

# Modelflyvenyt



**Vinterflyvning**  
i F3J

**Jeg vil flyve modelfly**

Hjælp til begyndere

**Repræsentantskabsmøde 2014**

med stor diskussionslyst

**Stormodelkontrollantseminar**

Hvorfor nu det?

BK 16.04.-18.06.2014 Kr. 64,75



BK returuge 25



Modelflyvenyt udgives af  
Modelflyvning Danmark

**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 2014 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 info@modelflyvning.dk

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



Forsidebilledet er fra artiklen om vinterflyvning i F3J på side 48. Det er Niels Sørensen, der gør klar til at flyve sin runde. Vi har forlænget himlen lidt på forsiden.

**ANSVARSHAVENDE REDAKTØR**

Marianne Pedersen  
Assendløsevejen 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.

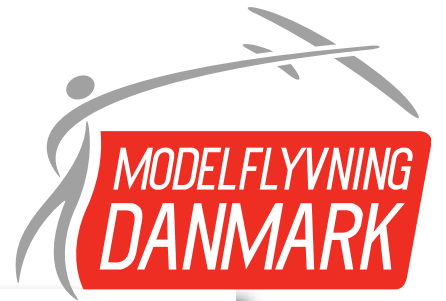
**Oplysninger og meninger**  
fresat i Modelflyvenyt står for forfatterens egen regning og dækker ikke nødvendigvis redaktionens opfattelse.

**DEADLINE PÅ  
MODELFLYVENYT  
2014**

Nr.	Udkommer	Deadline
Nr 1	februar 2014	02/01/2014
Nr 2	april 2014	21/2/2014
Nr 3	juni 2014	25/04/2014



# INDE I BLADET



- 9 Nyt fra sekretariatet
- 10 Indbydelser
- 14 Modelflyvningsens dag
- 16 Pimp din dogfighter
- 20 Stormodelkontrollantseminar, hvorfor det?
- 24 FAB-FEB Fabulous February
- 26 Fløj den - og var den flyvende?
- 30 Op ad bakke
- 32 Ny bog:
- 33 Jeg vil flyve modelfly - hjælp til begyndere
- 37 Mindeord: Victor Ståmov
- 38 Mindeord: Poul Søgaard Nielsen
- 39 Sko
- 42 DM for indendørs fritflyvende modeller
- 46 Et dansk hjem for luftfartøjer
- 48 Vinterflyvning i F3J
- 52 Haderslev 60 års jubilæum
- 56 Repræsentantskabsmøde 2014
- 60 Modelflyveudstilling i Risskov 2014



16



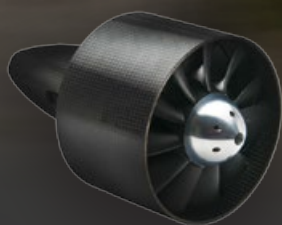
24



42



60



#### TamJets EDF enheder

TamJets er specialist i EDF og Jet. Vi er blandt de eneste i Verden der har lager af Tams F-16 og A-4 modeller. Du kan også finde Tams meget fine EDF enheder, færdige med Steve Neu motorer. Fantastisk lyd og op til 7Kw power!

Se alle TamJets produkter ved at søge: **tj-**

**Hyperions SuperDUO** er fortsat markedets mest sikre og kraftfulde lader. Hver port giver dig op til 7S med 20A max og 500W. Det er ikke småting, og kræver en god strømforsyning - hvilket du selvfølgelig også kan finde hos Head RC. SuperDUO kan kobles til din PC for logging og kontrol af laderen. Software er gratis.

For pris og lagerstatus søg: **sdou3**

#### Hyperion G3 lipo - nu endnu flere typer

Hyperion udvikler konstant nye typer lipoer. Har du en Blade MCP X eller en anden micro model er en G3 lipo den aller letteste tuning du kan gøre! Naturligvis kan du også finde store pakker - få det samlede overblik over de mange modeller online!

Søg: **hp-ig3**

#### Head RC's unikke Box Koncept

Baseret på en førende, industriel leverandør har Head RC udviklet en serie af RC-egnede opbevaringsløsninger. Du kan selv producere de indsatser du mangler, og vi har gjort det meget let for dig ved at lægge målfaste tegninger ud online.

Som en gennemtænkt løsning til kraftige ladere kan Head RC levere en strømforsyning i en Box, hvor der også er plads til din lader, batterier og ledninger. Du kan vælge mellem 1000W og 2400W strømforsyning, begge på 24V.

Vi tilbyder fire størrelser og masser af skum og indsatser.

Søg: **hr-box**

#### Specialshop, udviklet til RC

Head RC's avancerede online shop er udviklet fra bunden til at give en detaljerig og omfattende præsentation af avancerede produkter. Lagerstatus vises live og du kan let finde alle opgraderingsdele og reservedele på hver model.

