

Modelflyvenyt

Nye regler

For klubber godkendt til stormodeller

Modelflyvningens dag

Modelhelikopteren reddede Stefan Rasmussen ...

Fugl Fønix
STOR model



BK 18.04.-19.06.2013 Kr. 64,75



VM i Danmark 2013

De gode tal strømmer ind til arrangørerne

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.

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 2013 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.



Forsidens billede er Andreas Larsens - af ham selv og modellen Fugl Fønix som du kan læse mere om på side 30.

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR

Marianne Pedersen
Assendløsevej 30, 4130 Viby Sjælland,
Tlf: 2087 0747 pe@pe-design.dk www.pe-design.dk



redaktionen



JØRGEN MOURITZEN

Karinebækvej 5, 3100 Hornbæk
Tlf: 40 500 555
mou@mou-pr.dk



MICHAEL GIBSON

Damgårdsvej 18, 2990 Nivå
Tlf: 2333 0134
michael.gibson@oracle.com



STEEN LARSEN

Gjorslevvej 25, 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

Hesseløvej 1, 3390 Hundested
Tlf: 26820593
jespervoss@modelflyvning.dk

MODELFLYVENYT

er dit blad. Brug det - og skriv til det! Send din artikel til en af grenredaktørerne. Brug også gerne grenredaktørerne som sparring, hvis du har en idé til en artikel, men ikke helt ved hvordan du skal gribe det an, for at få en god og læseværdig historie ud af det.

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. Hvis du ikke selv kan eller vil skrive, men har en idé til bladet, så send en mail til redaktøren.

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. Send derimod billeder i bedst mulige kvalitet (mindst 300 dpi) som egentlige billedfiler. Har du mange, så kontakt grenredaktør Steen Larsen og få adgang til vores ftp-server.

Oplysninger og meninger

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

DEADLINE PÅ MODELFLYVENYT 2013

Nr.	Udkommer	Deadline
Nr 3	juni 2013	26/04/2013
Nr 4	august 2013	05/07/2013
Nr 5	oktober 2013	30/08/2013
Nr 6	december 2013	25/10/2013

- 9 Nyt fra sekretariatet
- 10 Kontrollant-listen
- 12 Skiftedag på styringsgrupper
- 12 Indbydelser
- 18 Nye regler for klubber godkendt til stormodeller
- 20 Herlig klubaften i KFK
- 22 VM i Herning - de gode tal strømmer ind
- 24 Modelflyvningsdag
- 26 Modelflyvning og fugle
- 28 En, to, ti flyvende græsslåmaskiner
- 30 Fugl Fønix, fra tanke til model
- 34 DM i skrænt
- 36 IMAC 2012 i Norge
- 38 Vinterdæk til modelpiloter
- 40 Et liv med modelflyvning
- 44 Min model: The Beast 100 cc
- 48 Tips & Tricks: Udstødningssystem
- 51 Redaktøren beklager
- 52 FPV - Hvad er det?
- 56 Repræsentantskabsmøde 2013
- 58 Støjer vi mere end for 5 år siden?
- 60 Alle de gamle numre på nettet
- 62 Produktinformation



20



27



38

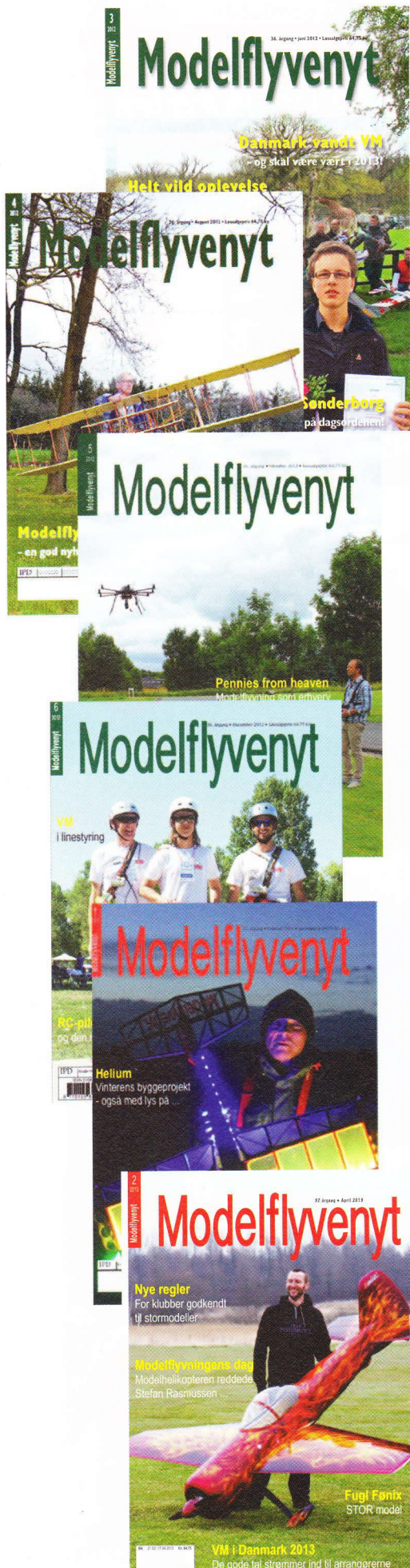
Alle de gamle numre på nettet!



46

TEGN ABONNEMENT på MODELFLYVENYT

og få bladet i resten af 2013



Snyd ikke dig selv for glæden ved at få Modelflyvenyt med posten hver anden måned fra nu af – Tegn et abonnement! Abonnementsprisen for hele 2013 (ialt 4 blade) er 260,00 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 metalklemmer – der skal ikke limes, »hulles« eller klippes for at få bladene til at sidde fast, og de kan let tages ud igen, hvis man skulle få lyst til det.

Samlebindene er lavet i meget kraftigt plastbetrasket karton.

På forsiden og på ryggen er der trykt »Modelflyvenyt«. De leveres i fem flotte farver (Blå, gul, grøn, rød og sølv) Husk at skrive i din bestilling, hvilke(n) farve(r) du ønsker. Prisen er kr. 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:

	Nr. 1	Nr. 2	Nr. 3	Nr. 4	Nr. 5	Nr. 6
Årgang 2012 kr. 300,-	1998: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2011 kr. 275,-	1999: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2010, kr. 250,-	2000: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2009, kr. 200,-	2001: <input type="checkbox"/>	<input checked="" type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2008, kr. 150,-	2002: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2007, kr. 150,-	2003: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2006, kr. 150,-	2004: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2005, kr. 120,-	2005: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2004, kr. 120,-	2006: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2003, kr. 120,-	2007: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2002, kr. 120,-	2008: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2001, kr. 100,- (5 blade)	2009: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 2000, kr. 120,-	2010: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Årgang 1999, kr. 120,-	2011: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Følgende enkeltnumre koster 60,- kr. stk.	2012: <input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
	2013: <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.

Lave omkostninger
Lave priser
Personlig rådgivning

GODT NYT FRA



Se vores mange nyheder for hver måned i webshoppen



Piper PA-18 Super Cub. PNP. EPO. 121cm
KUN 625,-



Interceptor II med AS3X type
stabiliserings system 1100,-



ASK 14 ARF 300cm. Inkl motor og ESC . . 2995,-



P-40 Warhawk ARF
Hangar 9 SUPERPRIS 850,-



Elektro Junior Plus
Inkl motor, ESC og propel KUN 1250,-
Inkl Propel KUN 695,-
Elektro Junior S Inkl motor, ESC,
servoer og propel KUN 1295,-



Archer BNF 1395,-
Arher PNP 1095,-



X-4 mikro Quad. RTF. Vægt 38gr. KUN 375,-



Christen Eagle.
EP. Skum. 85cm.
RTF KUN 1195,-
PNP KUN 895,-



Seawind 300C PNP SUPERPRIS 1495,-



U-CAN-FLY / DISCOVERY
Komplet. RTF. 1595,-
ARF. Uden TX/RX akku og lader 1195,-



Meridian ARF. Hangar 9 1595,-



Evolution 10GX benzin 1495,-
Perfekt match til Meridian



Twister. Hvid. Inkl fan og motor
Betalt for meget?? SUPERPRIS KUN 499,-



Freemann 1600 EPO. 158cm. RTF.
Super begynder model KUN 1100,-



Jodel Robin. PNP 1995,-



Super Dimona. 220cm. PNP 1595,-



Critical Mass PNP KUN 1195,-

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 2799,-
Spektrum DX8 uden modtager KUN 1995,-
Spektrum DX7s inkl. AR8000 KUN 1915,-
Spektrum DX7s uden modtager KUN 1595,-



EFLITE UMX
Sbach 342 3D BNF Basic 850,-



Piper J-3. 102cm. PNP 525,-



Midget Mustang Mini EP
Inkl børsteløs motor. KUN 595,-

STORSÆLLERT



Excell 200. RTF.
Mikro helikopter. Også til udendørs . KUN 595,-



Mini Mag PNP. Børsteløs motor,
ESC, 4 servoer, LiPo 1150,-

BLADE, E-FLITE, PARKZONE LIPO
3,7V 130mah 25C 45,-
3,7V 160mah 25C 55,-
3,7V 300mah 35C. mCPX mfl. 49,-
3,7V 550mah 30C. mCPX mfl. 50,-
3,7V 600mah 35C. mQX mfl. 55,-
7,4V 180mah 25C UMX 75,-
7,4V 450mah 65C. Blade 130X mfl. 99,-

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,
uttallige justerbare parametre. Mulighed for
at flyve mod andre via internettet.



G4-5.5 opgrader
til G6.5. 495,-



Freedom / AX1 1500. 151cm. PNP 795,-
Freedom / AX1 1500. 151cm. RTF 1100,-



Sigma EQ Hyper. 240/12V. 200W/10A KUN 999,-



IMAX B8
1-8LiPo KUN 495,-



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

Pro-Peak Warrior. 1-6A LiXh. NiMh. Pb.
12V. 10A / 200W KUN 550,-



Futaba FASST kompatibel 2,4Ghz modtager
FrSky 8 kanals m. RSSI og S-BUS. KUN 495,-
FrSky 8/14 kanals KUN 350,-
FrSky 7 kanals KUN 250,-



Strømforsyning 240V.
15V / 300W. 27,5V / 550W 1100,- plus 2 x 5V 1A
USB 1100,-



Alpha Jet EPO. 72cm. RTF KUN 1100,-
PNP KUN 800,-



F4U Corsair. EPO. PNP. 143cm KUN 1595,-

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.



Nørreled 14 • 4440 Mørkøv • Tlf. 86 94 60 88 • Fax 86 94 60 98

www.avionic.dk • avionic@avionic.dk

Over 35 års erfaring med modellfly og helikoptere.

SÆSONSTART TILBUD

Gælder KUN i april



FMS Spitfire (1400mm)
Før: 1.895,-
Tilbud: 1.595,-



FMS Yak (1300mm)
Før: 1.695,-
Tilbud: 1.395,-



BH Stuka (1920mm)
Før: 1.950,-
Tilbud: 1.695,-



Phoenix v4 simulator
Før: 899,-
Tilbud: 740,-



JBA 56
Før: 620,-
Tilbud: 395,-



DX6i + AR6210
Før: 1.395,-
Tilbud: 1.044,-



FMS Stuka (1400mm)
Før: 1.895,-
Tilbud: 1.595,-



FMS P-40 (1400mm)
Før: 1.895,-
Tilbud: 1.595,-



BH Piper Cub 1/4 skala
Før: 2.300,-
Tilbud: 1.995,-



BH Westland Wyvern 20cc
Før: 2.995,-
Tilbud: 2.495,-



BH Harmon Rocket 20cc
Før: 2.795,-
Tilbud: 2.395,-

Se ALLE tilbud på vores hjemmeside!

Fly Eagle Jet

Scandinavisk forhandler

Se vores hjemmeside for nærmere info



HF metal optrækkeligt understel (6 og 15 kg.)
Pris: fra 475,-



HF EDF lyskit m. efterbrænder effekt
Pris: 199,-



PRISKRIG

(Permanent pris-nedsættelse)

Brushless Motorer

Model	Effekt	Træk	Før Pris	Pris nu
EMP M2230/12-KV2250	90W	0,3 kg	356,-	56,-
EMP C3536/05-KV1500	500W	1,6 kg	370,-	96,-
EMP C3542/04-KV1450	550W	1,8 kg	413,-	106,-
EMP C3548/06-KV790	800W	2,6 kg	485,-	135,-
EMP C4260/05-KV600	1300W	4,2 kg	776,-	255,-
EMP C5065/09-KV270	1820W	6,1 kg	1.112,-	295,-
EMP C6364/08-KV270	2550W	>10 kg	1.431,-	445,-

PRISKRIG

(Permanent pris-nedsættelse)

Brushless ESC

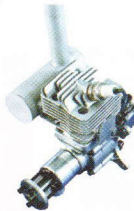
Model	Før Pris	Pris nu
Pentium 25A m. BEC	220,-	115,-
Pentium 30A m. BEC	249,-	129,-
Pentium 40A m. BEC	290,-	169,-
Pentium 50A m. BEC	310,-	199,-
Pentium 60A m. BEC	425,-	225,-
Pentium 70A m. BEC	470,-	245,-
Pentium 80A m. BEC	495,-	265,-

PRISKRIG

(Permanent pris-nedsættelse)

Benzin Motorer

Model	Effekt	Før Pris	Pris nu
Vetron 20cc	2,6HP	1.800,-	1.495,-
Vetron 26cc	2,6HP	1.650,-	1.399,-
Vetron 32cc	3,9HP	2.100,-	1.650,-
Vetron 55cc	5,2HP	2.850,-	2.345,-
Vetron 40cc Boxer	4,6HP	3.400,-	2.599,-
Vetron 50cc Boxer	4,8HP	3.900,-	2.999,-
Vetron 60cc Boxer	6,3HP	4.200,-	3.599,-
Vetron 100cc Boxer	9,8HP	5.000,-	4.095,-
Vetron 111cc Boxer	11,2HP	5.500,-	4.695,-



PRISKRIG

(Permanent pris-nedsættelse)

Nu kan du få Kina-priser hos Hobbyfly.

Se på vores hjemmeside, hvad vi ellers fører priskrig på i løbet af flyvesæsonen.

Efter kæmpe opbakning fra vores kunder, beholder vi nu de lave priser på benzin motorer, børsteløse motorer og ESC, samt udvider sortementet!



Gryphon blades
615mm: 599,-
700mm: 800,-



Lyd modul (simulerer WWII stjerne motor)
Pris: 399,-

Multicopter motorer:	Løftkraft	stk. pris
4 stk. EMP 2830-kv850	5 kg.	84,-
4 stk. EMP 2836-kv880	5,6kg.	90,-
4 stk. EMP 2836-kv750	6 kg.	90,-

For større multicopter motorer samt propel og ESC se vores hjemmeside.



Paragliding Kurser

Se nærmere på hjemmesiden



HOBBYFLY

Islevdalvej 53 st. th.
2610 Rødovre
Man-Fre: 14-18 Lør: 10-14
E-Mail: info@hobbyfly.com
Tel. 321 37 000 (kl.12-14)

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 31678020 alle 7 dage om ugen fra 10 - 21

Det du ikke finder i vores Webshop har vi i butikken!!



Besøg os i vores 300 m2 store butik med kæmpe fly og tilbehørsafdeling, tools, fittings, byggematerialer, sender, servoer.



Spektrum 6115e
modtager



Spektrum 6210
modtager



10 cc Benzinmotor

Meridian 10 cc fly fra Hangar9 kun kr. 1595,-
Vingefang: 175cm, Længde: 140cm
Flyvevægt: 3,2 - 3,7 kg. Til Nitro, Benzin og El

Passer til Meridian 10 cc fly:

Evolution 10 cc Benzin motor med tænding
og potte kr. 1495,- til propeller str. 10*6 - 13*5



FUTABA 14 SG med R7008SB
modtager kr. 4225,-



Billige fuldt Futaba kompatible modtager
til 2,4 ghz FAAST. Til Futaba Fly sender.
6 kanal TFR6 kr. 250,- 8 kanal TFR8 kr. 350,-



Nye SUPER LIPOS i Holte



BLADE MCP-X Brushless
BNF kr. 1385,-



BLADE 130 X BNF kr. 1595,-
Vi sælger også til 130 X
Lipo 450 mAh 50C 7,4 for kr.70,-



BLADE NANO CP X BNF kr. 1040,-
Super lille 3D flybarless Helikopter
som er meget stabil og holdbar

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.dk
5 Henrik Kildegaard	Tlf. 4052 9901	henrik@kildegards.com
6 Søren Vestermarken, Mfk. Falken	Tlf 5760 0433	sorenvestermarken@gmil.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

Anders Hansen, Tjørnevej 2, 4100 Ringsted, 2028 5619, bankeost@hotmail.com

Flyvepladsudvalget

Henrik Kildegaard Markussen, Vesterbygade 19, 9520 Skørping, 4052 9901, henrik@kildegards.com

Eliteudvalget

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

STYRINGSGRUPPER UNDER ELITEUDVALGET

Kunstflyvning

Hans Jørgen Kristensen, Bramdrup Bygade 71, 6100 Haderslev, 23412980, hans.j@kristensen.mail.dk

Svæveflyvning (F3B+F3J+F3F+F3K+2M)

Erik Dahl Christensen, Damhusvej 50, Møborg, 7570 Vemb, 9788 1332, moose@c.dk

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

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

Helikopterflyvning

Lene Grimm Hansen, Tåstumvænget 26,8381 Tilst, 6167 6960, lenegrimmhansen@gmail.com

Skalaflyvning

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

Fritflyvning

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

Linestyling

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

SEKRETARIATET FOR MODELFlyVNING DANMARK



Chris



Martin

Chris Jespersen & Martin 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



Nye kontaktadresser

Ærø Modelflyveklub
v/ formand Søren Busch
Tværby 15, 5970 Ærøskøbing
Telefon 32 52 72 15
E-mail soekir@gmail.com

Holstebro Flyvecenter RC afdelingen
v/ Lennart Frederiksen
Harald Damtofts Vej 39, 7500 Holstebro.
Telefon: 23 93 30 88
E-mail: lennartfly@gmail.com

Albatros
v/ Arvid Jensen
Sdr. Vedbyskovvej 29, 4800 Nykøbing F,
Telefon 54 85 96 95
E-mail arvidbente@turbopost.dk

Grenaa Modelflyveklub
v/ Poul Nybro Jensen
Elmevænget 11, 8444 Balle
Telefon 86 33 73 06
E-mail: penybro@dlgmail.dk

Modelflyveklubben Pegasus
v/ Thomas Sommerlund
Thorsvænge 229 A, 4673 Rødvig Stevns
Telefon 50 84 78 21
E-mail: thomas.sommerlund@gmail.com

A-certifikater

Bo Hansen, Hjørring Modelflyveklub
Allan Hellum, Brønderslev Mfk.

Foråret er på vej og sekretariatet er ved at gøre klar til en ny og spændende sæson.

Har du skiftet klub?

Har du skiftet klub i løbet af vinteren eller gør du det i løbet af sæsonen, kan du meddele det til sekretariatet. Så sørger vi for at det bliver ændret i medlemsdatabasen og du får tilsendt et nyt medlemskort med det nye klubnavn på. Du kan indberette klubændringer via e-mail til info@modelflyvning.dk.

Sportslicens 2013 – nok engang

I sidste nummer af Modelflyvenyt opfordrede vi alle piloter til at kontakte KDA i god tid for at fornyet sportslicenser på grund en gennemført personale-reduktion.

Den opfordring skal hermed gentages og understreges, idet KDA siden nytår har været ramt af sygdom, og det kan derfor medføre endnu længere ekspeditionstid end tidligere.

Derfor: Forny din sportslicens i god tid og det skal gøres direkte via KDAs hjemmeside.

Ændringer i din stormodelportefølje?

Sekretariatet vil meget gerne modtage løbende afmeldinger af dine udgående stormodeller uanset om det skyldes salg, uheld på flyvepladsen eller blot generel demontering.

Du kan, ved at logge på medlemsdatabasen se, hvilke oplysninger om modeller vi har registreret på dig.

Stormodeller – hvornår må jeg flyve med en godkendt stormodel?

Der er ikke lang tid til at modelflyvesæsonen starter for alvor.

Traditionen tro vil der blive godkendt en lang række nye stormodeller og ikke mindst en række nye stormodelpiloter. Derfor er det på sin plads at præcisere de nuværende regler for godkendelse af stormodeller.

Det betyder også, at andre piloter, der er godkendt til at flyve med stormodeller i samme kategori som din nye model gerne må flyve med modellen – hvis du som ejer af modellen giver dem lov til det.

Håber dette kan bringe lidt klarhed over godkendelsesproceduren.

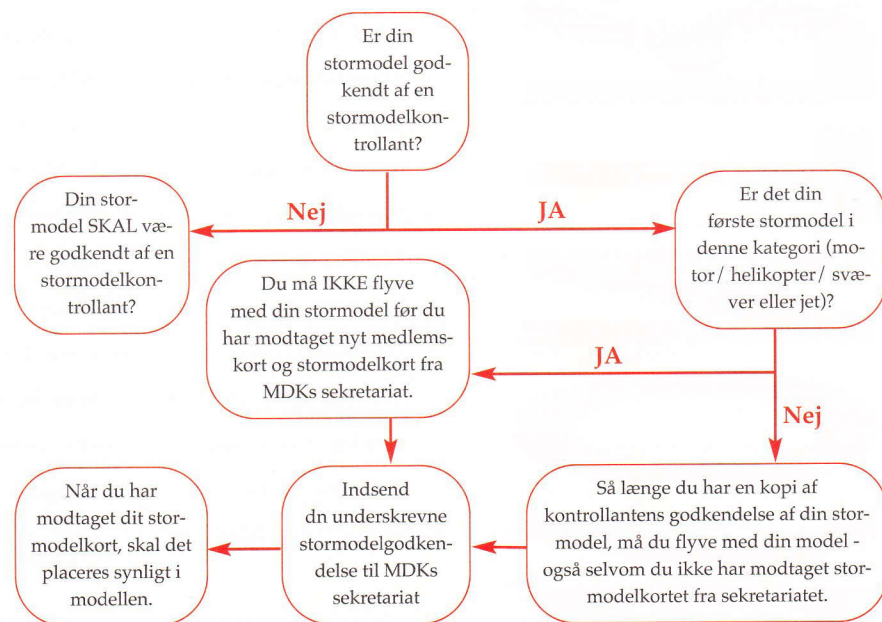
I sekretariatet er vi meget opmærksomme på at behandle de indsendt stormodelgodkendelser hurtigt, så I kan få både stormodelkortet og eventuelt nyt medlemskort i løbet af få dage.

For at lette sagsbehandlingen og ned-sætte ekspeditionstiden modtager vi meget gerne stormodelgodkendelserne via e-mail på info@modelflyvning.dk

Skal du have godkendt en stormodel?

Det årlige stormodelkontrollantseminar er afholdt, og på næste side kan du se en komplet oversigt over alle de godkendte stormodelkontrollanter.

Du kan finde kontaktoplysninger på hjemmesiden – Vælg: sekretariatet – Vælg herefter: stormodeller. Husk du skal være logget ind for at kunne se oplysningerne.

