dragsholm Mfk.

Henrik Fæster, Dragsholm Mfk.

Bjarne Kruse, Hangar 4800

Morten Severinsen, Skagen RC

Kasper Holger, JetDanmark

Jes Bering Christensen, Hjørring Mfk.

Morten Sørensen, Hjøllerup Mfk.

Poul Ladefoged, Midtjysk Mfk.

Tommy Mindested, Vejle Modelflyveklub

Lasse Bonde Bridstrup, Filskov Mfk.

Poul Offeresen, Storkøbenhavns Mfk.

Henrik Rasmussen, NFK

H-CERTIFIKATER

Gorm Pedersen, EFK 87

Benjamin Mejnertz, Greve RC Center

S-CERTIFIKATER

Robert Danielsen, Skanderborg MFK



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

Formand	Hans Fr. Nielsen Klemivej 4, 8344 Solbjerg, 86927876 hfn@sport.dk
Kasserer	Frede Juhl Gl. Færgevej 22, Alnor, 6300 Gråsten, 7465 1457, sylesen@gmail.com
Sekretær	Poul Christensen, Mallinggårdsvej 65, 8340 Malling, 86933101 hennyogpoul@mallinghuse.dk
	Kontingent for 2012: 200,- 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 ...



**WARBIRD TRÆF
16 OG 17 JUNI 2012
MIDTJYSK MODELFLYVEKLUB**

på skinderholmsvej 20, 7400 Herning. Alle slags fly er velkomne

ALLE SLAGS FLY ER VELKOMNE

Vi har forsøgt at lægge op til en rigtig hyggelig weekend med masser af flyvning, socialt samvær samt hygge! Vi har ikke sammensat noget decideret program! Ingen konkurrencer. Til gengæld kan du være sammen med en masse piloter fra nær og fjern - også med udenlandske piloter. Der vil være fri flyvning hele weekenden - og dog - det eneste der er programsat er; at der er annonceret flyveopvisning fra lørdag 16. juni fra 13.00 til 16.00. I det tidsrum vil vi gerne se så mange fly i luften som overhovedet mulig, så publikum kan få et par rigtige fornøjelige timer.

Til gengæld vil Midtjysk Model Flyveklub kvittere med gratis festmiddag lørdag aften!

Du kan deltage med alle slags modelfly, men er du i besiddelse af et Warbirdmodelfly, ser vi selvfølgelig gerne at du medbringer det.

Camping: Der vil være mulighed for at campere ved flyvepladsen allerede fra fredag eftermiddag. En velkomstkommite vil tage imod dig og din familie og anviser jer

plads. Klubbens faciliteter står til rådighed hele weekenden med vand, strøm, toilet, bad og internet. Pris for campingvogn: 125,00 og telte 75,00.

Fredag aften: Vi tænder grillen og alle der har lyst, er velkomne til at lave stævnets første improviserede festmiddag. Medbring selv grillmad.

Lørdag aften: Lørdag aften vil klubben være vært ved den årlige festmiddag. Det eneste du skal gøre er at tilmelde dig inden lørdag klokken 12.00. Klubben vil være leveringsdygtig i øl, vand og gode vine til konkurrencedygtige priser.

Kioskudsalg: Hele weekenden vil der være kioskudsalg i form af is, pølser, øl, vand, vin, kaffe, chips, slik m.m. Mod forudbestilling kan vi levere morgenbrød/smør, både lørdag og søndag morgen. Vi opfordrer dig til at støtte vores kioskudsalg loyalt, da det er der vi gerne skulle få dækket nogle af vores udgifter!

Tilmelding: Hvis du allerede nu er interesseret i at deltage i vores Warbird Træf, vil vi gerne at du giver os et praj. Du kan tilmelde dig ved at kontakte: Axel Handrup, tlf.: 40938732,

ahandrup@gmail.com

Velmødt og med venlig hilsen

Midtjysk Modelflyveklub

Peter Weiglin MMFK

INDBYDELSER



MFK NUSERNE - UGE 28 Sommerlejr 2012

MFK Nuserne indbyder til Sommerlejr 2012. Klubbens nye flyveplads er endnu ikke færdig, så i år afholdes lejren på Lindtorp Flyvecenter, hvor MFK Nuserne har lavet en aftale med en yderst gæstfri Holstebro Modelflyveklub.

Sommerlejren er en kombination af hygge, samvær og modelflyvning. Der er mulighed for flyvning på både asfalt- og græsbane og er naturligvis godkendt til stormodeller. Resten af lejren er som vi kender den!

Camping foregår på flyvepladsen, og der er åbent for indlogering allerede fredag eftermiddag (uge 27). Der er mulighed for opkobling til 220V. Toilet- og badeforhold forefindes på flyvecenteret.

Der er en begrænset kapacitet på lejren, så det gælder om at skynde sig for at få en af de eftertragtede pladser. Tilmelding foregår via **email** og skal indeholde information om **antal personer** og **hvilke dage** man gæster lejren samt **antal campingvogne eller telte**.

Afbud indtil 17/6 2012 modtages gerne - derefter er tilmelding bindende.

Pris pr person: 55,- pr døgn inkl strøm (børn t.o.m. 15 år gratis).

Vi glæder os til at se dig/er på Sommerlejren 2012

Med venlig hilsen MFK. Nuserne

Ydeligere information & tilmelding:
Bjarne Sørensen, 75 33 60 39
bjs@nuserne.dk



Adresse:

Lindtorp Flyvecenter
Donskærvej 4
7600 Struer

Sommerlejren præsenteres i samarbejde med:





BEGYNDERSOMMERLEJR 2.-6. JULI 2012

NFK GOES CLASSIC NFK SKALA CUP 2012 I LANGSTRUP LØRDAG 30. JUNI

Nordsjællands Fjernstyrings Klub er andet end de F3A og F5x-fly, som klubben er kendt for. En og anden flyver fra "det virkelige liv" er der også i hangaren. Og nu skal de støves af - og i godt selskab.

Vi havde besøg af "de tre tunge drenge" fra skalagruppen. En hel klubaften underholdt de os med skalabyggeriets og -flyvningens herligheder. Resultat: Flere medlemmer spurgte sig selv: "skal'a?", og nu er der dannet en skalagrube i NFK. Det fejrer den med den første: NFK skala Cup, lørdag den 30. juni 2012.

Vi vil gerne begynde festen fredag aften, og vi tænder grillen (tag-selv-med-mad) og kaffekanden, hvis nogen ruller ind med telt og campingvogn. De vil finde folk på pladsen fra kl. 16, de vil finde et

stort partytelt og de vil også finde el og toilet på pladsen. Vand desværre kun i dunk. (Camping er inkluderet i startgebyret på 200 kr., der også inkluderer morgenmad til alle, frokost og kaffe) Og der kan trænes hele aftenen til kl. 21,00.

Der skal flyves i klasserne Klubskala & F4H, og dommerne fra skalagruppen vil naturligvis både bedømme flyvningen og jeres herligheder.

Også ikke-flyvende skalafolk er mere end velkomne. Vi skal sparke dæk og snakke fly med folk, der ved bedre ... eller i hvert fald mere. Og det kan vi alle få glæde af. En glad dag, det er, hvad vi lægger op til. I NFK er vi ikke kendt for skala (endnu), men vi er kendt for at være gode til at arrangere CUPer - så kom og vær med.

Vi vil meget gerne have tilmelding til mou@mou-pr.dk (Jørgen Mouritzen, 40 500 555), men du kan også komme uden. Gå ind og find yderligere oplysninger om både dit, dat og alt det andet på www.modelflyvning.dk/elite/skalagruppen.aspx

Østfyns Modelflyveklub afholder begynder Sommerlejr i uge 27. Der er overnatningsmulighed på Kongshøj camping ca. 6 km. Fra vores flyveplads. Vi har i lighed med tidligere fået en rabatordning for deltagende piloter der overnatter der.

Vi har en dejlig 140 x 55 m. stor flyveplads med dejligt klubhus, beliggende flot med udsigt over storebælt og broen i det fjerne.

Der vil fra morgen til aften være instruktører tilstede, så der - hvis vejret er med os - vil være gode muligheder for at nå langt i processen. Er nogle nået så langt, vil der fredag kunne aflægges A-certificat prøve.

Hele ugen i dagtimerne vil deltagere i begynder Sommerlejren, have fortrinsret på flyvepladsen.

En aften vil vi afholde grillfest, hvor medbragt mad kan grilles. Hele ugen sælges øl og vand til klubpriser.

Klubben skal ikke tjene penge på arrangementet, men have nogle udgifter dækket, derfor den beskedne deltagerpris af: 250.- kr for voksne (over 18) og 125.- kr for juniorer.

For at kunne deltage skal man selv medbringe et (gerne flere) velegnede begynderfly til el eller brændstof. Et velegnet begynderfly er en overvinget træner på mindst 1.40 m. i vingefang. Alle mindre og andre typer modeller, er efter vores bedste overbevisning og erfaring uegnede til at lære at flyve med under vores forhold med vind, og tit omskifteligt vejr - uanset hvad en forhandler måtte mene. En deltager vil derfor ikke få nok udbytte og flyvetid, hvis man kommer med en uegnet sommerlejrugemodel.

Tidligere deltagere der har taget A-certificat på sommerlejren, er velkomne i det omfang de ikke forstyrrer undervisningen af nybegyndere.

Tilmelding til:

Torben Møller tlf. 2533 6798 mail: kasserer@oemf.dk

Yderligere informationer på klubbens hjemmeside: www.oemf.dk

3D Xtreme Flight 2012

Vi inviterer hermed endnu engang alle 3D og ekstremt-flyvningsinteresserede, til 3D Xtreme Flight 2012 fra fredag d. 22 til d. 24 Juni.

Dette modelflyvestævne er for ALLE! uanset kundskaber inden for kunstflyvning, ja selv hvis du ikke engang har kendskab til modelflyvning. For deltagende er der mulighed for fri overnatning med telt og campingvogn. Ønsker man strøm er der et begrænset antal pladser til 25kr pr. døgn. Ønsker man strøm skal man tilmelde sig senest d. 10 juni.


Stævnet bliver igen holdt hos Esbjerg Modelflyveklub, som har rigtig gode forhold så som, opvarmet klubhus, 12 og 220V strømforsyning, masser af bane og tilskuerpladser, toilet.

Grillen vil være tændt op hele dagen man skal blot medbringe egen mad. Klubben er godkendt til modeller op til 25kg.

Adresse: Flyvepladsvej 2 6800 Varde

GPS koordinater: N 55° 36.420'
E 008° 26.671'

Kontaktpersoner:
Tommy Nielsen : +4542379215
Thomas Larsen : +4531270638



RC - NETBUTIK

DM I 2 MTR. KLASSEN 25. - 26. AUGUST 2012

Esbjerg Modelflyveklub afholder Dansk Mesterskab i 2-meter klassen på Varde Flyveplads.

Det tid til endnu engang at få støvet 2-meter svæveren af til lidt konkurrenceflyvning. Vi vil igen i år vedligeholde den gode tradition med et DM i 2-meter klassen. Konkurrencen vil blive afholdt efter gældende 2-meter regler. En kopi kan hentes på Modelflyvning Danmarks hjemmeside under Elite, og svæveflyvning.

Vi håber som altid på godt flyvevejr til stævnet i Esbjerg.

Overnatning kan ske i medbragt telt eller campingvogn. Der er toilet i klubhus, samt et lille køkken. Ankomst til pladsen er mulig fra fredag eftermiddag. Der vil være fri flyvning til solnedgang. Der vil blive fløjet fra 2 baner.

Lørdag: Briefing og morgenmad kl. 09.00. Første start kl. 10.00 og ingen start af ny runde efter 17.00. Banerne er klar fra kl. 08.00.

Forplejning lørdag aften: Aftales på dagen. Betaling = De faktiske udgifter.

Søndag: Briefing og morgenmad kl. 08.30. Første start kl. 09.30 og ingen start af ny runde efter kl. 13.30. Der sælges vand, pølser mm. under hele stævnet.

Deltagergebyr = kr 200,00

Tilmelding til:

Thomas_Dino_jensen@hotmail.com

tlf.: +45 20649749 senest d. 12. august 2012 med følgende oplysninger:

Navn, tlf. nr. og email, kanalnr. (gerne flere), Klub, RC-nr.

Overnatning: Ja/Nej (evt. i hvad!)

Vi håber på at Knud Hebsgaard kommer ned og forsvaret pokalen fra sidste år, samt at der må dukke yderligere deltagere op - Der var et par stykker der sidste år gav udtryk for at de gerne ville deltage i år - Til dem er chancen der så nu.

Til dem, som gerne vil se omgivelserne lidt an, kan det anbefales at søge på google maps efter Esbjerg Modelflyveklub -> Zoom ind og skift til satellit-visning.

Da vi har al den plads til rådighed som ønskes, på en plads med krydsbane, er det ligegyldigt hvor vinden kommer fra, så kan der flyves. Eventuelle udelandinger (hvis de gamle champs er blevet lidt rustne) klarer lyngen - for det meste.

På vegne af Esbjerg Modelflyveklub
Thomas

25.-26. AUGUST 2012

Nordsjællands Fjernstyrings Klub indbyder hermed til den 21. NFK-CUP i kunstflyvning i klasserne FAI, Nordic, Sport og X.

Stævnet afholdes på vores flyveplads kaldet "Langstrup Mose" - beliggende 2 km syd for Langstrup, vest for Nivå. Kortskitse tilsendes, hvis det ønskes. Kort og kørevejledning kan også ses på klubbens hjemmeside. www.rc-nfk.dk.

For FAI-klassen, er stævnet udtagelse til VM og NM 2013. For Nordic, udtagelse til NM 2013.

Vi starter med briefing lørdag kl. 10.00. Søndag er der briefing kl. 09.00.

Der vil være mulighed for trimflyvning fra kl. 08.30 begge dage.

Minimum deltagerantal: 3 i FAI, Nordic og Sport, 2 i X-klassen.

Der flyves 3 runder Sport om lørdagen, samt 1 runde X. Øvrige klasser 2 runder hver dag.

Der kan købes øl, vand og pølser m.v. på pladsen, hvor der også kan camperes. Der kan camperes fra fredag aften, mod et mindre gebyr for strøm. Der er rimelige toiletforhold og 230 V i dagtimerne.

Lørdag aften vil der blive arrangeret fællesspisning.

Tilmelding skal ske til Finn Lerager på tlf. 48 27 86 06, eller pr. mail lerager@mail.tele.dk

senest 19. august, med oplysning om RC-nummer, klasse, kanal/frekvens og hvor mange der deltager i fællesspisningen lørdag.

Startgebyr kr. 100,- for FAI, Nordic og X. Startgebyr kr. 75,- for Sport.

Camping/Strøm kr. 30 for weekenden

Vel mødt
NFK

BANEINDVIELSE & 50 ÅRS JUBILÆUM LØRDAG 25 AUGUST KL. 12 - 18

Kalundborg Modelflyveklub indbyder hermed til baneindvielse og fejring af klubbens 50 års jubilæum

Klubben blev startet af Poul Rasmussen og nogle interesserede unge i efteråret 1962, først med fritflyvning bl.a. med DMI's gamle modeller. Bygning foregik på klubaftener samt efterfølgende flyvning på tilfældige idrætsanlæg. Senere kom der linestyrede fly og gløderørs motorer til, det gav noget udfordring mht støj og naboer. Sidst i 70'erne kom der radiostyring til og klubben havde forskellige baner de lånte inden der kom noget der lignede en modelflyveplads i 1985

I 2011 begyndte vi at anlægge en af DK's bedste pladser med et luftrum på 800 x 800m, kun begrænset af vindmøller som så mange andre pladser i DK.

Derfor vil vi gerne invitere piloter fra det ganske land til at komme og fejre indvielsen samt vores 50 års jubilæum.

Vi håber rigtige mange har mulighed for at komme, vi kunne godt tænke os at vise både fritflyvning samt linestyret såfremt nogle måtte have lyst til at komme forbi og hjælpe os. Og naturligvis alle former for RC flyvning.

Pladser er godkendt efter MDK's regler for stormodeller.

Vi planlægger ikke et decideret publikums stævne, men en form træf hvor der kan flyves på den nye bane. Skulle der dukke nogen op for bare at kigge er man hjertelig velkommen.

Der vil være mulighed for at købe forfriskninger samt mad på dagen.

Der er mulighed for camping på et gods næved, her er strøm og vand - prisen har vi endnu ikke fået oplyst, men kan fås ved tilmelding. Der er mulighed for at komme allerede fra Fredag d 24 og vi lukker ikke før Søndag.

Der vil være morgenbrød for de friske Lørdag morgen.

Vi vil lave et program for Lørdagen fra kl 13- 16 idet vi forventer Borgmester mm til den officielle indvielse kl 13.

Man kan følge og tilmelde via vores hjemmeside www.kmfk.dk ligesom der vil være en tråd på MDK's forum under indbydelser.

Vel mødt

Mark Law - ml@marklaw.dk

INDBYDELSER



Vi, i Lindtorp Modelflyveklub, glæder os til at afholde årets ...

SKALA DANMARKSMESTERSKAB I. OG 2. SEPTEMBER 2012

(Klub-skala, F4H, F4C)

Det sker på Lindtorp Modelflyveklubs område, Donskjærvej 4, 7600 Struer, hvor der er et let tilgængeligt campingområde med strøm. På pladsen er der fine klublokaler samt toilet og baderum. Vi åbner pladsen allerede fredag.

Startgebyret ligger på 125,- pr. pilot og dækker anvendelse af områdets faciliteter inkl. camping og strøm

Lørdag begynder vi dagen med briefing kl. 09:00, hvorefter vi går i gang med konkurrencerne. Stævnet slutter med præmieoverrækkelse søndag, umiddelbart efter sidste flyvning. Vi forventer at være færdige senest kl. 17:00

Der vil begge dage være mulighed for at købe lidt let forplejning i klubkiosken, til favorable priser.

Vi afholder en lille festmiddag lørdag ca. kl. 18. med en dejlig grillmenu, indeholdende bøffer, pølser, kartoffel- og grønne salater. Pris 130,- kr. pr. kuvert. Tilmelding til den lille fest skal ske til Klaus Witt, formand for Lindtorp Modelflyve Klub på, klaus@wit-tjensen.dk senest 15. august og tilmeldingen er bindende.

Tilmeldingen til stævnet kan ske på Modelflyvning Danmarks hjemmeside under Elite, skalagruppen, og online tilmelding. Yderlige informationer omkring klubben kan findes på www.lindtorpmpfk.dk

Vel mødt, til et par fantastiske skaldage.

Skalagruppen og
Lindtorp Modelflyve Klub

DANMARKSMESTERSKABER 15-16 SEPTEMBER 2012!

DM for fritflyvning vil blive afholdt på Skjern enge

Briefing på Amagerskolen kl.12
hvor perioder vil blive aftalt
(vejret bestemmer).

Vi håber på indkvartering på skolen (hvis Erik kan få skolen denne weekend)

Deltager gebyr 50 kr!

Tilmelding senest 9. september

email: bj-an@hotmail.com
telefon 28372123

Bjarne Jørgensen



Kalender 2012

Mandag 18 juni	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Weekend 30. juni-1. juli	Jubilæumsstævne i Rinkaby for Wakefield og A-2 klassen.
Weekend 10.-12. august	De Svenske Oldtimer Mesterskaber i Rinkaby.
Weekend 25.-26. august	Jubilæums- og Danske Oldtimer Mesterskaber på Randbøl Hede.
Mandag 17. september	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (Fritz)
Mandag 8. oktober	Hyggetræf på Randbøl hede fra kl. 14.00 (Hans)
Mandag 29. oktober	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.000 (Fritz)
Mandag 12. november	Hyggetræf på Randbøl hede fra kl. 13.00 (Hans)
Mandag 31. december	Årsrekorderne slutter

INDBYDELSE

Danmark vandt VM

Vi vandt i hvert fald retten til - og æren i at afholde VM i F3K i 2013. Hvilken ære - og hvilken opgave!

VM i modellflyvning er ikke noget nyt i Danmark. I 1977 blev der holdt VM i fritflyvning i Roskilde, og i 1953 vandt Hans Arne Hansen VM i fritflyvning, og kvalificerede dermed Danmark til at holde VM på Beldringe året efter. Men ud over de to gange, er der aldrig tidligere modellfløjet om verdens fornemmeste trofæer i dansk luftrum.

Det siger lidt om hvilken triumf det er for dansk modellflyvning, at det er lykkedes arrangementskomiteen – under ledelse af Erik Dahl Christensen, formand for styringsgruppen for svæveflyvning – at få VM i F3K til Danmark. Det lykkedes altså på plenarmødet i Lausanne i slutningen af april 2012

Erik Dahl Christensen fortæller:

Det var en helt fysisk sejrforfølelse, da Regner smsede direkte fra mødet i Lausanne: "Du kan godt gå i gang med at finde hjælpere".



Det er helt vildt!! Vi skal afholde VM i Danmark! Det er vildt stort og supergodt for Modellflyvningen i Danmark.

Obama sagde engang: "We are the ones we have been waiting for", og det gælder både dig og mig! Vi er i gang, men vi er langt fra halvvejs!

Hvordan kan vi i Danmark overhovedet løfte sådan et arrangement?

Indtil nu har vi været fire mand i arrangementskomiteen, det er Ruben Sonne, Regnar Petersen og Søren Nørskov foruden mig selv.

Vi kan en masse ting, men slet ikke det hele i sådan et stort arrangement. Vi får brug for mindst 30 frivillige hjælpere, og vi håber de fleste vil melde sig på banen allerede nu.

Tidtagere

20 hjælpere skal være tidtagere og det bliver en fed post. Som tidtager får du chancen for at lære nogle af de bedste termikpiloter i verden at kende, for du skal tage tid på deres flyvninger dagligt i 7-8 dage.

De dygtige piloter er vildt flinke og også snaksalige, for de ved at du gør det frivilligt, for at de kan dyste om at blive verdensmester.

Pointteam

Vi har også brug for et hold, der vil stå for indtastning og beregning af point. Et vigtigt job, der kræver omhyggelighed og skal udføres løbende under hele konkurrencen.

Serviceteam

Vi får også brug for et team af folk, der vil sætte en ære i at holde området rent og pænt. Det lyder måske ikke som et eksotisk job, men det er et de mange vigtige job, som man virkelig lægger mærke til, hvis det ikke bliver gjort.

Sponsorsteam

Vi har også brug for dig der er god til at skaffe sponsorgaver og penge på trods af finanskrisen. Sponsorbidrag der vil være med til at gøre konkurrencen til mere end blot en konkurrence, men i stedet en totaloplevelse for vores gæster fra hele verden, men også for de frivillige hjælpere.

Fælles for alle hjælperne gælder, at det kræver at du er på pladsen fra fredag 19. juli til søndag 28. juli 2013.

Hvad får hjælperne for det?

Ikke en øre i direkte løn, men vi kan tilbyde dig en uges ferie blandt de bedste termikpiloter i verden, en uges modellflyve-



i Modelflyvning!

ferie hvor du er en uvurderlig brik i at sætte modelflyvning Danmark på verdenskortet og modelflyvning på Danmarkskortet. Du får mad og drikke undervejs og deltagelse i afslutningsbanketten.