Når du handler opretter du en konto. Vi opbevarer alle dine kvitteringer for dig online, ligesom du let kan gentage køb fra tidligere ordrer.

Gå til <http://headrc.com> for at opleve sitet





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,-

  
Mosquito Mk VI BNF.  
ParkZone ..... KUN 1769,-  
Mosquito Mk VI PNP.  
ParkZone ..... KUN 1549,-

  
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 RTF ..... TILBUD 999,-  
Archer BNF ..... TILBUD 829,-  
Archer PNP ..... TILBUD 629,-

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

  
Christen Eagle.  
EP. Skum. 85cm.  
RTF ..... TILBUD 995,-  
PNP ..... TILBUD 695,-

  
Seawind 300C PNP ..... SUPERPRIS 1495,-

  
U-CAN-FLY / DISCOVERY INKL. BOMBELEM  
Komplet. RTF.....1795,-  
PNP. Uden TX/RX akku og lader.....1295,-

  
Solius RR ..... 2100,-

  
Dragonfly. PNP. EPO  
Til vands / lands / i luften.  
Inkl motor, ESC og servo..... KUN 1079,-

  
AS3tra UMX Eflite ..... KUN 729,-

  
P-51D Mustang 40 ARF  
Hangar 9 ..... KUN 1595,-

  
Jodel Robin. PNP .....1995,-







  
FMS 800mm serie ..... KUN 599,-

  
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 DX9 ..... 2795,-

  
E-flite Carbon-Z Cub 2,15m  
Basic BNF ..... 3199,-  
Basic PNP ..... 2799,-

  
Invader. EPO. PNP.  
Inkl motor, ESC servoer og LiPo . KUN 799,-

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

  
Midget Mustang Mini EP  
Inkl børsteløs motor. .... TILBUD KUN 495,-

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

Ny serie af LiPo batterier fra europæisk leverandør  
11,1V 1300mah 30C.....KUN 77,-  
11,1V 2200mah 30C.....KUN121,-  
11,1V 3200mah 30C.....KUN 186,-  
14,8V 3200mah 30C.....KUN 240,-  
18,5V 4500mah 30C.....KUN 445,-  
22,2V 4500mah 30C.....KUN 530,-  
*Listen udvides løbende.*

**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... TILBUD PRIS KUN kr. 1495,-  
Med USB Interlink Controller - vælg selv om  
du vil benytte den medfølgende controller  
eller din egen sender.  
Grundprogrammet indeholder over 60 for-  
skellige fly, over 25 forskellige flyvepladser,  
uttallige justerbare parametre. Mulighed for  
at flyve mod andre via internettet.


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

  
Pro-Peak Gallant  
EQ DC Charger  
1-6LiPo. 12V - 5A/50W..... KUN 295,-

  
Passport UltraForce  
200W/10A AC/DC ..... KUN 749,-

  
Graupner Ultramat 18. 12/240V 300/90W  
Kraftigste lader i klassen ..... KUN 1295,-  
Pro-Peak Warrior. 1-6A LiXX. NiMH. Pb.  
12V. 10A / 200W ..... KUN 550,-

  
Futaba FASST/S-FHSS komp. 2,4Ghz RX  
FrSky 8/14 kanals ..... KUN 350,-  
FrSky 7 kanals ..... KUN 250,-  
ST-Model FHSS. 6 kanals ..... KUN 195,-  
Hitec A-FHSS / Futaba S-FHSS 8K KUN 350,-  
Minima-4 4K. Park/indoor ..... KUN 225,-

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

  
HITEC A-FHSS KOMP RX 8K FUTABA S-FHSS,  
FHSS KOMP RX 8K ..... KUN 350,-

  
Blade 350 QX with SAFE Technology  
BNF ..... 2875,-  
RTF ..... 3299,-

  
G4-5,5 upgrade  
til G6,5. 495,-

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.



# HOBBYFLY



## Nye super skala modeller fra Black Horse

Ankomst i Maj 2014

Forudbestil Nu, sikre dig én og spar på modellen.

24 nye modeller men i meget begrænset antal!



BH L-39 Albatros 90mm EDF (1450mm)  
Forudbestil nu og spar 10%



BH Taylorcraft 22cc (2050mm)  
Forudbestil nu og spar 10%



BH Viper Jet MKII 90mm EDF (1400mm)  
Forudbestil nu og spar 10%



BH PLZ-104 Wilga 35cc (2240mm)  
Forudbestil nu og spar 10%



BH Fieseler Storch-EP (1800mm)  
Forudbestil nu og spar 10%



BH Hawker Typhoon MK1B 33cc (2000mm)  
Forudbestil nu og spar 10%



BH Robin 33cc (2200mm)  
Forudbestil nu og spar 10%



BH P-51 Mustang 33cc (2050mm)  
Forudbestil nu og spar 10%



BH Spitfire MK 33cc (2000mm)  
Forudbestil nu og spar 10%

Bygget i Balsa og Oracover<sup>®</sup>. Inkl. Oleo struts, og/eller air-retracts.