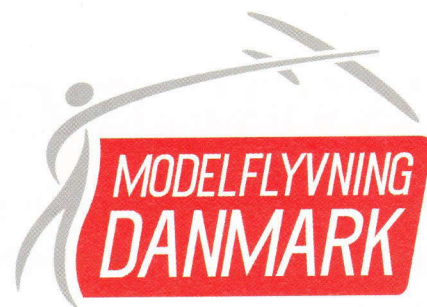


KONTROLLANT-LISTE

Kontrollantnavn	Klub	Kontrollanttype
Arvid Jensen	Albatros	Motor
Jørgen Dunch	Albatros	Motor
Kim Mouridtsen	Aviators Modelflyvere	Motor, Jet
Claus Petersen	Borup Modelflyvere	Motor
Bjarne Christophersen	Brande Modelflyveklub	Motor, Svæver
Kenneth Vestrup Mørup	Brande Modelflyveklub	Motor
Niels Chr. Nielsen	Brønderslev Modelflyveklub	Motor, Jet
Peer Mikkelsen	Brønderslev Modelflyveklub	Motor
Jens Damhøj Andersen	Elektroflyveklubben (EFK87)	Motor, Svæver
Tommy Olsen	Ellehammer RC Klub	Motor
Kjeld Larsen	Esbjerg Modelflyveklub	Motor, Svæver
Kaj Henning Nielsen	Filskov Modelflyveklub	Heli
Henrik Hammer	Filskov Modelflyveklub	Motor
Rene Sabro	Fredericia Modelflyveklub	Motor
Leif L. Vestergaard	Frederikshavn RC-Center	Motor, Svæver
Kim Broholm	Fyns Skala Modelflyveklub	Motor
Valter Hansen	Grenaa Modelflyveklub	Motor
Per Hassing Christensen	Greve RC Center	Motor
Thomas Behrendt	Greve RC Center	Motor, Jet
Michael Dines Christensen	Greve RC Center	Jet
Hans Jørgen Kristensen	Haderslev Modelflyveklub	Motor
Ole Kristensen	Haderslev Modelflyveklub	Motor
Niels Ole Nielsen	Hangar 4800	Motor
Martin Rosbjørn Jensen	Haslev Modelflyveklub	Motor
Jes Bering	Hjørring modelflyveklub	Motor
Michael Lund	Hjørring modelflyveklub	Motor
Stig Andersen	JetDanmark	Motor, Jet
Michael Nøddebo Nielsen	JetDanmark	Motor, Jet
Ron Tan	Kalundborg Modelflyveklub	Motor, Jet
Allan Mortensen	Kolding Modelflyveklub	Motor
Henrich Ehlers	Kolding Modelflyveklub	Motor
Poul Munch Andersen	Københavns Fjernstyrings Klub (KFK)	Motor, Svæver
Benny Plambeck	Københavns Fjernstyrings Klub (KFK)	Motor
Flemming Madsen	Københavns Fjernstyrings Klub (KFK)	Motor
Troels Mikael Lund	Københavns Fjernstyrings Klub (KFK)	Motor, Heli
Bent Hjuler-Sørensen	Lindtorp Modelflyveklub	Motor, Jet
Flemming Vestrup	Midtjydsk Modelflyveklub	Motor
Morten Hauge Rauff	Midtjydsk Modelflyveklub	Motor

Kontrollantnavn	Klub	Kontrollanttype
-----------------	------	-----------------

Jan Rundstrøm	Modelflyveklubben Area 15	Motor, Jet
Leif Poulsen	Modelflyveklubben Area 15	Motor, Jet
Søren Vestermarken	Modelflyveklubben Falken	Motor
Keld Hansen	Modelflyveklubben Falken	Motor, Jet
Lars Therkelsen	Modelflyveklubben Woodstock	Motor, Jet
Erik Jeppesen	Modelflyveklubben Woodstock	Motor
Sven Erik Justesen	Modelflyverne Århus	Motor
Ulrik Møller	Modelflyverne Århus	Motor
Preben Juel Andersen	Nordsjællands Fjernstyrings Klub (NFK)	Motor
Claus Tønnesen	Nordsjællands Fjernstyrings Klub	Motor, Svæver
Jørgen Tjellesen	Nordsjællands Fjernstyrings Klub	Motor, Svæver
Andreas Larsen	Nordsjællands Fjernstyrings Klub (NFK)	Motor
Kaj Aage Sørensen	Nuserne	Motor, Svæver, Jet
Jørgen H. Nielsen	Odense Modelflyveklub	Motor
Joen Pedersen	Odense Modelflyveklub	Motor
Leif Kurt Hevang	Pandrup Modelflyveklub	Motor, Jet
Henrik Larsen	Pandrup Modelflyveklub	Motor
Carsten Ottsen	Pandrup Modelflyveklub	Motor, Jet
Poul Münsberg	Radioflyveklubben	Motor
Flemming Winther-Jørgensen	Radioflyveklubben	Motor
Anders Aagaard	Randers Modelflyveklub	Motor, Jet
Dino Santi	Randers Modelflyveklub	Motor
Leif Øster	Samsø Modelflyveklub	Motor
Torben S. Mikkelsen	Samsø Modelflyveklub	Motor
Robert Danielsen	Skanderborg Modelflyveklub	Motor, Svæver, Jet
Henrik Dahl Juhl	Skibelund RC Modelflyveklub	Motor
Erik Falkensten Andersen	Thy RC Klub	Motor
John Mosbjerg Madsen	Vestfyns Modelflyveklub	Motor, Jet
Svend Erik Carlsen	Vestfyns Modelflyveklub	Motor
Lars Thomsen	Viborg Radiostyringsklub	Motor, Jet
Palle Sørensen	Østfyns Modelflyveklub	Motor
Torben Parsberg Jørgensen	Østjydsk Modelflyveklub.	Motor
Palle Iversen	Østjydsk Modelflyveklub	Heli
Allan Vølper Bindeballe	Østjydsk Modelflyveklub	Motor
Ole Thoft Jensen	Aarhus Modelflyve Club	Motor
Peter Bejerholm	Aarhus Modelflyve Club	Motor
Torben Lund		Motor



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 2013: 200,- kr.

www.modelflyvning.dk

Har du problemer med at logge ind? Sekretariatet modtager en del henvendelser omkring login i medlemsdatabasen og på forum.

Læs nedenstående og forstå sammenhængen eller mangel på samme.

www.modelflyvning.dk

Her finder du medlemsdatabasen, udlånsliste, interne informationer som kun vedrører vores medlemmer. I højre hjørne på forsiden trykker du på fanen "LOG PÅ". Herefter bliver du guidet igennem. Du skal bruge dit medlemsnummer. HUSK at du ved første login skal aktivere din konto – det sker i højre side, når du har trykket på fanen "LOG PÅ". Mangler du din aktiveringskode, så send en mail til sekretariatet. Bemærk at du kan ændre dit password, når du kommer ind i medlemsdatabasen – se til højre, hvor der er et link.

www.modelflyvning.dk/forum

Her finder du vores forum med køb, salg, erfaringsudveksling osv. Dette forum er offentligt tilgængeligt. Du skal selv oprette en brugeradgang. Siden administreres af vores webmaster, men du er velkommen til at skrive en mail til sekretariatet, så formidler vi kontakten.

Gode råd ...

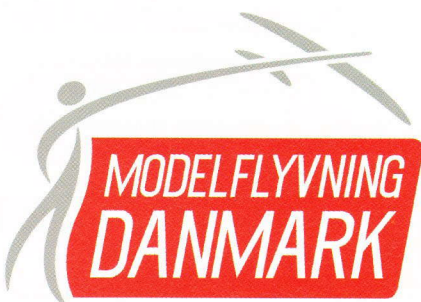
- Du kan selv ændre dine adgangskoder til de 2 systemer, lav dem ens – så sparer du på datakapaciteten mellem ørerne
- I medlemsdatabasen har du mulighed for at ændre visse data fx adresseskift. Det er lettere end at sende en mail til Sekretariatet



- Du kan uploade billede af dig selv i medlemsdatabasen. Ønsker du herefter nyt medlemskort, så send en mail til Sekretariatet
- Forum har sine styrker og svagheder. Tænk over, at alt hvad du skriver er offentligt tilgængeligt
- Sekretariatet opretter ikke salgsannoncer for medlemmer eller andre. Kan du ikke selv finde ud af det, så tag fat i dine klubkammerater.

Sekretariatet kan hjælpe langt de fleste medlemmer, men må af og til give fortabt, så trækker vi på vores webmaster. Her får vi altid hurtig og saglig support til glæde for foreningens medlemmer.

med venlig hilsen sekretariatet
Chris og Marttin



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.

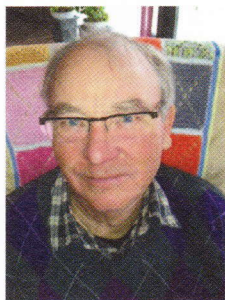
Messestanden består af følgende:

Telt med 2 sider
Desk med hyld
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 ...

Skiftedag på ~~udvalg~~ Styringsgrupper



Kunstflyningsstyringsgruppen

har fået ny formand. Hans Jørgen Kristensen fra Haderslev er blevet valgt som afløser for Peer Hinrichsen fra Sønderborg. Hans Jørgen er bekendt med hvervet da han tidligere har været formand både for styringsgruppen og eliteudvalget. Hans Jørgen fortæller om sig selv:

Jeg er 69 år, og har fløjet modelflyvning i 59 år. Jeg er for tiden formand for Haderslev RC Modelflyveklub, som jeg også var medstifter af i 1954. Jeg har et par år været formand for RC Unionen, samt medlem af RCU's bestyrelse af et par omgange. Er selv meget aktiv modelflyver, flyver bl.a. konkurrence i F3A-X, dog uden at være særlig god til det.

Mit fritidsliv har stort set været modelflyvning, lige fra fritflyvning, linestyling og så siden først i 60-erne RC. Jeg har sammen med min kone stort set været på hovedparten af de danske modelflyvepladser, og kommer stadig meget rundt bl.a. i forbindelse med konkurrenceflyvning, hvor jeg også er aktiv som dommer



Styringsgruppen for fritflyvning

har også fået ny formand. Det er Karsten Kongstad der også vender tilbage til formandsposten. Karsten blev nemlig formand for Styringsgruppen da unionerne blev sammenlagt til MDK. Vi ønsker Karsten velkommen tilbage.

Karsten fortæller om sig selv:

Jeg er født i 1950 og har dyrket modelflyvning siden midten af 1960'erne, hvor jeg var medstifter af Ringsted Modelflyveklub Sølvpilen. Svævemodelklassen A2 (FAI klassen F1A) har været min foretrukne modelklasse, selvom jeg også har fløjet med fritflyvende gummimotormodeller.

Jeg har senest forsøgt mig med svingflyvere, men synes det er svært. Man skal nok ikke begynde på RC for sent.

Som de øvrige konkurrencefritflyvere, deltager jeg i en række WorldCup-konkurrencer - primært i Europa, men også USA.

Jeg er formand for Fritflyvning Danmark, der har 40 medlemmer, hvoraf knap halvdelen deltager i internationale konkurrencer.



Helikopterstyringsgruppen

har også fået ny formand ... og endda en kvinde! Lene Grimm Hansen afløser Nikolaj Karlsson på posten og fortæller om sig selv:

Jeg hedder Lene Grimm Hansen og er 49 år og gift med Henning Hansen. Min baggrund for at indtræde i helikopterstyringsgruppen er, at vores søn Jakob Grimm Hansen er aktiv modelhelikopterpilot. Jeg er ikke selv aktiv pilot, men har med stor interesse fulgt både Jakob og de andre konkurrencepiloter i de sidste par år.

Sidste sommer rejste vi sammen til både 3D masters i Venlo, Holland samt F3N EM i Ballenstadt i Tyskland, og det var et par rigtig gode oplevelser, så jeg ser frem til arbejdet i helikopterstyringsgruppen. Jeg har mange års erfaring med frivilligt foreningsarbejde. I en årerække var jeg kasserer i Åbyhøj Volleyball Klub, og siden formand for ungdomsafdelingen i tst Badminton.

Til hverdag arbejder jeg hos Videncenter for Landbrug, hvor jeg varetager løn-udbetalingen til virksomhedens ansatte.

Tak til Peer, Nikolaj og Leif for jeres indsats, jeg håber I kommer til at bruge den frigjorte tid på flyvepladserne. Velkommen til Lene, Hans Jørgen og Karsten. Jeg håber vi får et godt samarbejde der hjælper vores elite til endnu bedre resultater.

Regnar Petersen



H-Certifikat dag
4. maj 2013
i Skanderborg MFK

Flyver du heli uden at have fået taget dit H-certifikat, er der her en mulighed for at møde op 4. maj (resevedag 5. maj) kl. 10, på skanderborg MFKs plads som ligger ved Hylke Møllevej i Skanderborg. Her vil der være H-kontrolanter til stede, og dagen vil blive brugt på, at alle der møder op kan få taget H-certifikat. Når alle har gemmenført prøven, vil der være fri flyvning til folk ikke gider mere.

Der vil være pølser på grillen ved middags tid (kender ikke prisen endnu), og mulighed for at købe sodavand og øl til 5 kr. Vi har 220V så der kan lades. Der ud over er vi ved at få sat solceller op, og nogle monsterbatterier, så det burde også være muligt at lade fra 12V (med forbehold ind til videre).

Er det noget for dig, vil det være fedt hvis du melder dig, så vi har H-kontrolanter (og pølser) nok.

Eneste betingelse for at deltage er at man er medlem af MDK. For at gøre det nemmer for kontrolanterne, skal man sætte sig ind i prøven. Både hvad der forventes af aspiranten og hvad flyvningen går ud på. Øv det inden du kommer.

Kontrollanter er: Per Stenkilde (pxpép), og Søren Lohse.

Aspiranter er: Henrik Jensen (behrens), Robert Danielsen, Bell3 (Bo), Steen Byrgesen BHZF, Robert ...

Mvh Robert Danielsen
www.skanderborgmodelflyveklub.dk



F3A kunstflyvnings konkurrence
4.-5. maj 2013
Falcon

Traditionen tro indbyder RC-klubben Falcon til F3A kunstflyvnings konkurrence på flyvepladsen i Veerst. Varregårdsvej 12, 6600 Vejle.

Der vil blive fløjet i følgende klasser efter gældende F3A regler: FAI, Nordic, Sport og X(stormodel). Bemærk, Sport flyver tre runder lørdag.

Der er briefing kl. 9.00 begge dage.

Det er muligt at campere på pladsen, der er adgang til 220V. I klubhuset er der vand, toilet, m.v.

Ankomst er mulig fra fredag eftermiddag. Der vil blive arrangeret fællesspisning lørdag aften.

Tilmelding til Mikkel Frank telefon 3013 7870, email: mikkelfrank@gmail.com

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

Tilmelding senest 25. april

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



Limfjordsstævnet
World Cup i Speed og combat
18.-19. maj 2013

Aviators Modelflyvere indbyder hermed nuværende og forhenværende modelflyvere i Danmark og hele Europa til Lim-

INDBYDELSE

fjordsstævnet 2013. I år afholdes det traditionsrige stævne lørdag og søndag 18.-19. maj.

Konkurrencereglerne følger FAI-sporting code, samt Linestyriingsunionens regler for de nationale klasser, med de seneste ændringer og tilføjelser fra hjemmesiden: www.modelflyvning.dk

Stævnet er den største modelflyvebegivenhed indenfor en radius af 1000 km, med mange udenlandske deltagere af høj klasse.

Stævnets adelsmærke er at "Vi jo alle gør det for at more os". Selvom der kæmpes på højt internationalt niveau, er der masser af plads til begynderen, der gerne vil snuse til den internationale atmosfære.

Det er som vanligt gratis at campere ved banerne, i "roughen", bagved klubhuset, pladsen er begrænset og efter "først til mølle", forholdene er primitive, men klubhuset rummer de basale faciliteter, wc og varmt vand.

Der kæmpes om guld-, sølv- og bronce-medaljer, samt om vandrepokaler til vinderne.

Noter:

F2A: Sikkerhedsburet har radius 22meter (gl. regel)

F2B: Antal dommere efter danske regler, derudover lig FAI.

F2C: Antal dommere og tidtagere efter danske regler, derudover lig FAI.

Good-Year: F2F modeller med 15ccm tank er også tilladt, med samme motorregler som Good-year modeller (Venturi: 4mm Ø for stål cylinder, 3mm Ø for aac, abc o.l., fri for motorer fra den gamle positivliste)

F2D: Adgangsbegrænset til 35 piloter, optages i tilmeldingsorden (flere kan vi ikke nå at afvikle "i hullet" ved klubhuset). Der udleveres ikke brændstof.

Mere information, tilmelding, deltagerliste osv., på Henning Forbechs, hjemmeside www.F2D.DK

Obs: World cup afholdes i år i klasserne:

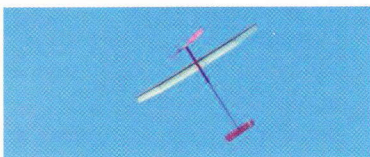
F2A speed og F2D kampflyvning

Du skal have en gyldig FAI-licens, har du ikke det, så kontakt sekretariatet på:

info@modelflyvning.dk, eller læs videre her:

www.modelflyvning.dk/sekretariatet/sportlicenser

Regler	World Cup	FAI	DK
Klasser:	X	X	
F2A Speed (2,5 ccm)	X	X	
F2B Kunstflyvning			X
F2C Teamrace			X
F2D Kampflyvning	X	X	
F2A-1A Minispeed (1,00 ccm)			X
F2B-B Begynderkunstflyvning			X
Good-Year Semiskala holdkapflyvning			X



**Jyllandsslaget i fritflyvning
afholdes på randbøl hede
søndag 26. maj 2013 kl. 10.**

Vi mødes på P-pladsen ved Frederikshåbvej. Ring eller skriv hvis du kommer!

Hilsen Bjarne tlf: 28 37 21 23
bj-an@hotmail.com



**Brande Modelflyveklub indbyder til
Stormodeltræf
31. maj -2. juni 2013**

For modeller fra 7 kg og derover eller 2m i vingefang. Hvis vejret er gunstigt, vel der være en opvisning med modellerne lørdag fra kl. 13:00-16:00.

Ud over det, vil der være fri flyvning fra kl. 9:00 til 21:00 alle dage.

Der er strøm, vand og toilet på pladsen. Kiosk med diverse vand, øl, pølser og is. I år vil vi prøve noget nyt, I skal selv medbringe mad til fællesspisning fredag og lørdag aften, grillen vil blive tændt begge dage. Det store telt vil som vanligt være der med borde og stole. Prisen for alle tre dage er 200,00 kr. pr. person, børn gratis.

Pladsen vil være åben fra fredag kl. 12:00 så kom i god tid. Husk at sætte x i kalenderen, det er jo jer der skaber stævnet, så vi kan få nogle hyggelige dage sammen.

Tilmelding kan ske på mail til:

Bjarnefly@mail.dk

Tilmelding skal indeholde: Navn, adr. klub, antal voksne og børn.

Mvh. Bestyrelsen
Brande Modelflyveklub



**Skalatræf
8. juni 2013
i Viborg Modelflyveklub**

Traditionen med at holde træf for skalafly i Viborg Modelflyveklub holdes i hævd i 2013. Klubben indbyder til skalatræf lørdag 8. juni kl. 0900 – 1600. Mød op med din skalamodel og vær med til at skabe en god dag i skalaflyvningens tegn. Der vil være fri flyvning med mulighed for at se skalaflyvningsprogrammet, som indgår i skalakonkurrencer. Du kan også selv prøve at flyve programmet, hvor kyndige skaladommere vil vejlede dig. Endvidere vil repræsentanter fra skalastyringsgruppen være til stede, og svare på spørgsmål om aktiviteter, konkurrenceregler eller bare gode råd til at komme i gang med konkurrenceflyvning.

Hvad enten du lige har købt din første skalamodel, eller du er en erfaren pilot, så er alle lige velkomne. Der er intet konkurrenceelement i træffet, og jo flere flotte skalamodeller der kommer på pladsen, jo bedre bliver dagen.

Flyvepladsen er beliggende på Møgelkjærvej med indkørsel fra syd. Du kan finde flere oplysninger på:

www.viborgmodelflyveklub.dk

På flyvepladsen vil der være mulighed for at købe kaffe, vand, pølser mv.

Kontaktperson er Henrik Sommer, telefon 2346 6950 eller mail pitch@pitch.dk



**Grenaa Cup
15.-16. juni 2013**

Grenaa Modelflyveklub indbyder igen i år til Grenaa Cup – en kunstflyvekonkurrence på modelflyvepladsen i Grenaa Enge. Resultaterne fra Grenaa Cup tæller

med i kampen om Danmarksmeesterskabet.

Lørdag er der briefing klokken 9.00, og der flyves efter gældende regler i de enkelte klasser. Konkurrencerne gennemføres, hvis der er mindst to i hver klasse. Det er muligt at campere på pladsen (campingvogne, der bruger strøm, betaler 30 kr. pr. overnatning). Man er velkommen til at komme allerede fredag, hvor klubben om aftenen sørger for, at grillen er varm. Lørdag er der fællesspisning, som man tilmelder sig samtidig med, at man tilmelder sig selve konkurrencen. Priser for deltagelse og spisning oplyses ved tilmelding.

Tilmelding til Frode Jensen på tlf: 8633 4299 eller 4072 4299.

Vi ses!
Grenaa Modelflyveklub

**Warbird Træf
15. og 16. juni 2013
på Skinderholmvej 20, Herning**

Alle fly er velkomne

Vi lægger 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. Det eneste der er programsat er: At der er annonceret flyveopvisning lørdag fra 13.00 til 16.00. I det tidsrum vil vi gerne se så mange fly i luften som overhovedet muligt, 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 Warbird modelfly, ser vi selvfølgelig gerne at du medbringer det.

Der vil være mulighed for at campere ved flyvepladsen allerede fra fredag eftermiddag. Vi står klar til at tage imod dig og din familie og anviser dig plads. Klubbens faciliteter står til rådighed hele weekenden med vand, strøm, toilet, bad og internet. Pris for deltagelse er 75 kr. pr. voksen over 18 år og 50 kr. pr. campingvogn for hele weekenden.

Fredag aften tænder vi grillen og alle der har lyst, er velkomne til at lave stævnet

første improviserede festmiddag. Medbring selv grillmad.

Lørdag aften er klubben vært ved den årlige festmiddag for alle, som har deltaget i opvisningen eller hjulpet som frivillig. Tilmelding inden lørdag klokken 12.00. Klubben vil være leveringsdygtig i øl, vand og gode vine til konkurrencedygtige priser.

Hele weekenden vil der være kiosksalg 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 kiosksalg loyalt, da det er der vi gerne skulle få dækket nogle af vores udgifter ind!

Du kan tilmelde dig ved at kontakte: Axel Handrup, telefon 4093 8732, email: ahandrup(snabel-a)gmail.com

Velmødt og med venlig hilsen
Midtjysk Modelflyveklub



Midsommer pilottræf i Greve RC-center, flyveafdelingen 26. - 30. juni 2013

(+logo) Hermed indbydes til midsommertræf i uge 26 i Greve RC-center, flyveafdelingen for alle fastvingepiloter, der har et ønske om at være sammen med andre piloter i nogle hyggelige dage i flyveafdelingen i Greve.

1. Begyndere

Gruppen er for piloter, der ikke har fløjet noget nævneværdigt, og som har behov for hjælp fra en instruktør.

Uddannelsen vil starte med flyvning med GRCCs skolefly med lærer- og elevsender, som er forbundet med kabel.

Senere fortsætter uddannelsen efter nybegynnderens eget ønske med egne fly, hvor det anbefales at anvende fly af træner typen eller motorsvævefly, som har spændvidde på mere end 140 cm.

2. Viderekomne

Gruppen er for piloter, der kan flyve, men som blot nærer et ønske om at blive dyg-

tigere, og som overvåges af en instruktør. Hvis det kan nås, afsluttes med at gennemgå hele programmet til et A-certifikat og om muligt aflæggelse af prøve.

3. Viderekomne til A-certifikat

Gruppen er for erfarne piloter, der mestrer modelflyvningen, men som har et ønske om at få et duelighedsbevis i form af et A-certifikat. Vi tilbyder en gennemgang og øvning af certificeringsprogrammet sammen med en A-certifikatkontrollant, og sluttelig en aflæggelse af prøve.