Vi budgetterer med at lave et overskud på dette VM og det overskud skal tilbage til dem der hjælper. Er der fx en gruppe ikke-konkurrencepiloter der hjælper vil Hobbyudvalget blive tildelt en del af overskuddet og ligesådan med de konkurrencegrene der stiller hjælpere til rådighed. Derudover har vi også budgetteret med en fest i efteråret, for at takke for din uselviske deltagelse i VM F3K 2013.

Hvad skal man gøre, hvis man nu gerne vil hjælpe?

Ring med det samme til mig på 97881332, eller send en mail til mig på moose@c.dk så du er sikker på en plads på holdet. Når du melder dig til, så regner vi med dig.

Et VM er et stort maskineri, der skal køre hele tiden og mangler der én af dem der har meldt sig, så går maskinen i stå og det kan ikke tillades.

Vi vil gerne høre fra dig senest den 30.07.12.

Erik Dahl Christensen



Herning bliver stedet ...

Meningen er, at der skal flyves på Herning Svæveflyveklubs plads. I alt regner vi med at der skal flyves 23 runder i grupper af 16 i løbet af de fem effektive flyvedage det vil tage, inden man har fundet verdensmesteren. Dertil kommer så to dage til at komme i gang på... piloterne og deres fly skal indvejes og kontrolleres, timekeepere og organisation skal "prøveflyves" ligesom de små kulfibermirakler og endelig er der afsat en dag til præmieuddeling og fest.

Læg ferien i 2013 fra 19. til 28. juli og tag familien med til en verdensbegivenhed i Danmark.

I Herning og omegn er der mange sjove ting at tage sig til, for dem der ikke skal tilbringe hele tiden på flyvepladsen.



Kongelig Dansk Aero klub (KDA) og Modelflyvning Danmark står sammen om værtskabet for VM 2013 i F3K.

F3K- hvad er så det?

Vi taler om ca. 250-300 g overvejende kulfiber, der er formet som et svævefly og kastet op i luften som en diskos.

Det er et af svæveflyvningens nyeste og mest sofistikerede fly og et idrætsredskab, der på mange måder kan sammenlignes med spyd og diskos. Kravene til dets udøvere er mindst lige så store som de er til et hvilket som helst kasteredskab, specielt når sporten dyrkes på eliteplan i en konkurrence over 5-6 dage. Læg dertil, at når kastet er overstået, så skal man have viden om vejret, vinden, solens indstråling, varmen, landskabet og mange andre ting for at gennemføre den efterfølgende termikflyvning perfekt.

Der er tusindvis af mennesker over hele jorden, der har taget DLG-svæverne til sig (DLG = Discus Launch Glider) og lidenskabeligt dyrker det, de kalder den ædleste form for flyvning.

DLG-flyverne slå en tyk streg under det idrætslige konkurrenceelement i modelflyvningen, for alle som i dag kun betragter modelflyvning som leg for voksne.

FRA Hannibal
TIL Tempest



Af Lars Pilegaard



- eller rettere i denne omgang fra Kongekobra til KZ II NT versus Arf til behagelig eftertanke



Efter i flere år at have undret mig over, at de super flotte ARF skalamodeller kræver så store motorer sprang jeg selv på bølgen, og nu efter fire af slagsen ved jeg hvorfor.

Modellerne er nemlig set med min baggrund ikke bare for tunge, men også så haletunge, at de ikke kan bringes i balance, selv om alt grej brokkes helt ud i næsen i en proces, der nærmest kan betegnes som en kikkertoperation uden kikkert.

Bly i rigelige mængder behøves med forringede flyveegenskaber og en ubehagelig høj landingshastighed til følge. Ubehagelig, fordi understellene er lavet til baner med asfalt og ikke til græs med langt større rullemodstand.

OK sådan er fagre nye verden, og det fandt jeg mig i, indtil jeg en dag ryddede op i hobbyrummet og konstaterede at der efterhånden var et rigeligt stort lager af træ, som jo indkøbes i rigelige mængder når man bygger efter tegning, samt en ikke helt ubetydelig mængde af grej og fittings fra skrotede modeller, samt i øvrigt en benzin motor, der i sidste øjeblik var blevet fravalgt til et andet projekt.

Faktisk var der nok til at lave en stor model konstrueret som dengang vægten ikke måtte komme op over 5 kg.

Første tanke var en ny Kongekobra, men det måtte godt ligne noget rigtigt lidt mere, så ved at trække og skubbe lidt på stregerne og tænke alternativt kom den store Kobra næsten til at ligne en KZ II Træner uden at være det.

Hele processen gik bare ud på at slanke den tykke dame med et "kiss", der i sin fulde ordlyd og oversat til dansk står for "hold det enkelt tumpe", og da bladet ikke længere bringer folde-ud-tegninger, blev der kun trukket nogle få streger på papir i fuld størrelse. Flere streger kom direkte på pladerne og resten blev lagret i hovedet, hvor de gentagne gange forsvandt, når frikvartererne blev for lange.

Vinge byggeri

Vingen blev bygget ud fra de kendte Kobra principper, men med to bjælker, hvor hovedbjælken på ægte Fokkervis blev lavet med 3x10 mm fyrrelister i top og

bund og 1,5 mm krydsfiner på siderne samlet på midten med lasker af 2 mm krydsfiner.

Først blev forkanten limet på bundpladen efterfulgt af U-liste lavet af 5 mm aeroplan krydsfiner med pålimede ispinde. Derefter fulgte ribber forstærket med krydsfiner og trekantlister af fyr ved U-listen og til sidst blev der så placeret to klodser af dansk bøg ved midterribberne.

Begge bjælker blev ført op til overkant rib med 5 mm balsa, så vingen efter pålimning af overpladen kom til at bestå af et stort antal bokse, der gør vingen helt vridningsstabil både på langs og på tværs.

Til gengæld kan det knibe med trykfastheden på oversiden. Det er normalt ikke noget problem hvor årerne går på tværs af ribberne, men langs forkanten, hvor liste og årer er parallelle, er det en helt anden sag. Et enkelt tryk, og pladen revner men løsningen er ikke væv og epoxy men noget så enkelt som papir og dope (tynd celluloselak).

Træværket gives først to lag lak med melleslibning. Så følger 10 grams japan papir fastgjort med tapetklister og derefter igen to lag lak. Det lyder tungt men giver faktisk kun en vægtforøgelse på ca. 20 gram pr. kvadratmeter.

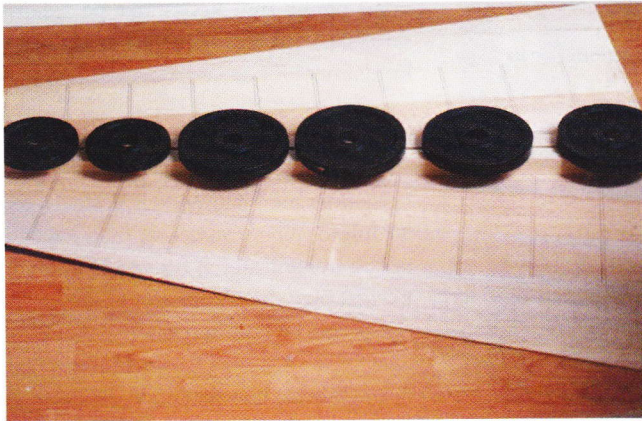
Et godt tip er at placere papiret på træværket før limen pensles ud på oversiden af papiret. Ønsker man at male direkte på papirer, skal der mellem de sidste to lag lak gives et lag lak rørt op med rigeligt talkum.

Selve understellet blev bukket af rigtig 6 mm piano, der ikke alene har en bedre kvalitet end østens ditto, men også har næsten 50% mere gods end de normale 5 mm ARF ben.

Kroppen

Hele styrken ligger i de to kropssider af 5 mm balsa, der er lamineret med 0,8 mm krydsfiner på ydersiden, da pladerne er nemmest at bygge med den bløde balsa indad.

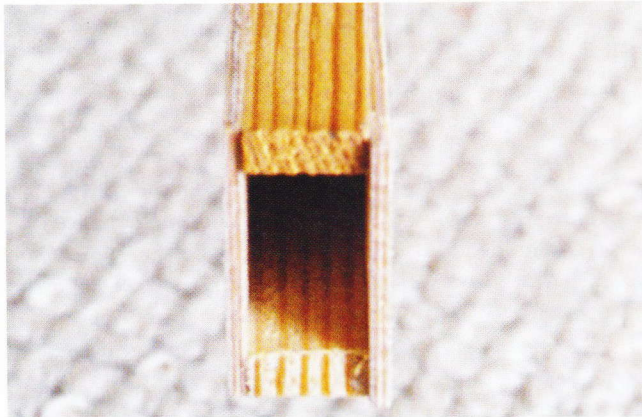
Normalt har man jo balsaen på ydersiden, så den kan slibes i runding, men det er ikke aktuelt på en KZ II, der jo skal fremstå kantet.



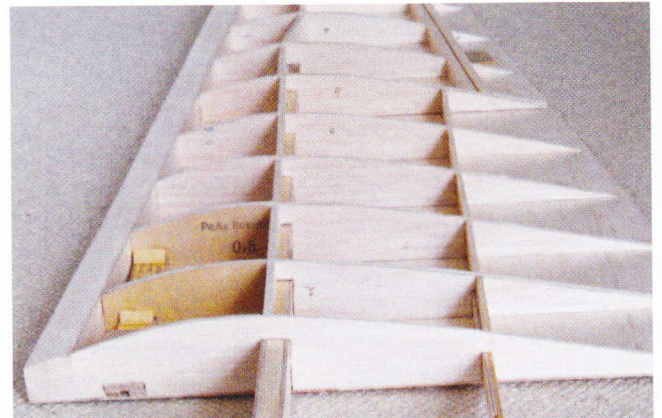
Forkanter limes på nederste vingeplader



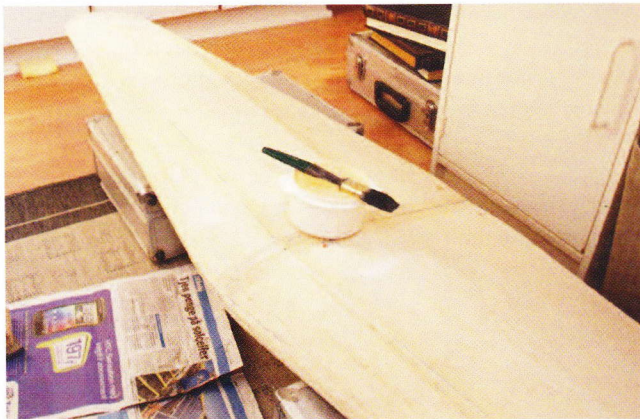
Hjemmelavet u-liste til 6mm understel



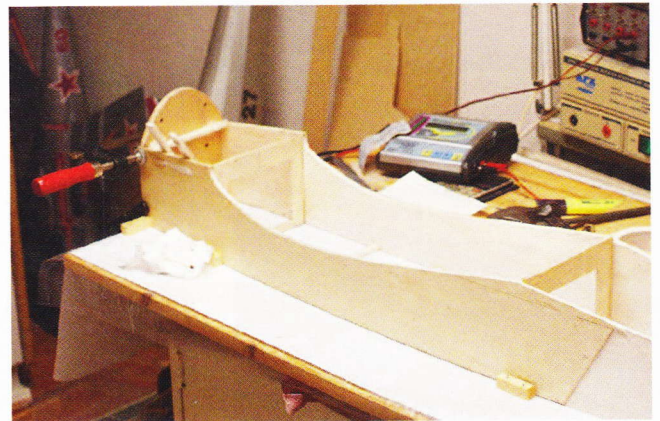
Kasseformet hovedbjælke



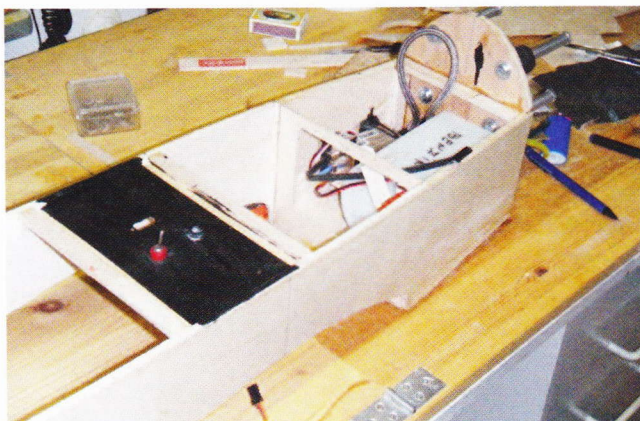
Vingehalvdel med bjælker, u-liste og forstærkede ribber



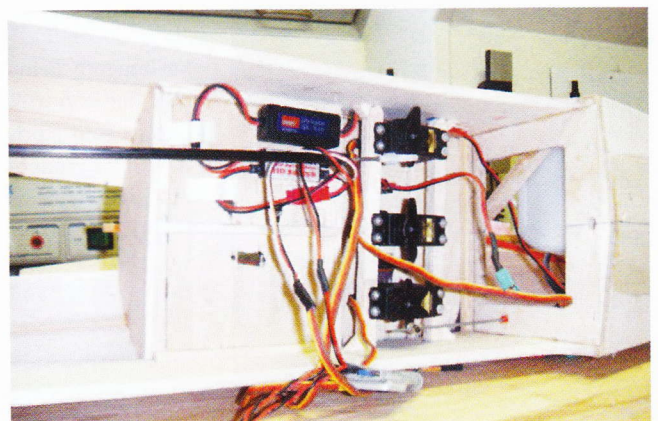
Vingeplader forstærkes med japanpapir langs forkanten



Kropssider forstærket med 0,8 mm krydsfiner



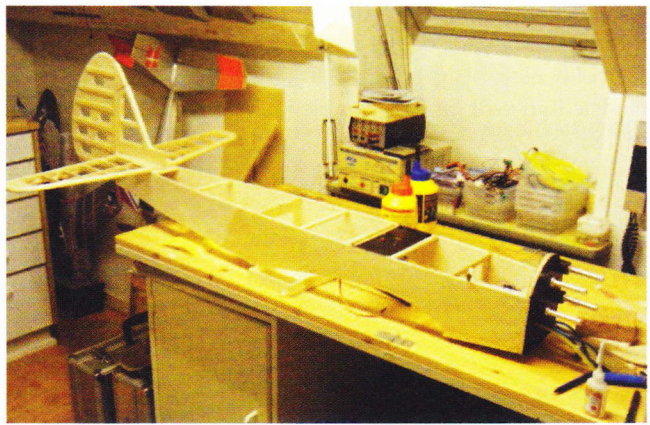
Tændingsanlæg og tank monteres undervejs i byggeriet



Spændingsregulator og elektronisk kontakt til tænding



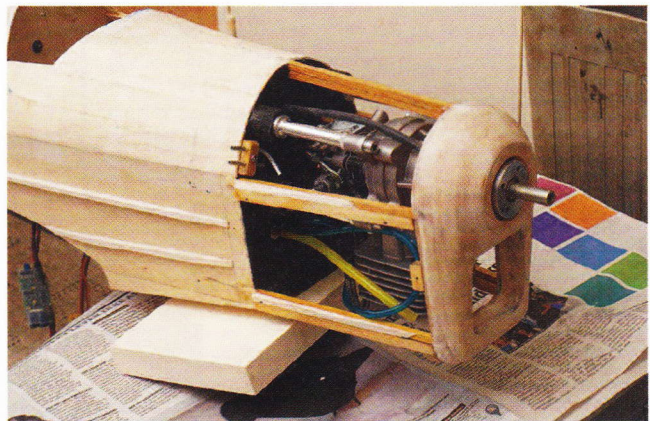
Gas- og chokertræk på plads for der lukkes



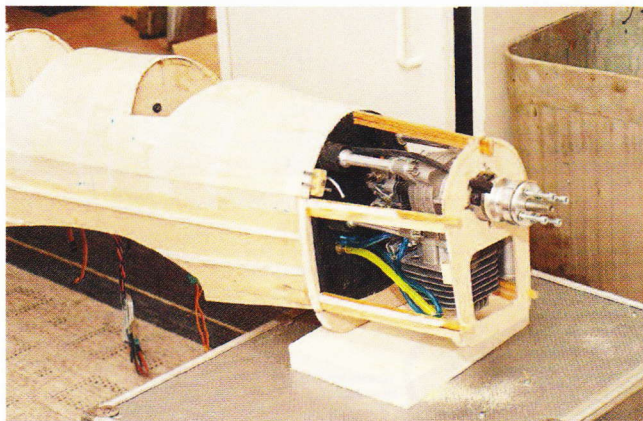
Opbygning af halesektion



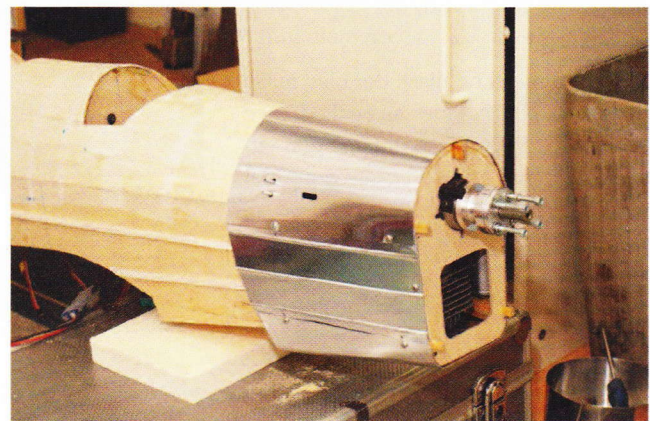
Opbygning af bagkrop



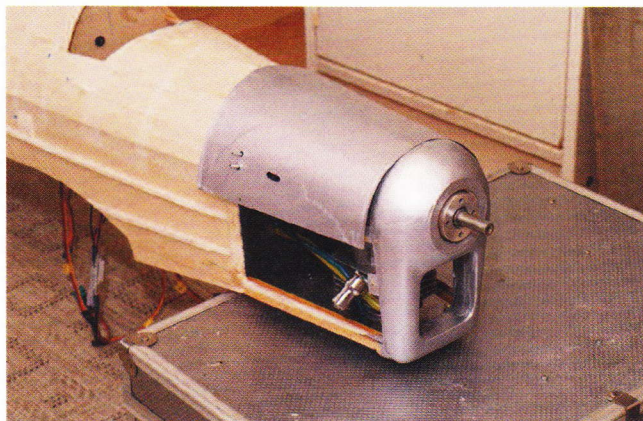
Næsen laves af balsastumper og behandles med lak, papir og talkum



Formstykker på plads ved bagkant af motorrum



Alle aluplader bukket



Delene til cowlet søvmales



Den færdige model vises frem

Motor, tank, tænding samt diverse træk til rør og karburator og det meste af de elektriske blev bygget ind eller i det mindste forberedt før kroppen blev lukket.

Oversiden er, som det fremgår af billederne, lister på bagkroppen og plade på forkroppen lagt på i strimler.

Normalt ville jeg lave strimlerne af 2-2,5 mm balsa, hvor samlingerne bliver helt usynlige, når pudsestøvet "svejses" fast i revnerne med tynd cyano, men der var kun 1,5 mm i restelageret.

Det skulle jo bruges, og det blev det, og holder takket være forstærkning med lak/papir, men kønt er det ikke.

Cowllet blev lavet af sammenlimede balsastumper forrest og resten af alu-plade, der blev bukket på gerningsstedet med midlertidige formklodser bagerst.

Igen var der tale om at få brugt stumperne, men faktisk ville jeg have foretrukket messingplade. Det er ganske vist tungere, men det ville have gjort det muligt at lodde klaverhængsler på side pladerne, så de kunne åbnes uden brug af værktøj.

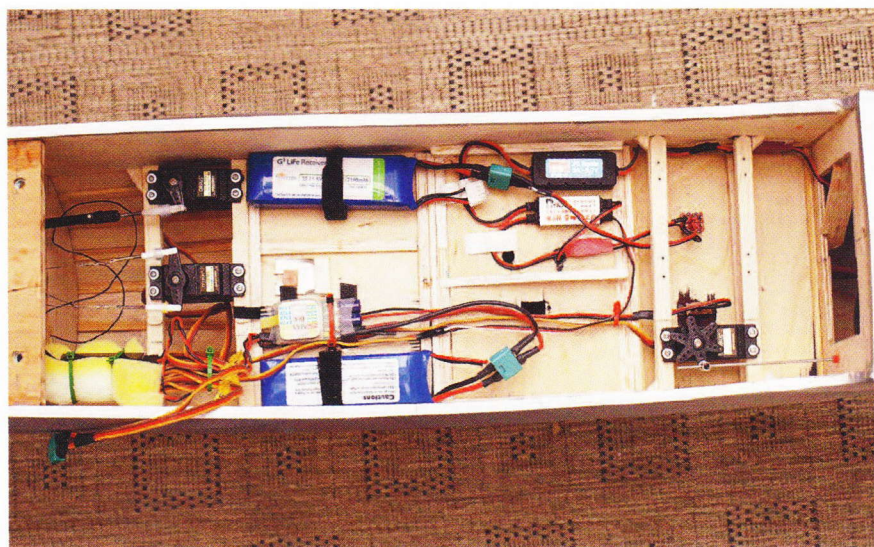
Beklædning

Bortset fra metal og plast, der blev malet med mat sølvfarve, blev alt beklædt med sølvfarvet Oratex, for at illudere den virkelige verdens lærred med sølvdope, der er den eneste farve der beskytter mod solens skadelige virkning på lærred. Skraber du lidt i malingen på for eksempel en Hurricane, finder du af samme årsag og sølvdope der.

FAKTABOKS

Hjemmelavet KZ II NT versus ARF Hawker Hurricane

	KZ	Hurricane
Spændvidde	210 cm	208 cm
Længde	160 cm	160 cm
Motor	30 ccm benzin	26 ccm benzin
Understel	fast	optrækkeligt
Standart servoer	5	7
Mini servoer	0	1
Vægt med tom tank	4.310 g	7.865 g



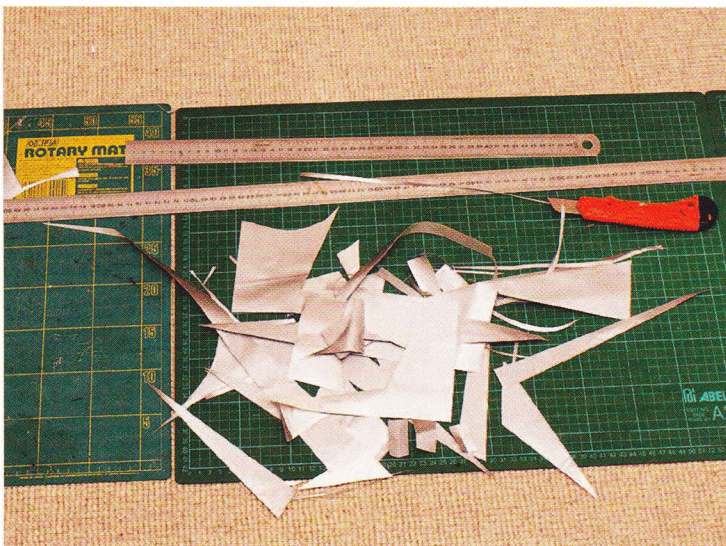
Den endelige placering af radiogrejet



Modellen viser sig frem

Formstykker til bøjning af alu plader





Eneste spild efter beklædning

Nå det var et sidespring så til sagen, hvor den simple tegning der ikke skal bruges mere, først blev lavet til snitmønster og derefter overført til Oratexen, som så kunne udnyttes næsten 100 procent med kun et forbrug på 5,8 meter.