Se vores anbefalte EL motor, benzin motor eller EDF til hvert fly!

## Normale åbningstider igen!

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

**HOBBYFLY**

Islevdalvej 53 st. th.  
2610 Rødovre

Man-Fre: 14-18 Lør: 10-14

E-Mail: [info@hobbyfly.com](mailto:info@hobbyfly.com)

Tel. 321 37 000 (kl.12-14)



# 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



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. 3995,-



Billige fuldt Futaba kompatible modtager til 2,4 ghz FFAST. 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](http://www.modelflyvning.dk) indeholder oplysninger om foreningen, medlemsskab, 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 Peter Skotte, Aviators Modelflyvere,	Tlf: 2249 2663	<a href="mailto:peter@skottes.net">peter@skottes.net</a>
2 Jens Arnt, Elektroflyveklubben (EFK 7)	Tlf: 2995 59820	<a href="mailto:jens@jensarnt.dk">jens@jensarnt.dk</a>
3 Anders Hansen, Mfk. Falken	Tlf: 2028 5619	<a href="mailto:bankeost@hotmail.com">bankeost@hotmail.com</a>
4 Formand Allan Feld, AMC	Tlf: 8613 4140	<a href="mailto:allan.feld@mail.tele.dk">allan.feld@mail.tele.dk</a>
5 Kim Mouridtsen, Aviators Modelflyvere	Tlf: 9811 4700	<a href="mailto:kim@mouridtsen.com">kim@mouridtsen.com</a>
6 Søren Vestermarken, Mfk. Falken	Tlf: 5760 0433	<a href="mailto:sorenvestermarken@gmail.com">sorenvestermarken@gmail.com</a>
7 Steen Høj Rasmussen, NFK	Tlf: 4345 1744	<a href="mailto:steen.hoj@mail.dk">steen.hoj@mail.dk</a>
8 Karsten Kongstad, Fritflyvning,	Tlf: 5752 5703	<a href="mailto:karstenkongstad@gmail.com">karstenkongstad@gmail.com</a>

## UDVALG OG STYRINGSGRUPPER UNDER MODELFLYVNING DANMARK

### Hobbyudvalget

Anders Hansen, Tjørnevej 2, 4100 Ringsted, 2028 5619, [bankeost@hotmail.com](mailto:bankeost@hotmail.com)

### Flyvepladsudvalget

Henrik Kildegaard Markussen, Vesterbygade 19, 9520 Skørping, 4052 9901, [henrik@kildegards.com](mailto:henrik@kildegards.com)

### Flyvehøjdeudvalget

Gunnar Hagedorn, 4045 4353, [mghagedorn@dcadsl.dk](mailto:mghagedorn@dcadsl.dk)

### Eliteudvalget

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

## STYRINGSGRUPPER UNDER ELITEUDVALGET

### Kunstflyvning

Hans Jørgen Kristensen, Bramdrup Bygade 71, 6100 Haderslev, 23412980, [hans.j@kristensen.mail.dk](mailto:hans.j@kristensen.mail.dk)

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

Erik Dahl Christensen, Damhusvej 50, Møborg, 7570 Vemb, 9788 1332, [moose@c.dk](mailto:moose@c.dk)

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

Tommy Persson, Tlf.: 3051 5141, [t.persson@gerresheimer.com](mailto:t.persson@gerresheimer.com)

### Helikopterflyvning

Lene Grimm Hansen, Tåstumvænget 26, 8381 Tilst, 6167 6960, [lenegrimmhansen@gmail.com](mailto:lenegrimmhansen@gmail.com)

### Skalaflyvning

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

### Fritflyvning

Karsten Kongstad, Degnebakken 22, Vigersted, 4100 Ringsted, 5752 5703, [karstenkongstad@gmail.com](mailto:karstenkongstad@gmail.com)

### Linestyling

Ole Bjerager, Ryumgårdvej 58, 2770 Kastrup, 3257 4001 2182 7566, [bjerager@get2net.dk](mailto: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 kl. 16.30-18.30  
Sekretariatet ringer dig gerne op. Du er meget velkommen til  
at kontakte os via e-mail på: [info@modelflyvning.dk](mailto:info@modelflyvning.dk).

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





# NYT FRA



## H-certifikater

Tao Ahler, Greve RC Center

Tillykke!

## LÅN MESSESTANDEN

Modelflyvning Danmark ejer en messestand som kan lånes ganske gratis, dog skal man som låner, selv sørge for (og betale for) videresendelse til den næste klub der skal låne messestanden.

For at finde ud af om messestanden er ledig skal du kontakte sekretariatet. De har overblik over hvor messestanden befinder sig og hvor den skal sendes hen efter du har brugt den.