4. Erfarne piloter til storflyvecertifikat

Piloter, der ønsker en storflygodkendelse er også velkomne, hvor vi kan tilbyde en godkendelse af selve modellen, samt en efterfølgende godkendelse af pilotens færdigheder af en uddannet storflyvkontrollant.

Det skal bemærkes, at erhvervelse af storflyvcertifikat kræver, at piloten har A-certifikat.

5. Piloter der blot ønsker hyggeligt samvær

Den gruppe piloter er ligeledes velkomne, og kan om muligt bidrage med erfaringer og skabe en god atmosfære på træffet.

Deltagergebyr kr. 250,- for alle fem dage eller 75 kr pr. dag. Mad og drikkevarer kan købes til rimelige priser. Camping på klubbens areal kr. 250,- for fem døgn eller 75 kr. pr. nat. Adgang til toilet og bad.

Der må kun flyves med 35 Mhz og 2,4 Ghz Radioudstyr.

Tilmelding til: Jørgen Vangsgaard
Kordinator for sommertræf
Tlf. 36413816. Mobil: 2441 9836
E-mail: jorvang@mail.dk



Danish Cup Fredag 28. juni 2013

(+flere billeder) Med lidt held får vi vidunderligt skandinavisk sommervejr til alle tre World Cup stævner på Rinkabyfeltet i 2013.

Det vil sige:

- Lyse nætter - det er sikkert!
- Vindstille aftener og morgener - måske!
- Behagelige temperaturer - god sandsynlighed
- Ingen nedbør - god sandsynlighed

Skulle dette virkelig ske, vil vi som arrangører af Danish Cup udnytte forholdene til afvikling af et stævne der er noget anderledes end sædvanligt.

Det vi ønsker at udnytte forholdene til, er en konkurrence der fra starten viser modellernes ydeevne, og som medfører, at en deltager der flyver 178 sekunder i 5. periode ikke nødvendigvis ender langt nede på resultatlisten. Vi ønsker med andre ord at tilgodese en konkurrenceform, hvor vi alle kan vise hvilket potentiale vores modeller reelt har.

Hvis vejrforholdene er tilstrækkelig gode vil konkurrencen forløbe på følgende måde:

1. periode: 05.00 til 06.00 - max-tid 360 sek.
2. periode: 06.00 til 07.00 - max-tid 300 sek.
3. periode: 07.00 til 08.00 - max-tid 240 sek.
4. periode: 08.00 til 09.30 - max-tid 180 sek.
5. periode: 09.30 til 11.00 - max-tid 180 sek.

Pause: Morgenmad, Brunch, hvile, etc.

Hvis der bliver behov for at afholde flyoff's, vil det foregå efter denne plan:

1. flyoff: 20.30 - 20.40 - max-tid 420 sek.
2. flyoff: 21.20 - 21.30 - max-tid 540 sek.

Det er klart at den konkurrenceform forudsætter virkelig gode vejrforhold, så hvis de ikke er til stede, gennemføres stævnet som normalt med start kl. 08.00 og slut på 5. periode kl. ca. 16.00.

Beslutningen om hvilken form stævnet bliver afviklet under, vil senest blive annonceret aftenen før stævnet ved præmieuddelingen til Swedish Cup, der også vil fungere som briefing til Danish Cup. Følgende personer vil udgøre juryen: Peter Buchwald og to mere.

Steffen Jensen vil være konkurrenceleder

INDBYDELSE



Begyndersommerlejr 2013
1. - 5. juli 2013 (uge 27)
Østfyns Modelflyveklub

Der er overnatningsmulighed på Kongs-
høj Camping ca. 6 km. fra vores flyveplads.
Vi vil, i lighed med tidligere, prøve at få en
rabatordning for deltagende piloter der
overnatter der.

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

Der vil fra morgen til aften være instruktø-
rer 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 lø-
bende kunne aflægges A-certifikat prøve.
Hele ugen i dagtimerne vil deltagere i be-
gyndersommerlejren, have fortrinsret på
flyvepladsen.

En aften i løbet af ugen vil vi afholde grill-
fest, hvor medbragt mad kan grilles i hyg-
geligt selskab med klubbens medlemmer.
Hele ugen sælges øl og vand til klubpriser.
Klubben skal ikke tjene penge på arrange-
mentet, men have nogle udgifter dækket,
derfor den beskedne deltagerpris af: 250,-
kr. for voksne (over 18) og 125,- kr. for ju-
niorer.

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

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

Tilmelding til: Torben Møller
Telefon 2533 6798

Mail: kasserer.oemf@gmail.com

Yderligere informationer på klubbens
hjemmeside: www.oemf.dk

Human Powered Aircraft (HPA)
Icarus Cup 19 to 28 July 2013

The FAI has today announced that the Hu-
man Powered Aircraft (HPA) Icarus Cup
2013 has been sanctioned by the FAI as an
FAI 2nd Category Event. This is the very first
time that this sport has featured in the FAI
Events Calendar.

The event, organised by the Royal Aeronau-
tical Society (RAeS), will take place at Sywell
Aerodrome Northampton, Great Britain.

Robert Hughes, Senior Sports Manager for
the FAI said the FAI is "delighted to support
the Royal Aeronautical Society as it organi-
ses the 2013 Icarus Cup for Human Powered
Aircraft. This is a very exciting branch of
aviation and we welcome the event as an
FAI Category 2 competition in the FAI Spor-
ting Calendar. We are confident that the 2013
Icarus Cup will lead the way to the first FAI
World Championship for Human Powered
Aircraft in 2014 and wish the RAeS the best
of luck in their preparations this year."

Several FAI personalities are collaborating
with the Organising Committee and will be
present during the event to both share their
long experience in air sports event organisa-
tion and learn how to successfully run a hu-
man-powered aircraft competition, in pre-
paration for a potential 1st FAI World Cham-
pionship for Human Powered Aircraft in
2014.

About Human Powered Aircraft (HPA) Ica-
rus Cup 2013

The Human Powered Aircraft (HPA) Icarus
Cup 2103 is a competition in which teams try
and complete the following series of challen-
ges designed to test all aspects of Human Po-
wered Flight:

1. Duration
2. A 200m sprint race
3. A 1km race
4. A slalom course
5. A take-off performance and landing accu-
racy task

6. Distance around a triangular course
Registration is now open for anyone willing
to follow in the footsteps of last year's com-
petitors and be crowned the 2013 Winners.
The Human Powered Aircraft (HPA) Icarus
Cup 2103 is organised by the Human Powe-
red Flight Group of the Royal Aeronautical
Society originated in 1959. One of the Hu-
man Powered Flight Group's objectives is to
promote human powered flight as a sport
and encourage wider participation, perhaps
one day appearing at the Olympics.

Kind regards,
Faustine CARRERA
Tel: +41 (0)21 345 10 70

Københavns Mesterskabet
15. september 2013

Kjøven har fornøjelsen at invitere
til KM på Amager Fælled.

Søndag den 15. september fra kl.
10:00 til ca. kl. 17:00.

Vi starter kaffe med brød til at
varme fingrene op med.

Klasser: F2A½, F2B, F2B-begynder,
GY, F2D med 1 model pr.
kamp og Diesel Combat.

Tidsplan udarbejdes efter modta-
gelse af tilmeldingerne.

Gebyr: Kr. 60,- pr. mand pr.
klasse.

Betaling på pladsen.

Tilmelding: Senest lørdag 7. sep-
tember

Ole Bjerager, telefon 4257 4001
bjerager@get2net.dk,

Høst Øst Konkurrence
28.-29. september 2013

Borup og Pingvinerne har hermed for-
nøjelsen af at invitere til konkurrence
og hygge.

Konkurrencen finder sted ved Borup,
Modelflyveklubben Pingvinerne, Pile-
bæk Gård, lige ved Skovbo Travbane.

Lørdag d. 28. september: Ankomst,
træning og lignende. Vi tænder op i
grillen ved 20.00- tiden.

Søndag d. 29. september konkurrencer,
kl. 10.00 – 17.00.

Klasser: F2B begynder, F2B, Diesel-
combat og F2D.

Tilmelding: Christian Pedersen på
clp@pingvinen.dk eller telefon 2097
4892.

Vi glæder os til at se jer.
Med venlig hilsen
Christian Pedersen

INDBYDELSE

Nye regler for klubber godkendt til stormodeller

På repræsentantskabsmødet søndag den 17. marts 2013 blev en ny tilføjelse til reglementet om stormodelgodkendte klubber offentliggjort.

Max 5 års godkendelse

Fremover er der ikke længere nogle klubber i Danmark der er godkendt som stormodelplads i mere end 5 år. Inden udløbet af den periode skal alle klubber have en ny godkendelse.

Henrik Kildegaard forklarer: "Flyvepladsudvalget ved det er et stort arbejde, der nu sættes i gang, men det er nødvendigt for at vi (MDK) kan opfylde de betingelser og krav der i dag stilles til sikkerheden i og omkring modelflyvning. Og for ikke at gøre arbejdet mere besværligt for os selv eller dem der skal overtage det i fremtiden, vil det være en proces der kommer til at foregå over de næste tre år."

"Fra i dag er alle klubber ligestillet med en godkendelse der altså udløber igen den 17. marts 2018."

Er det virkelig nødvendigt?

"Ja det føler vi det er. Jeg skal prøve at

komme med et par eksempler på hvorfor: Når man kommer dagligt i sin egen klub opdager man ikke lige, at bevoksningen omkring klubben er blevet større med årene. Man opdager måske heller ikke at oversigtsforholdene er blevet ringere. Ja selv nogle steder er byen kommet tættere på. For nogle klubber endda meget tæt på. Det er i første omgang ting, som disse vi vil sikre er i orden i fremtiden. Det værst tænkelige scenarie ville være en ulykke på en plads, der ikke lever op til kravene, fordi den blev godkendt for 25 år siden. Derfor mener vi at MDK på denne måde viser vores partnere i forsikrings-selskaber, trafikstyrelsen, kommunale myndigheder, og ja selvfølgelig vores egne medlemmer, at vi tager ansvar for de ting vi går og laver derude på pladserne.

Skal der nu lukkes en masse klubber?

Nej, bestemt ikke. Det er ikke det, der er vores ærinde med det nye regelsæt. Vi håber, at vi kan tage en dialog med klubberne hvis der er ting der skal ændres for at de kan bibeholde deres status som stormodelklub. Det er klart at vi vil gøre alt hvad vi kan for at klubberne lovligt og på betryggende vis kan bibe-

holde deres status som godkendt til stormodeller. Der ER noget lovgivning vi ikke kan komme uden om, men lad os se på det i de enkelte tilfælde. Nogle steder kan det handle om små ændringer for igen at få en plads godkendt til stormodeller.

Hvad skal der ske nu?

Forløbet bliver sådan, at klubberne først vil modtage et brev om hvornår de får besøg fra flyvepladsudvalget, for at få udstedt en nye godkendelse. Men man skal ikke som formand gå og vente på at det kommer inden for de næste to uger, for vi er nødt til at sprede det ud over de næste tre år.

På den måde bliver et lille fast antal klubber hvert år fornyet. På hjemmesiden vil man snart kunne se, hvornår den enkelte klub er blevet godkendt.

Vi ser frem til at komme rundt og besøge klubberne i landet, slutter Henrik Kildegaard. Vi er overbevist om at det er det rigtige for at sikre dig og din klub for at forholdene er i orden.

Henrik Kildegaard er formand for Flyvepladsudvalget, et udvalg, der for tiden nok ved hvad de skal få tiden til at gå med.

Flyvepladsudvalget fik i 2011 14 henvendelser fra private eller myndigheder. I 2012 var det tal steget til 74 - og nu vil de rundt til alle flyvepladser i løbet af tre år. Tag godt i mod dem!



Faktaboks

Er klubben i dag godkendt til stormodeller, er den det kun frem til 17. marts 2018 efter de nugældende regler. Allerede godkendte pladser til stormodeller får inden for tre år besøg af Flyvepladsudvalget for at få godkendelsen fornyet for en ny 5 års periode.



Herlig vinterklubaften

KFK på Hangartur



TEKST & FOTO:
TROELS LUND



Bygning af et experimental fly kræver en stor mængde specialværktøjer som det på bordet til struktur og pladearbejde. Det bliver studeret nøje. Der er ca. 14.000 nitter i et RV-fly, så det kan kun betale sig at få det rigtige værktøj fra starten.



KØBENHAVNS FJERNSTYRRINGSKLUB (KFK) holder en række klubmøder i løbet af vinteren. Det er en rigtig god måde at holde klublivet levende i den periode hvor man ikke så tit er på flyvepladsen. Januarmødet 2013 var tilrettelagt som et besøg i Roskilde Lufthavn. Her mødte vi en samling flyentusiaster som bygger deres egne fly fra bunden. De har en hangar hvor deres fly bygges og opbevares i vinterhalvåret. De kalder det "Home Builders Corner". De bygger en type eksperimentalfly som er designet af Richard VanGrunsven (RV) og sælges fra Van's Aircraft i USA.

Der er tydeligt at se på flyene i hangaren, at her er der tale om et meget højt håndværksmæssig niveau. Flotte samlinger af nittede aluminiumsplader og rør udgør konstruktionerne, som er meget flot malet og deres finish er meget imponerende. Efter en god times snak og interesserede blikke ind i flyene, var det tid at gå over til en anden hangar hvor CAM Aviation viste en King Air 300 frem og der blev budt på kage og kaffe. Det var rart, for uden for blev folks ånde straks til rim i de minus 13 grader, som kong vinter havde tilrettelagt den aften.

KFK har andre vinterprojekter som fx indendørsflyvning i Kastrup og "vinterbyggesættet", som vi vil høre mere om i et senere nummer af Modelflyvenyt.



Eric Huber viser hvordan "byggevejledningen" til et RV-fly ser ud. Der bliver nikket anerkendende. For det er ikke lang fra de beskrivelser som modelflyvere kender fra de gode kvalitetsbyggesæts. RV-flyenes samlevejledning er af amerikansk standard. De er yderst beskrivende og gennemgår punkt for punkt hele samleprocessen.

Her diskuteres hvordan man samler en aluminiumsvinge. Ribber, spanter, webbing og hovedbjælker. Jo, det er alt sammen genkendeligt fra modelflyenes verden.



Nysgerrige blikke indtager cockpittet i en flot rødmalet RV'er. Instrumenteringen bestemmer ejeren selv hvordan det skal se ud. Dog er der nogle krav som skal opfyldes, men de RV'ere der står hos Home Builders Corner er rigeligt udstyret. Nogle af dem har endda "EFIS", som er elektroniske flyveinstrumenter. Selv motor indikationerne kan være digitale.





F3K er både hård konkurrence om de sidste point, men vinderen af Euroturen de sidste to år, Marc Werth er også en showman og giver gerne et nummer på guitaren.



259 - 100.000 - De gode tal strømmer ind

De gode nyheder og de gode tal strømmer ind til folkene bag F3K VM.

Hør bare her:

- 259 likes på facebookside <http://www.facebook.com/F3K-World-Championship-2013>
- 2. bulletin med alt om tilmeldinger udsendt.
- 3 måneder tilbage til første start
- 100.000 kr. Herning-finansierede kroner til materiel støtte bevilget
- 17 lande har foreløbigt tilmeldt deltagere, heraf fire med juniorhold
- 10 lande yderligere kan forventes at tilmelde sig i den kommende tid
- Hundredevis af hits på hjemmesiden <http://www.wcf3k.dk/>
- 10 hjælpere savnes stadig – mange har meldt sig, og med din hjælp kan arrangørerne "komme i land"

Kort sagt, mine damer og herrer, brikkerne til verdensmesterskaberne i F3K i Herning den 20. til 28. juli er ved at falde på plads.

"Og alt tyder på, at det bliver en fantastisk succes," siger Regnar Petersen, som er en af ildsjælene bag dette kæmpe-arrangement, et af de største i dansk modellflyvning i mange år. "Hver eneste dag byder på nye udfordringer, hvoraf nogle var ventet andre helt uventede. Men indtil videre er alle de positive tal og beskeder, der strømme ind, langt i overvægt. Så selv om der er langt igen, ved vi nu, at vi bliver klar til den 20. juli. Og vi ved, at det bliver stort!"

Hotel omdannes til hyggeborg

Nogle af de rigtige rare tal at se på, er selvfølgelig når der kommer lande og navne på deltagerne. Og de er begyndt at melde sig i rigt mål. Man kan følge dem både på tilmeldingerne, men også på deres hotelbookinger.

"Og her er vi lykkedes med lidt af et kup," mener Regnar. Vi har simpelthen været i stand til at leje hele Hotel Herning, som i godt en uge bliver en ren F3K-borg."

"Hotel Herning er nabo til Messecenter Herning og har 102 værelser, hvor næsten halvdelen – 45 – har egen indgang fra den parkerede bil lige uden for værelset! Mere ideelt bliver det ikke for den pilot, der skal have alt sit grej med fra Herning Flyveplads til sengen og "værkstedet". Og sikke et kup i social henseende... tænk at piloter, holdledere og hjælpere kan være sammen også når dagens konkurrencer er forbi! Og så til priser som vi har fået forhandlet helt ned til vandrehjems-niveau!"

Internt vendes til eksternt

Foreløbig er der forrygende aktivitet ved F3K-WM – men mest bag kulisserne. Når næste nummer af Modellflyvenyt kommer på gaden, er det meste af arbejdet rykket ud i offentligheden. Så vil vi bringe en artikel som går helt i dybden med F3K, flyvningen, arrangementet, konkurrencerne, indkvarteringen, pressearbejdet og alle de andre tusinde ting, der bliver arbejdet på med accelererende intensitet lige til den første gæst fra det store udland ankommer.

**Meld dig som hjælper i dag
og få en stor uge i juli!**

TEKST: JØRGEN MOURITZEN

FOTOS: ERIK CHRISTENSEN

3 - 17 - 10 - 10 ... til folkene bag VM i F3K

Hvornår er det så? VM i DANMARK 2013

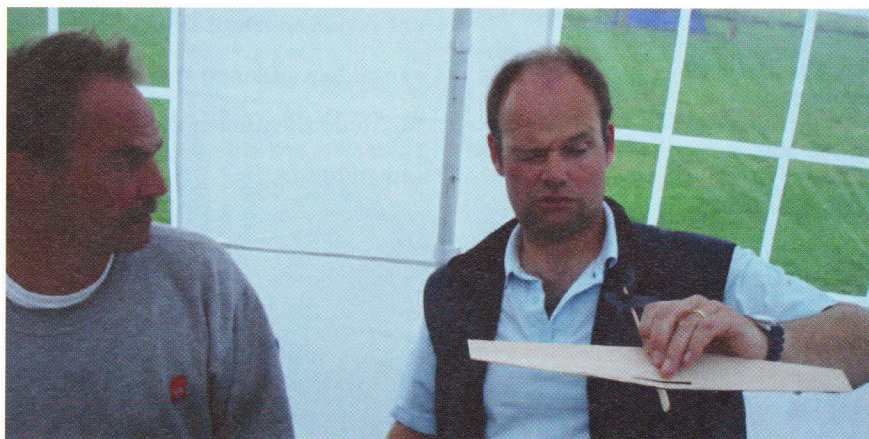
Det egentlige VM løber fra mandag den 22. til lørdag den 27. juli med officiel åbning søndag den 21. og reservedag søndag den 28. juli.

DATOPLAN:

- 19. - Ankomst hjælpere
- 20. - 21. Forkonkurrence 6. Swinging Denmark 2013
- 21. Officiel åbningsceremoni
- 22. - 27. VM i F3K**
- 27. Finaler (Fly-off)
- 27. Festbanquet
- 28. Reservedag (Bruges fx i tilfælde af dårligt vejr på finaldagen).

Og det første svævefly smides op i luften.

Artiklen vil også, håber arrangørerne meget på, bringe oplysningen om, at nu har de sidste mindst 10 hjælpere meldt sig og er klar til at gøre VM til en uforglemmelig oplevelse for deltagerne, for danske modelflyvere og for Danmark. Til det behøver vi din hjælp. Meld dig i dag og få en stor uge i juli!



tv. Danske Jens Hofman som har gode chancer for en finaleplads, og th. Tyskeren Marc Werth, der de sidste to år har vundet Euroturen og er et godt bud blandt mange, på en kommende verdensmester. Jens og Marc er i gang med "The Erik Dahl Challenge" til Swinging Denmark F3K 2012. De bygger sammen en lille balsasvæver.



De stolte piloter Jens Hofman og Marc Werth

Modelhelikopteren løftede Stefan Rasmussen ud af et stort, sort hul ...

TEKST OG FOTOS: JØRGEN MOURITZEN

Nu smiler han. Men da Stefan G. Rasmussen begyndte sin flirt med modelhelikoptere, var der langt mellem smilene. Faktisk var det helikopteren som gjorde, at han overhovedet kom til at smile igen. Fordi det var oplevelsen med den, der overbeviste ham om, at det var de andre, der var galt på den selvfølgelig kunne han flyve.

På et tidspunkt efter nødlandingen var "helten fra Gottröra" så meget i tvivl om sit eget værd som menneske og som pilot, at han ikke anede hvad der var op og ned i hans liv. Men så var det han læste en sætning, som blev hans redning – og som gør, at det er som en tak til modelflyvningen, at han stiller op som protektor for Modelflyvningen Dag søndag 1. september.

Stefan G. Rasmussen så overskriften i et eller andet blad, da han var allerlængst nede. Da han var mest i tvivl om sit eget værd. Stod mest usikker overfor, om han overhovedet kunne eller nogensinde havde kunnet flyve. Hvem han overhovedet var. Som menneske og som pilot.

En underlig situation at være i for den mand, der for kort tid siden havde spillet hoved- og helterollen, da SK 751 nødlandede med to havarerede og standsede motorer efter 3 minutter og 53 sekunders flyvning og brækkede over i tre store stykker. Som alle 129 mennesker ombordværende kunne gå fra.

Flyvning havde været hele Stefan Rasmussens liv. Fra han som dreng lå og kikkede op i himlen og studerede fuglenes flugt, over perioden hvor han byggede sine første plastic-modeller... af en DC 3 og den Starfighter, som i mange år hængte i bagbutikken til den rævestolte fars tobaksforretning på hjørnet af Lille Voldgade og Adelgade i Randers. Så rævestolt var Stefans far over sin søn, at



han forærede Stefan reolens to store bind af Flyvebogen udgivet på Forlaget Westermann i 1944. Den havde forord af Hans kongelige højhed Prins Axel, men for en sikkerheds skyld skrev Stefans far også et forord til sin søn i anledning af, at Stefan havde fløjet solo i en Chipmunk på Flyvestation Avnø.

Det var en torsdag. Sommerdagen den 20. juli 1972. På det tidspunkt havde Stefan allerede læst de næsten 1000 sider i hans fars flyvebog mange gange, så kærlighedsaffæren var i gang. Men da instruktøren sagde til ham: "Du standser lige næste gang vi lander", og da han kort efter landingen taxiede chipmunken ud til en ny start, da blev verden en anden.

Kærligheden

"Første gang man slipper bremsen og langsomt fører gashåndtaget frem til fuld gas og kort efter finder sig alene i et fly, som man også selv har ansvaret for at bringe helt ned... det er en følelse som ikke lader nogen uberørt. Har man først fløjet et fly alene, så er man bidt. Alvorligt bidt," siger Stefan Rasmussen. Der har været masser af andre mærkedage i GYD's liv (den militære pilotforkortelse efter mellemnavnet Gydegaard).

Da han gik solo i en T 41 i USA i tre måneder efter første solo på Avnø, da han gik solo i det tosædede overlydsfly T 38, et halvt år senere da han kom hjem og en kort tid blev Starfighter pilot, inden han efter en operation i låret måtte overflyttes til C 47, "hvor det var slut med at lege, men hvor operationerne blev rigtige. Vi skulle udrette noget, hvad enten det var VIP-flyvninger til Bruxelles eller forsyningsflyvninger til Færøerne."