Slet ingen problemer?

Jo, lige før jeg var færdig slap min beholdning af små skruer op - en fredag, og da jeg først kunne få nye med posten tidligst mandag, og vejret var elendigt, blev der fremstillet en minimodel af resterens rester, som dengang knægtene tog cyklen til flyvepladsen med strøm på dåse i lommen, en blød plastflaske med lidt brændstof og en klud på bagagebæreren og så af sted med modellen under armen, men det er en halt anden historie.

Stor model lavet af rester og lille laves af resters rester



Hva' så?

Ud fra oplysningerne i databoksen er jeg ikke et øjeblik i tvivl om, hvilken model der passer mig bedst og måske er du som tidligere selvbygger blevet inspireret til at tage endnu en runde ved byggebordet, mens andre måske nok har fået lyst, men ikke mod, til at tage skridtet tilbage til fortiden.

Til dem er der kun at sige, at de skal få arrangeret et byggekursus i klubben, før den sidste af de gamle "træmænd" har trukket sig tilbage.

Lars Pilegaard

PRODUKT- INFORMATION

NYT FRA VORE ANNONCØRER

"Fueldots" fra Miracle

Miracle laver smarte lemme til påfyldnings-slangen, hvor lemme holdes på plads af magnet. Lemmene fås i flere forskellige designs og farver, der er anodiseret, så slutresultatet er overbevisende.

Priserne begynder ved 19,- kr. Se mere på www.PITCH.dk



Miracle kontakter

Kvalitetskontakter til modtagerbatterier er ofte et overset område. Kontakterne sidder i et aluminiums-hus, og er i solid udførelse med ladestik til Futabe/Graupner. Der er anvendt kraftig siliconeledning med 0,65 mm diameter.

Kontakterne kan tåle 2A/250V AC og max. 20A DC i 10 min, så resten af ledningsnettet er nok brændt af, inden disse kontakter giver op.

Udgvæn med to kontakter er velegnet til benzinfly, hvor der jo skal bruges en kontakt til tændingsbatteriet og en til modtagerbatteriet. Fås i flere farver.

Pris fra 119,- kr til 259,- kr. Se mere på www.PITCH.dk



FORTSÆTTER s. 60.

Matfors VT

VM I DØDLUFTSFLYVNING

World-cup konkurrencen som bliver afholdt nær Sundsvall, Sverige, får sjældent besøg af danskere – faktisk så sjældent at flere svenskere påstod jeg var den første dansker som havde deltaget i den. Selv om konkurrencen er med færre deltagere, er niveauet og forholdene i top og kan absolut anbefales til andre danskere.





Hvert år afholdes den Nordiske mini-turnering "Iceman" som en trojka, der starter i Norge, fortsætter i Sverige og slutter i Finland. Den der får flest point sammenlagt i de tre konkurrencer bliver "Iceman", men man kunne ligeså godt kalde trojkaen for verdensmesterskabet i dødluftsflyvning. Forholdene er som regel rolige vindforhold og ikke meget termisk aktivitet på frosne søer med masser af plads til alle sider. I 2011 deltog mange danskere i Norge og Finland, men Sverige lokkede mig alligevel, så jeg besluttede mig til at prøve at deltage i Norges og Sveriges konkurrencer i 2012. Det lykkedes mig at kombinere det med en familieskitur til Vemdalen i Sverige, der blot ligger 2½ times kørsel fra Sundsvall. Efter en veloverstået konkurrence i Norge drog familien til Sverige, hvor vi stod på ski hele mandagen i rigtig fint skiføre. Tirsdag morgen kørte jeg mod Sundsvall og nåede ret sent frem, faktisk så sent, at jeg var ved at laste mit grej af bilen ved søbredden, mens de ude på isen holdt

stævnebriefing. Jeg ankom nogle minutter inde i første periode og pakkede min model ud og var klar uden en testflyvning. Jeg blev sat i gruppe sammen med Kosma Huber og Robert Hellgren som begge er dygtige modelflyvere og behagelige at flyve sammen med.

De første fem perioder

Det blev hurtigt klart for mig, at en meget glat is-overflade, lidt vind og støvler kun med spikes er en skidt kombination, som ikke faldt ud til min fordel. Alligevel valgte jeg at få det bedste ud af det fordi jeg vidste min gode gamle Yablonovsky model glider rigtig godt og den vind som var der, kunne hjælpe lidt til. Undervejs var det ved at gå galt to gange for mig: Første gang i runde tre hvor en snebyge passerede samtidig med at vinden friskede op. Tidtagerne måtte til sidst opgive at følge flyet og stoppede uret som til alt held viste 3:17 som jo er max. I runde fire var vinden faldet til nul og jeg måtte have hele fem forsøg før det lykkedes mig at få

løbet nok fart i modellen til et meget beskedent bunt. Modellen fik vel ikke mere end 50 meter ud af det og bremsen gik på 3:07 i blot to meters højde. Dermed var alle mine fem runder max og det samme skete for Robert, som dog hele tiden lå højere i sine bunts end jeg gjorde.

Anderledes gik det for Kosma, hvis model begyndte at stalle umotiveret og det fik han et drop ud af.

Mikhael Kosonoskhin, kaldet "Mischa" i Sverige kom til at torpedere en finnes model i buntet, selv om flere råbte stop til "Mischa" før han skød modellen af og det regnede ned med to F1A modeller i mange forskellige stykker – et trist syn. Da de fem runder var færdige havde jeg 10 ud af 14 fuld tid.

Første Fly-off

F1A folket fik lov at flyve først og de fleste valgte at gå i luften hurtigt. Vi ledte efter luft en tid og skød så vores modeller af i god luft for de flestes vedkommende. Det betød, at der var hele syv, som kom



Svenske Robert Hellgren gør klar til start. Robert var meget stærkt flyvende på dagen. Til de ordinære starter benyttede Robert en traditionel M&K model med en spændvidde på 252 cm og til Fly-off brugte han en Flapper.



Konkurrenceledelsen serverede grillede hot-dogs på isen. Rigtig hyggeligt og en behagelig overraskelse.

videre til anden Fly-off runde. Jeg havde også fået max på en kneben flyvning hvor modellen landede på omkring 5:14. Jeg var tidtager i Wakefield for en af de fire svenskere og den bedste tid var lige over fire minutter. Flyvetiderne lå en del under F1A og der var ingen som fik de syv minutter. Dermed var der kun en runde Fly-off i F1B.

F1A andet Fly-off.

Nu begyndte det for mig at blive lidt spændende og runden blev fløjet i gang. Jeg ventede lidt før jeg gik i luften og lod de første skyde deres modeller af. Da alle havde skudt deres modeller af fandt jeg til sidst noget luft jeg troede på og skød modellen af i et noget "morfaragtigt" bunt som ikke gav nogen særlig højdegevinst. Alligevel var luften rigtig god og modellen landede først på 5:40, som rakte til en fjerde plads efter Robert Hellgren der fløj 6:45. Per Findahl og Mischa havde fløjet 7 minutter og vi skulle derfor have endnu en runde.

F1A tredje Fly-off

Da runden startede, gik Per i luften og begyndte at lede efter luft. Mischa stod stadig og baksede med sin supermodel og kom først i luften efter nogle minutter. Per Findahl skød sin model af i god luft og ca. 20 sekunder efter skød Mischa sin model af i den samme luft. Derfor var det tydeligt at se, at Pers model ikke havde helt den samme højde på og selvom Pers model gled marginalt bedre, så endte Mischa alligevel med at vinde med 25 sekunder på en flyvning, som var under syv minutter.

Konklusion

Konkurrencen er absolut et besøg værd, fordi der er gode betingelser og trods alt deltagelse af de bedste på verdensplan, selv om det må betegnes som en lille konkurrence. Stævneafviklingen gik rigtig godt, med Sofia Holmbom som den der holdt styr på perioderne og annonceringerne. Man havde oven i købet arrangeret grill på isen, og det virkede for mig

som en positiv overraskelse. Derfor kan jeg varmt anbefale dette stævne til andre som har lyst til at prøve det.

Mischa fortalte mig senere at hans model ofte havner over 100 meter i buntet og han har nu helt opgivet flapperne, fordi de er mere delikate med mekanikken og kun performer marginalt bedre. Han kunne også genkende følsomheden for turbulent luft, som kan ramme LDAérne. En speciel udfordring er, at de har svært ved at komme ud af et stallmønster, hvis de først er havnet i et.

For mit eget vedkommende glæder jeg mig til at få min egen LDA vinge i luften, og se hvad sådan en vinge kan i mine hænder. Endelig står et par Cricket sko højt på ønskelisten når der skal løbes på glat is. Det tror jeg vil hjælpe mig videre til bedre performance i iskonkurrencer.

Lars Buch Jensen

Resultatliste

1	Mikhael Kosonoskhin	2045	LDA
2	Per Findahl	2020	LDA
3	Robert Hellgren	1631	Flapper
4	Lars Buch Jensen	1570	Traditionel
14	Ossi Kilpelainen	830	Traditionel



Mikael Holmbom stod sammen med sin kone Sofia og svigerfamilien for konkurrencen.

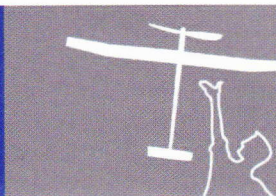


Mischa gør klar til start i 2. Fly-off. Per Findahl var allerede lettet fordi perioden var fløjet i gang. Noget teknik drilledede.

Plenarmøde CIAM 2012



FAI



AEROMODELLING
COMMISSION

CIAM fik ny Præsident

Manglende handlinger og forsinkede dagsordner kostede i april sydafrikaneeren Bob Skinner hvervet som CIAMs præsident efter fire år i embedet. Under krisen mellem CIAMs sekretær Massimo Semoli og det Italienske luftsportsforbund glimrede præsidenten med forsinkede og forkerte handlinger, som for en tid lammede CIAM.

CIAMs plenarmøde valgte 2. præsident, grækeren Antonis Papadopoulos til ny præsident med tyve stemmer mod 14. Da den siddende præsident ikke kan indstilles til andre poster, trådte Bob Skinner dermed helt ud af CIAMs ledelse.

Australieren Kevin Dodd blev valgt ind i bestyrelsen som 2. vicepræsident. Der var også kampvalg om posten som subcommittee formand for skalagruppen. Nordmanden Narve Jensen blev genvalgt med 24 stemmer over englænderen C. Allen der fik elleve stemmer

Danmark får VM

I år var plenarmødet særligt interessant for Danmark, da en arbejdsgruppe havde

indsendt bud på at afholde F3K VM 2013. Til at præsentere budet var der lavet aftale med KDAs generalsekretær Anders Madsen om, at præsentere Danmark som værtsland. Danmark blev tildelt værtskabet uden afstemning, da der ikke var indkommet andre bud.

Telemetri og nye officielle klasser

På mødet blev det besluttet, at det i klasserne F3F (skræntflyvning) og F3J (termik varighedsflyvning) er tilladt at aflæse spændingen på batteripakken og modtagersignalstyrken under flyvningen. Aflæses andre transmitterede data, koster det diskvalifikation fra stævnet. Problematikken er, at det ikke er muligt, at kontrollere, hvilke data der transmitteres og aflæses, så reglen giver ikke nogen mening. En løsning kan være at tillade alle former fra transmitterede data fra modellen til piloten

F4H og F3M fik ændret status fra provisoriske til officielle klasser og F3M blev tilmed løftet op til VM klasse. F4H er semiskala og F3M er kunstflyvning med store modeller. Kun F4H dyrkes i Danmark.

Der var naturligvis mange andre ændringer til de forskellige sportingcodes. Disse kan ses når referatet fra mødet bliver offentliggjort på <http://www.fai.org/ciam-documents> under "Meetings" og "2012"

eliteudvalgsformand
Regnar Petersen

Provisionel?

Provisionel er første status for en konkurrenceklasse i CIAM. Når en ny klasse får provisorisk status er det for at få ensartede regler over hele verden og for at klassen skal bevise den er levedygtig. Plenarmødet er CIAMs generalforsamling.



Antonis Papadopoulos blev valgt til præsident for CIAM på Plenarmødet i april 2012.

Hvad er CIAM?

Alle internationale FAI modelflyvningsmesterskaber, konkurrencer og rekordforsøg udføres under CIAM, FAIs modelflyvningssektion, regelsæt. CIAM står for: "Comité International d'Aéromodelisme".

Møder

FAIs modelflyvningssektion mødes én gang årligt (Plenarmødet = generalforsamling) for at diskutere modelflyvningens udvikling, regelændringer og sportslige begivenheder, mesterskaber, World Cups, Euro Tour og lignende. På mødet besluttet også, hvor de internationale mesterskaber skal afholdes. Mulige jury-medlemmer og dommere udpeges og CIAMs medaljer og diplomer uddeles.

Hvert FAI medlemsland kan udpege én delegeret med stemmeret på plenarmødet (generalforsamlingen).

Bestyrelse

Mellem de årlige generalforsamlinger ledes CIAM af bestyrelsen der består af en præsident og fire vicepræsidenter, en kasserer, en sekretær og en teknisk sekretær. Den samlede bestyrelse er på valg hvert år på generalforsamlingen.

Komiteer

Hvert medlemsland kan udpege delegerede til at arbejde i CIAMs komiteer. Komiteernes arbejde er at udvikle reglerne for konkurrenceflyvning og der er komiteer for fritflyvning, linestyling, skala, kunstflyvning, svæveflyvning, helikopter, raketter, uddannelse og aerostat.

Af Regnar
Petersen



Jeti Box Profi EX

DEL 2

– en trådløs terminal med data recorder og 2,4GHz sender modul



Af Jørgen Bjørn

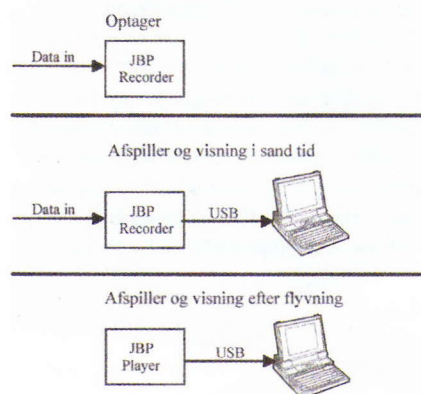
Data Flight Recorder

Data Flight Recorderen er en naturlig udvikling af den langsigtede udviklingsstrategi Jeti har haft. Når man nu har haft målemodulerne og den tilhørende telemetri, vil det være indlysende at kunne gemme den datastrøm med værdifulde oplysninger, som downstreames oppe fra flyveren ned til senderen på jorden. Det er samme idé Airbus arbejder med, idet det kan være uhyre besværligt og kostbart, at finde den sorte box (som er orange), når der sker ulykker, specielt på dybt vand.

Profi Boxen kan altså opsamle og gemme strømmen af telemetridata under flyvningen. Disse data omfatter oplysninger fra: målemoduler, modtagerens forsyningsspænding, samt signalstyrken på modtagerens antenner. Hukommelsen er på 2GB svarende til mellem 263 og 439 timers flyvning afhængig af datamængden.

Data Flight Recorderen har tre modes som kan anvendes på følgende måde:

Modes for Data Flight Recorder



For at kunne analysere flightdata har Jeti udviklet et Flight Monitor program, som frit kan downloades til din Windows PC. (Windows XP og højere). Som det første billede viser, består brugerfladen af vinduer, som man selv kan flytte, lukke, ændre størrelser osv. Det er velkendt i et Windows miljø. Programmet er i version 0,7 og forventes at blive udviklet med flere funktioner efterhånden.

Optagelsen stammer fra en flyvning, hvor jeg har brugt den gamle Futaba guldsender med Profi Boxen som 2,4GHz sendermodul. Den opsætning blev beskrevet som mode 4 i den min tidligere artikel (Modelflyvenyt 2/2012). Målemodulet er en MUI75, som i det øverste vindue viser flyets strømforbrug og batteri

spændingen på en 3S Li-Po pakke. Bemærk spændingen dykker lidt, hver gang du øger strømmen. Den mellemste kurve er altid tilgængelig på alle Jeti-modtagere uden målemoduler tilkoblet. Den viser antennespændingerne under flyvningen på de to modtagerantennener i en skala på 0 til 9. Modtageren anvender hele tiden det bedste signal (diversity), desuden monitoreres modtagerens forsyningsspænding, se den grå stabile kurve. Den nederste kurve viser forbruget i mA/h på pakken. Man skal være opmærksom på at programmet også er en "båndafspiller" med en cursorlinie, som løbende viser værdierne øverst i højre vindue. Man kan altså afspille hele sin flyvning og ganske nøjagtig finde ønskede hændelser.





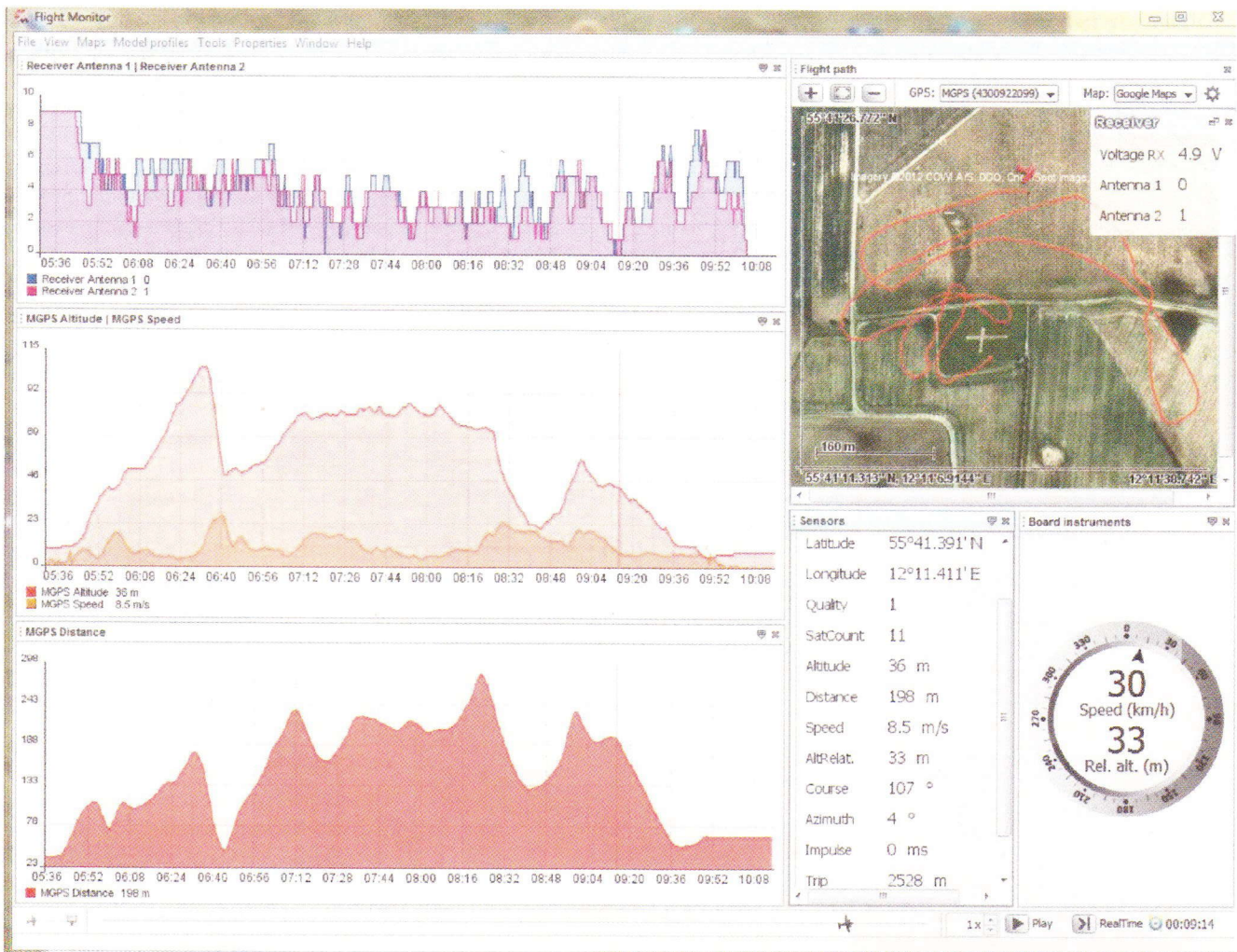
Næste billede viser forsyningsspændingens variationer på et anlæg med et tre år gammelt firecellet Ni-Mh modtager batteri. Her er spændingsdykket fra 5,4V ned til 4,9V, ved den røde pil, forårsaget

af at blot to servover starter samtidigt. Hvis modtagerens forsyningsspænding kommer under 3,2 Volt går det galt, fordi modtageren stopper. Det måleværktøj er simpelthen genialt og giver brugeren stor

sikkerhed, du kan sekund for sekund se hvad der sker. Her er noget du bør tænke over, især hvis du anvender digitale servover, som er særlig strømkrævende.

Hvis du anvender Profi Boxen i mode 1, altså der hvor du tilslutter målemodulerne direkte til UNI-stikket, vil du kunne foretage logning af alle mulige målinger på dit værksted. Du kan måle og logge omdrejninger, virkningsgrader, strøm, spænding, batterikapacitet, temperatur, luft hastighed m.m. Et fremragende måleværktøj for modelflyvepiloten. Alle el-piloter burde måle den faktiske ydeevne/kapacitet på deres Li-Po pakker under kontrollerede forhold. Ved efterfølgende brug af MUI-modulet i flyet, vil du hurtigt kunne spare en del ødelagte Li-Po'er og flyvere, ved kun at anvende 70% af den faktiske kapacitet.

Optagelsen af det sidste billede knytter sig til en flyvning i Soderup, hvor der flyves med et stort svæveplan og hvor Profi Boxen nu er koblet op som "lytter". (Se første artikel, Mode 3.) Målemodul er Jetis GPS modtager.



Øverst haves atter antennespændinger til analyse af modtagningens kvalitet og modtagerantennernes placering. På det viste tidspunkt af flyvningen i en afstand af 198m, holdt jeg med hånden på antennen. Det forårsagede en "Weak Signal Alarm", fordi jeg havde indstillet alarm niveauet til 2. Som du kan se øverst til højre er der 0 på antenne 1 og 1 på antenne 2, dvs. at begge antenner er under 2. Der er stadig meget stor reserve i rækkevidden, forsøget viser blot, at systemet er i stand til at overvåge kvaliteten af radio transmissionen. Hvis du sætter alarmværdien til 0, vil du kunne forvente alarm ved en afstand i luften på mellem 800 og 1600m med korrekt monterede modtager antenner. Jeg har nu valgt at sætte "Weak Signal Alarmen" til 1.