Messestanden består af følgende:

Telt med 2 sider

Desk med hylde

3.0m banner

2.5m windbanner

4.0m windbanner

32" fladskærm på fod

Div. lys, stropper og kabler

Messestanden er pakket i 2 transportkasser og teltet kommer i en pose med en praktisk skulderstrop.

Hele messestanden kan nemt pakkes i en stationcar eller en lille Suzuki Splash ...



## Redaktøren efterlyser billeder ...

Herover kan du læse om hvordan du og din klub kan låne Modelflyvning Danmarks messestand til opvisninger, stævner, byfester og andre reklamefremstød for modelflyvningen i Danmark i almindelighed og for din klub i særdeleshed.

Det er ikke nogen ny artikel, men en lille rubrik, der har været bragt masser af gan-

ge i Modelflyvenyt, fordi messestanden er en investering, som kun tjener sig hjem ved at blive brugt. Imidlertid har redaktøren kun det ene og samme billede af messestanden og det bliver lidt trivielt i længden.

Derfor denne efterlysning. Send os nogle billeder af messestanden i brug. Og fortæl

også gerne i hvilken anledning I havde lånt den. Måske kunne det inspirere andre klubber til hvad den kan bruges til og hvornår.

Send billederne til redaktøren på mail [pe@pe-design.dk](mailto:pe@pe-design.dk)

På forhånd tak  
Marianne



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

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

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

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

Kontingent for 2013: 200,- kr.

## Dansk Modelflyve Veteranklub

### Kalender 2014

Mandag	28. 04.	13.00	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads (FN)
Weekend	10.-11.05		Vårtævling på Rinkaby Fæltet
Mandag	12. 05	14.00	Hyggetræf på Randbøl Hede (HFN)
Mandag	02.06.	13.00	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads (Fritz)
Mandag	16.06.	14.00	Hyggetræf på Randbøl Hede (HFN)
Tor-Søn	14.-17.08		Jubilæums- og Svenske Oldtimer Mesterskaber på RinkabyFæltet
Lørdag	23.08.		Danmarks Mesterskaber på Randbøl Hede

### Foreløbig efterårskalender

Mandag	08.09.	13.00	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads (FN)
Mandag	29.09.	14.00	Hyggetræf på Randbøl Hede (HFN)
Mandag	20.10.	13.00	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads (FN)
Mandag	03.11.	13.00	Hyggetræf på Randbøl Hede (HFN)

Evt. aflysning på Sjælland hos Fritz mandag mellem kl. 9.30 og 10.00  
Vi er velkommen til at flyve med ved FF unionens konkurrencer

# INDBYDELSE



## BRANDE MODELFLYVEKLUB STORMODELTRÆF 2014



5. - 8. juni 2014. Deltagerpris 100 kr.  
Tilmelding inden 1. juni til [glarborg@dadlnet.dk](mailto:glarborg@dadlnet.dk)



### 29. maj -1. juni 2014 NM i linestyret modelflyvning

Nordisk mesterskab: Karlskoga MFK har det bedste anlæg i Norden og er absolut et besøg værd. Bemærk at stævnet rækker over 4 dage, der er et par helligdage torsdag-fredag, det gør det mindre stresset at flyve flere klasser og muligt at nyde et par dage i den midtvenske natur... eller ose i deres outlets. Ang. Good-year /F2F, så er de svenske regler som de danske, dog med fri indsugning (så frem med boremaskinen Vi kan godt bruge mange danske deltagere, så tag handsken op og brug et par dage i det svenske.

Med venlig hilsen  
Jesper Buth  
[jesper@buth.dk](mailto:jesper@buth.dk)

### KFK Hobbytræf 14.-15. juni 2014

Der vil være mulighed for at campere på pladsen fra fredag aften. Vi tænder grillen fredag og lørdag aften til fælles spisning, medbring selv mad og drikke. Grillen startes ved frokosttid, hvor der bliver mulighed for at købe pølser, brød og drikke mv.

Flyvning med alle typer af modeller, jet dog kun i begrænset omfang. Jetflyvning administreres af en til weekenden udpeget ansvarlig. Bemærk! Der er toilet på pladsen, men IKKE drikkevand og bedefaciliteter. Arrangementet er GRATIS

Tilbage melding ønskes, såfremt I kommer med campingvogn, af hensyn til planlægningen. Parkering for gæster uden fly henvises til P-pladsen modsat indkørslen til flyvepladsen.

Flyvepladsen er beliggende på adressen. Thorbjergvej, 2640 Hedehusene

Flyvetiden er begrænset til 10-15 for støjende modeller – små el modeller kan flyve udenfor vores anførte flyvetider, det vil blive vurderet i hvert enkelt tilfælde jævnfør vores flyvepladsregler.

Vi glæder os til at åbne dørene til vores flyveplads for jer! Vel mødt.