Og så var der tiden, hvor han var checkpilot på flyvevåbnets afløser for Chipmunken, T 17'eren (det var den, von Rosen brugte som hjælpefly og mini-jager i Biafra), hvor han lavede tusinde af krøller i luften over Danmark. Jo, det var en lang kærlighedsaffære til flyvningen. Samtidig med at det selvfølgelig også var arbejde. Lige som da han kom til SAS i september '79 og i første omgang blev styrmand på DC 9'eren. Efter nogle år som kaptajn på Fokker 27i SAS Commuter blev han så "skipper" på MD 80'eren. Det var fast arbejde: Op fra København, ned i Stavanger, op igen til London og hjem til København. Masser af flyvning.

Rekord

Men det var altså også kærlighed. Og stolthed. Som da Stefan overbeviste sine chefer om, at man godt kunne lave en air borne replanning af en flyvning, sådan som bl.a. chartersleskaberne havde gjort i lang tid. Air borne replanning betyder, at når man når frem til en givent punkt på sin rute, så glemmer man for et øjeblik de planmæssige beregninger om fuelbehov til den aktuelle flyvning, og kikker i stedet på hvor meget brændstof der rent faktisk er tilbage i tankene. Så laver man – i luften – en ny flyveplan, som tager udgangspunkt i de aktuelle vejrforhold og den aktuelle brændstofsituation.

"Og på den måde lykkedes det for min kaptajn, Egon Enevoldsen. og jeg, den 7. april 1985 - for første gang i SAS historie - at flyve en DC 9'er med passagerer nonstop fra København til Lissabon. Det med Airborne replanning fungerede, fordi vi nu ikke skulle ned og tanke i Nordspanien, som vi plejede. 4:07 var den tid vi brugte på at få passagererne fra København til Portugals hovedstad."

På hjemvejen blev det desuden til en hastighedsrekord, hvor vi lykkedes med at henholdsvis finde gunstige og undgå ugunstige vinde. "2 timer og 45 minutter var vores air borne tid tilbage til København," smiler Stefan.

Han var 38 år den gang. Hele verden lå bogstaveligt talt udbredt foran ham. Han havde dejlig kone, børn, var luftkaptajn og havde en sikker fremtid med god løn (selv om der jo altid er den smule usikkerhed i stillingsbeskrivelsen, når man altid giver sine bidrag til debatten om at gøre SAS bedre og har virket som tillidsmand for sine kolleger...!)

Men Stefan Rasmussen var det tætteste man kan komme på at være en lykkelig mand. Fast, godt job i et arbejde, som næsten fyldte lige så meget som en kærlighedsaffære.

Nødlandingen

Seks år efter han havde fløjet en DC 9'er hurtigere hjem fra Lissabon end nogen anden på den tid, blev det idylliske liv og den gode udsigt fra kaptajn Stefan

Rasmussen venstre sæde totalt ændret. Der kan sættes tal på hvornår ændringen indtrådte. Tallet starter kl. 08:47:08 og slutter kl. 08:51:01, da SK 751 sætter hjulene på en mark i Gottröra, 17 km. efter en af Arlandas hovedbaner.

Hvad der skete i løbet af de knap 4 minutter er blevet diskuteret livligt lige

siden. Og det er officielt fastslået, at Stefan G. Rasmussen udførte en heltegering som kaptajnen i cockpittet og som den, der havde hænderne på rat og pedaler i forbindelse med den

succesfulde nødlanding. Han er også blevet behørigt belønnet af både det danske og svenske kongehus med ordner, og af sine pilotkolleger med bl.a. Dansk Pilotforenings Hædersbevis, lige som han er optaget i Hall of Fame "Aviation week and Space technology, Washington, USA".

I offentligheden, i den officielle havari-rapport og blandt langt de fleste af Stefans kolleger er hans rolle i SK 751 lykkelige landing accepteret og respekteret som et særdeles godt stykke håndværk. Men der er også de kolleger, som i lang tid efter hændelsen diskuterede, om Stefan virkeligt var så god, som resultatet af landingen siger.

Verden ved nu, bl.a. takket være en fremragende reportage lavet af National Geographic, at det var han.

Tvivlen

Men Stefan selv kom til at tvivle en lang overgang. På grund af de kolleger, som aldrig bliver færdige med at tale om "min hændelse," som han i dag kalder nødlandingen i Gottröra. Han kom så meget i tvivl, at det roligt kan kaldes for en eksistentiel krise.

"Jeg spurgte mig selv, om alle de instruktører som igennem hele min karriere havde ladet mig bestå – som regel med fornemt resultat – mine prøver, om de var idioter? Om jeg selv var totalt ubrugelig i et fly? Om jeg nogensinde havde kunnet flyve? Om jeg overhovedet duede til noget?"

"Modelflyvningen blev den medicin, der reddede mig op af det store, sorte hul."

"Som sagt havde jeg læst, at "kunne man flyve en modelhelikopter, så kunne

Hvis du kan flyve en modelhelikopter, så kan du flyve alt!

man flyve alt." Og jeg fik en god ven til at tage et byggesæt til en stor helikopter med hjem, til mig. Nu skulle jeg så bevise overfor mig selv, om jeg kunne flyve... alt!

I vinteren ved årtusindeskiftet blev den samlet. Samtidig med at Stefan byggede helikopteren, udarbejdede han et træningsprogram for, hvad og hvordan han ville gribe flyvningen an, når han nu på egen hånd skulle ud og lære sig at flyve. "Jeg opbyggede et træningsprogram helt som vi gjorde, når vi skulle flyve et rigtigt fly".

Da vejret blev fornuftigt, tog han helikopteren med ud på græsplænen i haven og bandt en hulachopring til understellet – og begyndte at flyve.

Sejren

Stefan Rasmussen lærte sig selv at flyve helikopteren ved at gå frem på samme måde, som skulle han flyve et rigtigt fly. Det vil sige: Små, små skridt. Ikke noget med at gå videre til næste trin, før han mestrede det nuværende.

Der fik lang tid. Men så nåede han målet: Når han kunne hænge en løplukker i et sling under modellen, flyve hen over en øl på græsplænen, sænkede oplukkeren ned over kapslen, løfte og flyve hen og lande bajeren foran sig selv eller sine gæster... så mente han, han

kunne flyve. Stefan var medlem af RC Unionen og af Radioflyveklubben i Frederiksund og fløj Slangerup og på NFKs plads i Tulstrup. Men i relativ kort tid, et par år højest. For hans idé var egentlig ikke at blive modelpilot. Og da han først havde bevist over for sig selv, at han kunne flyve, mistede han langsomt interessen for modelflyvningen til fordel for saxofonspillet, den store modeltogstogbane, renoveringen af hans elskede MG TG'en og alle de mange, mange andre ting, der fylder den fhv. SAS-kaptajns dejlige hverdag.

Takken

For den er blevet dejlig igen., og har været det i mange år. Men et vigtigt skridt på vejen ud af en dyb krise var modelhelikopteren. For med den viste han sig selv, at "når jeg kan flyve den... så har jeg selvfølgelig også kunne flyve alt det andet, jeg har fløjet i mit liv."

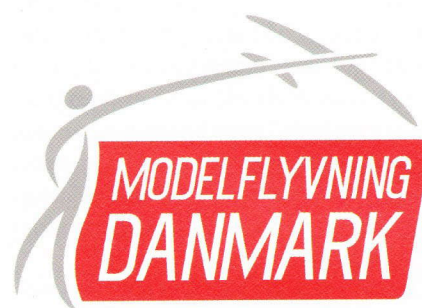
Det var en genopdagelse, der var yderst vigtig for Stefan G. Rasmussen omkring årtusindeskiftet. Det var den bedste medicin, han kunne få. Og rigelig god anledning til at takke modelflyvningen ved at stille op som protektor for Modelflyvningen Dag søndag den 1. september.

"Jeg har meget at takke flyvningen for. Også modelflyvningen."

HUSK

Modelflyvningens dag

1. september 2013



Endnu en kærlighed, en MG TG, som Stefan selv har skilt alle ad til atomer - og sat sammen igen til en praktisk taget ny bil; fra først i 50'erne. Træværket til højre i billedet er delene til et fundament for en kæmpe modeljernbane, som snart vil fylde et helt rum i huset.



Fugle & modelflyvning

Jens skriver her om et par af sine oplevelser med fugle og modelfly.



Jeg begyndte med at træne lidt rundt om i landskabet med nogle små skumting, Bilka-baskere og sådan noget. Det var mest to-kanals svævere med to motorer og ingen ror, de gav lidt god træning, og så lidt andre sjove oplevelser.



Vi har jo mange fugle, og måger er der også masser af. De reagerer lidt forskelligt, nogle dasker bare videre. Nogle drejer af og forsvinder, men hvis jeg flyver flere gange det samme sted, så bliver de nysgerrige, ja nærmest lege-syge.

Det er nu en del år siden at jeg startede med at øve mig lidt, uden at nogen så mig, men jeg har stadig en lille skumfidus på ca 70 cm, som jeg mest bruger til, at flyve på udvalgte steder sammen med mågerne, som giver mig mange gode oplevelser og morskab.

Somme tider har de sat sig lidt på afstand og ventet, mens jeg har sat batteriet i og gjort klar, og når jeg så kastede den, så lettede flokken og fløj efter.

Det er helt klart at de kalder på hinanden når der er termik, også på mig, og når jeg så følger med rundt sammen med sådan en flok, så er der næsten altid et par stykker der venter lidt på mig, de kan jo stige betydeligt hurtigere end sådan en lille skumfidus.

En lun aften hvor jeg listede rundt sammen med en 5 stykker, forsvandt de lynhurtigt i alle retninger, og jeg drejede over mod bilen for at lande, og så kom der en ret stor brunlig rovfugl og fløj efter min model. Den fløj lavt hen over den og lagde næsten brystet ned på ryggen af min 'måge' og strakte vingerne helt ud, den var betydeligt større

end flyet, og så lettede den og drejede af til venstre, og jeg fortsatte min landing.

Det er sådan en aften man gerne ville have haft et video kamera, for det var et rigtigt flot syn.

Jeg har jo også nydt måger og musvåger fra full size svævefly.

En enkelt gang har jeg fløjet termik sammen med et par havørne, det var så med et brændstof fly og fra en flyveplads.

Jens Ohrberg (CUMULUS).
OY-4052.
OZ1GWF



Her er 'mågen' vist frem af andenpiloten, Jane, min forlovede.

Her kan man se den på oversiden, jeg har lagt farvet film på undersiden, (styr/bagbord) så den er tydeligere på en grå himmel. Det virker godt. Og Jane nyder at se, når jeg flyver sammen med mågerne.

Er der noget bedre end når ens kæreste elsker ens fly? Jeg er nok meget heldig.

Flyvende græsslåmaskiner

For seks år siden så jeg for første gang en flyvende græsslåmaskine. Det var en gul Ginge. Jeg synes den var sjov, og jeg var heldig, at få lov til at købe den. Den kunne skam godt flyve, men var rimelig tung, og har altid været svær at holde i luften. Jeg frygtede, at den en dag ville falde ned som en sten, hvis motoren gik ud på grund af vægten. Og det skete da også til et flyvestævne i Brande for tre år siden. Jeg nåede heldigvis at nødlande den, så den ikke blev smadret.

Jeg har siden gået rundt med den tanke, at jeg burde bygge mig en ny græsslåmaskine. Den skulle være lettere, se pæn ud, og flyve bedre.

Hvert år i august, er jeg til flyvestævne i Tarp i Tyskland. Den gule Ginge har været med hver gang, lige siden jeg købte den. Publikum synes den er sjov, og formanden for modellflyveklubben i Tarp opfordrer mig da også altid til en opvisning med den flyvende græsslåmaskine.

Bestillinger indløb

I sommer, da jeg var i Tarp, blev jeg spurgt om jeg ville sælge den gule græsslåmaskine. Det ville jeg nu ikke, for jeg er jo blevet glad for den flyvende plæneklipper. Det var noget anden hvis jeg havde haft flere af slagsen. Derfor vendte tanken tilbage om at bygge en ny og lettere udgave. Det nævnte jeg for de andre modellflyvere i Tarp. Det kunne jo være, at når jeg alligevel skulle i gang med at lave én til mig selv, så kunne jeg måske lave flere sæt. Ikke færdige modeller, men sæt med alle skumdele udskåret, samt alle de væsentlige trædele, understel m.m. Næsten som et færdig ARC (almost ready to cover) byggesæt. Den sidste dag i Tarp stod jeg med ti bestillinger på den nye teoretiske model fra de tyske modellflyvere.

Klistermærker og en ekstra bestilling

I efteråret gik jeg i gang med en prototype. Jeg lavede først en auto cad tegning med alle de skabeloner jeg skulle bruge. Midterkerne og motorgondol til udskæring i styropor. Sidestykker, bundstykke og understels bundplade til udskæring i krydsfiner.

Der skulle også laves eller skaffes Ginge overføringsmærker til 11 fly. Måske ville firmaet Ginge A/S hjælpe mig. I dag hedder firmaet AL-KO Ginge A/S. Jeg ringede til AL-KO Ginges salgschef, og spurgte, om de havde en stak gamle klistermærker liggende med Ginge logo på.

Han spurgte nysgerrigt hvad jeg skulle bruge alle de mærker til, og jeg fortalte ham om mit flyvende græsslåmaskineprojekt. Han lyttede med stor interesse, og vi fik en god lang samtale om det, at bygge og flyve med modellfly i sin fritid.

Jeg fortalte ham også om optagelsen på Youtube fra mfc-tarp-2012. Han synes det var en sjov idé, og ville gerne sende nogle AL-KO klistermærker til mig. Tre timer senere havde jeg igen AL-KO Ginges salgschef i røret. Han ville høre om jeg kunne lave en komplet model med alt udstyr: motor, fjernstyrings anlæg, servoer, lader og batterier til deres salgsudstillinger i Danmark og Norden.

Det endte med at vi indgik en aftale om, at jeg skulle lave en flyvende AL-KO græsslåmaskine til dem.

Indkøb og udskæring

Så blev der indkøbt: Styroporplader, oplader, fjernstyrings sæt, motor, krydsfinerplader, balsa plader, understel, hjul, hængsler, auto lak, papir til beklædning, cellulose fri lak, maling på spraydåser og klar lak.

Det gik rimeligt hurtigt med at lave

selve skumkernen. Den blev skåret ud med skæretråd. Jeg havde fremstillet alle skabeloner i 4 mm krydsfiner. En rund tallerken blev brugt som skabelon til hjulene, som også blev skåret ud med varmetråd.

Sammen med en ven fra den lokale modellflyveklub, fik jeg lavet to komplette sæt på en aften.

Slibning burde foregå udendørs

Derefter begyndte det store svineri med at slibe selve skumkernerne med fint sandpapir. Jeg lignede en snemand, kælderen et vinter landskab og kæresten var ikke særlig imponeret. Jeg kan kun sige, at man skal tænke over at gøre det udendørs i stedet for indendørs. Støvet er næsten ikke til at få fjernet igen. Det sidder fast i alting. Efter en lang proces med slibning i flamingo, for at få det resultat jeg krævede, begyndte fremstilling af dele i 4 mm krydsfiner til sidestykker, bundstykket til understellet, samt midterstykket til motor m.m. Det gik let, for jeg fik lavet alle delene på én aften, også spanter og frontstykket til motoren. Derefter udhulede jeg hele midterstykket med en lang savklinge, som passede i dybden, der hvor side og bundstykket skulle være. Jeg fik også lavet topstykket i 4 mm krydsfiner som afslutningsplade. Det blev limet fast med 30 minutters epoxy og jeg fik lavet forstærkninger rundt om alle fire hjørner med trekantlister.

Selve håndtaget er lavet i 4 og 5 mm balsa plader og bundstykket som håndtaget hviler på er udført med 4 mm krydsfinerplader som blev afsluttet med trekantlister hvor alle hjørnerne afsluttes. Eftersom alting passede sammen, gik jeg i gang med at finspartle skumkernen og slibe og slibe. Det var en meget lang proces for at få en så pæn overflade som muligt. Det kan godt svare sig at bruge 30 timer mere på den

opgave, for at få en overflade som bare spiller uden huller eller buler.

Klar til papir

Nu stod den klar til at få brunt papir over det hele. Jeg brugte en god blanding tapetklister for ikke at få rynker i papiret. Det blev gjort meget vådt, næsten gennemvædet. Derved kunne jeg trække, og lave afslutningen fuldstændig som jeg ville have den, uden nogen form for rynker eller folder. Da tapetklisteren blev tør, gik jeg i gang med at give alle dele lak. Tre gange med let mellemslibning - korn 400. Jeg fik det, som jeg gerne ville have det, med en meget stærk overflade og en pæn afslutning.

Maling og overflade

Jeg har en bekendt, som har et lille malerrum i byen hvor jeg bor. Her fik jeg lov at sprøjtemale flyveren. Først malede jeg med sølvfarven. Lavede afdækning, og fik så lagt den sorte farve på. Til sidst

fik det hele en gang klar lak. Efter syv dage blev det hele poleret op til en skinnende overflade.

Jeg gik i gang med at udmåle tyngdepunktet som ligger 19,5 cm fra forkanten. Hvis man placerer sine fire servoer og modtager i midten og batteriet lige foran tyngdepunktet, passer det lige i øjet med motoren monteret. Jeg har valgt en os-max 61 FX med standard potte. Den burde være stor nok, til den nye 3,2 kilo græsslåmaskine.

Den "gamle" gule Ginge model vejer 4,1 kilo. Så mon ikke der er gode chancer for, at den nye lette AL-KO model kommer til at flyve noget bedre end den gamle Ginge. Langt om længe fik jeg lavet det hele færdig og justeret rigtigt ind med udslag osv.

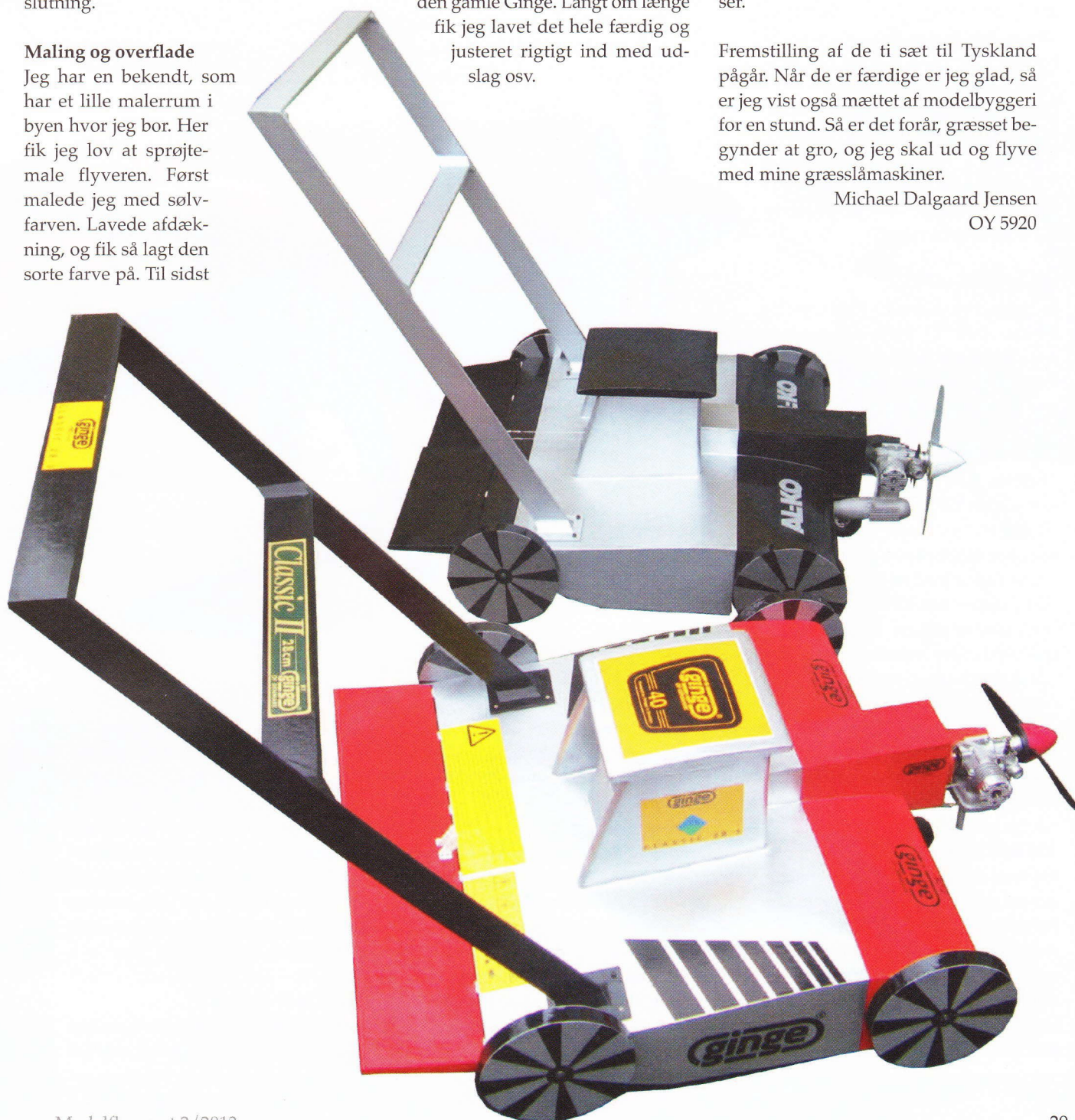
Færdigt arbejde, næsten ...

Det var arbejdsbeskrivelsen af hvordan jeg lavede de to første flyvende plæneklippere. Den første til mig selv, og dernæst den til AL-KO.

Så kom dagen, hvor AL-KO Ginge sælgeren kom for at hente den nye flyvende græsslåmaskine. Han synes den var flot, og var meget tilfreds med resultatet. Han fik forklaret hvordan de skal lade strøm på sender og modtager, og hvordan alting fungerer. Jeg ved ikke om de selv "tør" flyve med den. Vi aftalte at jeg en dag i foråret 2013 skal flyve den for dem. De skal lave en videooptagelse, som skal bruges til en salgskampagne på udstillinger og messer.

Fremstilling af de ti sæt til Tyskland pågår. Når de er færdige er jeg glad, så er jeg vist også mættet af modelbyggeri for en stund. Så er det forår, græsset begynder at gro, og jeg skal ud og flyve med mine græsslåmaskiner.

Michael Dalgaard Jensen
OY 5920



FUGL

En stille sommer aften i 2011, blev kuglerne støbt til næste års vanvittige projekt med ordne fra min kæreste "Det kunne være flot hvis din næste model blev malet som Fugl Fønix!" Med de ord begyndte det, som blev til en 37% Yak 55M fra Krill models. Her er så historien om en helt unik model, som er dansk.

Egentligt havde jeg tidligere på året kigget på Krill Models store 37% Yak, som afløser til min store SU-29. Jeg havde læst at deres Yak skulle være særdeles velflyvende. Efter et træf i Sverige, hvor jeg havde set en Yak flyve, havde jeg besluttet mig for, at det skulle være sådan en model som skulle erhverves til den kommende sæson. Køn er den godt nok ikke. Så hvordan kunne den blive lidt kønere?

Den kunne leveres i mange standardbemalinger, men ingen af dem faldt mig lige i øjnene, som en rigtig "Show Pleaser"... men så var det de gyldne ord faldt fra kæresten, og det fik gang i tankerne.

Hvem var Fønix?

Ind og google hvem hr. Fønix var, og det gav pote. Et rigtig ildbæst kom frem, lige noget der kunne gøre en tudgrim Yak til noget helt unikt, på alle flyvepladser den måtte komme på.