Det mellemste vindue viser flyvehøjde og flyvefart over jorden. Der blev udløst en lyd højde alarm ved 90 meter. Lyd alarmerne vises ikke i logningerne, hvilket også er unødvendigt. Nederste vindue viser afstanden i luftlinje fra startstedet. Det skal bemærkes at mit GPS startsted ikke er der, hvor denne flyvning begynder, men er logget ind ved hjælp af 12 satellitter til at være starten af bane 27 i Soderup. Øverste højre billede kalder Flight Monitor programmet automatisk ind fra Google Earth, under forudsætning af at din computer er på internettet, ganske nemt og smart.

Binding, programmering og profiler

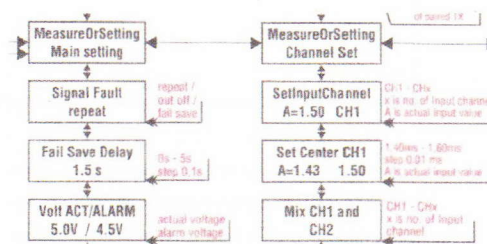
For bedre at forstå hvad det er der sker gennemgås principperne for binding, programmering og oprettelse af profiler i Jeti EX systemet. Det skal først pointeres, at alle 2,4GHz sendere har deres egne unikke koder skabt på fabrikken. Det gælder også Profi Boksens sender og Jeti modtagers telemetri sender. Disse koder er 8 cifrede hvilket betyder at der 100 millioner kombinationer. Idet et system til et fly kræver to kombinationer, vil der være 50 millioner unikke koder til rådighed.

Af pædagogiske grunde anvender jeg i denne forklaring kun to cifre til koden. I øverste tegning er Profiboxen født med kode 12. Den telemetri sender som sidder i flyet har kode 14. Hvis du tænder for systemet vil det ikke virke før du har lært de to sendere (Tx) og modtagere (Rx) at kende hinanden. Det gøres en gang for alle ved bindingen. Du kan få mere teoretisk viden om bindingen ved at læse artiklen: "Grundlæggende 2,4GHz teknik" i Modelflyvenyt oktober 2009 eller på www.elflytec.dk.

Øverste tegning viser et jomfrueligt system, lige pakket ud. Bindingen foretages i praksis ved at du:

1. Isætter en binding plug i modtagers data connector
2. Tænder modtageren
3. Tænder senderen
4. Fjerner binding pluggen

På mellemste tegning er flyver A bindet. Nu kan man programmere såvel modtageren, som målemoduler med alle ønskede indstillinger, herunder alarmværdier. Du skal være opmærksom på, at alle Jeti modtagere kan programmeres til alle de funktioner, som du normalt sætter op i en moderne sender, så som MIX, EXPO, ATV, Fail Safe, Servoforsinkelse m.m. Disse ting huskes i modtageren. Selve programmeringen er meget overskuelig, idet Jeti altid anvender det princip, at man altid kun kan gå op, ned, til højre eller venstre på de fire taster som findes på alle tre Jeti Boxe. Se et udsnit af et programmerings kort.

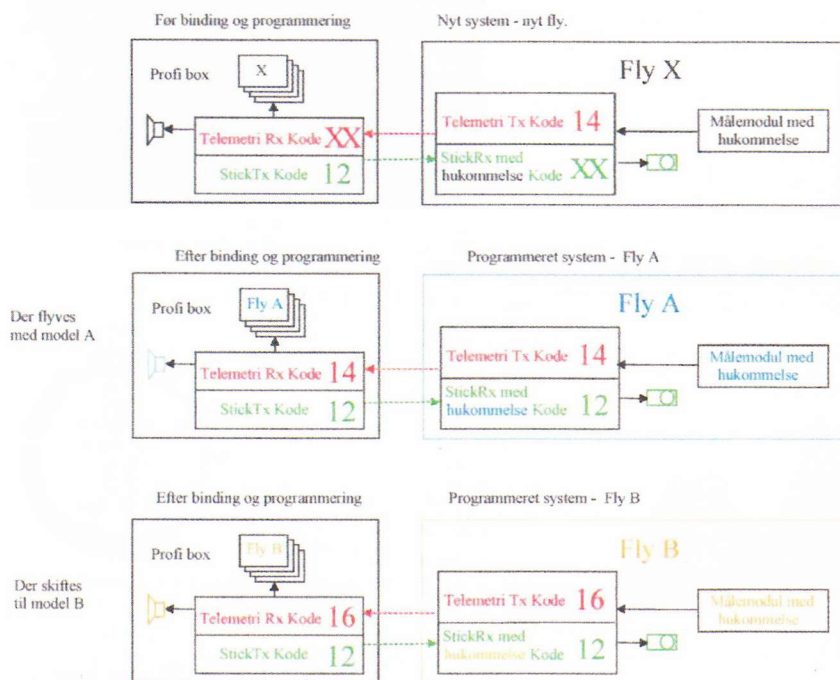


En tilsvarende programmering foretages af målemodul ved hjælp af manualen. Når det er foretaget kan du via telemetri senderen overføre måleværdier og alarmer til Profi Boxen, hvor fire skærmsider så kan programmeres til flyver A. Hvad sker der så hvis du skifter til en ny flyver, som i forvejen er bindet og programmeret? Se nederste tegning. Når du tænder for flyver B, vil telemetri senderen i flyveren udskifte kode 14 med kode 16 i Jeti boxen, som efterfølgende henter de til kode 16 fire nye tilhørende skærmsider, lydalarmer, modtager opsætninger m.m. som hører til flyver B. På den måde kan du oprette lige så mange flyvere, som du har brug for uden at foretage dig andet end at tænde for den ønskede flyver. Du skriver flyverens navne ind i profilerne. Systemet gemmer altid profilen på den sidste flyver. Flyverens navn vil blive oplyst, når du tænder for flyveren. Profilnavnet følger også automatisk over i Flight Monitor programmet. Så kan det vel ikke blive nemmere og mere sikkert.

Kompatibilitet

Forskellige forhold skal fastslås:

- EX systemet er gensidigt kompatibelt med 1. generation af Jeti 2,4GHz Duplex produkter, men med begrænsede funktioner.



- Alt skal være EX system for at få fuldt udbytte af Profi boxen. Dette gælder også sender moduler.
- Noget udstyr kan opdateres via en USB adapter fra Jeti.
- Man må ikke forvente at kunne opdatere udstyr der er mere end to år gammelt.
- Konkurrencepiloter og flykonstruktører kan foretage performance optimeringer.
- Målemodulerne kan erstatte andre instrumenter som fx tangampere-meter eller omdrejningsmåler.
- Er i modsætning til nogle produkter dokumenteret særdeles grundigt, godt nok kun på engelsk, eller tysk.

Det er en pris for udviklingen, som også kendes fra mange andre produkter, så som forældede computere og TV systemer.

Hvorfor vælge Jeti EX systemet?

Brugere af 2,4 GHz RC-anlæg står over komplicerede beslutninger, når de skal køber ind i et marked, hvor der ikke er kompatibilitet mellem de enkelte fabrikater. Samtidig finder den teknologiske udvikling sted med stærkt stigende hast. Udviklingsarbejdet finder nu sted, sideløbende med at produkterne frigøres, desuden vil et produkt med fejl lynhurtigt få problemer på grund af informationsspredningen på internettet. Det er den virkelighed producenterne og køberne befinder sig i. Disse forhold gør at produkter bliver forsinkede, men da vi har med flyvemaskiner at gøre, vil vi blive rigtig glade hvis alt virker, som det skal, det gør Jeti. Det er derfor vigtigt at have tillid til leverandøren, tænk på IC4 tog!

Nogle grunde til at vælge Jeti kunne være:

- Systemets ide er at sætte en "software kasse" af sikkerhed rundt om din dyrebare model i form af alarmer såsom, for lave batteri spændinger, opbrugt kapacitet, dårlig antenne montage m.m.
- Jeti systemet er meget omfattende og højflexibelt og kan bruges til alle tænkelige opgaver, som en modelflyver kan tænke sig.
- Du kan også begynde ganske beskedent med en gammel sender, en Profi Box og en lille 4 kanal modtager, som beskrevet i første artikel.
- Ved nedstyrtning eller bortflyvning kan man efterfølgende analysere de i Profi Boxen gemte data og dermed finde fejl og den forsvundne model.

- Modtager støtte fra EU's teknologi fond hvilket giver en vis sikkerhed for at produktet ikke forsvinder ud af markedet, som der desværre er eksempler på.
- Der gives effektiv dansk support.

Nye fartregulatorer og sendere

Jeti har gennem en årrække leveret fartregulatorer af høj kvalitet til børsteløse elmotorer. Det er derfor logisk, at Jeti også introducerer en ny serie af regulatorer som er beregnet til EX systemet. Disse regulatorer giver naturligvis mulighed for telemetri samt opsamling og afspilning af data, ligesom regulatorerne kan programmeres trådløst via Profi Boxen, mens de sidder i modellen på samme måde som målemodulerne.

Næsten samtidig med fremkomsten af Profi Boxen introducerer Jeti to nye 16 kanalsendere, nemlig DC16 og DS 16. Disse sendere anvender naturligvis den samme teknologi og har alle de samme faciliteter, som jeg allerede har beskrevet. Som en interessant nyskabelse indeholder styrepindene ikke potentiometre, men man drejer en magnet koblet til en chip som ved hjælp af hall sensorer, kan omsætte magnetfeltets retning til digitale signaler. Det system er uopslideligt, i modsætning til potentiometeret.

Afslutning

Det må erkendes at denne og den foregående artikel kræver en del teknisk fordybelse og viden. Det er imidlertid mit håb, at den grundige gennemgang har givet dig en bedre forståelse af digitale RC-systemer og dermed et bedre beslutningsgrundlag for dine valg i et kompliceret marked.

Jørgen Bjørn

Læs mere om de digitale RC-systemer i Modelflyvenyt 5/2009 og 2/2012 og få bedre beslutningsgrundlag for dine valg i et kompliceret marked.

MODELFlyVNING Blandt Giraffer og Tigre I



KNUTHENBORG SAFARIPARK

- EN OPLEVELSE VILDERE

Det klassiske spørgsmål,
hvem kigger på hvem her?

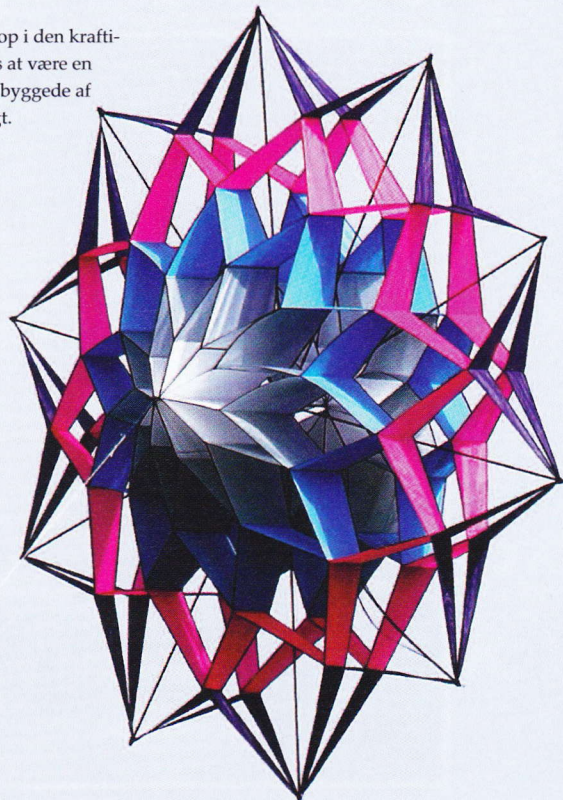


Vi mødes på Limpoposletten, lød det meget vildt og eksotisk, da bladets udsendte blev inviteret af "Hangar 4800" til en særlig dag med modelflyvning i Knuthenborg Safaripark.

Det var i weekenden 28.-29. april at Knuthenborg Safaripark åbnede for året 2012 og fejrede det med opvisning af modelfly, drageflyvning og andre aktiviteter. Desværre var vejret ikke just i sommerhumør. Lørdag bød det på regn en stor del af dagen, først sidst på dagen blev der mulighed for at flyve lidt. Søndag var blæsende, ja faktisk så blæsende at de fleste drager også blev på jorden. Så man kan godt forstå medlemmerne fra Hangar 4800 at de ikke alle gik i luften den dag, men kun lod et par af de friskeste piloter flyve lidt.

Klubben havde stimlet mere end 25 modeller sammen og lavet udstilling med eget telt og standen fra MDK. Ganske flot udstilling af modelflyene og standen var fint besøgt dagene igennem. Bare super ærgerligt for piloterne, at de ikke fik mulighed for at flyve på den lidt anderledes flyveplads. En flot udstilling gør imidlertid kun liden reklame, men det at det lyser langt væk, at der er et super godt sammenhold i klubben og at alle besøgende

En af de få drager der rent faktisk kom op i den kraftige vind, var denne udgave der må siges at være en del mere avanceret, end de drager man byggede af brunt papir og bambuspinde som knægt.



Girafferne i Knuthenborg Safari-park var lidt svære at fotografere, for de store dyr fejrede tydeligvis sæsonstarten med at spæne rundt i parken.



Tekst og foto: Steen Larsen

bliver taget godt imod og får venlige og uddybende svar på deres spørgsmål - Det husker man når man kommer hjem! Alle hyggede sig, snakkede og grinede sammen og ikke mindst af og med hinanden. Selv kuglegrillen var med. At enkelte af konerne så nok syntes at dyrene i parken var sjovere end modellflyene er en anden side af historien.

Vi havde lavet en aftale om et gruppebillede med dyr i baggrunden mens de blev fodret. Enhver der har prøvet at stille en gruppe modellfly og deres ejere op til fotografering ved hvad det koster af tid ... Og så længe er giraffer heller ikke om at gumle nogle kviste i sig. I løbet af 6-7 minutter var det overstået og kun en enkelt giraf fortsatte med middagen. Men vi nåede da at få taget et billede, som du kan se på næste side.

Forhåbentligt får de gæve gutter fra Hangar 4800 chancen igen en anden gang, for det er et ganske godt udstillingsvindue for modellflyvning i Danmark, og helt sikkert en sjov oplevelse for både piloter og familier. Jeg tror imidlertid jeg vil gå i forhandlinger med godsejeren eller parkforvalteren om at få græsset på Limpoposletten tromlet og klippet lidt - i år ville det have kostet nogle understel, hvis flyvning havde været muligt. Imidlertid er det fint for begge parter, at der ingen vilde dyr er i nærheden- tror jeg.

Godt gået Hangar 4800!
SL



Hele udstillingen set fra "flyvepladsen"

Gruppenbillede foran de spisende giraffer





De udstillede fly lidt tættere på.



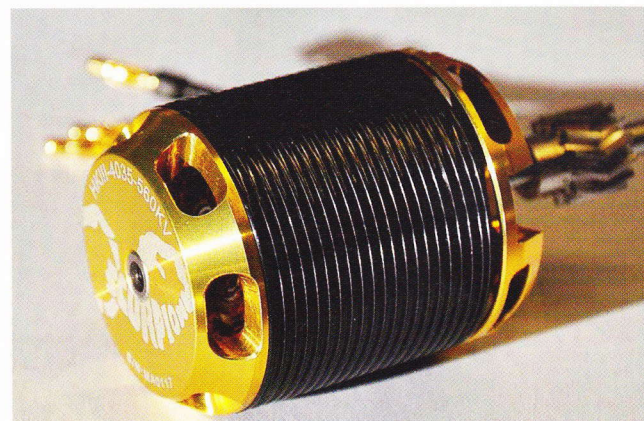
Mit Projekt: LOGO 600



Poserne med delene blev lagt op, så jeg kunne se lidt nærmere på sagerne. Den er super simpelt opbygget, så der er ikke mange poser/dele med.



Logoen er opbygget af to stk plastikrammer. Jeg har altid være vild med dens runde form. Selvom det er plastik, er pasformen super uden skarpe grater.



Det blev tid til at sætte motor og regulator på. Da jeg i længere tid har fløjet med scorpion, og været yderst tilfreds, blev det også det denne gang.



Motoren blev HK3 4035-560kv med 13T tandhjul, og regulatoren, deres nye 130A med indbygget BEC.

Mikado Logo 600 havde længe været min ønske-helikopter. Men nærrig som jeg nu er, havde jeg skubbet den til side, hver gang jeg følte det var tid til noget nyt.

Erfaren helikopterpilot

Jeg har tidligere haft alle størrelser i Aligns Trex-serie, og senest haft et par 700E, og har været godt tilfreds med dem. Men jeg har tit læst på fora, at de dyrere helikoptere også flyver dét bedre. Jeg havde svært ved at tro, at forskellen kunne være andet end forskel på ømheden i pengepungen. Men nu skulle det efterprøves. Jeg bestilte den og efter to dage kunne byggeriet gå i gang. Manualen er på kun 13 sider, og med gode billeder/ tegninger. Visse steder er det dog lidt svært at se, hvad der skal sidde hvor, men pga. de få dele løser det sig.

Flyvewægt og flyveklar

Flyvewægten endte -uden batterier, på 2510 gram. Inkl batterier, vejer den 3670 gram. Bladene er Edge. Efter et

par dages venten, blev det endelig flyvevejr. Mine forventninger var store, og jeg var da også spændt på, om jeg nu havde fået samlet, og sat alt rigtig op.

Helikopteren blev langsomt spoolet op, og alt så ud til at køre fint.

Beastx'en virkede til at reagere som den skulle, så efter et par hurtige pitchpumps, hvor halen blev hvor den skulle, blev den lagt om på ryggen. Jeg flyver med fast gaskurve, så i idleup1 kører den med 80% gas. Det, og så de skråtskårende tandhjul, og remtrækket, gjorde at støjen fra den var minimal. Den har en virkelig lækker lyd.

Efter lidt morfarflyvning og let 3D skulle jeg lande. Jeg nåede ikke at teste det store, men ville bare sikre mig at alt spillede. Selv efter den tur, var jeg meget imponeret. Den fløj virkelig godt.

Nogle dage efter skulle jeg så have nogle flere ture med den, og vejret var perfekt. Ingen vind, men en masse sol og kæresten shanghajat som fotograf.

Logoen blev presset så hårdt som jeg nu kunne, og i de manøvrer jeg nu kan. Den føltes meget lettere end hvad jeg hidtil har fløjet. Da jeg landede var det med et stort smil på læberne! Den havde virkelig overgået mine forventninger. Ikke kun dens præstationer i luften, men også lyden af den på lave omdrejninger.

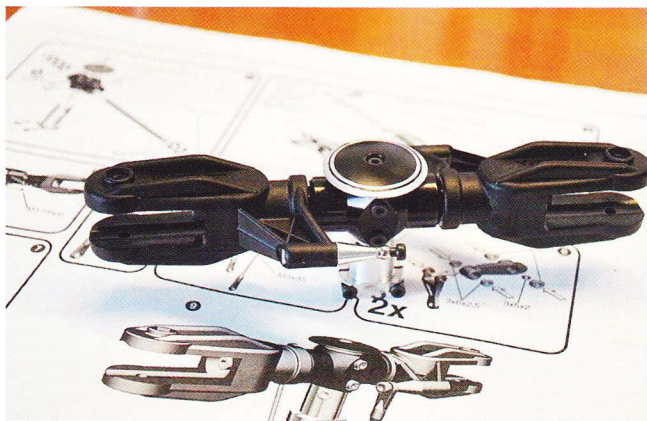
Er den så pengene værd?

Ja, det syntes jeg helt sikkert den er. Når man kigger på hvad man får med når man køber den, kontra en Align Trex, ja, så er der en stor forskel. Men ofte når jeg har købt en billigere helikopter, har jeg sat andet elektronik på, og så bliver prisforskellen alligevel ikke så stor.

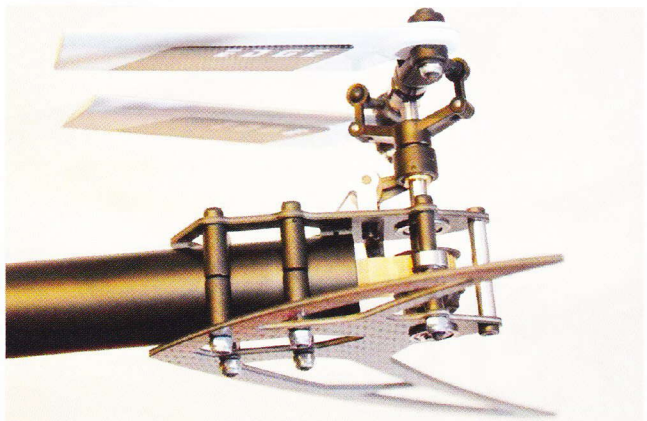
Jeg er helt sikker på mine Align modeller vil få mindre flyvetid, nu hvor Logoen er kommet til.

Som mange har sagt til mig, så flyver den dét bedre, og jeg kan kun ærge mig over jeg ikke købte en noget før. En ting er dog sikkert, det bliver ikke min sidste.

Rasmus Hansen



Så gik jeg i gang med at samle rotorhovedet. Bladholderne er lavet i plastik, og centerstykket i aluminium. God pasform. Det var en fornøjelse at samle det. Den nye scorpion esc, kan programmeres via pc, og er meget simpel. Beastxen kendte jeg lidt til i forvejen, så programmeringen var hurtigt overstået.



Da rammen var skruet sammen, gik jeg i gang med at samle halegearret. Igen, meget simpelt lavet, men super paskram. Som halegyro kom align ds650 på.



Her ses de monteret. Jeg sat align ds610 servoer på swashpladen. Dem havde jeg liggende, og jeg ved fra mine andre helikoptere, at de virker ganske fint.

MIN MODEL

Turbolent 1500





Haleslæberen i nærbillede

Carlo Nielsen fra Hangar 4800, har gennem de sidste to års tid bygget på en Turbulent 1500 ud fra tegninger fra Pitch hobby.

Det var vigtigt for Carlo at lave den så skalarigtig som det var ham muligt. Derfor tog det også en god tid at lave selve motordummyen som er lavet af abachifiner, som er tilpasset og malet så den står som en fin ny to cylindret motor i flyet.

Den tager samtidig opmærksomheden fra den OS 48FS motor som egentlig er drivkraften i flyet. Carlo måtte faktisk bygge motorattrappen to gange. Den første udgave blev nemlig alt for tung.

Flyet har en spændvidde på 160 cm. Alle de interessante detaljer er med på flyet, se blot haleslæberen, de faste slots, pilot og understellet som tilmed er affjedret. Cowlet er lavet af glasfiber og er ligeledes hjemmegjort.

Flyet har i skrivende stund endnu ikke været i luften. Carlo er spændt på dagen hvor den skal have sin luftdåb.



De faste SLOTS i forkanten af vingen.



Den fine motordummy bygget af abachifiner, og ikke mindst en masse flid

På det store billede til venstre ses Carlo med sin model af Turbolent 1500. Herunder ses modellen i frøperspektiv.

Cockpittet er naturligvis ligesom resten af modellen flot og komplet, det er lidt svært at se for piloten.



Lørdag den 17. marts 2012

Holiday on Ice 2012

I år havde tre danskere fundet vej til Norge for at flyve Holiday on Ice. Vejret var som sædvanligt godt og 29 ud af 36 FIA deltagere kom i Fly-off – heriblandt to dansker.