Tilmelding i tråden på Forum.  
Mvh. KFK  
Jan Østerling



Se flere indbydelser og arrangementer på

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



7-8. juni 2014  
Limfjordsstævnet  
World Cup i Speed  
og Combat



Aviators Modelflyvere indbyder hermed nuværende og forhenværende modelflyvere i Danmark og hele Europa til Limfjordsstævnet 2014.

BEMÆRK at Nordisk Mesterskab afholdes ugen før, i Karlskoga, absolut også et besøg værd.

KONKURRENCE REGLERNE følger FAI-sporting code, samt Linestyringsunionens regler for de nationale klasser, med de seneste ændringer og tilføjelser fra [www.modelflyvning.dk](http://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 bronze-medaljer, samt om vandrepokaler til vinderne.

	World Cup	FAI regler	Danske regler
<b>Klasser:</b>			
F2A Speed (2,5 ccm)	X	X	
F2B Kunstflyvning			X
F2C Teamrace			X
F2D Kampflyvning	X	X	
F2D-E Kampflyvning-EL			X
F2A-1A Minispeed (1,00 ccm)			X
F2B-B Begynderkunstflyvning			X
Good-Year Semiskala holdkapflyvning			X

**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 for Good-year modeller (Venturi: 4mm Ø for stål cylinder, 3mm Ø for aac, abc o.l. og fri for motorer fra den gamle positivliste)

F2D og F2D-E: Adgangsbegrænset til 35 piloter i alt, 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](http://www.F2D.DK)

F2D-E, eCombat: Et spritnyt tiltag, den korte version er: De kendte modeller forsynes med el-motor, Resultat: samme performance, men kortere flyvetid. Regler, tilmelding, deltagerliste osv., på Henning Forbechs, hjemmeside [www.F2D.DK](http://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](mailto:info@modelflyvning.dk), eller læs videre her: <http://modelflyvning.dk/sekretariatet/sportslicenser.aspx>

**TILMELDING**

Senest: Søndag 25. maj:

F2D Combat: via formular på [WWW.F2D.DK](http://WWW.F2D.DK)

Øvrige klasser:

Helst på formular på hjemmesiden:

<http://www.aviatorsmodelflyvere.dk/>,

Carl Johan Fanøe

tlf.: +45 29 92 26 80:

Mailto: [19calle55@gmail.com](mailto:19calle55@gmail.com)

**TIDSPPLAN**

Fredag 6. juni: ankomst og fri træning

19.00 - 20.00 Check-in

Lørdag 7. juni 9.00 - 9.45 Check-in, fortsat

9.00 Konkurrencestart - F2D

10.00 Konkurrencestart - øvrige

19.00 Barbecue

Søndag 8.juni 8.00 F2D - fortsat

9.00 Konkurrencer - fortsat

15.00 Finaler (ca.)

16.-17 august 2014  
Pandrup Wardbird  
Træf

Pandrup MFK har hermed fornøjelsen af, at invitere til Warbird træf i uge 33 på Pandrup MFK flyveplads. Stævnet afholdes fra lørdag 16. til søndag 17. august 2014.

Stævnet er åbent for alle MDKs medlemmer og stævnet er ment som et hyggestævne for alle, både med og uden familie, hvor der vil være mulighed for at flyve med alle typer warbird modeller, fra helikoptere til jetmodeller.

Du kan evt. finde oplysninger om Pandrup Mfk. i MDKs klubhåndbog Du finder klubben under nr. 097. eller på klubbens hjemmeside: [www.pandrup-mfk.dk](http://www.pandrup-mfk.dk)

Flyvepladsen er en 320m lang og 80m bred fin græsbane som ligger ca. 5 min. kørsel fra Pandrup by. Her findes klubhus med gode og fine faciliteter, som strøm, varme, køkken, bad samt toiletter mm:

Pandrup MFK er beliggende i et stort turistområde tæt ved Blokhus. Der er et utal af aktiviteter meget tæt på pladsen for både børn og voksne.

Lørdag aften kl. 19:00 holder vi fælles grillfest med Warbird quiz. Du medbringer selv grill, mad, drikke og service.

Pris for camping: 40,00 kr. pr. person i døgnnet, børn under 12 år gratis. Piloter der ikke overnatter betaler kr. 40,00 for flyvning pr. dag.

Tilskuere har gratis adgang.

PS:

Pladsen vil være åben fra fredag 15. august kl. 15:00

Tilmelding i tråden på forum

Venlig hilsen  
Pandrup Modelflyveklub  
Rob Thwaites OY9488

# Comet pilottræf bliver STØRRE

og holder  
flyttedag

Modelflyveklubben Comet, der til daglig har sin færden på Amager Fælled, har gennem de sidste 25 år afholdt de populære og velbesøgte pilottræf på Skelgårdsskolen på Amager.