Et par billeder i en email med teksten "kan du ikke få Krill til at lave en skitse af en Yak der er bemalet sådan til mig !" blev sendt min ven Joen, som har Hobby4you på fyn. Og så var vi i gang med en lille ny. Der gik ikke mange dage, så kom der en mail retur med et udkast. Det røg tilbage igen med et par justeringer. Men efter lidt skriverier frem og tilbage, kom vi frem til det rigtige resultat på det endelige design. Nu var det bare at vente de 12 uger, som det skulle tage, før fuglen var ruget ud og parat til at flyve.

Ventetid er godt

Godt og vel tre måneder senere kom der en mail fra Joen eller rettere sagt Joens kone Ella. Ella skrev at der var ankommet en kæmpe kasse til mig, men at Joen desværre var ude og rejse og først kom hjem 14 dage senere!! Krise er vist ordet der bedst beskriver hvad der løb gennem mit

hoved. Ella havde også været så flink, at vedhæfte et fint lille billede af min fugl i mailen, så jeg kunne se hvor fin den var blevet.

Nå men tiden gik heldigvis hurtigt, og da Joen endelig dukkede op med kræet, havde det været alt ventetiden værd. Den var helt vildt flot. Intet billede kan vise hvordan den ser ud i virkeligheden.

For at give et indtryk af hvor meget arbejde der er i at male sådan en model, kan jeg afsløre, at der er der brugt 90 timer kun på malerarbejdet.

Derudover er modellen først blevet spartlet for fejl og blevet samlet delvis. Så er den blevet malet hvid som grundfarve og lilla perlemor som anden grundfarve. Derefter er airbrushmotiverne malet på. Da den så stod klar, fik den tre lag klar lak, og derefter poleret så den i dag står perfekt. Man må sige, at det er rigtig håndværk!

Hvad med vægten?

Hvad så med vægten vil nogle nok tænke. Nu når der er blevet smidt så



FØNIX

FRA
TANKE
TIL
MODEL

Del 1: om modellen



meget maling på? Ja det er et rigtig godt spørgsmål. Krill siger at man kan forvente en vægt forøgelse på 1 til 2% når de leverer sådan en model i modsætning til en, de har malet i formen når de støber den. Men det jeg har oplevet er, at der ingen forskel er på vægten. En af mine rigtige gode venner har nemlig en Yak magen til min, bare i standardbemaling, og den vejer det samme som min - flyveklar.

Flyveegenskaber

Og hvordan flyver den så? Den flyver

helt fantastisk må man sige. Med bare 18,5kg og næsten tre meter i spænd, er det nærmest som en indendørsmodel at flyve. Den er ikke lumsk på nogen måde, og gør kun det man beder den om. Den kan flyve ekstremt langsomt. Så langsomt at man næsten tror det er løgn, men man skal ikke være nervøs, for den er konstrueret til det.

Det største problem er næsten, at den er så let, at den kommer enormt hurtigt op i fart ved den mindste berøring af gaspinden. Og det kan godt

give lidt problemer under landing.

Fortsættelsen

Det var så lidt om bemalingen og modellen men ikke så meget om det der gemmer sig under fjerne på den. Men man skal ikke afsløre alt med det samme, så der følger en del 2, med en beskrivelse af de spændene ting og sager inde i den, og om bygningen, og de overvejelser jeg har gjort mens jeg byggede modellen.

Andreas Larsen
NFK



Nyd også forsiden på dette nummer af Model-
flyvenyt med Andreas og hans Fugl Fønix



Der mødte 11 deltagere op til Dansk Mesterskab i skræntflyvning 2012, heraf to personer fra Tyskland.

Vejrudsigten lovede ikke specielt fint vejr. Lørdag - vind fra en sydlig retning og lidt regn, og søndag ingen vind. Efter briefing lørdag foran Hanstholm Camping, kørte vi ud til transformator-skrænten (SSV skrænt). Her var vinden svag og ca. 45 gr. skråt ind på skrænten.

Kl. ca. 11.00 rettede vinden sig næsten lige ind på skrænten, og vi kom i gang med dagens flyvninger. Det blev til ti runder med skiftende vind. Bedste tid stod Søren Krogh for med 42,36 sek. for de 1000 meter.

Enkelte deltagere blev generet af tågen, der kom ind over området sidst på dagen. Max sigt var under 100 meter og måske ca. 25 meter opad.

Vi blev forskånet for de store havarier, dog var en enkel tysker tæt på, da han glemte at tænde for modellen og den

landede neden for skrænten med små skader til følge.

Efter de 10 gennemførte runder var det tid til beregning og kåring af mesteren.

Søren Krogh løb med titlen som dansk mester i skræntflyvning 2012.

Til sidste skal alle deltagere også takkes for deres hjælp under stævnet.

MFK Nuserne
Knud Hebsgaard



DM Skrænt

Hanstholm 2012

Resultatliste

Plac.	DM	Navn	Klub	Total
1	1	Søren Krogh	Sønderborg Modelflyveklub	8640
2		Helge Borchert	Tyskland	8593
3	2	Kaj H Nielsen	Filskov Modelflyveklub	8564
4	3	Knud Hebsgaard	MFK Nuserne	8303
5		Andre Austen	Tyskland	8087
6	4	Erik Andersen	Thy RC Klub	7949
7	5	Jesper Christensen	Aviators Modelflyvere	7886
8	6	Klaus Untrieser	Thy RC Klub	7736
9	7	Ivan Petersen	Skive Modelflyveklub	7585
10	8	Peer Hinrichsen	Sønderborg Modelflyveklub	7427
11	9	Jørgen Larsen	Thy RC Klub	6295



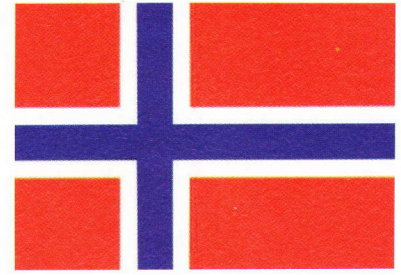
2012 (F3F)

oktober 2012

IMAC

NM Norge 2012

TEKST: KAJ H. NIELSEN
FOTOS: BENTHE NIELSEN



Efter en sæson med meget omskifteligt flyvevejr, var det danske hold klar til at drage til det norske for at slås med broderfolket fra Norge og Sverige. Sidste år - i Grenå - trynede de os.

Kristian Pade Nielsen, Lars Løth og Sven Lundgren skulle slås i Basic klassen. Michael Lund, Erik Nymark og Kaj H. Nielsen i Sportsman klassen.

Det danske hold mødtes på Starmoen Svæveflyve Center, hvor vi camperede eller boede i hytte og det var også her på centreret vi skulle flyve.

De som kom tidligt mødte IGG folket, som havde stævne i weekenden før NM - det var spændende at se dem flyve. IGG står for "Interessengemeinschaft Großsegler" og her fløj de med op til 1/2 skala svævemodeller, som blev trukket op i flyslæb.

Da de var færdige om tirsdagen, kunne vi indtage det norske luftrum. Erik bøvlede med sin motor i Extra'en. Den kunne ikke køre når næsen kom ca. 30 grader op, så den blev sat til side og re-

serven kom frem og blev benyttet til konkurrencen.

Onsdag var officiel træningsdag, og der blev fløjet max. på tre flight lines i retning 150-330 grader. Hvis der var sol på himlen skulle der skiftes side omkring middag for ikke at flyve op i solen. Om aftenen blev der gjort "klar til kamp", kun Lars, der først ankom onsdag aften, havde ikke mulighed for trimflyvning.

Dansk holdleder med respekt

Lars var vores holdleder. Han har sat sig ind i reglerne og kunne huske dem. Det giver respekt hos vores konkurrenter og er en stor hjælp for holdet. Vejret var 100% med alle dagene. Det er jo uvant for os med stille vejr flere dage i træk, men det havde vi.

Da der havde været frafald i dommerpuljen, måtte piloterne dømme hinanden, så onsdag aften blev der lavet en ny liste med hvem, der skulle dømme hvad og hvornår. Endelig blev der trukket startrækkefølge, Michael var "træk-kedreng" og som det sympatiske menneske han jo er, så trak han sig selv som den første i Sportsman, det var dog ikke så slemt, for det var Basic klassen der lagde ud.

Norsk briefing

Torsdag kl.0900 var der briefing i hangaren, hvor vi havde parkeret vores modeller.

Det startede efter min mening noget løst med flere diskussioner. Lars og jeg kiggede på hinanden. Vi kommer jo fra en verden hvor en briefing ikke er et debat-



Lars (LAT) Løth med sin 2,2m Yak 54.



Der skal da "hældes vand fra kartoflerne" en gang i mellem.

forum, men det var nordmændenes måde, for senere kørte det efter en snor, hvor tiltag til debat om ting der var fastlagt blev afvist. Det var en fornøjelse.

Basic og Sportsman

Som sagt var det Basic der fløj først, og her blev der lagt ud med en rigtig flot flyvning, så det lagde jo fra starten pres på de efterfølgende.

Jeg sad som dommer, og man kan sige at danskerne lagde blødt ud, så blødt at Pade efterfølgende var sikker på, at der var regnet forkert i hans dommersedel. Han huskede sin flyvning helt anderledes end opslaget viste. Det kan være rigtig svært at sammenligne sin egen flyvning med konkurrenternes.

I anden runde var nerverne på plads og Pade rykkede op ad listen og fløj nu, som han havde drømt, at han fløj i første runde. Lars og Sven oppe sig lidt, Lars kæmpede med en højderorsservo som ikke trak det den skulle. I tredje runde havde Sven ikke spændt sine motorbatterier fast nok, så han fik ret hurtigt motorstop, men nødlandede flot uden problemer på back up batteriet. Fjerde runde blev så vidt jeg husker status quo for de danske piloter (se resultaterne senere).

I Sportsman havde vi ikke yderligere problemer med modellerne, og efter første runde var optimismen i behold, men vi lå rigtig tæt. Det fortsatte i anden runde, så man talte nu om at placeringerne afhang af den tredje og ukendte runde (eller sekvens som det hedder i

IMAC) som skulle flyves fredag morgen. Det kom nu ikke helt til at holde stik, men den ubekendte er ofte der hvor fårene skilles fra bukkene. I fjerde og sidste runde formåede jeg at gøre de to der lå på henholdsvis første og anden pladsen rigtig nervøse, indtil vi fik det endelige resultat lørdag aften. Det var da en rigtig god fornemmelse.

Laaang fredag

Om fredagen blev det fra morgenen bestemt, at flyve så længe det var mulig om eftermiddagen, da vejrudsigten til lørdag var tvivlsom. Det blev en lang og god dag med rigtig flot flyvning og vi sluttede med Sportsman, før det blev for mørkt. Så var Basic og Sportsman færdige og der manglede nu kun en runde i Intermedate og Advance, samt en sekvens Freestyle til om lørdagen. I de to klasser så det ud som om man var tilfredse med placeringen fra om fredagen, der blev i hvert fald ikke ydet i samme grad som dagen i forvejen.

Freestyle

Lørdag kl. 1300 var der Freestyle. Her så vi pludselig piloter, som ikke havde fløjet med i de foregående dage, stille op... .. Det er åbenbart efter reglerne, bare man tidligere har deltaget i en IMAC konkurrence.

Der kom nu folk som kunne rulle i en uendelighed og lave nogle krappe manøvrer, men ikke magtede den svære disciplin nemlig at flyve til musik. Der var små passager hvor det lignede, men en hel flyvning har vi stadig til gode.

Mht. det tekniske, så var der kun mindre uheld, motorstop og lign. Modelerne var alle skalamodeller, F3A eller lignende modeller var der ikke i Basic.

Nogle få havde problemer med at starte, jeg selv måtte trække flere gange i propellen om morgenen hvor der var flere frostgrader. Der var flere løsninger på en Power box, men de var i de fleste større modeller. Der var elmotorer fra den mindste til den største model, men ikke så mange. Benzinmotorer, udstødning og propeller som vi kender det, dog er det min fornemmelse, at nogle havde skiftet deres trebladede propeller ud med en tobladet, de larmede i hvert fald meget mere end tilladt på vores pladser. Alt i alt høj standard i modeller. Jeg tror ikke composite modellerne var i mindretal.

Vi havde en rigtig god tur til det norske, vi hyggede os, vi var sammen med vores broderfolk og på trods af at vi konkurrerede, var der en kammeratlig stemning gennem alle dagene. Vi indfriede ikke helt de enkeltes forventninger, men lærte så til gengæld at der kun er en vej til succes: Nemlig at have grejet i orden og så træne så finpudsningen er afsluttet inden man tager hjem fra. Den danske model med "Det går jo nok" duer ikke, hvis vi skal på podiet. Kom ud af skabet og lær kunstflyvning, gerne sammen med IMAC folket.

Kaj H. Nielsen



To af de danske Topguns Lars og Sven.



Det danske IMAC landshold.



Vinterdæk til modelpiloter!

Kontakten til underlaget skal være i orden, også når underlaget er is!

Modelflyvere som skal bevæge sig rundt på is har indimellem oplevet problemer med at stå fast og fritflyver F1A-folket har en speciel udfordring, fordi der skal løbes rundt med modellen på snoren. Til sidst skal der spurtes for at få maksimal højde på modellen, når den bliver sluppet fri af linen.

Fritflyverne har tre vinterkonkurrencer i World Cuppen, som foregår på frosne søer i Norge, Finland og Sverige. Fordele ved søerne er de rigelige pladsforhold med en helt plan uforstyrret overflade og svag jævn luft. Ulempen ved søer er at de indimellem kan blive meget glatte, mens de andre år er dækket med sne, hvilket giver den en overflade som ligner en almindelig mark.

Efter selv at have deltaget i flere konkurrencer på frosne skandinaviske søer, hvoraf flere har været på blank is, fik jeg efterhånden investeret i det egnede fodtøj til at løbe på blank is – Cricketsko!

Det tog noget tid at komme frem til indkøbet af cricketskoene og det måtte være på sin plads at afprøve det nye materiel og holde det op mod to andre løsninger. Endelig bød der sig en lejlighed på en grusløbesti i Albertslund, som var frosset til med blank is. Farligt at gå på og meget velegnet til at simulere forholdene på en sø med blank is. Testen blev gennemført med tre gennemløb af en lige kort strækning og tre gennemløb af en kort strækning med et 90 grader sving. Distancerne blev valgt

korte, fordi det kritiske ved en F1A højstart er evnen til at accelerere og lidt mindre vigtigt at kunne bremse op igen. Derfor blev tidsmålingen foretaget fra stilstand til stilstand, så evnen til at accelerere og bremse helt op igen blev målt.

De testede sko var et par gode løbesko, et par støvler med påmonterede "spikes" og endelig cricket skoene. Test-hesten var undertegnede og fotografen var Niels Buch Jensen.

Resultatet blev som forventet og det er nu dokumenteret, at løbesko der passer til underlaget er meget vigtigt. Det bliver spændende at afprøve det i praksis.

Lars Buch Jensen



TEKST: LARS BUCH JENSEN
 FOTO: NIELS BUCH JENSEN



Tre forskellige løsninger til at opnå god kontakt med underlaget. Til venstre cricket skoene med stål "spikes" som borer sig ned i isen og sikrer god kontakt. Resultatet er lige så godt som gode løbe-sko en sommerdag. Til gengæld er de noget skidt at løbe på når underlaget er asfalt eller andet hårdt underlag. I midten den gode løbesko, som ikke er meget bevendt på is. Giver en meget usikker fornemmelse på is. Til højre et godt kompromis. "Spikes" som de hedder i butikken er et stykke gummi med seks plastikdupper med metal tråd i der går 2 mm ned i isen. Støvlen holder dig varm på isen og spikes hjælper dig med at holde balancen.

Testresultaterne blev:

Sko	Nike Lunar glide løbesko	Timberland støvler m. spikes	Gray Nichols Cricket sko
Pris	1200 kr.	1200 + 250 kr.	400 kr.
Butik	Sportsbutik	Spejdsport	Cricket klub
Tider - gennemsnit af 3 gennemløb			
Lige strækning	9,4 sek.	7,5 sek.	5,1 sek.
Strækning m sving	9,5 sek.	8,7 sek.	5,9 sek.

ET LIV MED MODELFLYVNING

30. december 2012 døde den engelske modelflyver George Fuller efter nogen tids alvorlig sygdom.

George var passioneret fritflyver det meste af sit liv - og rigtig mange kender hans mest berømte model, motormodellen "Dixielander", som blev konstrueret i 1956 og som i 1959 blev lanceret som byggesæt af firmaet Yeoman. Der blev solgt over 6.000 af disse byggesæt - og siden har andre overtaget produktionen, så man kan stadig købe materialesæt til modellen.

Ved 50-års jubilæet for Dixielanderbyggesættet blev der i England arrangeret et særligt jubilæumsstævne, hvor alle deltagere skulle flyve med Dixielander.

I forbindelse med jubilæumsstævnet skrev George Fuller nedenstående artikel om sit liv som modelflyver til "The NEW Clarion", der er klubblad for veteranmodelflyveklubben SAM 1066 (SAM = The Society of Antique Models).

George Fuller fotograferet med en nybygget Dixielander i 2008. Modellen er udstyret med en 1,5 cm³ motor og er beregnet til at flyve "Open Power".

ARTIKLEN ER OVERSAT AF PER GRUNNET. ORIGINAL SKREVET AF CHARLIE BROWN OG UDGIVET I SEN [SCAT ELECTRONID NEW] NR. 555.

Per Grunnet skriver om oversættelsen: Oversættelsen er forholdsvis præcis, dog har jeg bøjet sproget lidt for at gøre det mere læseligt. Jeg har lavet et par henvisninger vedr. Amy Johnson og Handley Page-fabrikken - de står sidst i artiklen.



Jeg voksede op, da udviklingen af flyvemaskiner for alvor begyndte. Dengang var man ikke sikker på, om en ny flykonstruktion kunne flyve, når den første gang skulle på vingerne. Testflyverne satte livet på spil - det var ikke som i dag, hvor computere garanterer, at nye fly virkelig kan flyve.

Jeg har altid været fascineret af fly

Jeg husker, at jeg som dreng kiggede op, hver gang jeg hørte et fly og råbte "Hej Amy Johnson*" - hun var tidens store idol. Jeg byggede "flyvemaskiner" af nogle store orange kasser, som jeg kunne sidde i og lege at jeg var pilot. Så vidt jeg husker fandt mit første møde med modelflyvning sted i vores lokale bladforretning. De solgte små svæve-modeller lavet af pap. Vingen sad i en revne i kroppen - det virkede fint. De kostede omkring en halvpenny og var i øvrigt lavet i Japan. Jeg brugte time efter time med at kaste dem op i luften - og efterfølgende ændre på dem ved at klippe vingerne til og justere dem for at få modellerne til at glide bedre. Dermed lærte jeg lidt om teorien bag flyvning - og om hvordan man trimmede model-fly.

Jeg er født i Islington i det nordlige London. Dengang var det et ydmygt kvarter. Det har ændret sig - i dag er det et fint kvarter, der bl.a. har huset vores tidligere premierminister Tony Blair.

Første møde med modelflyvning

Som 8-årig midt i 1930'erne kom jeg forbi en nyåbnet hobbyforretning. I vinduet så jeg en gummimotormodel beklædt med rødt japanpapir.

I det øjeblik blev jeg for alvor fanget af modelflyvningen. Jeg løb hjem til min mor for at få penge til at købe balsalister og beklædningspapir. Men ak - jeg var ude af stand til at bygge modellen, så jeg måtte igennem en frustrerende periode, indtil jeg lærte at bygge.

Min første næsten færdige model var et biplan bygget efter et Megows byggesæt. Når jeg skriver "næsten", skyldes det, at jeg var så ivrig efter at se den flyve, at jeg prøvede den med kun nederste vinge færdig. Det siger sig selv, at forsøget endte katastrofalt.

Så kom krigen, vores hus blev bombet, så vi flyttede til St. Albans, Herts.

Derefter skete der ikke noget i modelflyvesammenhæng, før freden kom.

Efter krigen var jeg med til at genstarte St. Albans modelflyveklub, som mange

år senere kom til at arrangere de berømte All Britain Model Aircraft Rallies på flyfabrikken Handley Page's Radlett-lufthavn**.

Jeg var så heldig, at en af mine lærere i skolen var en dygtig modelflyver - til min store glæde hjalp han mig og forærede mig adskillige modeller.

Opblomstring efter krigen

Efterhånden blev krigstidens begrænsninger for modelflyvning ophævet, så byggesæt, modelmotorer mv. kom på markedet igen. Jeg byggede Frank Zaic's "Floater" efter et amerikansk byggesæt - det var en for mig, usædvanlig stor svæve-model.

En af tidens dygtigste modelflyvere var Ted Buxton, der blev medlem af vores klub. Han var venner med Mick Fartling, som var manden bag udbredelsen her i landet af superlette gummimotormodeller med Marquardt S2-vingeprofil.

Ted, som forresten rejste til USA sidst i 1940'erne, har jeg desværre ikke set siden - han var et af mine forbilleder.

Jeg forsøgte at kopiere en af hans modeller. Jeg vil aldrig glemme hans udtryk, da han så den - da kom jeg virkelig ned på jorden!

Efterhånden blev jeg bedre til at bygge modeller - det var primært letvægts-gummimotormodeller og wakefields (nu klasse F1B).

Jeg arbejdede i en hobbyforretning, indtil jeg blev indkaldt til tjeneste i Royal Air Force i 1948. Efter to års tjeneste forlod jeg flyvevåbnet og gjorde bekendtskab med Ron Hinks, der siden deltog på såvel det britiske wakefield- som A2-landshold.

Succes med motormodeller

Jeg blev daglig leder af hans hobbyforretning i Luton. Ron var også partner i firmaet A.A. Hales Ltd., der senere begyndte at producere byggesæt under navnet Yeoman.

Jeg giftede mig, og da min kone snart efter ventede vores søn, måtte hun opgive at være hjælper, når jeg startede mine svæve-modeller og wakefields. Derfor besluttede jeg at koncentrere mig om motormodeller.

Tidligere havde jeg sværmet for sære konstruktioner med kontinental inspiration som fx pendulror og lignende, som jeg havde set ved internationale stævner på Eaton Bray Model Sportsdrome.

Den første motormodel, som jeg fik succes med, var konstrueret så enkelt som muligt. Den hed "Stomper" og blev omtalt i Aeromodellers februar-udgave i 1953. Konstruktionen er stadig populær i Australien, hvor den kan deltage i oldtimer-konkurrencerne.

Erfaringerne med "Stomper" blev brugt i "Zoot Suit", som jeg fløj til en landsholdsplads på det britiske VM-hold i 1953. Jeg var tæt på at vinde, men måtte nøjes med andenpladsen, da Dave Kneeland fra USA fik skubbet sig foran mig.

Dagen efter var jeg i øvrigt tidtager på amerikanske Joe Fosters fly-off-start, der gjorde ham til wakefield-verdensmester!

Dixielander-modellen

Ud fra erfaringerne fra mine hidtidige modeller udviklede jeg "Dixielander"-modellen, som gjorde det meget lettere at vinde konkurrencerne. Modellen var helt som den skulle være. På det tidspunkt arbejdede jeg for Yeoman, som producerede byggesættet til "Dixielander" fra omkring 1959.

Da det var en enkel model både at bygge og flyve, blev den meget populær i 1960'erne. Den popularitet stækkede i nogen grad mine vinger, idet jeg igen og igen blev besejret af min egen konstruktion!

Jeg byggede en FAI-version af "Dixielander", men jeg kom ikke på holdet. En af mine klubkammerater, den nu afdøde Carl Simeons, fløj imidlertid med sin "Dixielander" ved verdensmesterskaberne på Cranfield 1960 - det år, hvor konkurrencen endte uafgjort. Jeg var i øvrigt britisk holdleder det år.