Atter blev den traditionelle Holiday on Ice afholdt på Mjøsa søen nord for Oslo. I år var det 25 års jubilæum og til prisuddelingen lørdag, var der hele syv deltagere som havde deltaget alle 25 år. De fik alle en meget flot håndlavet kniv, som norske Vegar Nereng havde fremstillet.

Årets is var ikke helt så tyk som den plejede, fordi det lune forår havde fjernet meget is og faktisk var der kun et meget tyndt lag is ud for Gjøvik hvor vi boede. Derfor var konkurrencepladsen flyttet 20 km nordpå hvor der stadig var ca. 30 cm tyk glat is der var god at løbe på med det rigtige fodtøj. Det var meget nemt at falde med almindelige støvler og med mine spikes kunne det lade sig gøre at løbe lidt på den glatte overflade. Steffen og Esben havde fine løbesko med rigtige pigge som ordentligt kunne gribe fat i isen, så der bedre kunne spurttes igennem til bunten.

Da det i første runde blæste 2 meter pr sekund valgte konkurrenceledelsen at bibeholde kun 180 sekunder i alle fire klasser, hvilket skulle vise sig at resultere i et kæmpe Fly-off i F1A. Hvis man bare havde valgt 210 sekunder, var der tyndet mere ud i feltet i første runde og et mere ri-

meligt antal deltagere ville komme i Fly-off.

Den ordinære konkurrence

Konkurrencen gik i gang og Steffen fik lidt nerver på med sin elektronikmodel, som ikke fungerede ordentligt. Det resulterede i en rygflyvning med line, som heldigvis ikke betød en skadet model, selv om modellen landede på ryggen med ørerne i isen. Ret heldigt Steffen! I omstarten kom maxet i hus og krisen var overvundet. Vi havde alle tre fløjet max efter runde tre med en god margin, selv om mine bunts var temmelig tanteagtige, fordi jeg ikke kunne løbe noget særligt med mine spikes. Jeg manglede helt klart noget i forhold til de andre deltagere.

I runde fire blev Esben desværre ramt af et minimalt drop fordi krogen åbnede uden Esben var klar over det. Da der skulle trækkes rundt til endnu en cirkel gled linen af krogen og modellen stallede et par gange og lagde sig derefter til at glide fra 30 meters højde. Luften VAR hjælpsom og modellen gled fantastisk, men det var bare ikke helt nok til at få maxet i hus. Rigtig ærgerligt fordi Esben fløj fint hele dagen. De to sidste runder var der igen

max til alle mand og Steffen og Lars var derfor i Fly-off sammen med mange andre. Der blev droppet utroligt lidt i F1A og i runde 3 og 5 fløj samtlige 36 deltagere max.

I Wakefield klassen var det af en eller anden grund sværere at flyve, så hele ni deltagere havde droppet og der kom 14 mand i Fly-off. I runde 3 og 5 havde samtlige 23 deltagere også fløjet max, sjovt nok.

Første Fly-off

Vinden havde efterhånden frisket til og var vel på en 4 m/s på isen, hvilket betød denne runde skulle flyves med blæsevejrsmønstre i stedet for de stillevejrsmønstre, der var brugt tidligere i konkurrencen. Det store antal Fly-off deltagere betød, at der var store problemer med bare at skaffe en tidtager til hver deltager, og de krævede to tidtagere blev aldrig en realitet. Det store felt gjorde klar og ca. halvdelen gik i luften med det samme for at trække et stykke frem på isen. Selv om vi stod ude på isen var der termik, fordi det var forårsagtigt med en mild brise og en lille regnbyge. Til sidst fandt en bobbel



Amerikanske Walt Ghio kom helt fra Californien og blev en flot nummer to i F1B. Walt er meget dygtig og han har fløjet mange gange på isen.



De tre danske kombattanter på isen: Lars, Steffen og Esben. Læg mærke til den glatte is.



Norske Atle Klungrhaug i et afslappet øjeblik undervejs i konkurrencen.



Russiske Mikhael Kosonoskhin under højstart. Mikhael vandt sidste års World Cup men blev kun nr. 10 i denne konkurrence.

vej over feltet og det lykkedes nogle at komme med på den. Et par minutter senere passerede endnu en bobbel og her skød endnu flere deltagere deres modeller af sted – heriblandt Steffen og jeg. Jeg havde tydelig termikindikation på linjen og det første minut så modellen ud til at stige, men luften gik af ballonen/termikken og modellen tabte desværre hurtigt højde til sidst og landede lidt efter fire minutter. Steffen havde en tilsvarende oplevelse og vi var derfor ikke blandt de 12 som gik videre til 7-minutters fly-offet.

45 minutter senere startede Wakefield fly-offet og man gik direkte på 7-minutters fly-offet nu med en vind som var løjet meget af. Modellerne drev ikke ret langt og det var et flot skue at se dem glide rundt imellem hinanden. Svært for tidtagerne, men flot så det ud.

Ingen fik 7 minutter, så afgørelsen blev fundet med Bror Eimar som nr. 1, Walt Ghio som nr. 2 og Russel Peers som nr. 3 – et helt minut efter Bror Eimar.

FIA 2. Fly-off

Efter god tid til hjemhentningen var det tid til at flyve og 12 deltagere gjorde klar

igen. Selv tog jeg tid på Robert Hellgren som fløj med en flapper han havde overtaget fra Per Findahl. Robert søgte straks langt ud på isen og skød sin model af i en meget flot start med rigtig god højdegevinst. Den gled rigtig godt, men efter 2½ minut var den langt nede og det lignede en almindelig tid. Heldigvis gik det ikke sådan og den sidste del af flyveturen havde et rigtig godt glid, som først stoppede på 6:24, hvilket rakte til en flot andenplads. Tyske Thomas Weimar havde tilmersvigt på sin LDA model lige efter buntet (det optimale tidspunkt hvis det endelig skal være) hvilket betød den fløj ligeud et stykke tid. Så fandt den termik og tog tre cirkler for atter at flyve lige ud – direkte tilbage til startstedet hvor den landede efter 8 minutter.

Nr. 3 blev Per Findahl med en LDA model, kun 5 sekunder efter Robert. Sidste års vinder Mikhael Kosonoskhin fik en 10'ende plads med 4:21 fløjet med sin flotte LDA model.

Konklusion

Efter min mening kom der for mange deltagere igennem til Fly-off i F1A, og man benyttede ikke lejligheden til at reducere

antallet ved at forlænge maxtiden i første runde. Så mange igennem til Fly-off er ikke godt, og det var naturligvis ikke muligt at have to tidtagere pr deltager i Fly-off.

Arrangementet var til gengæld veltilrettelagt og arrangørerne gjorde virkelig meget for at skabe gode rammer og en god stemning. En stort tak herfra for en god afvikling af konkurrencen som bestemt giver lyst til at komme tilbage.

Den sportslige indsats i den danske lejr var i orden, og for at det skal blive endnu bedre, skal jeg have fat i et par løbesko som passer til glat is, og vi skal til at flyve med LDA eller flap-modeller. Det er efter min mening det der skal til, for at danskerne kommer i top ved Fly-off med de specielle forhold der hersker ved Holiday on Ice.

På modelscenen ser det ud som om, der ikke kommer nye flappere til, og dem som er der, er under udfasning. De nye topklassemodeller havde stort set alle LDA profiler og det var netop også sådan en model der vandt. Sjovt nok har LDA-profilerne også i bredt omfang vundet indpas i Wakefieldklassen.

Lars Buch Jensen



Vinderen – Tyske Thomas Weimar i forgrunden af billedet forbereder sig til Fly-off. Flyver primært LDA modeller men har dog en flapper.



Standard udstyr på isen: Bjergbestignings is-fæstner som skrues ned i isen, De er hule og overskuds isen bliver transporteret op igennem røret.

PLACERINGER

1	Thomas Weimar	1620	LDA
2	Robert Hellmann	1584	Flap
3	Per Findahl	1579	LDA
4	Sergey Makarov	1569	LDA
21	Lars Buch Jensen	1153	Traditional
24	Steffen H. Jensen	1132	Traditional
30	Esben H. Jensen	897	Traditional
36	Bertrand Pouzet	730	?



Lageret er i fire etager – for store indkøb er blandt de betingelser, en hobbyhandler er nødt til at leve op til, hvis prisen skal være konkurrencedygtig. Jakob Munk, til venstre, som hjælper Essie med at tømme lageret, er en af butikkens to eksterne medarbejdere, som begge er aktive i hver deres modelflyveklub. Lige som Essie selv.



Af Regnar Petersen
og Jørgen Mouritzen

Den første flirt med modelflyvning sker oftest i hobbyhandlerens butik, og det er der én god grund til, mener Essie Saadi. Men som også er den første til at erkende:

”På den anden side, en hobbyhandler der ikke kan konkurrere på prisen er her ikke mere”

wwwad skal wwwi egentlig med

HOBBYHANDLEREN?

Det nemme er at sige: "Du skal handle hos hobbyhandleren, ellers har vi ham lige pludseligt ikke"!

Men er det ikke også lige naivt nok? Hvis man er et almindeligt svagt menneske, som har været modelflyver længe nok til at vide, hvad det er, man har brug for, køber man så ikke ind dér hvor det er nemmest. Dér hvor varerne kan fås, hvor de er billigst og hvor leverancen er hurtigst? Er det ikke fuldt forståeligt, at man som målbevidst og kundskabsrig indkøber af dimser og små poser undgår den hobbyhandler, hvor fire begyndere venter på at få forklaret, hvad en servo er og hvad den skal bruges til? Er der noget at sige til, at man søger hen i den butik som har hele sortimentet, uanset om butikken ligger i Tyskland, England, Japan, USA, Argentina eller Smørumnedre?

Der er ingen grund til at stille spørgsmålet til den garvede indkøber af alt til fly, bil og båd. Han har svaret "med benene," og har med sine mange netkøb været med til at lukke flere danske hobbyhandlere gennem de senere år.

Hvad skal vi med hobbyhandlerne?

Så spørgsmålet om hvad vi egentlig skal

med hobbyhandlerne i en verden, hvor vi kan købe ind i næsten alle lande, hvor udbuddet bare øges og øges og priserne presses og presses, skal vel retteligen stilles til en hobbyhandler. Det har vi så gjort. Nemlig til Essie Saadi, der sammen med sin bror ejer Hobbyfly i Köln og i Rødovre.

- Dem skal vi bruge, så længe vi kan bruge dem, siger Essie. Og når vi ikke kan bruge dem mere, ja, så lukker de. Længere er den ikke.

Et brutalt svar, vil nogen mene. Også en programmerklæring som man forstår, når Essie uddyber.

Eneste vej ind hobbyen

- For mange, som er nye inden for fjernstyringen af biler og både, er hobbyhandleren den nemmeste og oftest også den eneste vej ind i en ny hobby. Hvis han eller hun som får lyst til at flyve med fly eller helikopter ikke har hobbyhandleren at gå hen til, så har vedkommende en svær tid for sig. Ganske vist kan man jo gå til klubberne, men det er ikke det typiske. Det helt karakteristiske er, at den første konkrete flirt med en ny hobby sker hos hobbyhandleren, fortsætter Essie.

- Det er sådan, at hobbyhandleren faktisk er det eneste sted, hvor en begynder kan gå hen og blive taget alvorligt, når bare det bliver hans eller hendes tur. Så står begynderen over for en fagperson, som nok har en interesse i at sælge, men som har en endnu større interesse i en korrekt og relevant rådgivning. Dels er det porten til det første salg, men det er sandelig også afgørende for at vedkommende ikke bliver overvældet af besværligheder, styrt og egne skuffede forventninger.

- Hobbyhandleren sørger for, at begynderen bevarer sit engagement ikke bare efter det første køb, men forhåbentlig også efter andet tredje, fjerde osv. Og også længe efter, at det der for et øjeblik siden var en helt ny kunde, af mig er blevet henvist til en lokal modelflyveklub og sikkert er et glad medlem der.

Velkommen på mit net

- Men når han først er et glad medlem, så kommer han jo ikke så meget hos hobbyhandleren. Så kender han specifikationerne på servoen han skal have, han ved at om Lipo og Life, han ved lige præcist hvor mange gram den enkelte modtager vejer osv. Og så går han på nettet ...



- Ja, det gør han sikkert. Han går måske ind i min netbutik. Det er jeg langt hen ad vejen selv herre over. Hvis jeg sørger for at have de produkter, han efterspørger, hvis min pris er konkurrencedygtig og hvis jeg sender varerne så han har dem dagen eller senest to dage efter, ja, så er han jo velkommen på nettet, mit net, smiler Essie.

- Og det er egentlig dét, der er lakmusprøven for en hobbyhandler i dag. Han skal have hele totalpakken. Både den fysiske butik hvor man kan se og hente varerne og den rådgivning, der specielt for begynderen er en forudsætning - og den velfungerende netbutik. Han skal have tingene til en pris, der er konkurrencedygtig på hver af de to markeder - butikken og nettet. Jeg ser ingen modsætning i, at samme varer koster noget forskelligt på nettet og i butikken. På nettet kender man kalkulationen, i butikken kan det tage meget lang tid at sælge samme produkt, fordi det skal pakkes ind i informationer hvis omfang man ikke kan kende på forhånd. Desuden kan varer, der sælges via nettet, ekspederes i en tilfældig pause, hvorimod man skal stå der, når dørklokken til butikken ringer. Selvfølgelig resulterer det i forskellige priser.

Forskellige priser

Forskellen i prisen er langt fra hele hemmeligheden bag succes. Valget af produktsortiment er enormt vigtigt. Det er ingen kunst at købe en mængde forskelli-

ge fly hjem og stille dem til salg. Men det kan være meget klogere med et mindre sortiment, hvor man så til gengæld har stort dybde i de dele, der skal bruges i og omkring de enkelte modeller.

Et eksempel: Vi har kun en mindre del af de Horizon helikoptere, der findes. Egentlig har jeg lyst til at have mange flere af deres dejlige modeller i butikken. Men Horizon er desværre kendt for ikke at være hurtige, når det gælder levering af reservedele. Derfor har vi indskrænket vort modeludbud, men til gengæld bestræber vi os voldsomt på at have alle reservedele til de modeller, vi fører. På den måde bliver vores Horizon-kunder forhåbentlig tilfredse med deres helikoptere og med os... også når uheldet er ude.

Irritationen er et vilkår

- Men uanset hvad du siger: Der er ikke noget mere irriterende for en erfaren modelflyver end at stå og vente på et "livsnødvendigt" batteri, bare fordi hobbyhandleren skal stå og undervise en begynder i det mest basale...

- Jamen det er vilkårene. Begynderen bliver et glad og erfarent medlem i din klub en dag, og hvis vi ikke har hinanden - begynderen og hobbyhandleren - bliver der færre til klubberne. I virkeligheden er valget, om man vil vente hos hobbyhandleren, eller man vil rive timer ud af sin egen flyvning, når begynderen melder sig ind i klubben. Begyndere skal have

Hobbyfly har fået domicil i en lagerbygning lige ved motorvejen gennem København. Ikke en prangende facade, men bag skiltet gemmer sig 1200 modelfly. Dels for at kunderne skal have noget at vælge imellem, men også fordi store indkøb er betingelsen for konkurrencedygtige priser.

hjælp, og hvor det for dig måske er en irritation på en god flyvedag, er det for os hobbyhandlere en væsentlig og nødvendig del af butikken.

- Og så skal du lige huske på en anden ting. Nettet er jo ikke kun tidsbesparende for netkunderne, men sandelig også for hobbyhandleren. Vi bruger rigtig mange kræfter på at lave udførlige og gode produktbeskrivelser til de ting, vi sælger på nettet. Det er faktisk et kæmpearbejde, at holde nettet ajour og opdateret. Men det betyder, at en kunde trygt kan gå ind og købe et produkt i sikker forvisning om, hvad de får leveret. Det kan de gøre igen og igen med produkt efter produkt. Så du kan sige, at vi flytter mange varer på nettet for hver god beskrivelse vi laver. Det sparer os tid, som vi i stedet kan bruge til rådgivning i butikken.

Når der ikke er den store forskel på butiks- og nethandel for Essie Saadi, er det måske fordi varerne kommer fra den samme nye butik.

Kæmpeskridt

Hobbyfly startede i Bagsværd for syv år siden og er - via en butik på Frederikssundsvej i København - nået til Islevdalvej i Rødovre. Det er sket samtidig med, at lokaliteterne er vokset dramatisk. I dag har Hobbyfly 290 kvm. butiksareal og 500 kvm. lager (100 kvm. i fem etager) - samt plads til yderligere udvidelser. I alt ligger der ca. 1200 fly af ca. 200 forskellige modeller på lager. Dertil alle andre små og

store ting, en velassorteret hobbyhandler også skal have. I alt 50.000 varenumre er der at holde styr på.

Det er det med dybden, siger Essie. Hvis man som modellflyver blive tilfredsstillet af de modeller, en hobbyhandler har valgt at føre i sit sortiment, kan man med rimelighed forlange, at han også kan levere i hvert fald de mest almindelige reservedele til dem. Eller i hvert fald kan skaffe dem meget hurtigt. Og så bliver det til mange stumper. Også mange, der

langt fra bliver solgt en af om dagen eller ugen, men som der alligevel skal bindes kapital i, uanset om de sælges fra butikken eller fra e-butikken.

- For det er jo en anden af hobbyhandlerens roller: Han skal være serviceorganisationen, der finansiere det lager, som folk "der lige står og mangler en dinget" forventer han ligger inde med, så søndagsflyvningen kan reddes lørdag formiddag. Det prøver vi på ud fra en erkendelse af, at det er nemt nok at sætte en

flyver i drift, men det er noget vanskeligere at holde den på vingerne.

- Lige som det er nemt nok at købe en flyver, men hvis man vil vide, hvordan den kommer i luften, er første stop oftest hobbyhandlerens viden i kombination med alle de mange små ting på hans lager ...

Regnar Petersen
og Jørgen Mouritzen

Essie Saadi: "Hvis en hobbyhandler ikke er konkurrencedygtig på prisen, har han ingen fremtid. Men han har en kæmperolle at spille for udviklingen af modellflyvningen i Danmark. Det er nemlig her, det starter for de allerfleste.



**Traditionen tro indbød
Modelflyveklubben Comet
igen i år til pilot-træf på
Skelgårdsskolen på Ugan-
davej på Amager.**

**Det løb af stablen søndag
den 11 marts ...**

Arrangørerne havde igen formået at stille et fortrinligt træf på benene, hvor modelpiloter fra hele landet kunne mødes og udveksle erfaringer og ikke mindst røverhistorier.

Syv forhandlere havde valgt at lægge deres vej forbi, og opstillet deres boder med et stort udvalg af varer og gode tilbud. Her var der en masse at komme efter, for en rigtig tilbudsjæger. En god handel var da også mulig, at få i hus i gymnastiksalen, hvor arrangørerne havde opstillet borde, så andre modelflyvepiloter kunne stille op og sælge deres brugte stumper, som trængte til et nyt hjem.

Seminar

På vanlig vis blev der afholdt seminar i et af skolens lokaler. Denne gang var det Jørgen Bjørn, der kunne fortælle en masse spændende ting om Jeti Profi Box EX. Desværre ankom jeg først ved middagstid, hvor Jørgen Bjørns seminar startede klokken 11.00. Jeg kan derfor ikke berette om indholdet, der uden tvivl har været spændende.

Udstillingen

Modelflyvudstillingen er en af de store omdrejningspunkter omkring hele træffet, blandt andet fordi det er en åben udstilling, forstået på den måde, at alle modelflyvepiloter, der har lyst, kan udstille deres kreatio-
ner. I år blev der udstillet alt, lige fra store flotte gasturbinedrevne fly og stormodeller til årets nye dille, multirotorer, som du kunne læse om i Modelflyvenyt nr. 2/2012.

Café og hygge

I lokalets bagerste ende fandtes "Cafe propellen", hvor man kunne

Comet-t



Træf 2012



trække sig tilbage og nyde en kop kaffe eller en pølse, og fordøje de mange nye indtryk, fortælle om sin seneste gode handel ved en af standene eller bare udveksle en roverhistorie eller to.

Lotteri og udmærkelser

Også i år var der et stort lotteri med en masse flotte præmier til de heldige.

Sidst, men ikke mindst blev der blandt de udstillede fly, uddelt præmier i forskellige kategorier. Vinderne af de disse kategorier er listet op herunder.

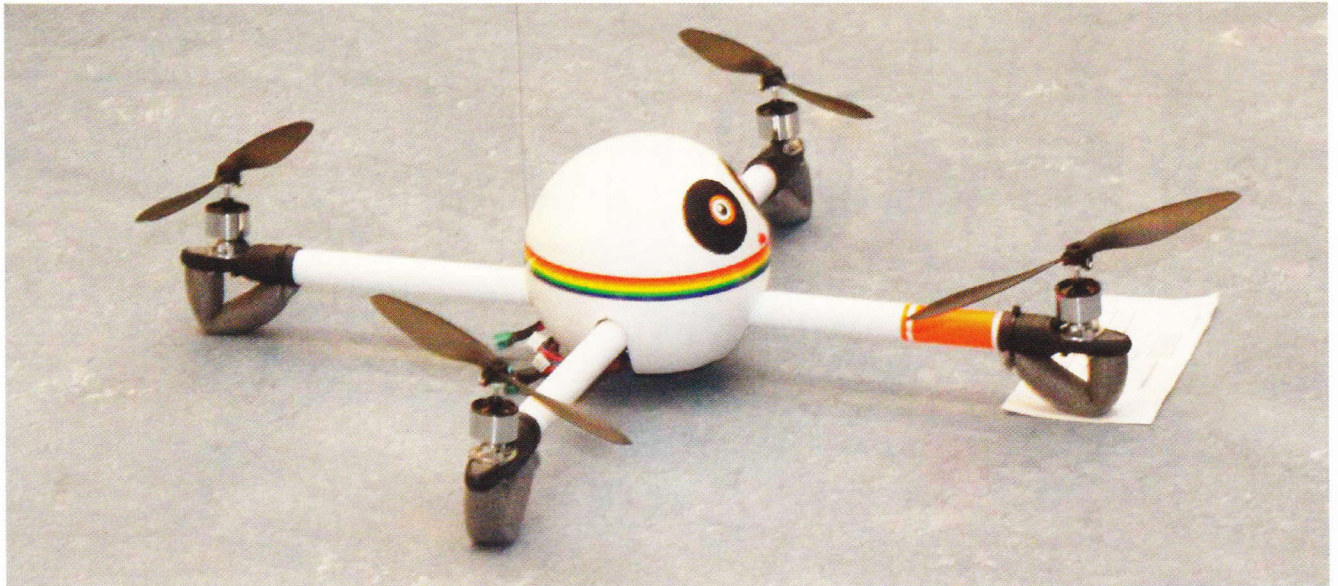
En del af essensen af Comet-træffet er netop, at det er os alle, sammen med Modelflyveklubben Comet, der skaber rammerne for et godt træf. Det er netop sådanne tiltag, vi alle skal støtte op om.

Se flere billeder på de næste sider.