Her har Danske forhandlere kunne præsentere den kommende sæsons nyeste modeller og gadgets, og danske og udenlandske piloter er troppet op med deres nyeste modeller og vinterprojekter.

De sidste par år har besøgstallet være dalende, og selvom Skelgårdsskolen har givet os mange andre gode stunder, var der på klubbens generalforsamling i 2013 enighed om at lade forandringens vinde blæse ind over vingerne.

Et lille udvalg blev nedsat for at arbejde med "Projekt nyt pilottræf".

I Dragør, kun et par km fra Skelgårdsskolen ligger en af Danmarks største sports-haller. Kunne vi låne den? Og kunne vi få lov til at bruge nogle af de store udendørs områder til opvisning?

**MODELFLYVE**  
*udstilling*  
**2014**

11. MAJ 2014  
KL. 10:00 - 15:00

**HOLLÆNDERHALLEN**  
HALVEJEN 3, 2791 DRAGØR

UDSTILLING \* OPVISNING  
BRUGTMARKED \* HOBBYFORHANDLERE \* CAFÉ  
MEDBRING DINE NYE MODELLER TIL UDSTILLINGEN!

ARRANGØR: MODELFLYVEKLUBBEN COMET

En opringning og rammerne var på plads, og dermed også klubbens største satsning i længere tid, som også betyder, at det bliver en åben udstilling som i ugerne op til arrangementer vil blive annonceret i lokalradio og aviser.

På vores egen hjemmeside, en nyoprettet facebook-side for modelflyveklubben Comet og via unionens kanaler vil der også blive annonceret.

Ambitionen og tanken er, at etablere et arrangement som har plads til specialudstillinger inden for Stormodeller, Skalamodeller, helikopter etc., mens vi naturligvis stadig bibeholder udstillingsplads til de

"almindelige" hobbyfly som vi kender det fra vores tidligere Pilottræf.

Der vil blive afholdt opvisning på udendørsarealerne, og der vil eventuelt blive afskærmet et særligt indendørs område hvor små- og micromodeller kan blive vist i luften.

I år har vi som noget nyt også valgt, at inviterer de enkelte grupper under unionen. Det bliver stort!

Vi tror på at udstillingen vil blive vel besøgt og glæder os til at se dig.

Modelflyveklubben Comet



20-21-22 juni 2014

## 20. Warbirdtræf hos Midtjysk Mfk.

Vi lægger op til en rigtig hyggelig weekend med masser af flyvning og socialt samvær. Der vil være fri flyvning hele weekenden. Det eneste der er programsat er flyveopvisning lørdag fra 13.00 til 16.00. I det tidsrum vil vi gerne se så mange fly i luften som overhovedet mulig, så publikum kan få et par rigtige fornøjelige timer.

Til gengæld vil Midtjysk Model Flyveklub så 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.

Warbird Træf i Herning har 20 ÅRS JUBILÆUM i år - derfor har vi arrangeret et par ekstra aktiviteter. Lørdag får vi besøg af et komplet MD-80 cockpit med flysimulator, bygget ind i en campingvogn, hvor man kan få sig en "rigtig" flyvetur. Der vil være en konkurrence, hvor alle besøgende kan stemme på den pæneste flyver, som vinder en lille præmie.

Der vil muligvis også komme ekstra overraskelser Søndag den 22. juni holder Helicopter Wing Karup Danish Air Show 2014 på Flyvestation Karup. Det er kun 15 km fra Midtjysk Modelflyveklub, så måske er det en ekstra grund til at komme til Herning i år.

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

**LØRDAG AFTEN** vil klubben være 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.

**KIOSKUDSALG** 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 medvirkende til at det hele kører rundt økonomisk.

**TILMLDING** Hvis du er interesseret i at deltage i Warbird Træffet, kan du tilmelde dig ved at kontakte: Axel Handrup, tlf.: 40938732, email: ahandrup@gmail.com

Vel mødt  
Midtjysk Modelflyveklub

30. juni til 4. juli (uge 27)

## Begyndersommerlejr hos Østfyns Mfk.

Der er overnatningsmulighed på Kongshøj 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 instruktører tilstede, så der vil - hvis vejret er med os - være gode muligheder for at nå langt i processen. Er nogle nået så langt, vil der løbende kunne aflægges A-certifikat prøve.

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

En aften i løbet af ugen vil vi afholde grillfest, hvor medbragt mad kan grilles i hyggeligt selskab med klubbens medlemmer. Hele ugen sælges øl og vand til klubpriser.