VM 1960 på Cranfield endte med at 13 modelflyvere havde fuld tid - dvs. 5x3 minutter - i de indledende runder. Reglerne var på det tidspunkt sådan, at man derefter skulle flyve videre - med 3 minutters max. og fuld motortid - indtil man fandt en vinder. I Cranfield fløj man 12 fly-off-runder de følgende seks timer - og efter de 12 runder havde fem deltagere fortsat fuld tid. De blev så udråbt som vindere alle fem!

Min FAI-Dixielander var også ganske konsistent. Ved en konkurrence fløj jeg og en anden max. efter max., indtil vi efter 10 runder enedes om at stoppe! Det siger sig selv, at FAI-reglerne blev ændret året efter VM på Cranfield.

Dixielanderen blev ved med at vinde konkurrencer. John West var en af de

bedste britiske modelflyvere, og han vandt stort set alt med sin særlige letvægts-udgave.

Til de amerikanske mesterskaber

I 1965 læste jeg, at de amerikanske mesterskaber var blevet vundet med en standard Dixielander. På det tidspunkt havde jeg selv udviklet modellen med større spændvidde og en 5 cm³ motor. Jeg kaldte den E-Type Dixielander (E står for "extended" - forlænget). Den version havde diverse mekanismer, fx auto-ror, tailplane-setting mv. Den havde fine præstationer, men var alligevel ikke så god som originalen!

Efter Dixielanderens succes ved de engelske mesterskaber besluttede jeg at rejse til USA og deltage i de amerikanske mesterskaber 1966 i Glenview ved Chicago.

Dengang fløj vi i England med 10 sekunders motortid, men da jeg kom til konkurrencen, opdagede jeg, at motortiden var 15 sekunder i USA.

I min første flyvning kom modellen meget højt, og selvom andre modelflyvere stadig kunne se den, sagde den officielle tidtager, at modellen var forsvundet i skyerne og stoppede uret på 3:52 (maxtiden var 5 minutter), så jeg blev kun nummer tre. Sådan er livet!

Noget jeg altid vil huske fra Glenview var, at min termikbremse svigtede under trimningen, og en ung fyr jagtede modellen sammen med mig. Heldigvis kom modellen ned. På hjemvejen spurgte han, om jeg var englænder, og om jeg vidste, at hans bedstefar havde skoforretninger i England?

Jeg svarede, at jeg næppe kendte ham, men hvad hed han? "Scholl," svarede fyren.

Tilbage på landsholdet i 1969

Jeg har aldrig været voldsomt seriøs med F1C klassen. Hver gang jeg troede, at jeg havde styr på klassen, skete der en ændring i måden at flyve på. Jeg kom dog på det britiske landshold i F1C til VM i Østrig 1969 med min "Trad Lad"-konstruktion. Jeg kom igennem til fly-offet, men fik lettet haleplanet for meget, så modellen begyndte at stalle og derfor kun nåede 9. pladsen.

Et lykkeligt øjeblik i mit liv var, da min søn Chris vandt Open Power konkurrencen ved de britiske mesterskaber i 1969. Jeg havde vundet de øvrige klasser, men havde aldrig haft held i Open Power. Jeg var særlig god i PAA klassen, som jeg

vandt to år i træk. Næste år blev reglerne ændret

Jeg holdt modelflyve-pause i nogle år for at hellige mig arbejdet, men så meldte lysten sig igen. Jeg flyttede til Devon i 1985 og blev medlem af Bristol and West modelflyveklub.

Det tog lidt tid at finde rytmen igen, men i 1995 vandt jeg omsider Open Power klassen ved de engelske mesterskaber. Og ikke blot det - jeg blev også mesterskabernes Power Champion samme år. Nu fløj jeg en højvinget model med en Super Tigre 5 cm³ motor. Modellen hed "Jazzzer". Efter min ydmyge mening er det den mest ydedygtige Open Power-model jeg nogensinde har fløjet med.

NFFS Model of the Year i 1972

Et af de stolteste øjeblikke i mit liv var, da jeg i 1972 modtog NFFS' (den amerikanske modelflyveforening) "Model of the Year" pris for Dixielander.

En stor ære, ikke mindst når man tænker på, hvor mange fine amerikanske modeller der var at vælge imellem. I 1996 modtog jeg igen en pris for Dixielanderen.

I 1947 deltog jeg i de første britiske mesterskaber - og i 1997, præcis 50 år efter, vandt jeg Slow Open Power konkurrencen med en modificeret Dixielander. Det kan aldrig gøres igen, og det giver mig en stærk følelse af tilfredshed.

Det kan næppe komme bag på nogen, at jeg elsker jazz - det er i jazzen, jeg finder navnene til mine modeller: Stomper, Zoot Suit, Dixielander, E-Type Dixielander, Mini-Dixielander, Trad Lad, Jazzzer, Mini-Jazzzer og - hvis min seneste F1J-konstruktion flyver tilfredsstillende, vil jeg kalde den "Jazzman".

Mit liv som modelflyver har været spændende; det har oven i købet hjulpet mig erhvervs-mæssigt. Modelflyvere er den slags mennesker, som man er glad for at kende og beskæftige sig med - uanset politiske og nationale skel.

Gennem modelflyvning har jeg fået venner verden over.

George Fuller



Et udsnit af deltagerne ved Dixielander 50 års-jubilæumsstævnet i 2009.

"Open"-konkurrenceklasserne

I modsætning til Danmark og de øvrige kontinentale lande, hvor der stort set kun flyves fritflyvning i de internationale FAI-klasser, er de såkaldt "åbne" klasser meget populære i England (og vistnok fortsat også i USA).

Mens en FAI-motormodel i klasse F1C er underlagt begrænsninger på størrelse, motorstørrelse, motorløbetid og planbelastning, er eneste begrænsning i "Open"-klasserne motorløbetiden.

Man må selv bestemme motorens størrelse, modellens vægt og planareal osv., osv.

I England har man oven i købet også en regel om "re-entry" - altså at man kan starte forfra, hvis man dropper en start. Så betaler man nyt startgebyr og begynder en ny serie på typisk tre flyvninger. Og kan altså alligevel nå i Fly-off, hvis det smuttede i første forsøg ...

Filosofien bag det er, at det er fly-offet, som er den egentlige konkurrence. Det er også "åbent", idet man ikke opererer med max-tider i fly-offet.

Groft sagt kan man sige, at vinderen er den, der finder god termik og er mindst ked af at miste sin model!

Dixielander er konstrueret til at flyve "Open"-konkurrencer. Dels fordi den kan bygges meget let - og dels fordi den ikke er mere kostbar at lave, end at man kan flyve den bort, uden at det er ensbetydende med et stort økonomisk tab.



"Dixielanderens forkrop er karakteristisk pga. sin høje, svungne pylon, hvorpå vingen sidder."



"Ron Summersby er mester for denne smukke, klassiske Dixielander".



*Amy Johnson (1903-41) var blandt de første kvindelige luftpionerer. Hun fløj som første kvinde solo fra England til Australien i 1930, en tur på ca. 18.000 km, som tog hende 19 dage at gennemføre. Flyet var en de Haviland Gypsy Moth, som hun havde anskaffet med hjælp fra bl.a. den engelske Lord Wakefield, der er kendt for at have givet navn til den første internationale modelflyveklasse (wakefield-klassen - i dag F1B).

**Handley Page var den første virksomhed i England, der producerede fly - den blev grundlagt i 1909 af Frederick Handley Page. Virksomheden lukkede i 1970 ved frivillig likvidation. Handley Page producerede en lang række fly, hvoraf det firemotorede bombefly Halifax nok er det bedst kendte.

Fakt om Dixielander-modellen:

Dixielanderen en meget enkel model. Vingen er monteret på en pylon, så propellens slipstrøm ikke rammer vingen.

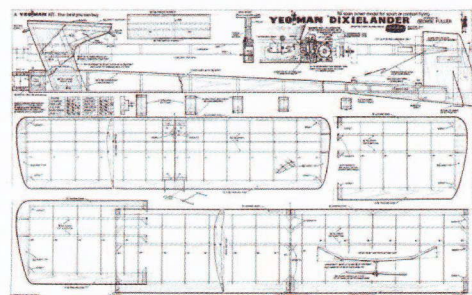
På grund af motorens nedadtræk rammer slipstrømmen hverken haleplan eller halefinne. Det gør modellen let at have med at gøre. Desuden er der et ret stort wash-in i inderste vinge - og lige stort wash-out i begge tipper.

Det store wash-in i indervingen betyder, at vingen giver ekstra opdrift så snart flyvehastigheden kommer op i stiget. Da kroppen står næsten lodret i stiget, vil wash-in'et betyde, at kroppen - og dermed hele modellen - snor sig opad i en forholdsvis snæver spiral, nærmest som om den kører på indersiden af en cylinder.

Når motoren stopper, falder flyvehastigheden. Så betyder det store wash-in i indervingen, at modellen cirkler med denne vinge inderst (pga. wash-in'ets modstand i langsom glideflugt).

En model med stort wash-in i inderste vinge vil normalt flyve meget stabilt og være nogenlunde sikret mod at gå i styrtspiral ved flyvning i kraftig termik og turbulens.

Dixielanderen udmærker sig således ved både at stige og glide uden brug af mekanik som autoror og tailplane-setting. Dixielanderen udmærker sig endvidere ved en enkel opbygning, der kan gøres endog meget let ved at anvende let balsatræ. Med en let 1,5 til 2,5 cm³ motor kan modellens totalvægt holdes under 400g, hvilket ikke mindst giver store fordele ved flyvning i de engelske og amerikanske "åbne" klasser, hvor kun motortiden er begrænset.



MIN MODEL

THE BEAS



ST 100CC



TEKST AF MICHAEL VERMUND
 FOTOS ER TAGET AF ANDREAS LARSEN
 FILM ER OPTAGET AF KIM HOLMLUND

Efter at jeg i flere sæsoner havde fløjet med min gule 27% Ultimate fra The World Models, syntes jeg, at der skulle ske noget nyt. Jeg ville gerne have en ny dobbeltdækker, og den skulle være noget større end min Ultimate, men stadig ikke så stor, at jeg ikke kunne have den i min bil. Så efter en del søgen på internettet faldt mit valg på The Beast 100cc fra Hangar 9.

Så skulle jeg bare finde et sted i Danmark, hvor jeg kunne købe min nye model. Det viste sig dog ikke at være så let, da der endnu kun var kommet få eksemplarer til Danmark. Holte Hobby var et af de få steder, der havde fået den hjem, så jeg ringede dertil og fik dem til at lægge en til side til mig.

Da jeg fik modellen hjem kunne det ikke gå hurtigt nok med at få den pakket ud, så jeg kunne se hvad der var i de to store kasser, jeg havde fået med hjem.

Der er kun én ting at sige; det er et super fint kit. Alt er flot limet sammen, alt passer sammen helt perfekt og alt i kassen var rigtig godt pakket ind, så der ingen skader kom på modellen under trans-

porten. Beklædningen på modellen skulle lige strammes lidt op, men så var den også klar til at blive samlet. Så nu var det bare at gå igang, så jeg kunne få den ud og flyve.

Montering

Jeg har valgt at montere en DA100 motor i den, da jeg har haft rigtig god erfaring med deres 50cc fra min TWM 27% Ultimate.

Potter blev bestilt fra tyske MTW, som leverer et specielt kit, som passer til model og motor. En tre-bladet propel fra tyske Delro blev det også til. Delro laver rigtig fine kulfiberpropeller, som har en god ydelse og et lavt støjniveau, så selvfølgelig skulle der sådan en på. Otte stk. Savöx SC-1256TG servoer fik jeg også bestilt. Der skal bruges én på hver balanceklap, én på hvert højderor og to på sideroret, og så har jeg sat en Futaba 9202 på gassen. Der blev selvfølgelig monteret alurorhorn på alle de omtalte servoer for at få en så stiv forbindelse mellem ror og servo som muligt.

En røgpumpe fra Emcotec blev også bestilt - for røg skal der jo på sådan en model.



Elektronikken

Al elektronik har jeg samlet i en power-box fra Emcotec og elektronikken får sin strøm fra to stk. to-cellede lipo batterier på hver 2600mA. Det giver mig (alt efter hvor meget jeg rører i gryden) ca. fem flyvetime, derefter er begge pakker nede på ca. 50% af deres kapacitet.

Flyvningen

Jeg har nu fløjet i to sæsoner med The Beast, og jeg må sige, at for hver gang jeg flyver med den, jo mere glad bliver jeg for den. Den flyver bare helt fantastisk, og det er kun piloten, der sætter grænserne for hvilke manøvre den skal

udføre. Det setup jeg har valgt til dette fly har vist sig at passe rigtig godt til min flyvestil, som er en blanding af 3D og almindelig kunstflyvning. Så det er bare fedt at have et fly hvor alt spiller som det skal.

En anbefaling

Er du også på udkig efter en ny dobbelt-dækker i en 100cc størrelse, så kan jeg helt klart anbefale, at du lige tager et ekstra kig på The Beast. Her får du en model, der kan flyve det hele. Den flyver alt fra rolig søndagsflyvning til hård 3D, og en model som altid gør, som du beder den om. Sidst men ikke mindst,

så har den en dejlig langsom landings-hastighed. Ja, det føles næsten som om den står stille, når man tager gassen af den, hvilket er noget af det jeg synes er super fedt ved at flyve med dobbelt-dækkere.

Ser bedre ud!

Det ser nu bare bedre ud med to vinger i stedet for en! Hvis I har lyst til at se lidt flyvning med mit Beast, så se på nedenstående link. Her er der en lille film af lidt lørdagsflyvning i klubben.

www.youtube.com/watch?v=gZN1ljRb15o

Michael Vermund



TIPS & TRICKS

Her følger den første artikel i serien af tips og tricks, som kan gøre livet som modelpilot nemmere. Og ikke mindst at hjælpe dig til resultater som holder.

Udstødningssystem

Har du nogensinde stået i den situation, at du har misundet kollegaen, fordi at han har et udstødningssystem, som ser professionelt ud og ligner en svendeprøve fra en klejnsmed?

Så slå koldt vand i blodet, for herunder følger en guide til, hvordan du kan bygge dig et udstødningssystem til din motor, som ser flot ud og fungerer.

I denne guide vil jeg gå nærmere ind på hvordan du nemt og forholdsvis hurtigt kan bygge dig en header. Canisteren eller muffleren, som mange kalder den, er en som er købt færdig fra Krumscheid og ligeledes rørene.

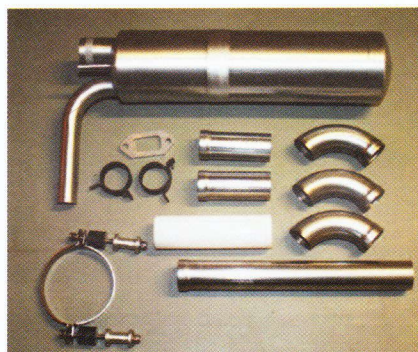
Canisteren er monteret i et gummiophæng i flyverens canistertunnel, som flere og flere fabrikanter udstyrer deres fly med.



Værktøjet

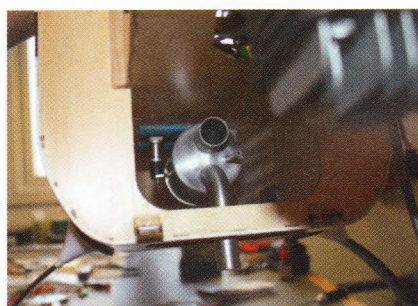
Værktøjet du skal bruge er noget de fleste har liggende hjemme i værkstedet.

- 1 stk. Papegøjetang
- 1 stk. Gasbrænder
- 1 stk. Pencil torch
- 1 stk. Rund metalfil
- 1 stk. Flad fil
- 1 stk. Dremel eller lign. en vinkelsliber kan også anvendes
- 1 stk. Sølv lodningsstang med flus (45 % sølv)



Materialerne

Efter opmåling af motorrummet og canistertunnelen har jeg fundet ud af, hvad jeg ca. skal bruge. Så her er materialerne, der skal anvendes i dette tilfælde, som består af lige stykker rør, bøjninger, canister, studs, klemmer og sidst men ikke mindst gummiophænget til canisteren.



Canister i gummiophæng

Her er canister monteret i sit gummiophæng. Her er det vigtigt, at canister ikke bliver monteret tæt på tank eller andre let antændelige materialer. Vær opmærksom på om tunnelen kan bære canisteren. Er du i tvivl, så forstærk

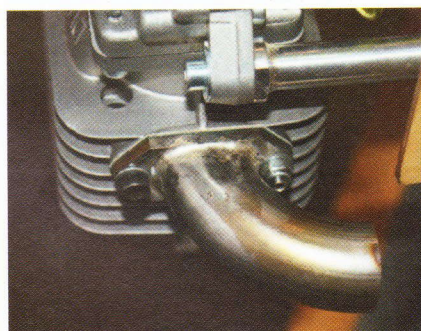
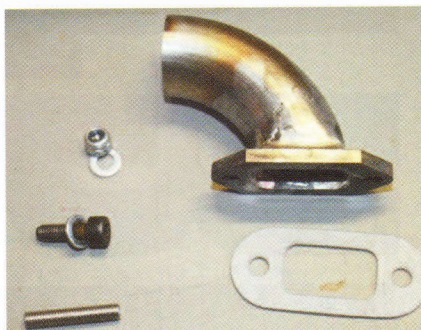
hellere med et par trekantslister eller et par spanter for at være på den sikre side.



Bygning af headeren

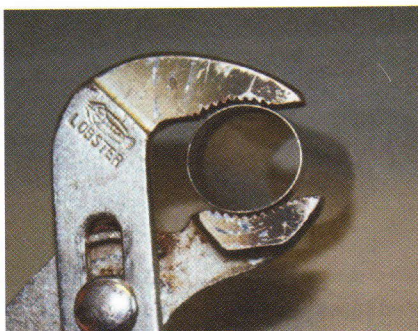
Når så motoren er monteret efter fabrikantens anvisninger, skal vi til at bygge selve headeren. Her tager vi flange-studsens, som skal sidde på motorens udstødningsport og en rørbojning. Den ene gøres firkantet med papegøjetangen, så den passer på studsflangen. Herefter loddes det hele fast.

Det er meget vigtigt når man søvlodder eller slaglodder, som det også hedder, at materialet som skal loddes, varmes op så det er helt rødglødende, så søvloedetråden smelter på materialet og ikke i flammen. På den måde opnår man en meget stærk lodning, som ikke knækker.



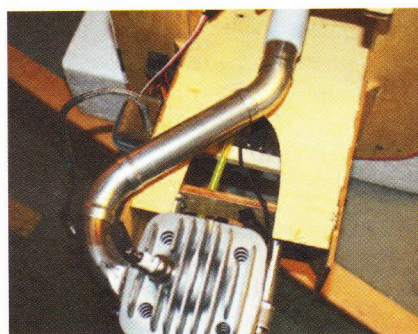
Bolte og skruer

I det tilfælde er der ikke plads en almindelig unbracobolt i den ene side pga. krumningen, så derfor kan man løse det ved at montere en pinolskrue, her en 4mm, så kan man siden sætte en skive og en møtrik på.



Klem rørene ovale

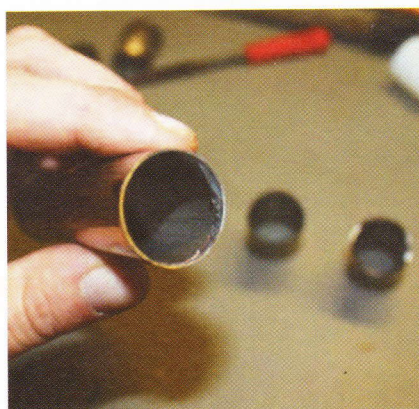
Inden man går i gang med at sætte det hele sammen, er det en god ide at klemme en smule på enden af rørene, så de bliver en anelse ovale. Derved opnår man, at rørene kan sidde sammen uden at man holde på dem.



Lav headeren lige

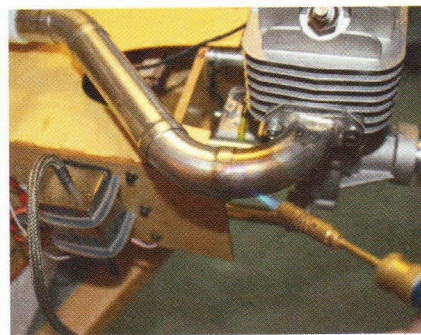
Her er rørene skåret til i den rette længde. Headeren er endnu ikke loddet, de er blot klemt lidt ovale i enderne, så de kan bære sig selv.

Det er en god ide, at prøve og lave headeren så lige som muligt, dvs. med så få skarpe bøjninger som muligt. Det giver et bedre flow for udstødningsgassen.



Rens rørene

Rørene er igen afmonteret for at rense grater m.m. og for at få rørene så glatte som muligt indvendigt. Det er en ret vigtig manøvrer, da man ellers vil opleve reduceret ydelse på motoren, da graterne vil være forhindringer for udstødningsgassen.

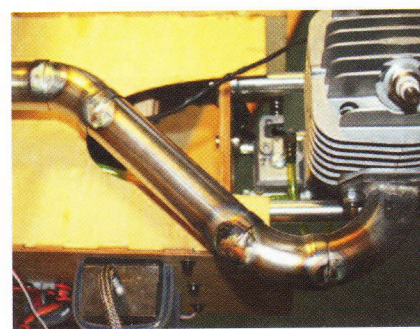


Saml og punktlod

Rørene samles igen og justeres, hvorefter de punktloddes (søvloddes). Til det formål er det tilrådeligt, at bruge en "pencil-torch", da den koncentrerer varmen på et lille punkt og derfor er velegnet i nærheden af træ.

Her skal man, som skrevet tidligere, være ekstra opmærksom på, at når man lodder på rustfrit stål, så skal det være rødglødende, da det betyder at stålet har den rette temperatur så søvloedetråden kan smelte på overfladen. Hvis stålet ikke er rødglødende og man i stedet smelter tråden i flammen får man en "koldlodning" som ikke holder eller binder ordentligt.

Man vil også opleve, at sølvtråden bliver ret flydende, når det hele har den rette temperatur, og derfor selv løber ind i samlingen mellem rørene.



Lod færdigt

Når headeren er punktloddet i alle samlinger, er den klar til at blive afmonteret, så den kan blive loddet helt færdig. Fordelen ved at man har punktloddet er selvfølgelig, at man kan lodde den "på stedet", men også at man kan varme lodning op igen og flytte eller skille

røret ad, hvis man ikke er helt tilfreds med den nuværende position.



Start med at lodde den store ...

Headeren er loddet færdig. Jeg har brugt en almindelig håndbrænder. Her er tricket at starter med at lodde med den store brænder på den modsatte side af punktledning, så man ikke får løst net rørene fra hinanden, og derefter skal starte forfra med at justere.

Når det hele er loddet, og man gerne vil have det pænt, skal man bruge lidt knofedt. Her kan man bruge sin Dremel eller lignende, file og sandpapir, så skal den nok blive rigtig pæn.



Brug fil og sandpapir

For header på denne størrelse vil det tage cirka en halv times tid for at få den til at se anstændig ud. For at få den til at se sådan ud, har jeg brugt en fin fil og noget korn 600 sandpapir.



Monteret igen

Her er den monteret i flyveren igen. Der er monteret et stykke teflon-rør mellem header og canister. Teflonrøret skal sikre, at canisteren kan vibrere uafhængigt af headeren, og derved undgå at headeren knækker.



Red tændkablerne

Jeg har oplevet nogle gange, at andre modelpiloters tændkabler er endt på headeren, og derefter smeltet med udskiftning til følge. Derfor er det en lille fidus og lave en lille bøjle, som skal guide tændkablet henover (under) headeren, så det ikke kommer til at ramme den.

Jesper Voss



Har du en idé til en tips- og tricks artikel, eller et problem du gerne vil have nogle tips og tricks til at få løst, så send Jesper Voss et par linjer på mail ... se adressen side 2.