Vi ses til næste år
Jesper Voss

Modelfly der fik præmie eller udmærkelse

1. Lodtrækning blandt de deltagende udstillere:
- Ole Hilmer Petersen, Radioflyveklubben Frederikssund
2. Original, kreativ eller teknologisk præstation:
- Niels Erik Kristensen, modelflyveklubben Lolland
Med sin Hexa 650
3. Flot egen konstruktion:
- Ole Schneekloth, Comet
Med Sopwith triplan
4. Flot skalamodel:
- Kasper Holger, Jet Danmark
Med Hawk 100
5. Flot byggesætsmodel:
- Mikkel Brandt
Med en Sig Kadet senior
6. Flot farvesætning på modellen:
- Andreas Larsen, Nordsjællands Fjernstyringsklub
Med sin Yak 55m



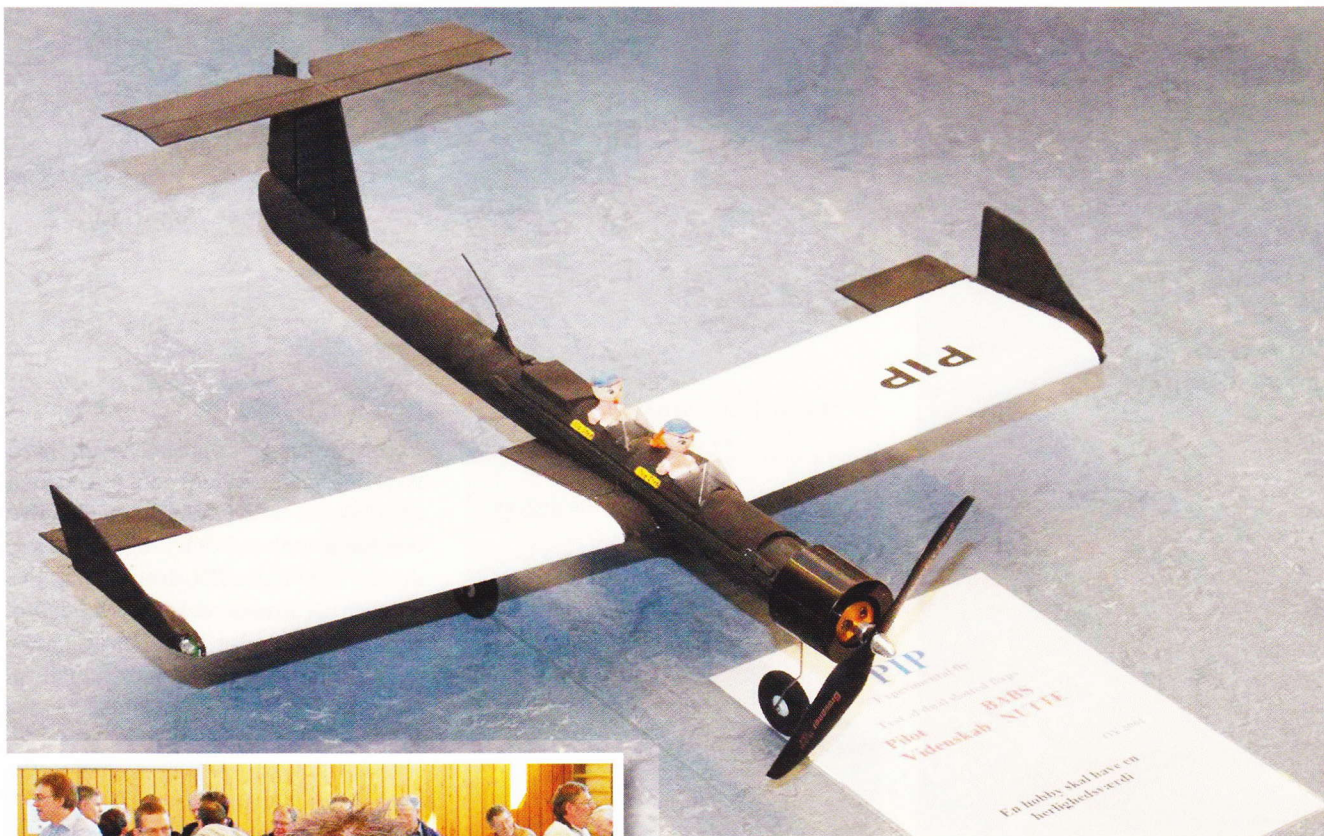
Her en multirotor med fire propeller, altså en Quadrocopter.

En af træffet dommere Preben Jacobsen beskuer en Nitrogen.



Poul Offersens imponerende Piper Cub bygget i depron, 271cm i vingespænd og en vægt på 2 kg. (ja, TO kg..!!)



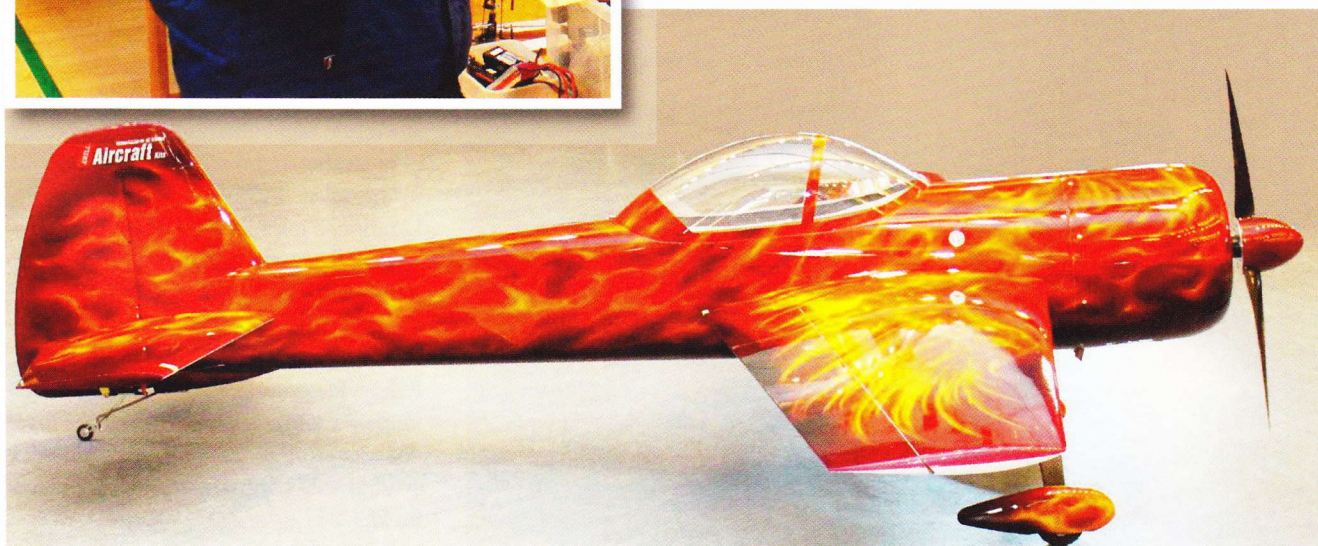


Et lille eksperimentalt fly er der selvfølgelig også plads til.

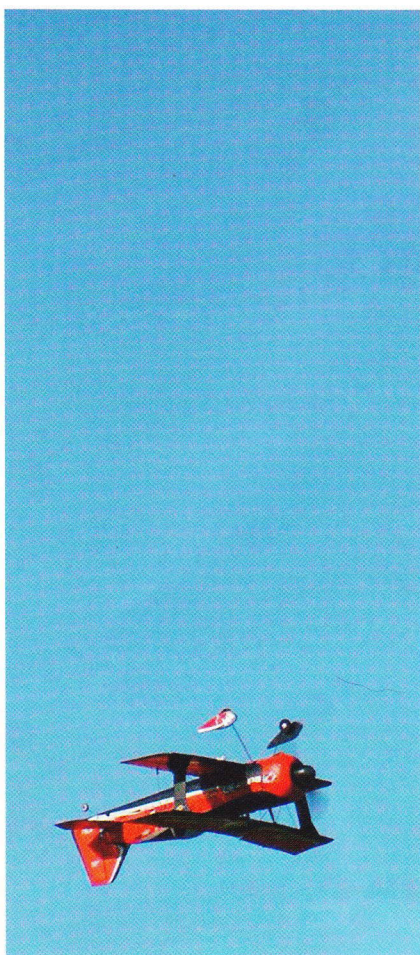


Her er Mark ved at gøre en handel ved en af brugtmarkeds standene.

Andreas Larsens flotte airbrushede Yak 55m fra Krill.



UMX Beast



For et år til halvanden siden lancerede E-Flite, deres første version af UMX Beast. Fantastisk fly. Mange opdagede dog, at den desværre var noget livlig i vind. Det tog E-Flite til sig, og lavede en ny version af UMX Beast. De kalder den UMX Beast 3D BNF. Men hvad står alle de forkortelser så for?

UMX er en forkortelse af Ultra Micro eXtreme. 3D, dvs. at den kan flyve 3D. BNF betyder, at den har indbygget modtager og kan 'bindes' til din DSM2/ DSMX sender.

Den helt store forskel fra version 1 til 2 er, at der i version 2 er indbygget noget de kalder AS3X. Et gyro-system der også er kendt fra deres Blade MCPx V2.

Systemet 'holder styr på' sideror, højderor og krængeror. Det vil sige, hvis der kommer en kastevind ind på siden af flyet, vil sideroret arbejde for, at flyet skal holde retningen og ikke blive blæst 'omkuld'. Vældigt smart system der virker glimrende.



Samling og indhold

Når du modtager din pakke, er du ikke i tvivl om hvad den indeholder. Forsiden er et billede, af flyet der hover. Wow, er den første tanke, der slår dig. Det næste der slår dig, er hvor flot, det lille vidunder er. Men så undrer det dig formentlig, hvor alle delene til at samle den er? Der er en logisk forklaring: Flyet er samlet og næsten klar til at blive 'bundet' til din DSM2/ DSMX sender. Du mangler blot et 2S 7.4V batteri på mindst 180 mAh. (Anbefalet)

I kassen ligger også en ekstra propel, hvis uheldet skulle være ude.

Første flyvetur

Jeg er blandt dem, der konstant holder øje med om det blæser. Det gjorde det desværre, den dag jeg fik den. Men det kunne ikke holde mig tilbage. Så jeg tog den under armen, og gik til en nærliggende park, hvor første flyvetur skulle være. Jeg satte batteriet i og lod gyroen kalibrer (Det er meget vigtigt!). Den gav et lille 'bib', og jeg kunne derefter taxie den ud til den valgte plads. Det skal lige siges, at flyet næsten ikke kunne blive på jorden pga. blæst!

Den kørte 1-2m på jorden, inden den lettede i modvind på under halv gas. Den steg hurtigt til en god højde. Trods den kraftige vind fløj den imponerende. Selvfølgelig blev den påvirket af vinden, men størrelsen taget i betragtning var det imponerende.

Landingen gik stille og roligt... bogstaveligt talt. Den stod nærmest stille i luften, inden den igen satte hjulene på jorden. Nogen ville nok mene, at et sådant fly burde flyves i en hal. De har delvist ret. Flyet ville kunne 'udfolde' sig bedst i vindstille omgivelser. Men jeg tror bare ikke der er plads nok i en hal, så udenfor en vindstille sommerdag ville være at fortrække.

3D

Dårlige ting

Selv om der ikke er meget dårligt, at skrive om den lille flyver, er der dog et par ting. Uden på kassen står der BNF, det regner man jo så med, at den er, men nej. Der medfølger ikke batteri eller ladekabel, det skal købes ved siden af.

Nu vi er ved batteri, er der endnu en ting at skulle nævne; Batteri-hullet er alt for stort. Batteriet kan ligge og rutsje rundt inde i flyveren. Det kan resultere i at den bliver side-, hale-, eller næsetung.

Det sidste jeg har noteret mig er, at producenten har sparet på limen. Spinner, hjulkåber, servoerne under vingen, og snorene mellem vingerne har jeg måtte give en gang lim. Hvis der blev rettet op på disse ting ville flyet være absolut fantastisk.

Konklusion

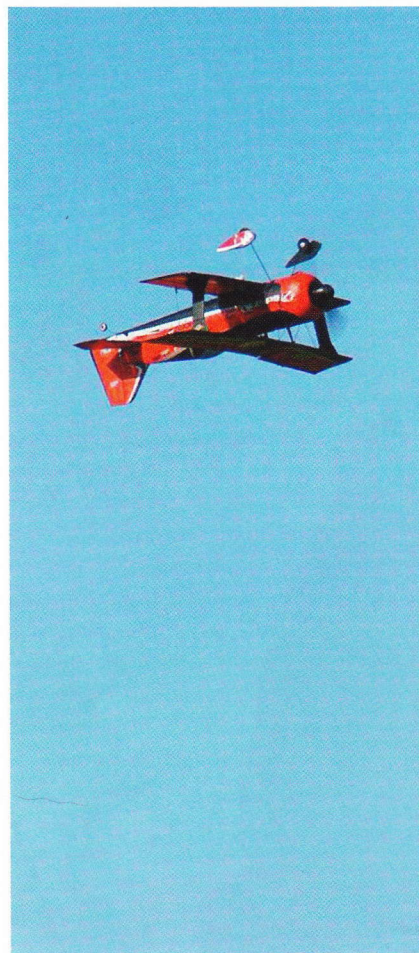
Sammenlignet med de andre Ultra Micro fly er dette fly det bedste jeg har prøvet. Den er super sjov at flyve med, og så er der næsten ikke det den ikke kan!

Den lille Brushless motor kombineret med et 2S 7.4V LiPo er genialt. Hvis udviklingen på RC fly, og især de små fly fortsætter, som den har gjort de seneste to år, kan det gå hen og blive vildt! En ting er sikkert: De små fly er kommet for at blive!

Morten Hjortkær Olesen

Fakta:

Spændvidde:	374mm
Længde:	400mm
Flyve vægt:	72g uden batteri
Motor størrelse:	2500KV Brushless Outrunner
Propel størrelse:	5x2.75"
Gyro-system:	AS3X
Anbefalet batteri:	2S 7.4V 180mAh LiPo
Skala:	Ultra Micro
Styrefunktioner:	Side-, krænge-, og højderor samt motor
Pris:	Set hos headrc.com til 893.- (Uden batteri)



Kristian Nielsen i typisk modellflyve positur, her gennemflyver han SPORTSMAN programmet.

IMAC

introstævne 2012



Tekst og foto: Jesper Voss

Langt om længe blev det fredag den 20 april. Dagen havde været længe ventet, fordi det var weekenden, jeg havde tilmeldt mig et stævne, som skulle give mig et helt nyt mål i min modellflyvekarriere. Stævnet er et nyt tiltag fra IMAC Danmarks side. Formålet med stævnet var, at introducere RC-piloter for den forholdsvis nye gren af modellflyvningen i Danmark, nemlig IMAC, International Miniature Aerobatic Club, som er en kunstflyvningsdisciplin, hvor man flyver med skalakunstfly, som fx Extra 300, Yak 54 og Sbach. Det er dog tilladt i BASIC, at flyve med alle typer fly, hvis bare de kan gennemføre programmet.

Jeg havde taget fri fra arbejde, så jeg stille og roligt kunne gå og pakke traileren, som der i øvrigt kommer en artikel om i næste nummer (Modellflyvenyt 4/2012). Bil og trailer blev pakket med alt tænkeligt, der kunne og måske skulle bruges, så jeg var velforbereget på weekenden. Da jeg altid sover i telt, så skulle der også lige pakkes et par ekstra tæpper og en presenning. Presenningen er i øvrigt god at have med, fordi man kan være så uheldig at få en skade i dugen på teltet. Ikke fordi det nogen sinde er sket, men det kunne ske, og så er en presenning rar at have til at lægge over, så man igen kan sove i tørvej.

Med bilen og traileren velpakket og min forlovede hjemme fra arbejde var det, for at bruge et ord der er oppe i tiden, tid til lidt kvalitetstid fredag aften sammen med min forlovede, med god mad og hygge. Det er jo også vigtigt at passe hjemmefronten, så man har baglandets opbakning, når man som jeg, har nogle hobbyer, der kræver at jeg er bortrejst i kortere og længere tid.

Tid til at stå op.

Klokken var 0415 da vækkeuret ringede. Neej, hvor var det tidligt, og der måtte da også trykkes på snooze et par gange, da jeg ikke ligefrem altid er et A-menneske, og da slet ikke på en lørdag. Men da jeg endelig stod op, begyndte sommerfuglene at melde sin ankomst i min mave, for nu varede det ikke længe før turen gik mod Haderslev.

Briefing for deltagende piloter var klokken 0900 på Haderslev MFKs plads, og derfor var det nødvendigt at køre fra Nordsjælland allerede klokken 0515. Efter at have provianteret med the, morgenmad og søde sager, var det tid til at koble traileren på bilen og vende snuden syd på.

3½ time, en liter the, to tissepauser, tre krydderboller, utallige stykker Riesen karameller og en del syngen og skrålen til radioen senere, ankom jeg til Haderslev MFK. Den der siger, at han ikke skråler med på musikken i radioen, når man kører en lang tur i bil alene, lyver. Et eller andet skal kedsomheden da dræbes med.

Fødderne på den Sønderjyske muld

Velankommet til Haderslev MFK blev jeg lidt overrasket over antallet af deltagere, på trods af jeg på forhånd godt vidste, at der var 25 tilmeldte. Men jeg blev alligevel lidt overrasket, da jeg så dem på en gang. Det var lidt med sug i maven, at jeg steg ud af bilen, og gik over mod de nærmeste, for at præsentere mig. Jeg har ikke førhen været den store stævne-deltager, jeg har dog været på et afflyvningsstævne sidste år hos Nuserne i Grindsted, hvor jeg mødte en masse mennesker. Men ville jeg også her møde den samme gæstfrihed og gode tone, som havde præget stævnet i Grindsted? Efter de første par håndtryk og navneudvekslinger, var det tydeligt, at her var der den rigtige gode og muntre tone, så sommerfuglene i maven kom hurtigt på andre tanker og forsvandt.

Efter lidt sludren med ligesindede nærmede klokken sig 0900, og vi bevægede os op til klubhuset, for at få en briefing af en af medarrangørerne, Michael Lund, og Haderslev MFKs formand, Hans Jørgen Kristensen.

Vi blev informeret i de nærmere detaljer, om hvad weekenden ville indeholde og hvad vi kunne forvente, og der blev lagt op til en super weekend.

Klubbens formand fortalte lidt klubbens faciliteter og reglerne i klubben, bl.a. omkring støjreglerne på pladsen, og at alle brændstof fly skulle måles før der kunne gives flyvetilladelse.

Således velinformeret var det tid til at få samlet min Extra 300, så den kunne blive målt og få flyvetilladelse. Der var enkelte, der var en smule bekymret om deres fly nu også kunne bestå støjmålingen. Men jeg var nu ikke bekymret, da jeg vidste, at min 30% Extra 300 med en DLE55 ville bestå, da vi hjemme i Radioflyveklubben har en regel på 91dB målt på tre meter, og i Haderslev er den på 94dB også målt på tre meter. Den bestod da også med en måling på 88dB, så det var jo rigtig godt. Alle de andre deltageres fly bestod også, så der var slet ingen grund bekymring.

Tid til flyvning

Michael Lund var den første der foretog en flyvning den lørdag. Formålet var at gennemgå manøvrerne i BASIC og SPORTMAN. Så med kaffekopperne tanket op, vendte vi alle næsen i vejret for at følge med i programmet, for at suge så mange indtryk til os som muligt. Efter forevisningen var det tid til, at vi selv skulle flyve lidt, og her var det lagt op til, at de nye IMAC-piloter fløj med en erfaren "caller", som er det man kalder ham, som oplæser manøvrerne for piloten, mens piloten flyver programmet.

Her var der en del tøven fra deltagerne, fordi hvem skulle først?, Hvem skulle bryde isen? Men efter isen var brudt blev der hurtigt stillet op i kø, IMACere har en meget god køkultur. Det gør også det hele meget nemmere, så kan alle andre

se hvem der står for tur og hvor mange der er foran én.

Den dybere mening i IMAC

Haderslev MFK har en regel om, at der er flyveforbud mellem klokken 1200-1400, og her havde man indlagt frokost i form af grillede pølser og brød til gode priser. Og hvem kan ikke fortære en varm pølse i gode omgivelser og godt selskab?

Efter en god frokost var det tid til, at vi alle trak ind i klubhuset. Her havde Michael Lund forberedt en god omgang teori i IMAC-ens tegn. Der blev gennemgået alle manøvrerne i programmet BASIC, hvor hver enkelt manøvre blev gennemgået, så alle havde en idé om hvordan hver enkelt manøvre skulle flyves korrekt. Her kunne man mærke at instruktørerne virkelig havde en lyst til at lære fra sig, og virkelig havde en tålmodighed og evne til at få alle til at forstå manøvrerne.

Her lærte vi også lidt om, hvordan man læser et program, altså alle de kruseduller, der ved første øjekast godt kan ligne noget lille Emma på tre år har tegnet nede i børnehaven. Men der er en mening med alle de kruseduller, og det er for det første at det ikke er tilfældige kruseduller, men derimod et sprog, som hedder ARESTI, opkaldt efter Oberst José Aresti. Oberst José Aresti opfandt oprindeligt sproget til full-size kunstflyvning, altså IAC (International Aerobatic Club), men er blevet adopteret af modelflyvningen, da det er de samme manøvre der flyves i IMAC. Efter en god undervisning, var tid til igen at lufte de veltrimmede fly. Det var tydeligt at alle havde hørt efter i undervisningen, for interessen for at lave manøvre bedre var større, nu når man havde fået en større forståelse for manøvrerne. Sammen med de rigtig gode tilbagemeldinger fra instruktørerne, gav det et ekstra skud adrenalin,



Et par af dommerne bedømmer rookiernes flyvning.



Et vue ud over nogle af de veltrimmede modeller.



Hangaren hvor man kunne stille sin model ind under regnbygerne.



IMAC køkultur.

mere gåpåmod og en god følelse i maven.

Desværre blev det ikke til helt så meget flyvning den lørdag, som vi kunne have ønsket os, da det regnede ind imellem, men arrangørerne havde sørget for at der var blevet stillet et telt op til brug som hangar for alle flyene. Og på den måde kunne hurtigt komme ind i tørvej, når regnen lige ville melde sig.

Sammenhold

Det sociale sammenhold er også vigtigt. Derfor havde arrangørerne sørget for fællesspisning i klubhuset, leveret fra den lokale kro mod et beskedent beløb. Under spisningen blev der snakket en del om alle dagens nye indtryk, så det var virkelig i IMACens tegn.

Efter spisningen kunne man lige akkurat nå en ekstra flyvetur inden mørket faldt på, og nogle få trodsede mørket og startede op i natflyverne. På trods af at jeg var velforberedt hjemmefra, havde jeg desværre ikke fået pakket nogen flyver ned med lys på. Men det var nu også morsomt nok alligevel, at kigge på andres måske lidt komiske indslag i mørket.

Da vi havde fået nok af aftenflyvningen, var der flere af os der trak os tilbage til klubhuset, som stod til rådighed. Her var det muligt og nyde de medbragte drikkevarer og fordøje alle de nye indtryk og input, der var blevet pumpet i os hele dagen. Efter et par kølige pilsnere, nogle røverhistorier og gevaldige grin, var det tid til at hoppe i soveposen, så man kunne være klar til søndagens flyvning.