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

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

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

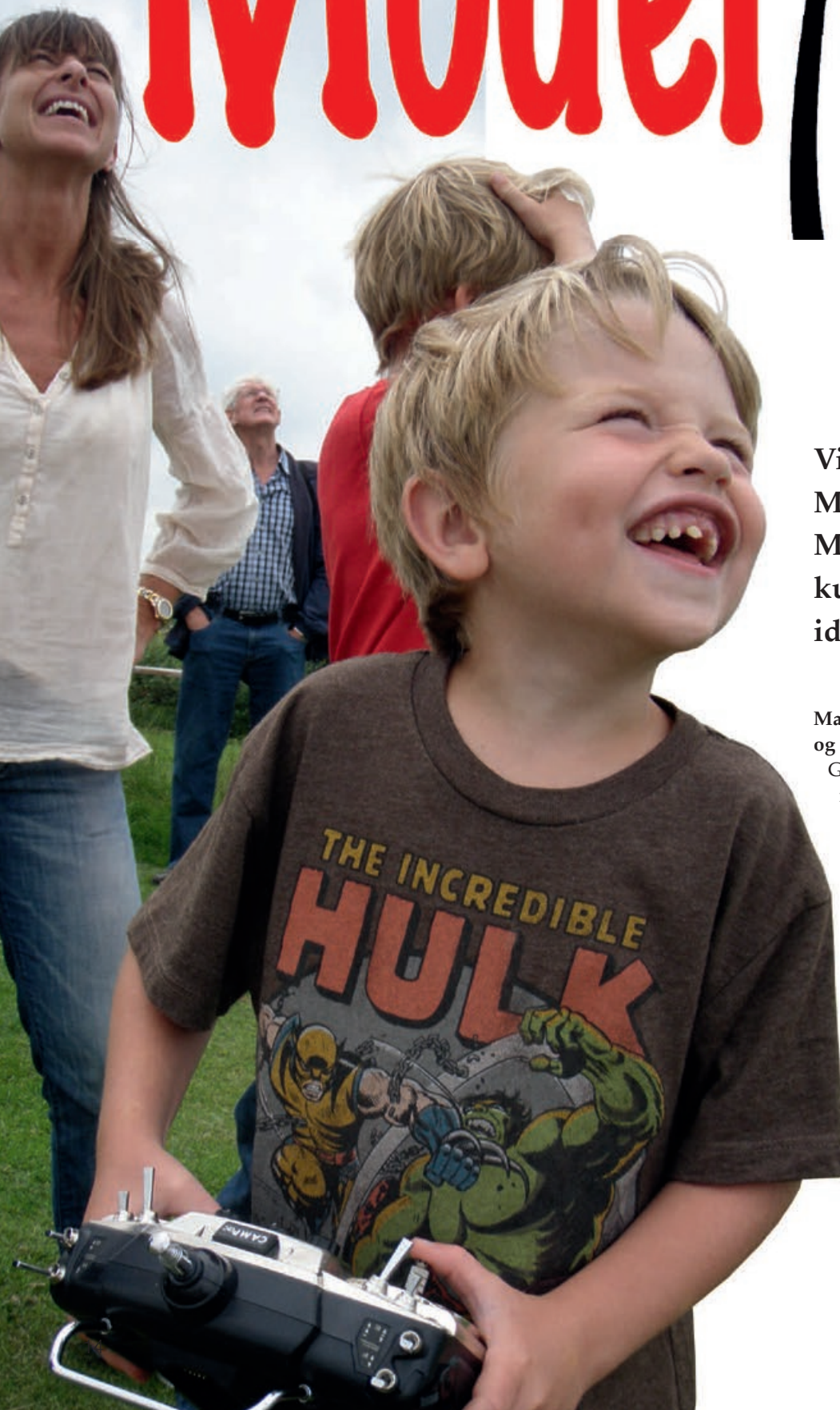
Tilmelding til:  
Torben Møller  
Tlf. 25 33 67 98

Mail: torben@koledhus.dk

Yderligere informationer på klubbens hjemmeside:  
[www.oemf.dk](http://www.oemf.dk)



# Modelflyv



**Vi er ved at være klar til Modelflyvningens Dag Model-Danmark venter kun på dig og din lyse idé!**

**Man får en idé, sætter den i verden – og så er man ensom.**

Ganske vist var sidste års Modelflyvningens Dag ikke første gang, vi fløj unisont over Danmark, og vel er det let nok at få en idé på andres vegne. Men ensom er man alligevel.

Når man nu sidder og skal planlægge næste års Modelflyvningens Dag, søndag den 7. september, hvor vi gerne skulle slå den eksisterende rekord fra sidste år med lige godt 1.000 modelfly på den danske himmel. Bliver vejret godt i år, og får vi de sidste klubber med, burde vi så ikke kunne komme op på det dobbelte... eller tredobbelte antal starter i forhold til regnvejsåret 2013?

**Meget skal lykkedes**

Der er selvfølgelig meget, der skal klappe. Alle klubber skal se en



7. september 2014

# Modelflyvningens Dag

mission i at være med til at fortælle om modelflyvningen som en dejlig hobby og sport, og alle klubbers medlemmer skal være villige til at stille op for deres klub og vise deres fly frem. Instruktørerne skal smøge ærmerne op og klubbernes træningsfly top-tunes.