TIPS & TRICKS



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

REDAKTØREN BEKLAGER ...

I modelflyvenyt nr. 1-2013 bragte vi en artikel med titlen: En modelpilot er født ... og den har afledt flere ting..

Lad mig indlede med at sige, at det på ingen måde har været redaktionens hensigt at skade nogle af de danske hobbyhandlere, endsiige vores annoncører ved at bringe den artikel. Det har jeg (eller redaktionen) ikke noget formål med.

En sag har altid flere sider. Forfatteren, som tydeligt føler sig dårligt betjent af en række forhandlere, har selvfølgelig beskrevet sagen med udgangspunkt i sine egne oplevelser, og artiklen kommer på den måde læses som et partsindlæg i en disputes med en af forhandlerne i en snart to år gammel sag, som forbrugerankenævnet afviste at behandle.

Oplysninger og meninger fremsat i Modelflyvenyt står for forfatterens egen regning og dækker ikke nødvendigvis redaktionens opfattelse, skriver vi allerførst i bladet. Modelflyvenyts redaktion gennemarbejder selvfølgelig medlemsartikler der bringes i bladet rent teknisk, men kan ikke stå inde for det faktuelle indhold. I tilfælde som dette, hvor der rettes kritik mod forhandlere, ville det have været godt, at vi havde bedt om synspunkter fra forhandlerne. Vi vil fremover være mere opmærksomme på, hvornår en artikel har brug for at blive suppleret med andre synsvinkler.

Vi beklager at Modelflyvenyt ufrivilligt blev part i et gammelt opgør, men blev samtidig opmærksomme på at der er et område vi kan dække bedre, nemlig modelflyvebegynderens situation og udfordringer.

Jeg har selv læst artiklen fra begyndelsen som "en begynders bekendelser" og i det en opfordring til os som klubber, forening og forhandlere at være bedre til at rådgive de nye modelflyvere - og stå fast på at ingen - heller ikke i modelflyvningens verden - begynder som verdensmestre, men må krybe før de kan gå. I skisporten bliver man heller ikke champion fordi man har det dyreste og smarteste udstyr - snarere til grin når man så står på halen på skibakken i det.

Forfatteren beskriver jo netop sine fejl og hvordan han bare købte nyt i stedet for at analysere hvorfor det gik galt den ene gang efter den anden. OG han opdager først fejlen, DA han sætter sig og analyserer ... og så ruller han alle paragrafferne ud ... fordi det nu er det han kan.

Jeg synes det leder til den eftertanke ...

- At vi i klubberne bliver bedre til at spænde ben for de nye og låner dem simulatorer og begynderfly i passende størrelser, hjælper, rådgiver og råber stop, når de tror de skal begynde som verdensmestre ... I andre foreninger har jeg set foldeordninger, gamle-ræv-introaftener, kurser man skulle følge og bestå for at få fuld adgang til klubbens baner o.lign.

- At vi i MDK bliver bedre til at orientere fx gennem hjemmeside og blad (og klubinfo) om hvordan man gør som ny, hvor

man henter hjælp, råd og vejledning og hvorfor man skal få sig noget erfaring med det hele inden man gør de helt vilde investeringer.

- At forhandlere bliver bedre til at få spurgt ind til de reelle behov, den specifikke kunnen og erfaringer, så de kan give seriøs rådgivning og sælge "den rigtige vare" (som måske er konkurrentens) til kunden og ikke bare det de har på lager.

I fremtiden ...

Vi vil i Modelflyvenyt redaktionen arbejde på at få skrevet nogle artikler om hvordan vi - der allerede er med i foreningen, klubber eller forhandlere kan rådgive de nye medlemmer ...

Og så vil vi til brug for fx Modelflyvningen dag, og til at have liggende hos forhandlere udarbejde nogle flyers, der fortæller alle de (forhåbentlig mange) nye modelpiloter om hvordan det er snedigst at gå til modelflyvning som ny.

Marianne
Redaktør af Modelflyvenyt

Et godt råd!

Få dine køb registreret!
Så får du automatisk oplysninger om opdateringer og evt. oplysninger om fejl af graverende karakter.



FPV - hvad er det?



Er du i tvivl om hvad FPV-flyning er, så læs videre her og bliv klogere.

FPV er en spændende ting, mange har hørt om det, nogle set nogle film på nettet og så er der alle "Ammestuehistorierne". Lad mig først få et par ting på plads:

FPV, betyder og er kun "First Person/Pilot View" Oversat til dansk = Pilotens syn fra flyet/helikopteren/Multitrotoren.

Dvs. at det har absolut intet med de i øvrigt rigtig flotte videoer fra Youtube og lignende sites at gøre. Disse videoer er ikke i nærheden af det, piloten kikkede på, da han optog det.

FPV systemernes billedekvalitet er ikke særlig godt. Brugbart, ja, men slet ikke i nærheden af HD optagelserne man ser fra GoPro's.

(Man opererer med maximalt 450-500 tvlinier i opløsning, og der er altså rigtig lang vej til en opløsning på 1080p, som er kravet til true HD.)

FPV er sjovt, rigtigt sjovt, lærerigt og meget brugbart til mange formål.

For at komme i gang med FPV er der kun nogle ganske simple ting man skal have fat i, og det er hverken dyrt eller besværligt. Som nybegynder med FPV er der kun en ting der gælder. Hold det så simpelt som muligt. Jo simplere, jo større er chancen for en god oplevelse, og muligheden for at lave fejl og få fiasko langt mindre.

Og husk, god skik, etik og regler og overhold dem.

Udstyret

Trin 1.

Man skal finde en forhandler, der har det rigtige udstyr, og som måske også nogle af de billige, men ret gode RTF (Ready to Fly) kit.

Her skal man huske at holde sig til 5,8 Ghz systemerne, da alt andet kan og vil give problemer med de 2,4 Ghz sender-modtager-sæt, som 99% benytter til at styre RC grej med. Jeg begyndte med et Fat Shark system, som er i den dyre ende, \$279,99 (Ca. 1,550,- efter dagens kurs.)

Det er 100% komplet, med modtager, skærm/briller, sender, kamera, ledninger, batteri til briller, VGA kabel. Lige til at monterer, lade batterierne op, koble til batteri i flyet eller heli-

kopteren og ud at flyve. Nemmere bliver det altså ikke.

Det system kan udbygges, jo mere man ønsker det, og som ens ambitions-niveau stiger. Dvs., at det er noget nær en engangsinvestering, som nu nok vil stige i værdi/kostpris med tiden.

Man kan naturligvis også sammen-sætte et kit selv. Her er der nogle ting man lige skal være opmærksom på:

- Batteri spænding
Nogle komponenter kører på forskellig spænding, de er svære at mixe og få til at virke sammen.
- Ledninger og stik.
Her skal meget bygges selv, og stik samt ledninger bestilles separat.
- Frekvenser.

Her spænder det over 5,8 Ghz, 2,4 Ghz og 900 Mhz.

(Der findes også 1,2 Ghz og nogle anlæg midt mellem dem alle sammen...)

Man skal huske på en enkelt ting.. Jo højere Ghz, jo kortere rækkevidde. Og med 5,8 Ghz, så kan et træ eller en bygning "slukke" videosignalet totalt. Med 2,4 Ghz er det bedre, 1,2 Ghz er det godt, og 900 Mhz er det rigtigt godt. Dog virker KUN 5,8 Ghz sammen med de ny 2,4 Ghz sendere og modtagere. Og bruger man 900 Mhz og/eller 1,2 Ghz, så kan man opleve at GSM nettet's sendere manipulerer med signalet. (= dårlig modtagelse af video.) Den frekvens er endda ulovlig at benytte i DK, så selvom Hobby King sælger udstyret, så må det altså ikke benyttes til FPV. Men tænker man

sig om, så er der mulighed for selv at sammensætte et godt sæt til meget fornuftige priser.

**HUSK
GOD SKIK,
ETIK OG
REGLER OG
OVERHOLD
DEM.**

Monteringen

Trin 2.

FPV er ikke forbeholdt Quadcoptere. Det er faktisk rigtigt godt til parkflyvere også, ja selv mindre EDF-fly, har jeg set et system monteret i.

Det er faktisk kun fantasi og pengepung der sætter begrænsningerne.

Der er nogle vigtige ting at huske på, når man monterer udstyret i sin flyver, og det gælder noget nær alt sende- og modtageudstyr. Hold det adskilt fra ESC'ere, strømkilder, recievere. Man risikerer at få interference ved at monterer sit kamera eller senderen til videosignalet lige op ad sin ESC. Så hold det så adskilt som muligt. Man kan naturligvis sagtens bruge flyverens batterier til at drive FPV-systemet, bare spændingen passer sammen. Evt. ved hjælp af en BEC som reducerer spændingen så det passer.

Vibrationer

Video og kamera er ret slemme til at forstærke vibrationer, det går sjældent den anden vej. Mange har nok set en ellers flot filmet optagelse i meget høj kvalitet på Youtube, hvor man lige sidder og tænker ... "Hvorfor har det hele sådan et Geléagtigt udseende?" Svaret er simpelt: Vibrationer. Man skal som udgangspunkt have sine propeller eller blade afbalanceret så godt som overhovedet muligt. Man bliver nemlig, ja undskyld udtrykket ... Idiot af at kikke på et billede der hopper, danser, flimrer og har gelé. Noget andet man også bør gøre er, at afbalancerer sine spinners (hvis sådanne er monteret/brugt) og sin(e) motorer.

Hvordan gør man så lige det? Jo, motoren er faktisk ret enkel at afbalancerer, takket være at, de fleste motorer er brushless out-runner motorer. Dvs. at motorens hus drejer rundt. Center af motoren sidder så fast på flyveren. Start med at mærke fire retninger op på motoren(e) så man har styr på hvor og hvad. Uden propel/blade eller andet, spinner man motoren langsomt op i hastighed. (Nogle vibrationer er ved forskellige hastigheder.)

Føler man vibrationer, monterer man et stykke tape, udfør et af de mærker man lavede. Bliver det værre, flytter man tapen til næste mærke, bliver det mindre, så sætter man lidt mere tape på. Det kræver lidt tålmodighed. Når man så er tilfreds, sætter man så et helt stykke tape omkring motoren UDEN overlap for at sikre balance-tapen mod at falde af. Den proces bliver man rigtigt glad for. En model uden vibrationer flyver bare bedre. (Det hjælper også betydeligt på fly-

veegenskaberne med Gyro/erne som ikke længere er på overarbejde.)

Antenne

Step 3.

Antennerne er den del af systemet der er nemmest at skifte ud, og det er samtidigt den del af systemet, som har størst indflydelse på rækkevidde, men også signal styrke / billed kvalitet. Og så er de nemme at lave selv... Jeg skal nok lægge en lille dansk guide op, når jeg selv kaster mig ud i dette. De medfølgende antenner, som mistænkeligt ligner en antenne fra en moderne sender på 2,4 Ghz, har en begrænset rækkevidde, og udformningen egner sig slet ikke til det vi skal bruge den til. Det bunder i det faktum, at noget nær alt udstyr til FPV, ikke er beregnet eller udviklet til at flyve med... Logikken... Jo da. Der er tale om udstyr til trådløs overvågning, som er blevet adopteret af os RC entusiaster, som bruger det til at flyve med. Denne type antenner kaldes Liniære antenner. De er beregnet til at transmittere signalet vandret ud. Fungerer knap så godt, når man kommer over en vinkel på 30 grader op ad. Altså, ikke særligt smart, når man så kombinerer det med et fly, eller en helikopter. Her er der dog forskellige ting, man kan optimerer, også inden købet.

Milliwatt

De mindste sendere til FPV er på ca 100 mW. Og jo højere mW tal, jo bedre styrke. Det er den ting man kan sikre sig fra købet af. Køb med så højt MW som pengepungen og lovgivningen rækker til. Her skal man gerne op på 200 - 250 Mv for at opnå et godt resultat. 400 MV vil naturligvis gøre underværker, men 250 rækker.

Cirkulært polariserede antenner

Nej, det er ikke med solbriller. Er det bedste valg, for hobby folk, der ønsker at udforske verden og rækkevidden på sin 2,4 Ghz RC sender. De kan købes. Ca \$35... Og jeg skal selv i gang med at teste et købt sæt. Men, de kan nemt, meget nemt bygges selv. Men, kom nu i gang først. Den medfølgende antenne rækker ca. 1 km, under rigtigt optimale forhold. Dvs længere end øjet rækker. Men lad mig lige forklarer lidt mere om signalerne. Der er to typer af signal, kaldet Polarisation og de er vidt forskellige.

Liniær polariserede signal

Det liniær polariserede signal, er et direkte signal, som desværre kan kastes tilbage fra hårde ting. Dvs. at signalet kan først modtages og det "overskydende" flyver forbi, og ind i eksempelvis en mur, derefter kastes det så tilbage i retningen hvor modtageren er, og her modtager den så det samme gamle" signal, en gang til, sammen med det som senderen netop har sendt. Det giver dårlig modtagelse, da modtageren ikke kan skelne de to signaler fra hinanden.

Det cirkulært polariserede signal

Er også et direkte signal, men det har pga antennes udformning, en rotations retning, højre om eller venstre om, i det cirkulære signal. (det bevæger sig som en spiral mod endten højre eller venstre.) Og når det signal rammer samme mur som før, så kastes det også tilbage. Men... Det ændre så også cirkulations retning, og derfor kan antennen IKKE modtage det dårlige signal da den retning signalet cirkulerer er forkert. Se det er smart. Så laver anlægget nemlig ikke længere dårligt signal for sig selv mere.

Her har nogle nok stiftet bekendtskab med nogle af de forskellige antenner til Cirkulært Polariserede signaler. De typer antenner der er, udover den almindelige antenne pisk, er alle opfundet af en gut der kaldes IBcrazy. Der er 3 typer. Og på hver type kan bladene sidde drejet mod enten højre eller venstre.

Den første kaldes Clover Leaf (Kløverblad) og er udformet som et kløverblad, med 3 blade på i en 120 graders spredning. Den er specielt god som TX antenne, dvs at den sidder på flyveren.

Link til hvordan man selv bygger denne, findes på Modelflyvning Danmarks forum.

Den næste hedder Skew-Planar, og er egentlig den samme som ovenfor, bare med 4 blade på. Den er bedst til recieveren, så folk benytter den hovedsageligt på deres Ground station/modtager udstyr, og gerne sammen med en Clover Leaf på flyveren, da de to giver et godt resultat.



Link til hvordan man selv bygger denne, findes på Modelflvning Danmarks forum.

Den nyeste hedder Mad Mushroom, og har så 5 blade, men den bøjer så mere ned under sig selv også, end de to andre gør. Og jeg ved der er endnu en type på vej, som kaldes Sky Hammer. Den vil jeg ikke komme ind på, da den pt er en prototype, og bliver en del af det mere avancerede setup. Så er der Fat Sharks version, som jeg desværre ikke har testet endnu, de er lige dumpet ind af døren, og jeg bringer en beretning ASAP!

Derudover findes der endnu en type antenne, som kaldes Cross hair. (Sigte Korn. Og det er ikke det, der er i brød.) Dette signal er endnu mere retningsstabilt. Men nok om det nu. Vi

har allerede nået grænsen 2 gange eller mere, for hvad øjet kan se, men også hvad sender/modtager til flyver kan række. Det giver nogle meget spektakulære videoer, når flyet, ukontrolleret, pga senderens manglende rækkevidde, rammer jorden... Jeg tror, at emnet allerede er drejet over mod det mere avancerede, og dette vil jeg holde adskilt indtil videre. Håber at jeg har fået de vigtigste og obligatoriske emner berørt.

Vigtigst af alt

Fly nu forsigtigt, overhold loven vedrørende krænkelse af privatlivets fred, luftfartsmyndighedernes regler vedrørende flyvning. (red. BL9-4 og AIC B 20/09) med radio kontrollerede fly eller helikoptere. (Tri-quad-Hexa- og Octo-copters er også underlagt disse.) Og til sidst en lille advarsel vedrø-

rende brug af goggles til FPV. Ha' en havestol med. Din balance bliver sat på en utrolig test, hvis du vælger at stå op med dette setup. Det ender med mere kontakt med jorden, end bare dine fødder.

Der kan findes links til video guider med både opbygning af FPV anlæg men også lidt Multitrotor på Modelflyver Danmarks forum under begynder kategorien.

René Poulsen

Repræsentantskabsmøde 2013

TEKST: MARIANNE PEDERSEN FOTO: TROELS LUND & MARIANNE PEDERSEN



Sekretariatet alias Marttin og Chris i færd med at skrive referat. I baggrunden et par af gæsterne; Hans R. Sørensen (DGI) og Søren Pedersen (KDA).

Repræsentantskabsmødet er Modelflyvning Danmarks generalforsamling, hvor man ser tilbage på foreningens arbejde det forgangne år, godkender regnskaber og beslutter et kontingent for det kommende år.

Det kan lyde rigtig kedeligt, men det er faktisk både hyggeligt og interessant. Tilmed er frokosten god hos Polle på Fjeldsted Skovkro, hvor mødet blev holdt.

I år havde bestyrelsen inviteret hele tre gæster til at fortælle. Søren Pedersen fra KDA fortalte om hvordan modelflyvning er fødekilde for en lang række andre grene af flyvesporten. Der ud over fortalte han om



Bestyrelsen lytter bjergtagne mens Bille Ruwald fortæller om tilblivelsen af RC Parken i Sønderjylland.

Mødet blev indledt med en lang instruktion om hvordan de fine stemmesedler, som sekretariatet havde uddelt, skulle bruges. Der var både røde og grønne og nogle til at skrive på, men faktisk kom de - og stemmetællerne kun i gang én gang - da der skulle stemmes om et forslag om betinget kontingentforhøjelse.



medlemsskabet og hvad vi får ud af det. Hans R. Sørensen fra DGI Fyn fortalte om DGI og om alle de fordele MDKs klubber kan få ved at melde sig ind i DGI.

Endelig havde repræsentantskabsmødet besøg af engagerede Hans Peter (Bille) Ruwald og hans kone. Bille fortalte på skøn underspillet sønderjysk facon om de fantastiske oplevelser og ikke mindst udfordringer der har været ved at bygge RC-parken. Bille fik overrakt initiativpokalen af Allan Feld og det var tydeligt at han blev meget glad.

28 klubber var repræsenteret på mødet med 86 af de 223 mulige stemmer. Hvis du vil vide mere om mødet, kan du finde sekretariatets meget grundige referat på hjemmesiden www.modelflyvning.dk



Hans Peter Ruwald alias Bille, fik overrakt initiativpokalen for det intet mindre end imponerende arbejde med at etablere RC Parken. Bille takkede bl.a. ved at give formanden et vaskeægte sønderjysk kram.



Efter mødet blev den nyvalgte bestyrelse fotograferet udendørs i bidende kulde. Hvis du synes den overhovedet ikke ser ny ud, kan det være fordi der var genvalg til alle, bortset fra formanden, som slet ikke var på valg i år.





**STØJER VI
MERE END
FOR 5 ÅR
SIDEN ?**



HVAD ER STØJ FOR NOGET?

- Er det støj når en Harley Davidson giver fuld gas?
- Er det støj når Lars Lilholdt giver koncert?
- Er det støj når et modelfly laver low pass hen over flyvepladsen?

Det må være ørerne der bestemmer hvad der er støj. Men ikke desto mindre er det noget der fylder mere og mere i Flyvepladsudvalgets arbejde. Det er næsten dagligt, at der er kontakt med klubber, piloter, myndigheder eller andre instanser for at løse forskellige spørgsmål ang. støjproblemer.

Det er vi særdeles opmærksomme på i MDK og specielt i Flyvepladsudvalget. Derfor synes jeg lige det er nødvendigt at komme med lidt informationer om samme.

Først og fremmest vil jeg opfordre klubberne til, så snart de har spørgsmål eller problemer der drejer sig om støj, at kontakte mig.

Gå ikke selv i gang med at bruge penge på rådgivningsfirmaer og støjmålinger. Det kan i sidste ende vise sig at være penge ud af vinduet.

Lad ikke panikken styre processen, en plads kan ikke lukkes pga en klage, fra den ene dag til den anden.

I øjeblikket er der undersøgelser i gang der skal klarlægge, om vi kan blive underlagt de samme støjregler som en full size flyveplads er det. Kan vi det, hvilket jeg håber på, vil fremtiden se utvistligt noget bedre ud, i form af støj- og miljøgodkendelser eller krav til selvsamme.

En ting kan vi ikke komme uden om er, at der for tiden og fremadrettet er meget focus på emnet ved de kommunale myndigheder. Når vi snakker med kommunerne er de langt fra klædt godt nok på til at tackle lige netop vores problematikker.

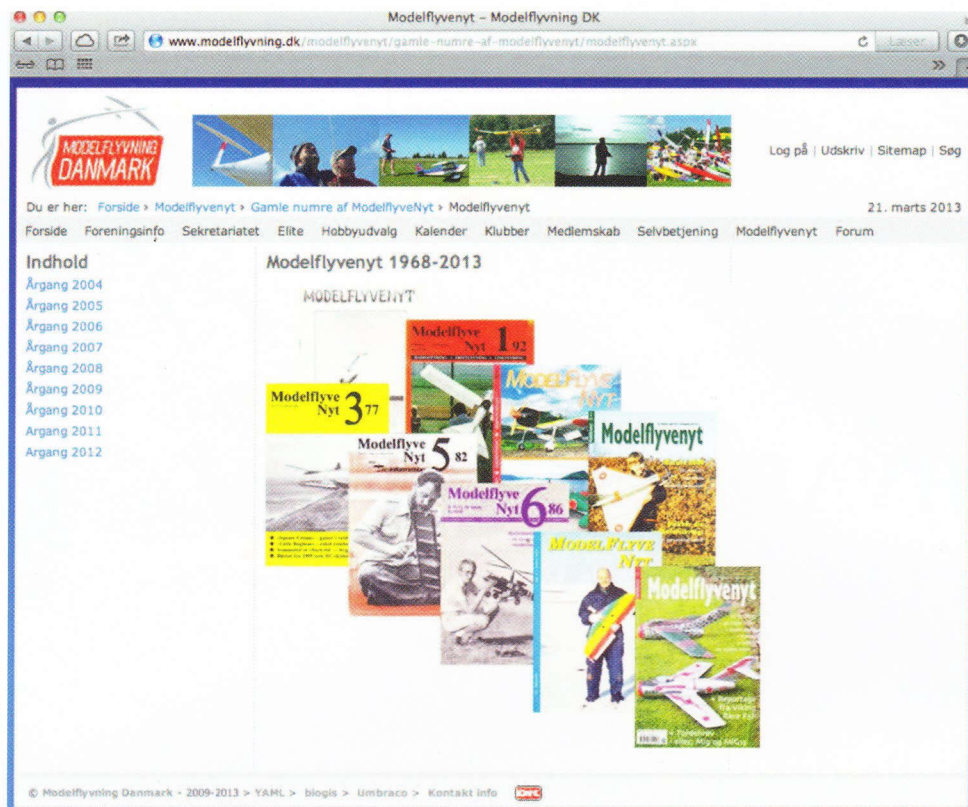
Derfor bliver der tit lavet nogle løsninger, som er sammenlignelige med andre fritidsaktiviteter. Jeg har endda set eksempel på at en klub var ved at få trukket et regelsæt ned over sig, som var udformet til medarbejderne på et metalværksted.

Vi skal selvfølgelig ikke støje mere end nødvendigt, og vi skal ikke genere vores naboer. Det kommer der aldrig noget godt ud af. Men vi vil også have lov til at udøve vores hobby, lige så vel som Hansen vil have lov til at slå sin græsplæne søndag formiddag. Vi skal bare have fundet den rette løsning.

Det arbejder vi lige nu med i Flyvepladsudvalget, og jeg er sikker på at vi er på vej i den rigtige retning, for at sikre vores flyvepladser.