Weekendens sidste vers

Allerede klokken 08.30 stod de første klar til at sende deres fly i luften, dog kun med EL-modeller, da flyvning med brændstof ikke er tilladt før klokken 10.00. Vejrguderne havde denne morgen budt os på højt solskin, næsten skyfrit og ingen vind overhovedet, altså perfekt for mindre EL-modeller.

Allerede klokken lidt i ti var de første modeller stillet i kø, så man Her var det muligt og flyve programmerne igennem sammen med en erfaren "caller", og samtidig at blive bedømt af dommere. Det var rigtig spændende og lærerigt, at blive bedømt af dommere, for mit vedkommende for første gang.

Efter et par timers flyvning var det tid til, at de fleste af os ville vende snuden hjemad, og derfor blev ved middagstid afholdt en debriefing, mens man kunne fortære flere veltilliberede pølser fra klubbens grill.

Under debriefingen takkede Michael Lund og Hans Jørgen Kristensen for deltagernes store engagement, vilje og gode ro og orden. Derudover blev alle deltagere rost for deres vilje til at dæmpe støjen på deres modeller. Afslutningsvis fik alle deltagere et diplom til minde om deres deltagelse i IMAC introstævne 2012.

Personligt har jeg fået rigtig meget ud af den weekend, og der er virkelig skabt grobund for et nyt stævne til næste år. Jeg vil gerne på vegne af alle deltagerne takke arrangørerne og Haderslev MFK for et enestående arrangement, samt instruktørerne for deres forståelse, tålmodighed og gode undervisningsevne.

Vil jeg deltage i et lignende stævne til næste år? Svaret er: JA. Og jeg vil opfordre andre til at deltage også, hvis man bare har den mindste smule interesse i kunstflyvning.

Jesper Voss

Konvertering af V-Laser 200

til benzindrift og med elektronisk tænding

Er du træt af metanolmotorens oliesvine-ri? Så læs her og konverter din motor til benzin.

Det var for få år siden bare en drøm, men nu er der kommet en masse spændende teknik fx CDI Elektronisk tænding til benzinkonvertering.

Jeg har skrevet en del om emnet på forum, fik mange spørgsmål om nu motoren kunne holde osv.

Jeg besluttede mig til at prøve det af på en Laser V 200.

Jeg havde set andre på YouTube lave samme konvertering og endnu ikke hørt, at det var gået galt. Jeg fik indkøbt diverse ting til projektet. Det blev lidt dyrt, idet en V motor, skal have to anlæg. Havde det været en Boxer, er der en speciel udgave til den, men ikke V motoren, her var det bare op med tegnebogen.

Nu havde jeg ikke værktøjet til at fremstille holdere med videre, nok heller ikke evnerne. Så jeg måtte ty til en af de skrappe drenge i klubben.

Efter endt arbejde blev motoren testet

Den kører godt, starter med det samme, og det er minimalt den sviner.

Men -og der er et men - motoren trækker ikke helt det samme som tidligere og er også lidt følsom på justeringen. Den går måske en anelse hårdt, det var nødvendigt at spænde motoren efter et par gange.

Jeg har senere opdaget, at jeg i min iver på at teste, havde sat en 15/12 asp propel på, så motoren var overbelastet. Helt anderledes går den med en 16/8, her er der fin respons og omdrejninger.

Lige nu går mine overvejelser på, om den kan holde? Skulle jeg prøve den med ren metanol med mindre olie. Men nej, den skal bruges med benzin!

Monteringen af tændingsanlægget er foretaget sådan, at det hele kan afmonteres (hvis man fortryder eller det ikke kører godt) uden at der er noget spor på motoren efter det.

Tændingsanlæggene er købt hos www.justengines.co.uk

Det er siden blevet lagervare på hylderne i DK. Firmaet sælger også tændingsanlæg til twin-engines, men der burde nok stå boxer-engines.

Da det er en v-motor der arbejdes med, er der valgt to anlæg, med to magneter og hver sin hallsensor. For at få plads til de to magneter er der fremstillet en ny propelmedbringer. Man kan man godt nøjes med en magnet, idet de to magneter sidder samme sted.

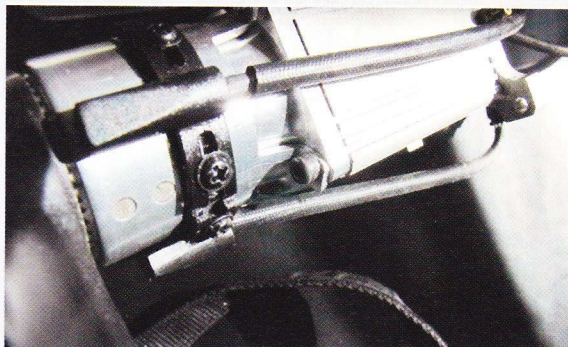
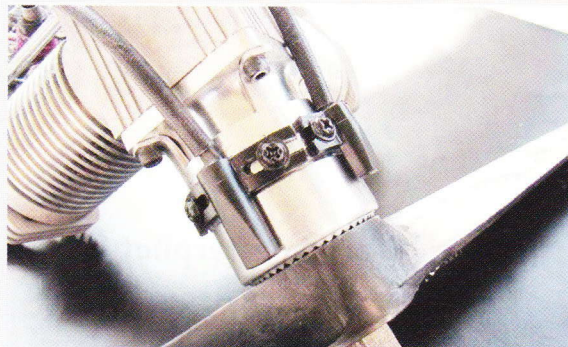
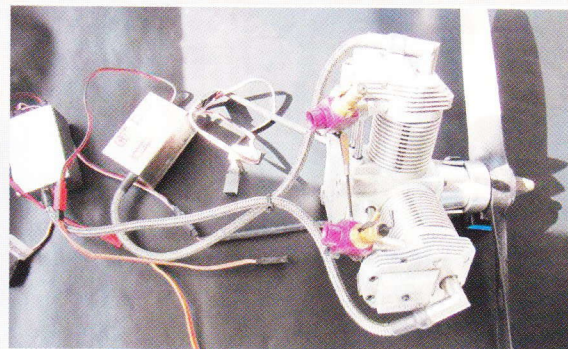
Når der konverteres fra sprit til benzin skal motorens kompression være lavere, det er sket ved at fremstille en toppakning på 0,8 mm (i vejledningen til tændingsanlæggene står der fra 0,6 til 0,9 mm) De 0,8 mm ser ud til at passe meget godt til denne motor.

Tændingstidspunktet skal være 28-30 grader før top (øverste dødpunkt). Det kan være svært at finde det nøjagtige topunkt, fordi et par graders drejning af krumtappen i denne stilling næsten ikke flytter stemplet. For at gøre det nemmere monteres en gradskive på krumtappen og en lille "viser"(et stykke bøjet piano-tråd).

Drej krumtappen så stemplet står ca. halvvejs nede i cylinderen, mål afstanden ned til stempeltoppen og aflæs gradskalaen, drej krumtappen (ca. en halv omgang) til der er samme afstand ned til stempeltoppen som ved første måling.

Aflæs igen gradskalaen, man kan nu se hvor mange grader krumtappen er flyttet, divider med to, og du har det helt nøjagtige topunkt.

Man kan hos samme firma købe et sensor testkit, som kan bruges til den sidste ju-



stering af tændingstidspunktet. Det tilsluttes ledningen fra hallsensoren, og afgiver lys og lyd når magneten passerer hall sensoren.

Sammen med aflæsning af gradskala kan man så se tændingstidspunktet (husk at dreje motoren den rigtige vej rundt).

Ulrik Lützen



Årets talent i Sønderborg er hverken fodboldspiller eller cykelrytter – men en modelflyver!

Var det **SEBASTIAN** eller **dansk modelflyvning** der vandt mest?

16-årig mesterpilot fra Sønderborg - som inden for fire år blev både dansk og nordisk mester og som nu skal flyve om EM - fik modelflyvningen ind på de bonede gulve.

De kom fra fodbolden, fra sejlsporten, fra golfen, fra atletikken, fra cykelsporten, fra håndbolden ... ja fra alle de sportsgrene, sportsDanmark uge efter uge følger i aviser og på TV. Og alle levede de op til kriteriet "mestre", dem Sønderborg Kommune havde inviteret til fest på Comwell i Sønderborg i april, fordi kommunen ønskede at fejre sine dygtigste.

Mon ikke de fleste havde ventet at se en fodboldspiller, en golfspiller eller måske en cykelrytter øverst på podiet som "Årets talent"? De store sportsgrene plejer at tage for sig af hæderen.

Men ikke denne lørdag.

Lørdag den 21. april var det 16-årige Sebastian Jessen fra Sønderborg Modelflyveklub der vandt.

Eller var det måske den mange gange danske mester i kunstflyvning, Peer Hinrichsen, der var vinderen, fordi han mere

end nogen andre har været coach og støtte for det sønderjyske talent. Eller var det måske alle danske modelflyvere, der i virkeligheden blev de store vindere?

Fordi de på denne lørdag havde en af de få stjernestunder, hvor modelflyvningen helt berettiget blev vejet op imod alle andre sportsgrene? Og bare blev bedst!

Til EM 4 år efter starten

For Sebastian er ros ikke en sjælden ting. Lige siden 2007, hvor Sebastian på en kulturnat i Sønderborg stod ved en stand med en jet, en helikopter, to begynderfly og en æske med Haribo Mix har der kun været én vej. Dagen efter kulturnatten måtte han ud på modelflyvepladsen og se de shows, der blev reklameret for.

11 årige Sebastian blev en flittig gæst på pladsen. I julegave ønskede han sig – og fik – en simulator og en måned efter fløj han alene med de indendørsflyvere, som han kunne låne.

Marts 2008 fik han sin første flyver, en Artist som kunne flyve kunstflyvning, og i maj deltog han i sin første sportskonkurrence, hvor han blev nummer 2. Så var linjen lagt: Det skulle være kunstflyvning "lige som Peer" flyver. Det har foreløbig givet ham titlen som dansk mester i Nordic klassen i 2010, og nordisk mester i samme klasse det efterfølgende år.

Nu er det i FAI klassen – den ypperste – han flyver, og her er han allerede udtaget til EM i Frankrig i år som junior deltager. Det store mål for i år er en kvalifikation til NM i Norge 2013 – og at blive dansk mester om ikke i år, så meget snart.

... og hele vejen igennem denne korte, men fantastiske karriere i dansk kunstflyvning, har Sebastian hørt masser af ros fra sine omgivelser. "Et talent". "Knægten er sgu født til at flyve". "Det virker næsten for nemt for ham". "Det er ikke sundt at blive mester så hurtigt, men han er jo sej."

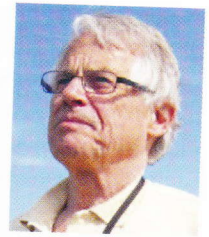
Der har været masser af positive kommentarer.

De konstruktive kommer fra Peer Hinrichsen, når de træner sammen i Sønderborg. Og det gør de. Sebastian og den pilot han ser op til mere end nogen anden – og som han skal slå for at nå sin drøm om at blive den bedste. Om Peer altid har tid er et spørgsmål. Om Sebastian er på flyvepladsen og klar til at træne er ikke spørgsmålet. For han er der på flyvepladsen hver dag, når det ikke regner. Og de fleste dage er der træning på programmet, i hvert fald hvis det ikke blæser mere end 10 meter i sekundet.

De samme manøvrer sat sammen på den samme måde i otte minutter. Derefter: De samme manøvrer sat sammen på den samme måde i otte minutter. Derefter...

Begrænsningen er ikke talentet, men vejret

- Jamen det kan da godt blive kedeligt sidst på sæsonen, når man 3-4 gange om ugen – oftere op imod konkurrencerne – står og flyver det samme program igen og igen fem gange på en dag. Men det er der ingen vej uden om. Man kommer kun så langt med talent, vil man videre, er det kun træning, der tæller, siger Sebastian.



Af Peer Hinrichsen og
Jørgen Mouritzen

Han vil gerne videre. Sigtet er ikke bare at blive dansk mester i den ypperste kunstflyvningsklasse. Det er også et Nordisk Mesterskab. Og et ...

- Hvorfor er danske kunstflyvningspiloter ikke gode nok til at blive Europæiske og verdensmestre eller i hvert fald gøre sig internationalt, Sebastian?

- Jeg tror ikke, at det hverken er manglende talentet eller flid, der er grunden, svarer årets talent. Piloten, der begyndte så ung, at han har chancen for at blive blandt de allerbedste. Som startede så ung, at hans største udfordring



er transporten af flyet ud til modelflyvepladsen og penge nok til de tre årlige stænger Lipo-strøm. Som selv cykler til modelflyvepladsen og må tigge sig til en plads i bilerne hos dem, der skal med til samme mesterskaber som han selv.

- Det, at vi bor i Danmark er den største forhindring. Vejret er sådan, at der er for mange dage, hvor vi ikke kan træne. Vinden og temperaturerne sætter begrænsninger for, hvor langt vi kan nå. De bedste bor i lande, hvor de kan flyve praktisk tage hver dag året rundt, siger Sebastian.

Og så flyver han igen de samme manøvrer sat sammen på den samme måde i otte minutter...

Også tid til sjov

Men det er ikke kun alvor det hele. Sebastian morer sig også. Med modelfly. Pengene er ikke store for en skoleelev, og slet ikke når man dyrker så dyr en sport som kunstflyvning og "kun" har mor og far og evt. et par klubmedlemmer som sponsorer. Så derfor er næsten alle fly i Sebastians efterhånden omfattende flåde af skumfly, helikoptere og quadrokopter kommet i hans eje efter andre er havaret med dem.

På en eller anden måde lykkes det altid for Sebastian at få en havarist på vingerne igen. Det er ikke så vigtigt for ham, om det er det nyeste grej. Bare det kan flyve.

Så flyver det indendørs eller på skrænterne omkring Hanstholm i påsken, med Cularis når der skal laves flyslæb. Helikopter og quadrokopter er også flittigt brugt. Sebastian er at finde rundt om i Danmark, fx på Nusernes sommerlejr og på diverse træf. Flyves der, så er Sebastian der, og han er ofte den sidste, der går i seng. Man skulle jo nødig gå glip af noget.

Men selv om det kunne lyde, som om Sebastian ikke laver andet end at flyve, så er der faktisk også en anden Sebastian. Han kommer frem om vinteren og på regn- og ruskdage.

2008



Sebastian med sin første model Artist i 2008

2009



Nu skal der leges med 3D flyver

2008



Sebastian maj 2008 nr. 2 i sport klassen

2010



Marts 2010 her er Miss Wind klar til konkurrence

- Så er det da sjovt at være sammen med kammeraterne. Og så er jeg nok lige som alle andre unge på min alder. Sjov, snak og League of Legends på computeren, siger han.

2. på ranglisten

Men inden det bliver sjov det hele, skal vi lige huske på, at der er mange mænd der mødes til danske konkurrencer, hvor de flyver de samme manøvrer sat sammen på den samme måde 3 x 8 minutter. De har senest været til konkurrence i Grenå, hvor de har fløjet årets anden FAI-konkurrence.

Hvordan er det så gået for årets talent, debutanten i F3A?

Jo, Sebastian ligger nummer to på ranglisten. Ikke juniorenes. Men seniorenes. Den med alle navnene, som i gennem de sidste ti-år har tegnet dansk modellflyvning. Foran Sebastians navn står kun hans læremesters, bagefter står alle de andres ...

Læs i næste nummer:

Hvad gør Modellflyvning Danmark for at støtte eliten?



2011



Nordisk Mester i Nordic Sebastian sammen med nr. 2 og nr. 3 i 2011

2012



Sebastian dirigerer P11 programmet til FAI klassen, det kan han også

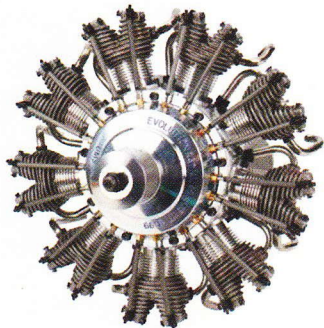
2012



Sebastian til skrænt combat i Hanstholm paasken 2012 sammen med hr. Beck

PRODUKT- INFORMATION

NYT FRA VORE ANNONCØRER



Stjernemotorer fra Evolution

Er der noget, der lyder bedre end en firetakts stjernemotor?

Nu kan du også få en stjernemotor til din model uden at tage et nyt lån i huset. Det kendte tyske mærke Seidel, der i mange år har lavet stjernemotorer, er blevet overtaget af Evolution, der nu får motorerne lavet i Indien. Prisen er derfor faldet kraftigt, så du kan få en syvcylindret stjernemotor på 35 ccm for 7499,- kr.

Der leveres også en syvcylindret motor på 77 ccm til 8.249,- kr. og en nicylindret på 99 ccm til 10.999,-kr. Alle disse motorer er firetakts gløderørsmotorer. Vægtmæssigt er de kun en smule tungere end tilsvarende en-cylindrede motorer. 35 ccm stjernemotoren vejer fx kun 1.600 g. Denne motor passer fx til en PT-17 Stearman ARF på omkring 2 m i spændvidde fra Great Planes. Til alle motorerne fås en udstødningsring, så udstødningen kan ledes ud af et cowl.

Endelig laver Evolution også en 260 ccm syvcylindret firetakts benzinmotor, der kan trække en 38 x 12 propel. Til motorerne kan der også fås automatiske glødestrømsmoduler fra Microsens, så du ikke får problemer med at holde alle cylindrene i gang. Alle motorerne og tilbehør kan fås ved PITCH SKALA Hobby.

Se mere på www.PITCH.dk

PRODUKTINFORMATION

er redigeret af
Jesper Voss



Se kontaktinformationer s. 2.



Spitfire Mk. IX & XVI Engineered

Under mine overvejelser om at bygge Brian Taylors Spitfire Mk. IX, skala 1:5,33, vingefang 2110 mm og søgning på nettet efter dokumentation, faldt jeg over en helt fantastisk bog fra Monforton Press: Spitfire Mk. IX & XVI Engineered, som henvender sig specielt til skalamodelbygere!

Forfatter og ingeniør Paul Monforton har været ansat i 20 år på flere forskellige flyfabrikker, som fx De havilland, Boeing og Bombardier og er selv RC flying entusiast.

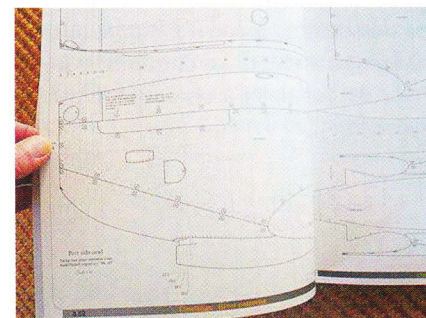
Paul har brugt adskillige år med gennemgang af over 200 originale Spitfire tegninger og foretaget tusindvis af opmålinger på Spitfires. Resultatet ses af bogens meget fine detaljerede cad-tegninger og knivskarpe farvefotos.

Det må være den absolut bedste bog man overhovedet kan opdrive som dokumentation i forbindelse med bygningen af en skalamodel af den pågældende Spitfire!

Bogen er på 212 sider, formatet er 310x265 mm., tykkelse 33 mm., vægt 2,75 kg. Desværre er den ikke helt billig, selvom prisen er reduceret fra Can. Dollars 139.95 til Can. Dollars 85.00.

Paul kan også levere nøjagtige tegninger i den skala man nu ønsker. Se mere om denne imponerende bog på www.monfortonpress.com

Henrik Grane.



BØGER BØGER BØGER BØGER BØGER BØGER



Bogen Grossflugmodelle

I 2011 kom denne bog på markedet fra det tyske forlag Vth.

I bogen gennemgås meget grundigt hele processen fra tanke og frem til en flyveklar model i vægteklassen mellem 25kg og 150kilo, som er det spillerum der er i Tyskland. Der gennemgås også de mest gængse byggeteknikker og materialer.

Det er dog ikke sådan, at man følger en bestemt models opbygning. Der er tale om helt generelle betragtninger, hvilket faktisk er fint.

Med de kræfter og belastninger der er på spil i de helt store modeller, er det vigtigt at hvert enkelt modelbygger, konstruerer sin model efter type, brug og naturligvis vægt.

Når man umiddelbart bladrer bogen igennem, får man det indtryk af, at der er meget fyldstof i. Bla beskrives de enkelte rortyper, hovedbjælke og krop samt understel i små afsnit. Men der er en mening med det, da der udover deres funktion (hvilket man må formode at en kommende stormodelpilot er bekendt med?) også gøres noget ud af at fortælle om de kræfter, der påvirker de forskellige dele.

Med sine 88 sider (på tysk naturligvis) bliver motorer, radiogrej og elektronik også gennemgået i enkelte afsnit. Der gøres en del ud af at fortælle om selve godkendelsesprocessen af en stor stormodel. Lovkrav og retningslinjer er grundigt beskrevet.

Billedmaterialet er beskedent. Det er tydeligt, at det er teksten, der er det væsentlige. Bogen alene kan ikke bringe en fra en gennemsnitspilot til en stor stormodelspilot. Der skal en del erfaring til, hvilket jo (heldigvis) også er den normale vej til stadig større modeller.

Pt. er en arbejdsgruppe med bla Stig Andersen og Claus Tønnesen i gang med at opbygge et regelsæt over "Mega Modeller", så vi også herhjemme kan nyde godt af de piloter, der har evner og midler til at bygge disse imponerende fly.

Bogen er som sådan fin. Der er jo ting man kan tage med sig til de mindre modeller, men den er nu primært til folk der går med tanker om 25+kg modeller. Dog skal man huske, at det at bygge en model ud fra de i bogen angivne retningslinjer, ikke automatisk medfører en godkendelse herhjemme, når den tid kommer.

Steen Larsen



Ny tysk bog om Li-Po batterier

Titel: Das Li-Po Buch
Grundlag og Praktiske tips
Forlag: VTH
www.vth.de
Forfatter: Ulrich Passern
1. udgave. 2012
56 Sider, Format 16,5 x 23 cm,
62 billeder.
ISBN: 978-3-88180-434-9
Pris: 9,90 Euro.

Med tysk grundighed gennemgår forfatteren grundlaget og anvendelsen af Li-Po batterier.

Li-Po batteriet er den batteritype, som virkelig har revolutioneret RC-flyvningen, og drevet udviklingen frem af modeller fra en vægt på 10g og op til mange kg. Li-Po batteriet er blevet den optimale energikilde, fordi det er let, lille og meget ydedygtigt. Producenterne frembringer næsten månedligt nye varianter, som medfører at du har besvær med at vælge rigtigt og hvad man skal tage i agt for.

Forfatteren definerer på glimrende vis en række begreber, så som kapacitet, spændingsgrænser, op- og afladestrømme, C værdien m.m. Rent praktisk vises også forskellige strømstik, balancerstik, lednings dimensioner m.m. Sidste kapitel giver tips om hvordan man gennem den rigtige håndtering opnår lang levetid.

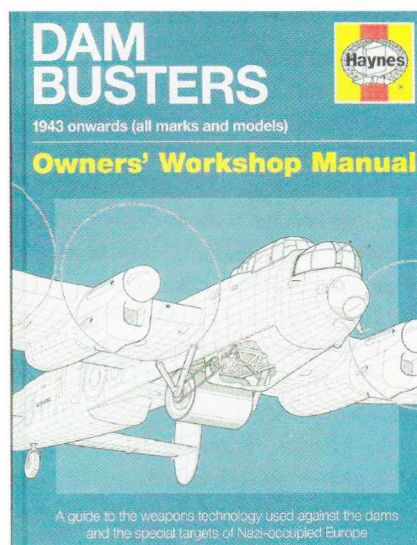
Jørgen Bjørn

BØGER BØGER BØGER BØGER BØGER

men fortsatte med ekstremt store bomber der ligeledes blev kastet enkeltvis men nu fra ekstrem stor højde, der igen krævede andre specieltudviklede fly og særligt udviklede sigtemidler med datidens teknologi. Målene, der ikke kunne destrueres med almindelige fly, var så forskellige som broer, tunneller, ubådsbunkere, slagskibe og afskydningsramper for V1, V2 og V3.

Eskadrillen er stadig aktiv, men i denne omgang har jeg fundet tre bøger på engelsk, der kun fortæller om eskadrillen under anden verdenskrig, nemlig:

Fra forlaget Haynes, indbundet:



DAMBUSTERS

1943 onwards (alle marks and models)

Owners' Workshop Manual

Skrevet af Iain R. Murray

ISBN: 0304367249

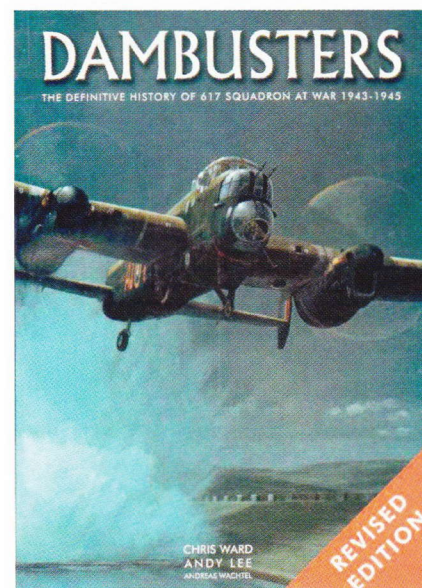
Købt i Danmark til 203 kr.

Bogen, der er opdelt i 9 hovedafsnit over 160 sider i følger ikke helt opskriften for de tidligere omtalte manualer fra forlaget, hvor der var fokus på selve flyet.

Her er fokus i stedet lagt på udvikling og fremstilling af de forskellige bombetyper og de nødvendige ændringer og udstyr i flyene samt deres målene og angreb på samme.

I tillægget er der endvidere skemaer med navne og fly relateret til angrebet på dæmningerne og en skematisk opstilling af senere mål og benyttede fly og bombetyper.

Fra forlaget Red Kite, hæftet



"Revised Edition" af DAMBUSTERS

The definitive history of 617 squadron at war 1943 – 1945

Skrevet af Chris Ward, Andy Lee og Andreas Wachtel

ISBN: 0955473535

Købt i Danmark til 260 kr.

Bogen, der er på 304 sider, er som titlen anfører eskadrillens komplette historie, hvor man dels beskriver udvalgte personer, træning og retablering efter ofte meget svære tab og samtlige togter med oplysning og deltagende maskiner og deres "skipper" herunder også operation Taxabel, hvor man under invasionen ikke kastede bomber men alustrimler og fik tyskerne til at tro at Pas-de-Calais og ikke Normandiet var hovedmålet.

Bogen udkom første gang i 2003, hvor man ikke kendte den fulde historie for Lancaster ED825. Ved angrebet på dæmningerne kom den efter megen dramatik frem til Sorpe Dam ført af Joe McCarthy og hjem igen som den ene af to, men et par måneder efter forsvandt den sporløst med en anden besætning på togt over Europa.

Den historie kender man nu. I 2007 fik man i forbindelse med et TV-program gravet et vrag op i Frankrig og fik det identificeret ...

ED825 får ikke bare sit helt eget kapitel i bogen, men pryder også forsiden på malarieret "The American Dambuster".

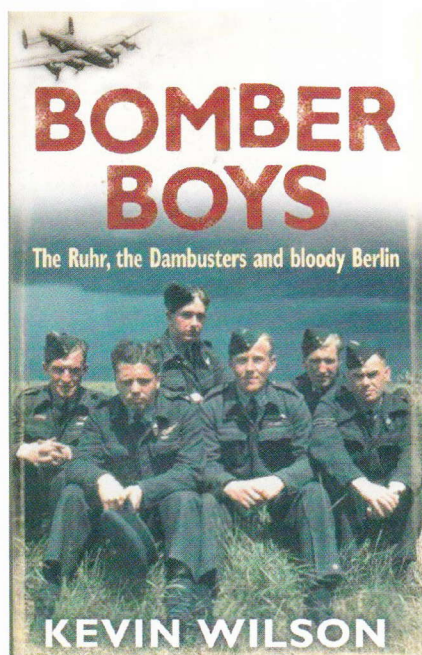
Dambusters bøger igen igen

- eller mens vi venter på filmen

Der kommer stadig nyheder om optagelserne til den nye film, men endnu ikke den helt afgørende - nemlig hvornår ser vi den i biograferne og måske endnu vigtigere, hvornår får vi den på DVD.

Indtil da kan vi gøre os klogere på den legendariske eskadrille 617, der som den første i verden blev skabt med det formål, at føre en specialudviklet bombe frem i et specialudviklet fly, for at destrueret et helt specielt mål uden brug af den sædvanlige tæppebombning.

Første raid var det kendte togt mod dæmningerne i Ruhrområdet, hvor bomberne blev kastet fra ekstrem lav højde med simple sigtemidler. Det stoppede ikke her,



Bomber Boys

The Ruhr, The Dambusters and Bloody Berlin

Skrevet af Kevin Wilson
ISBN: 0304367249

Købt i Danmark for 92 kr.

Modsat de to andre bøger hvor forfatteren fortæller hele historien, har Wilson baseret sin bog på interviewet af hundreder af tidligere besætningsmedlemmer herunder også de overlevende fra Dambusters og historie er i høj grad fortalt med citater fra de mange samtaler og bliver dermed en helt anden form for nærværende historieskrivning.

Bogen er på intet mindre 492 side, og forsidens er næsten symbolsk prydet af et meget tidligt farvfoto af netop Joe McCarty og resten af hans besætning fra ED825. En – nemlig bombekasteren Johnny Johnson, er en af de få overlevende fra togtet mod dæmningerne, fortalte om sine oplevelser i omtalte TV program og tog turen tilbage til Sorpe nu han alligevel var på kontinentet.

Og hvad så?

Ja, nogle P4 lyttere vil nok sige: "Nu har vi fandeme hørt nok om den ugle" og det er en ærlig sag, men er du fortsat interesseret og varen ikke er ved din lokale boghandler, giver jeg dig gerne navnet på min på telefon 2142 5345 efter solnedgang.

Lars Pilegaard

Så er den her:

Modelflyvning Danmarks krønike ...

RC-UNIONEN

- NÆSTEN 40 ÅR PÅ VINGERNE

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

Modelflyvning i Danmark kan spores helt tilbage til 1909, men først i 1969 besluttede modelflyverne at stå sammen på landsplan. Der blev stiftet tre landsdækkende unioner som kunne varetage modelflyvernes interesser. At det blev tre unioner og ikke kun én, er én af de historier du kan læse i bogen: RC-unionen - Næsten 40 år på vingerne.

Modelflyvning i Danmark har været gennem en rivende udvikling. Det gælder på det teknologiske udstyr, på foreningsarbejdet med de mange klubber og flyvepladser, og i samarbejdet med myndigheder og andre organisationer.

Bogen beskriver et lille stykke foreningshistorie i Danmark i et spændende univers af modeller, metanol og meningsudvekslinger, fra den spæde og ophidsede start til den selvfølgelig fusion af tre unioner 40 år senere.

Forfatteren, Arild Larsen er selv passioneret Modelflyver, foreningsaktiv og gennem mange år den ene halvdel af RC-unionens sekretariatet, så han kender foreningen ud og ind.

Du kan som medlem af Modelflyvning Danmark købe bogen til medlemspris.

128 sider
paperback
illustreret

Bestil bogen på hjemmesiden
www.modelflyvning.dk

Eller ved at skrive til sekretariatet på mail: info@modelflyvning.dk
Husk at opgive medlemsnummer!



**Vejledende
udsalgspris
278,- kr**

Modelflyvning Danmark medlemspris:

198,- kr.

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

NETSHOPPEN MED KNOWHOW
- hurtig svar og hurtig levering



Vi har det der behøves

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

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

ROTORDISC'EN

Amlundvej 4, Lindeballe Skov 7321 Gadbjerg

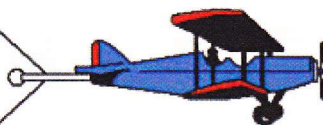
Tlf.: 75885454 / E-mail: rc-helicopter@rotordisc.dk

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

Besøg Man. 1600 - 1900 Andre dage kun efter aftale

www.rotordisc-rc-helicopter.dk

S. W. HOBBY



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

Butikken er åben efter
forudgående aftale.

Altid gode tilbud - se hjemmesiden.

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

Indkøbe
Flensborg



on-line shop
og
Forhandler

Multiplex:

Easy Glider II RR - kr. 1.111

Dog Fighter BK - kr. 730

Blizzard BK - kr. 730

Merlin BK - kr. 400

Hangar9:

pls contact us via email

Parkzone:

Extra 300 PNP - kr. 1.200

E-Flite:

Hawker Sea Fury - ARF - kr. 590

DHC-2 Beaver - ARF - kr. 1.450



SPEKTRUM

MR-Modellbaushop

Rote Str. 32-34

D-24937 Flensborg

www.mr-modellbaushop.eu

Når kun det bedste er godt nok

O.S. ENGINES

MAX-10 LA W / Silencer	445,00	MAX-BGX-1 W / Silencer	3290,00	MAX-32SX-H RING	1205,00
MAX-15 LA W / Silencer	540,00	GT-33 benzin W / Silencer	2830,00	MAX-32SX-H RING	1230,00
MAX-15 CV-A W / Silencer	855,00	GT-55 benzin	4540,00	MAX-32SX-HX RING	1540,00
MAX-25 LA W / Silencer	615,00	FS-30S W / Silencer	1370,00	MAX-37SZ-H RING	1295,00
MAX-25 LA-S W / Silencer	425,00 TILBUD	FS-40S W / Silencer	1560,00	MAX-50SX-H RING HYPER	1555,00
MAX-25 FX W / Silencer	745,00 TILBUD	FS-56 W / Silencer	2180,00	MAX-55HZ Hyper	1885,00
MAX-25 AX W / Silencer	1090,00	FS-62V W / Silencer	1820,00	MAX-56HZ-R	2155,00
MAX-35 AX W / Silencer	1105,00	FS-70 ULTIMATE W / Silencer	1835,00 TILBUD	MAX-56HZ-R W / BOOST PIPE	2680,00
MAX-46 LA W / Silencer	690,00	FS-72 W / Silencer	2575,00	MAX-61RX-H RING	1620,00 TILBUD
MAX-46VX-DF	2425,00	FS-81 W / Silencer	2570,00	MAX-61LX-H Ring	1350,00 TILBUD
MAX-40 FX W / Silencer	630,00 TILBUD	FS-81P W / Silencer	2910,00	MAX-70SZ-H RING	2130,00
MAX-46 FXI W / Silencer	630,00 TILBUD	FS-95V W / Silencer	2245,00	MAX-91SZ-H RING PS-HYPER	1705,00 TILBUD
MAX-46 AX W / Silencer	1005,00	FS-91S II W / Silencer	2620,00	MAX-91RZ-H RING	2190,00
MAX-46 VX-DF	2425,00	FS-91S II-P W / Silencer	2860,00	MAX-91RZ-H(H) RING	2190,00
MAX-50 SX W / Silencer	940,00 TILBUD	FS-110 W / Silencer	2825,00	MAX-91HZ	2425,00
MAX-55 AX W / Silencer	1110,00	FS-110 P W / Silencer	3050,00	MAX-91HZ-PS	2845,00
MAX-61 FX W / Silencer	975,00 TILBUD	FS-155 P W / Silencer	3110,00	MAX-91HZ-R	2845,00
MAX-65 LA W / Silencer	1110,00	FS-120S-E W / Silencer	3395,00	SPEED 91HZ-R 3C	3035,00
MAX-65AX W / Silencer	1470,00	FS-120S III W / Silencer	3650,00	SPEED 91HZ-R 3D	2985,00
MAX-75 AX W / Silencer	1645,00	FS-200S W / Silencer	3775,00	SPEED 91HZ-R 3D W / BOOST PIPE	3835,00
MAX-91VR-DF ROUND HEAD	2610,00	FS-200S-P W / Silencer	3955,00	MAX-91 SX HGL Ring C-SPEC	1785,00 TILBUD
MAX-91 FX W / Silencer	1545,00 TILBUD	FT-160 GEMINI160	7720,00	MAX-105HZ	2470,00
MAX-95 AX W / Silencer	1905,00	FT-300 SUPER GEMINI 300	10135,00	MAX-105HZ-R	2890,00
MAX-120 AX W / Silencer	2035,00	IL-300 DIA-STAR	21830,00	MAX-105HZ-R W / BOOST PIPE	3755,00
MAX-120 AX PYLON SPECIAL	1915,00	FF-320 PEGASUS 320	13810,00		
MAX-140 RX W / HEADER PIPE	4045,00	FR5-300 SIRIUS	20955,00		
MAX-160 FX W / Silencer	2730,00	FR7-420 SIRIUS	27335,00	ROTARY ENGINE 49-PI Type II	3200,00

Tilbudene gælder kun så længe lager haves

Vi har stort reservedels lager, også til udgåede motorer

Køb dem hos din forhandler eller på iccom.dk/os

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

Leif Mortensen Hobby

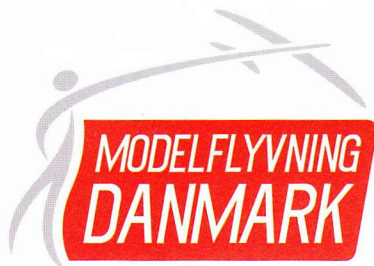
Nørremarksvej 61 DK-9270 Klarup
 Åbningstider onsdag og fredag kl. 13.00-17.30
 Tlf. 26377612 e-mail: leif@lm-service.dk

www.leif-mortensen-hobby.dk



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

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



CARROCAR AB

**Distributør før Radiostyret
 Modelsport siden 1977**

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

info@carrocar.se · www.carrocar.se

POWER Toys
 EST. 1992

Bredt udvalg af R/C modeller,
 reservedeler og tilbehør.
 Hurtig levering · Gode tilbud.

Gillbergagatan 40, Linköping · Sverige
 Tel: +46 13 12 74 70 · info@powertoys.se

WWW.POWERTOYS.SE

SKAL DU HAVE EN ANNONCE I MODELFLYVENYTT?

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-6G 2,4 Ghz 5K / modtager FHSS 1	665,00	
SD-6G 2,4 Ghz 6K / modtager FHSS 1	970,00	
RDS 8000 2,4 Ghz 8K / modtager / 4 servoer FHSS 1	1455,00	
SD-10G 2,4 Ghz 10K / modtager / lader FHSS 3	2840,00	

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

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

SANWA

High tech / Low Price



Tilbudene gælder kun så længe lager haves

SANWA de styrer

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

**HER KAN DIN
ANNONCE VÆRE**

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

AEROPLANKRYDSFINÉR

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

Pladestørrelse 1270 x 1270 mm.

Hurtig levering.

OS-FINÉR

v/ Ole 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

Varer kan afhentes i Hørsholm efter aftale

Telefon 4576 2902

Mandag og onsdag kl. 19-20

WWW.PITCH.DK

SKALAFLY - og mere!



Hangar9 P-51D ARF
spv. 166 cm, motor 20 ccm
vægt 3,6 kg, optr. understel
..... 2849,-

HURRICANE ARF
spv. 221 cm, 55 ccm
vægt 7,5 kg.
optr. understel...4499,-



MEW GULL ARF
spv. 188 cm, motor 25 ccm
Vægt 4,5 kg. 1895,-

P-47 THUNDERBOLT ARF
spv. 180 cm, motor 20 ccm
vægt 6,5 kg..... 2395,-
Optrækkeligt understel m.
alu. hjul 1275,-



KVALITETSKONTAKTER fra MIRACLE i aluminium og i flere farver

En kontakt 119,-
To kontakter..... 199,-
To kontakter+dot..... 259,-



NY OS firtakt
62V1820,-



SERVOER

XL-37HB standard, 6 kg/cm, 37 g 89,-
XL-37HB 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,
Seagull models, Emcotec, PowerBox, Kavan, OS,
Futaba, Hangar9, Permagrafit, Saito motorer m.fl.

PITCH SKALA HOBBY

v/Henrik R. Sommer
Rævehøjen 5, DK-8800 Viborg
Telefon: 23 46 69 50 bedst efter kl. 1730.
Webshop: www.pitch.dk, mail: pitch@pitch.dk

O.S. MOTOR
High Performance Brushless Motors

Motor	Trust	ESC	Cell	Prop	Pris
OMA-3810-1050	1,0 - 2,0 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x10	285,00
OMA-3815-1000	1,1 - 2,3 kg	50 - 70A	2 - 3	9x6 - 12x6	315,00
OMA-3820-1200	1,3 - 2,5 kg	50 - 70A	3 - 4	9x6 - 12x8	345,00
OMA-3825-750	1,6 - 2,5 kg	40 - 50A	3 - 4	12x8 - 14x7	380,00
OMA-5020-490	3,7 - 6,1 kg	60 - 80A	4 - 6	14x7 - 16x12	555,00
OMA-5025-375	2,9 - 6,3 kg	50 - 70A	5 - 8	14x8 - 16x12	620,00

ESC	Pris
OSA 150 6-25V 50A	380,00
OCA 170 HV 14-50V 70A	630,00
OCA 1100 HV 14-50V 100A	815,00
OCP-1 Programmer	130,00

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

Vi har dem!

HP-EOS0720iSDUO3

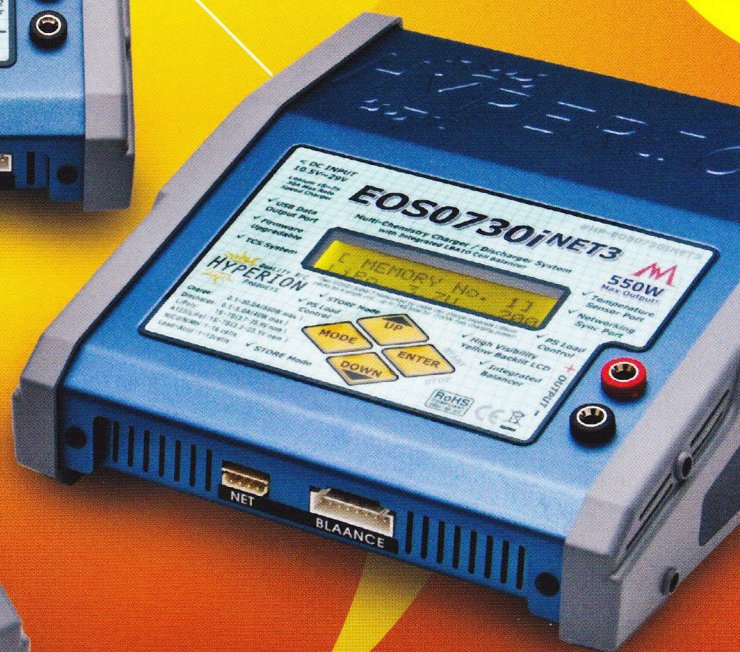
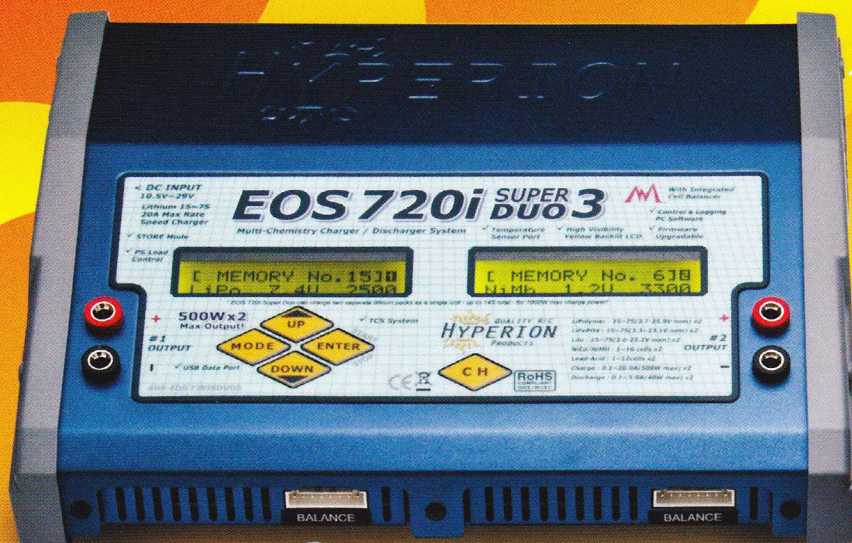
Op til 2x7S LiPo, 20 Amp,
maks 1.000 Watt totalt

kr. 1.925,-

HP-EOS0730iNET3

Op til 7S LiPo, 30 Amp,
maks 550 Watt

kr. 1.485,-



Hyperion high-performance ladere til alle formål. Med en Hyperion computerlader vil du være udstyret med den mest kraftfulde og alsidige ladeløsning på markedet. Massere af hukommelsespladser, USB forbindelse, gratis PC software til at administrere laderen og logge, understøttelse af alle populære kemier tillige med al den power du kan drømme om for lynhurtig ladning.

HP-EOS1420iNET3

Op til 14S LiPo, 20 Amp,
maks 550 Watt

kr. 1.485,-

Bestil Hyperion fra Head RC

Head RC udbyder et fulddækkende sortiment af Hyperions produkter og sender direkte fra Hyperions Europæiske lager. Vi har for nyligt revideret vores fragtpriser - tag et kig på hjemmesiden. Vil du se alle Hyperions laderprodukter søg da ganske enkelt på EOS.

**HYPERION**
hyperion-eu.com

HEADRC

Kassekoncept fra Head RC

Til dig, som vil have orden
i dine ting. 4 forskellige
kassenhøjder, der
let klikkes sam-
men. Indsatser til
forskellige formål
- kig online.



Følg os på YouTube og Facebook

Vi er aktive på både Youtube of Face-
book, hvor du kan følge med i vores
aktiviteter. Senest har vi dækket Pitch-
brothers Smackdown helikopter-event
i Nordjylland med over 30 videoer. Se
mere på

youtube.com/headrc.com
facebook.com/headrc

Prøv os, og få din
første ordre leveret
fragtfrit!

headrc.com
+45 70 270 680

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

X 7700 0 41/29 06.06 665
7288

SVEN DAHL
KIRSTENS BAKKE 6
SENNELS
7700 THISTED



POST

SORTERET MAGASINPOST

PP

DANMARK

TRANS
50-79-87