Henrik Kildegaard

Alle de gamle numre på nettet!



Modelflyvenyts egen tidsportal

Modelflyvenyt kan med stolthed meddele, at alle de gamle blade er skannet og gjort klar til at komme på hjemmesiden!

Det er dermed muligt at rejse i tiden inden for modelflyvning i Danmark. Helt præcist kan du, kære læser, rejse tilbage til det herrrens år 1968.

En umulig opgave

Det er blevet gjort muligt af en af bladets trofast læser; Sven Dahl.

Sven har gjort det umulige, og skannet samtlige numre af Modelflyvenyt og RC-information.

Side for side har Sven skannet sig igennem dansk modelflyvehistorie, og nu gjort det muligt for os andre at få et særdeles spændende indblik i historien.

Jeg har selv fået æren af at gøre alle disse digitale dokumenter tilgængelige på nettet. Det er ikke uden udfordringer, da der for tiden kun er begrænset serverplads. Derfor kan vi indtil videre kun vise bladene tilbage til 2004. Men vi arbejder på sagen og snart vil du kunne finde alle de gamle numre ...

Under mine samtaler med Sven kunne jeg ikke dy mig for at spørge hvad han ellers går og roder med, når han ikke skanner blade, og følgende svar kom prompte:

Her er lidt om Sven

Jeg begyndte i 1963 med linestyring. Vi var nogle drenge der startede klub 635 Fredericia linestyringsklub. En af drengene var John Mau. Sjovt nok har jeg læst om hans flotte bedrifter i modelflyvenyt nr. 5-1979.

Min egen vej blev en anden. Først mekaniker, derefter 7 år som flytekniker i militæret. Dernæst civilflyvning i 3 år. Så skiftede jeg til Teknisk skole hvor det var autobranchen der skulle betjenes. Her sluttede jeg efter 32 år med at undervise i de elektronisk styrede systemer.

Nu skulle der ske noget nyt! Det blev et besøg i Thy RC-klub. Så var jeg solgt - drengedrømmen skulle opfyldes, det tredje liv skulle være RC-flyvning.

Først skulle jeg lige lære lidt om RC.

Hold da op der er mange muligheder. Jeg fumblede det første år med en begyndermodel samt en Easy glider med motor. Jeg er og bliver hyggepilot. Jeg har en Piper Cub med et vingefang på 2,30 cm, med en gammel OS 120 motor. Den flyver faktisk ligesom en rigtig Piper Cub.

Nu flyver jeg mest med el

Med brændstof og alt det der skal slæbes med er det altså lettere at tage elflyveren! Jeg tror jeg er blevet lidt doven med årene.

Når det er termikvejr flyver jeg svævefly- Elipsoid Evolution 2,8 m, sammen med nogle lokale musvåger. Det er fedt. Du kan se fotos af vores musvåger på hjemmesiden: www.thyrc.dk Søg under foto/2006-2012 gamle foto fra sæsonstart 2012.

Når man bor her er skræntflyvning et must. Jeg har sagt i klubben at det gider jeg ikke, men har lige købt en gammel Ellipse af formanden. Hanstholm kalder - så det skal alligevel prøves. Jeg kan også finde på bare at hyggeflyve



Sven Dahl Christensen i sin hule ...

med en FunCub som er klar på to minutter.

Med hensyn til byggeriet

Jeg har købt et lille byggesæt af en Pitts Special, jeg skulle hygge mig med en vinter. Men jeg har også fået et byggesæt til en Biglift, men så kom jeg til at tage til Warbird - Filskov 2011. Der købte jeg en Mustang P-51 fra Black Horse og byggeriet af de andre kunne så vente til senere. Vinteren gik med at skanne Modelflyvenyt, lave en ny hjemmeside for Thy RC-klub og så var det sommer 2011 igen! Den gik også med hyggeflyvning. Endelig vinter - men nej en af klubkammeraterne havde tabt en vinge på sin Biglift - den gik itu og han ville smide den ud. Men man smider da ikke en gammel fin flyver ud. Så den fik jeg gratis og den er næsten flyveklar. Byggeriet ... øh, senere fordi klubben skal have et nyt klubhus - det bygger vi på hver lørdag, og man kan følge byggeriet på hjemmesiden. Klubaften tirsdag med simulatorflyvning og så kom

Hans Dahl Christensen fra Randers med 120 Hobbyblade. Dem kunne jeg da lige skanne og læse.

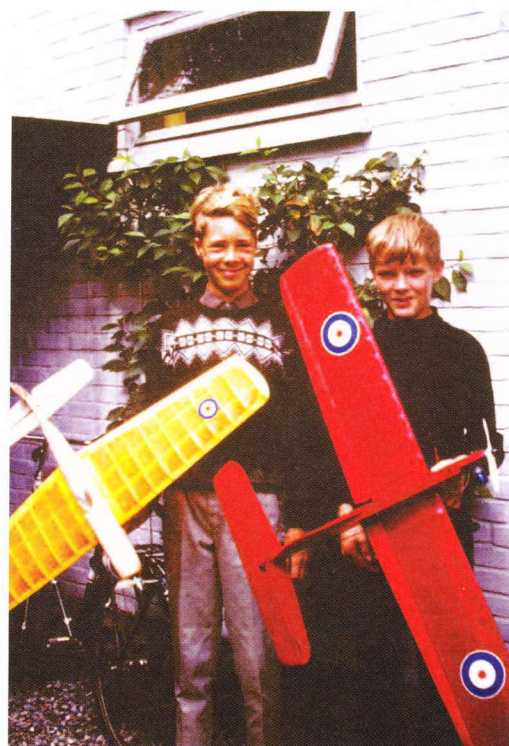
Nu er det snart forår så jeg tror hobbybyggeriet lige kan vente lidt endnu, for nu skal der hyggeflyves. Stævner og konkurrencer - det deltagere jeg også aktivt i (fx påskekrænt) - eller i hvert fald besøger. Jeg er stadig meget lun på skalafly. Måske er det her jeg finder min plads?

Jeg er superglad for at bladene er kommet på nettet. Sammen med søgerutinen er det et rigtigt godt tilbud til medlemmerne.

De bedste modelflyvehilsner fra
Sven Dahl

Link www.thyrc.dk

De gamle blade kan du finde på:
www.modelflyvning.dk
søg under modelflyvenyt



Billedet er fra 1963. Det er Trols Jensen til venstre & Sven Dahl Christensen med rødt modelfly.



"Den tredje hånd" som er u-unværlig!
Rotordisc'en har den!

Lodde Jig for RC Connectors (RC TOOL)

Det er den bedste hjælper til nedenstående produkter:

Banana Jack: 0,8 til 10,0 mm han- og hun guldstikket. Også guld stik med vinkel. (Passer til alle størrelser af guld stik)

Plug: Deans Plug, MINI Deans Plug, MPX Plug, Traxxas Plug, Deans 3 polet stik, Deans 4-bens stik, EC3 Plug, EC5 Plug.

Se demo video på www.rotordisc.dk under værktøj!



"5 Packs lade adapter!

Her er det muligt at beskytte dine batterier.

Du vælger sikringer således at sikringen springer før dit batteri tager skade, hvis det ved et uheld får for meget strøm eller en kortslutning skulle ske. Du kan vælge sikringen efter behov:

Følgende kan anvendes: 32V: 1A / 3A / 3A / 5A / 7.5A / 10A / 15A / 20A / 25A / 30A / 35A / 40A.

Bemærkning: Sikringer er ikke inkluderet.

Forhandler: Rotordisc'en



Dobbelt klæbende tape fra 3M

Meget stærke klisteregenskaber samtidig med, at den kan tages af igen med en del kraft. Tapen er designet til at montering af billeder/spejl mv. i boliger og holder derfor også i meget lang tid. Desuden er "kernen" ikke det normale skum ting – men silikone som tilpasser sig underlaget. Den koster omkring 55-60kr for en rulle for 5m, så til den pris kan der hæftes en del servoer.

PRODUKT- INFORMATION



Demagnetizer

Dette lille stykke værktøj kan gøre dit liv meget nemmere, når du skal have skruer ind gennem huller, hvor der ikke er plads til fingrene.

Skruetrækker føres ganske enkelt gennem hullet markeret med "magnetize" og skruetrækkeren er nu magnetiseret, så den kan holde på skruen. Har du brug for skruetrækkeren ikke skal være magnetisk, føres den ind i hullet markeret med "demagnetize".



Evolution 10GX

Det er Evolutions nye lille benzinmotor på kun 9,95 cm, (.60 cu. inch). Motoren har de traditionelle montageflancher, som vi kender fra methanolmotore, så en konvertering vil være rigtig nem. Motoren yder 1,68 HK og kan trække propeller fra 11x7" til 13x8". Og med en vægt på kun 436gram passer den ind i de fleste .46 - .60 størrelse fly.

Set til 1495,- kr

Læs mere på www.horizonhobby.com



Multiplex Tucan

En rigtig lækker lille lavvinget sportsflyver, med et spænd på 130cm, perfekt som "fly nummer 2" eller til den Elapor-elskende pilot.

Flyet leveres med et stærkt understel, klart canopy og detaljerede decals. Tucanen kan med Multiplexes egne motorsæt opnå hastigheder på 130-165 km/t. Og med sine fantastiske flyeegenskaber, så skal den nok give en masse gode flyvetimer.

Læs mere på www.multiplex-rc.de

REDIGERET AF JESPER VOSS
JESPERVOSS@MODELFLYVNING.DK



50.
pin
dine...

Hvad Nikolaj Sonne er for TV er Jesper Voss for Modelflyvenyt ...

Vores helt egen gadgethaj og trendspotter. Altid på jagt efter det sidste nye og de smarte detaljer til modelflyvesporten ...

Er du leverandør, producent eller læser og har du bare lige fået øje på noget nyt og spændende, så send Jesper en mail ...

Her på siden omtaler vi de absolutte nyheder, smarte detaljer og helt uundværlige dimser man bare må eje ...

Multiplex Funman

Efter at MPX Mini-Mag efterlod et "hul" i sortimentet af trænerne. Har Multiplex nu sendt denne Funman på markedet som til forveksling ligner den gamle Minimag. Funman kan leveres med børsteløs motor og servoer monteret i ready to radio (RR) udgaven. Funman kan udstyres pontoner, som gør det muligt at lande og lette fra vand. Som kan give lidt udfordring for enhver. Funman har rigtig gode og stabile flyveegenskaber, som gør den ideel som træner til en begynder. Set til ca 950,- kr
Læs mere på www.multiplex-rc.de



HS-7956SHR

Så har Hitec gjort det igen. Hitec har nu sendt en servo på markedet, som er en decidert siderorsservo med integreret pull-pull system. Servoen kan som Hitecs andre digitale servoer programmeres. Servoen passer perfekt ind i fly i 30-80cc klassen, med sin trækraft på hele 24,5kg. Servoen er derudover en high voltage servo, dvs den kan køre på 6,0-7,4 volt. Set til ca 1000,- kr
Læs mere på www.hitecrcd.com



ARILD
LARSEN

RC-UNIONEN

- næsten 40 år på vingerne

128 sider
paperback
illustreret

Medlemspris 198,- kr.

Vejl. Udsalgspris 278,- kr.

Bogen beskriver et lille stykke foreningshistorie i Danmark i et spændende univers af modeller, metanol og meningsudvekslinger, fra den spæde og op-hidsede start til den selvfølgelige 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.
Bestil bogen på hjemmesiden www.modelflyvning.dk
Eller ved at skrive til sekretariatet på mail: info@modelflyvning.dk
Husk at opgive medlemsnummer!



Darklake RC

Ny online butik med fokus på kundeservice, spændende produkter og gode priser!

Vi fører blandt andet:

E-Flite
Spektrum
Revolution Blades
Blade Helicopters
Savox servos
Parkzone
Quantum motors
Hangar 9
Castle Creations
MSH Protos og Brain



...og flere mærker kommer til hele tiden, så kig forbi vores hjemmeside:

www.darklakerc.dk

Mulighed for afhentning i Glumsø efter aftale
Telefon: 31 54 55 25

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,
reservdelene og tilbehør.
Hurtig levering · Gode tilbud.

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

WWW.POWERTOYS.SE

Her kan din annonce være. Det er billigere end du tror
Kontakt annonceekspeditionen
Hverdage 10-14 på telefon: 6224 1255
Døgnet rundt på mail: mail@plakatforlaget.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.rc2you.dk

www.leif-mortensen-hobby.dk

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

NETSHOPPEN MED KNOWHOW
- hurtig svar og hurtig levering



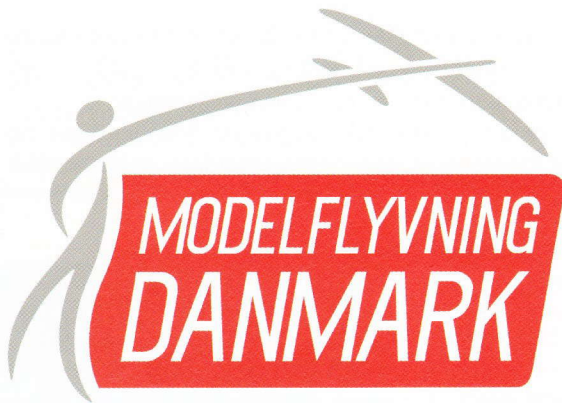
Vi har det der behøves

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



WWW.PITCH.DK

SKALAFly - og mere!



GODE TILBUD.
Kun få stk. tilbage.

GILMORE ARF
spv. 215 cm, 45/50ccm
vægt 5,9 kg.
Oplev 1930 i luften!
Før 2830,- Nu 2499,-



MEW GULL ARF
spv. 188 cm, motor 25 ccm
Vægt 4,5 kg.
Før 1895,- Nu 1705,-

P-47 THUNDERBOLT ARF
spv. 180 cm, motor 20 ccm
vægt 6,5 kg
Før 2395,- Nu 2155,-
Optrækkeligt understel m/
alu. hjul
Før 1275,- Nu 1147,-



OS FIRTAKTSMOTOR GF40
Nu leverer OS også en
40 ccm benzinmotor i firtakt.
Nedsæt brændstofforbruget
og hør lyden!
Med dæmper kun 4499,-



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, Permagit, 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-3805-1200	1,2 - 1,7 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x5	310,00
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-3820-960	1,9 - 3,1 kg	60 - 80A	2 - 3	11x4,7 - 14x7	410,00
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-5010-810	1,7 - 4,0 kg	80 - 90A	3 - 4	12x8 - 14x10	595,00
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
OMH-4535-1260 Heli	NYHED	80 - 95A	4 - 6	550-600 class	1025,00
OMH-4535- 560 Heli	NYHED	70 - 80A	10-12	600-650 class	1100,00

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

SAVÖX

Savöx - revolutionerer servo markedet
 Start sortiment og masser af nye produkter

SC-1252MG

- Low profile servo med metal gear
- 0,07 ms speed v6V
- 7 kg. Torque
- Egnet til bil & fly

Vejl.  495,00

SA-1258TG

- Titanium new high precisions gear
- 0,08 ms speed v6V
- 12 kg. Torque
- Egnet til fly & helikopter

Vejl.  575,00

SA-1283SG

- Stål gear – alu case
- 0,13 ms speed v6V
- 30 kg. Torque
- Egnet til bil, fly og helikopter

Vejl.  775,00

SB-2271SG

- Brushless med stål gear
- 0,065 ms speed v7,4V
- 20 kg. Torque
- Egnet til bil, fly og helikopter

Vejl.  995,00



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

SANWA

High tech / Low Price

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

Modtagere	
RX-816 FM 40Mhz 5kanaler	340,00
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

Tilbudene gælder kun så længe lager haves

SANWA de styrer



IC Communication



Sendere Rat-styring	
MX-A AM 40Mhz 2kanaler	480,00
MX-sport 2,4 Ghz	610,00
MX-3 FM 40Mhz 3kanaler	690,00
MX-V	735,00
MX-3S 40Mhz 3kanaler	855,00
MX-3FG 2,4Ghz 3kanaler FHSS-2	940,00
MX-3X 2,4Ghz 3kanaler FHSS-3 RX 451	1220,00
MT-4 2,4Ghz RX 461 Telemetry	1480,00
M-11 DSSS 2,4Ghz 4kanaler	2150,00
M-11X 2,4Ghz 4kanaler FHSS-3	2695,00
M-12 2,4Ghz 4kanaler FHSS-3	2995,00

Modtagere	
RX-231-AM 27Mhz 2kanaler	179,00
RX-231-AM 40Mhz 2kanaler	179,00
RX-331 Syntese-FM 40Mhz 3kanaler	485,00
RX 351 FHSS-1 2,4Ghz	465,00
RX 371 FS FHSS-2 2,4Ghz	324,00
RX 381 FHSS-3 2,4GHZ 3 kanaler	429,00
RX-431-FM 40Mhz 4kanaler	340,00
RX 441 DSSS 2,4Ghz 4 kanaler	465,00
RX 442 FHSS-2 2,4Ghz 4 kanaler	455,00
RX 451 FHSS-3 4,8-7,4 volt	444,00
RX 451R FHSS-3 fast 4,8-7,4 volt	499,00
RX-461 FHSS-1 Tele 2,4 Ghz 5 kanaler	558,00
RX-462 FHSS-1 faste tele 2,4 Ghz 5	608,00

Folehaven 12 2500 Valby

iccom.dk Tlf. 36170333 iccom@mail.dk

Bandit fra Precision Aerobatics. Pris 1.695,- Inkl. motor-sæt fra 2.350,- kr.



Hornet 460 Quatrokopter fra Dualsky. Kan løfte op til 1 kg batteri og udstyr.

Pris..... 1.295,- kr.



GTP-Dual Power DC/AC computerlader/balancer for 12V og 230V. Pris..... 495,- kr.

Futaba T14SG sender og R7008SB modtager.



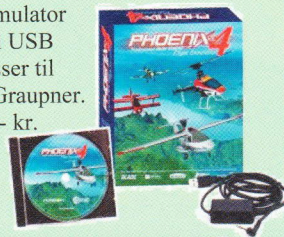
Nyt kvalitetsanlæg til en meget fornuftig pris.

Pris... 3.995,- kr.

Simstick USB for trådløs forbindelse til flysimulator. Pris fra..... 230,- kr.



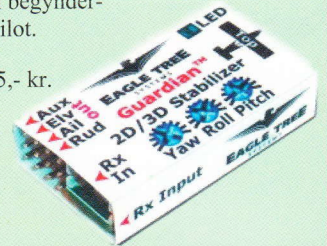
Phoenix flysimulator version 4, incl USB kabel som passer til Spektrum/JR/Graupner. Pris..... 740,- kr.



For besøg i vores butik, Ambolten 8, Hørsholm
Se åbningstider på www.rc-netbutik.dk
Tlf. 42 48 80 10 i åbningstiden.

Guardian 2D/3D, 3-akset gyro til fastvingede fly. Flyv som på skinner, enten som begynder- eller 3D pilot.

Pris... 495,- kr.



Kopi modtagere til Futaba FASST og Spektrum DSM2. Priser fra..... 120,- kr.



MXS 64" fra Extreme Flight. Spændvidde 162 cm, vægt fra 2,3 kg. Pris..... 1.995,- kr.

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-60SX-H RING HYPER	1655,00
MAX-25 FX W / Silencer	745,00 TILBUD	FS-56 W / Silencer	2180,00	MAX-65HZ Hyper	1885,00
MAX-25 AX W / Silencer	1090,00	FS-62V W / Silencer	1820,00	MAX-66HZ-R	2155,00
MAX-35 AX W / Silencer	1105,00	FS-70 ULTIMATE W / Silencer	1835,00 TILBUD	MAX-65HZ-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	2670,00	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-65 AX 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	1645,00 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



NYHED 2013 - Solius

Med en silhuet som en ASK-23 er Solius den mest vellykkede svæver fra Multiplex til dato. T-halen er innovativt enkelt opbygget og overgangen mellem halebom og vingesektion er sexet slank.

Søg: "Solius"



2160 mm 1100 mm



NYHED 2013 - FUNMAN

Både begyndere og øvede kan nyde Funman. Modellen leveres færdigbygget med radioudstyr så du er i luften på under 30 minutter. Opgrader med floats, ailerons, lys, røg eller hvad du har lyst til.

Søg: "Funman"



1010 mm 820 mm



1300 mm 1110 mm

NYHED 2013 - Tucan

Embraers Tucano turboprop har tjent som inspiration til Tucan. Modellen byder på mulighed for retracts og kan race såvel som flyves præcist i formation.

Modellen opnår sin stivhed gennem et træskelet og decals som på billedet medfølger i begge kits.

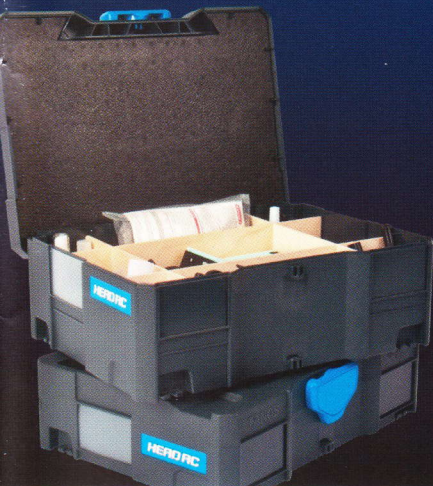
Søg: "Tucan"

MULTIPLEX®

Head RC fører det samlede sortiment fra Multiplex og kender modellerne særdeles godt. Uanset om du vælger et Multiplex Power Set eller ønsker specielle komponenter hjælper vi dig gerne videre. Du kan se alt Multiplex på vores side ved at **søge efter "MX-"**

Head RC Boxes

Vi kender det alle - værktøjet er aldrig hvor det skal være. Det problem kan du nu løse ved hjælp af Head RC's smarte kasser som kan indrettes til alt fra en Power Station til opbevaring af småskruer eller det værktøj du bruger mest. Kontakt os for mere information



Kig også forbi vores nye showroom og butik i Hvidovre!

Head RC har åbnet showroom og butik i direkte forlængelse af det store lager i Hvidovre. I nye rammer kan du udforske tidens hotte produkter, se med fingrene og få hjælp til at realisere dine RC-drømme. **Kig forbi!**

HEAD RC

Besøg os

Efter grundig forberedelse er Head RC endelig klar til at slå dørene op til vores helt nye showroom og butik - et rum for alle, der interesserer sig for radiostyrede luftfartøjer, uanset ambitionsniveau.

De nye faciliteter ligger i direkte forlængelse af Head RC's store og centralt beliggende lager. Hvor du før har kunnet afhente dine web-ordrer har du nu også adgang til en permanent udstilling af tidens hotteste produkter som du kan se med fingrene. Du kan få personlig rådgivning, møde andre piloter, opnå nye kompetencer og forhåbentlig blive inspireret til nye spændende projekter.

"Webbet er et fantastisk medie til at vise udvalg, produktsammenhænge og give direkte adgang til selv den mest detaljerede information. Det er noget vi arbejder rigtig meget med", fortæller Gudmund Olsson fra Head RC. "Med

vores nye showroom og butik kan vi nu også give de, der har mulighed for at besøge os, chancen for at udforske vores store sortiment i helt nye rammer."

Det nye showroom og butik er tænkt utraditionelt
- kom selv og se!

Åbningstider:

Mandag:	9:00	-	20:00
Tirsdag:	9:00	-	20:00
Onsdag:	9:00	-	20:00
Torsdag:	9:00	-	16:00
Fredag:	9:00	-	16:00
Lørdag:	12:00	-	16:00

Head RC
Jernholmen 48D
2650 Hvidovre



headrc.com | +45 70 270 680

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

Y 7700 0 48/26 2803 413
7288
SVEN DAHL
KIRSTENS BAKKE 6
SENNELS
7700 THISTED

TRANS
50-79-87



SORTERET MAGASINPOST

PP

DANMARK