## PR er nødvendig

... og så skal vi selvfølgelig have spredt det glade budskab om "at overvære en dag på flyvepladsen" til befolkningen i hver eneste lille som stor by omkring vores modelflyvepladser. Og helst gratis. For "løse penge til almene formål" er jo ikke lige dét, der præger vores interesse allermest (pengene skal helst bruges til kontingenter, nye fly og kraftigere servoer!).

Her, fra centralt hold, skal vi nok gøre, som vi plejer. Vi sender jer i god tid før arrangementet to pressemeddelelser, som med lidt held – og måske efter lidt lokal omskrivning – kan gå i de lokale medier. Vi udsender også en generel pressemeddelelse om Modelflyvning og Modelflyvningens Dag til de store, landsdækkende medier.

Spørgsmålet er, hvem vi kan få til at hjælpe os med at sprede det glade budskab?

## Det virker!

Uanset hvad hver enkelt måtte synes om

idéen med at få en kendt, overraskende, glad, kompetent, sjov, seriøs person til at påtage sig rollen som Kransekagefigur for Modelflyvningens Dag, SÅ VIRKER DET!

Rigtig mange aviser skrev sidste år om vores store arrangement, fordi vi samtidig kunne fortælle historien om, hvordan flyvning med en modelhelikopter var med til at redde Stefan Rasmussen op af en sort hul i hans svære psykiske efterdønninger efter nødlandingen med et MD 11 nord for Stockholm. Det var en sand historie og en god historie, som gjorde indtryk på redaktionerne og blandt aviserne læsere. Og en historie som fortalte hr. og fru Danmark, at modelflyvning er meget mere end spas og store drenges måde at få tiden til at gå på.

Endelig var historien om Stefan også med til at lokke mange flere mennesker ud på vores modelflyvepladser.

Nu melder ensomheden sig så igen. For det er to måneder siden, at arrangørerne af Modelflyvningens Dag i nærværende udmærkede blad, som læses af mere end 3.000 modelpiloter, efterlyste inspiration til hvem der skal være protektor for Årets Modelflyvningens Dag.

Èt, siger og skriver ét medlem, har gjort sig ulejligheden at sende en mail med et

par navne til mou@mou-pr.dk . Ét medlem af Modelflyvnings Danmarks store medlemsskare! Et eneste!!!!???

Det kan og bør kunne gøres langt bedre. For husk, at DU er DEN ENESTE der kender de kendte, seriøse, morsomme, opsigtsvækkende mennesker, der en gang har fløjet med modelfly - og som bare venter på at blive kontaktet og opfordret – af os på redaktionen! – til at deltage i et interview om modelflyvekarrieren og dens betydning for vedkommende.

Du glæder dig jo til at komme ud og vise dine modelfly frem! Du glæder dig til at deltage i Modelflyvningens Dag. Du ser frem til at gøre god reklame for din klub. Så gør dog os den tjeneste at hviske os i øret, hvem der skal være årets protektor, før vi starter motorerne over hele landet på Modelflyvningens Dag den 7. september.

Mou



# Pimp din dogfighter

**Poul Møller testede for længe siden Dogfighter fra Multiplex i Modelflyvenyt. I denne artikel fortæller han med hjælp fra en række medlemmer fra Woodstock MFK om hvordan den velflyvende model har fået nyt liv forklædt som Anden Verdenskrig (WWII) warbird.**

Det er snart et stykke tid siden jeg anmeldte Multiplex' Dogfighter. Jeg var meget glad for den og har siden fløjet mange ture med den. Som warbird er den druknet lidt i strømmen af mere skalarigtige modeller i skum. Men sidste år dukkede der en tråd op på forum under Elhjørnet hvor piloter fra Woodstock MFK fortalte hvordan de malede deres Dogfightere om til forskellige WWII warbirds og udkæmpede luftkampe over flyvpladsen med dem – tråden hedder som overskriften "Pimp your Dogfighter". Jeg havde et par gange tænkt på at gøre no-

get lignende ved min Dogfighter, så inspireret af hvad jeg kalder "Kampgruppe Woodstock", gik jeg efter lidt søgning på nettet i gang med kniv, sandpapir, tuschpen og klistermærker.

## De originale pimpere

Men først lidt om Kampgruppen. Som sagt opstod den i Woodstock MFK, og det var Lars "von Schnitzenfeld" Therkelsen der startede tråden på forum. Med billeder af de pimpe modeller og forklaringer om diodekanoner m.m. er tråden i skrivende stund nået op på 12 sider.

Anton med sin Spitdog





Målet er ikke den største skalalighed med mange detaljer, men derimod pimkning med klistermærker, farver og "flammen-de kanoner" med cykellygtedioder aktiveret af servo og switch. Sidstnævnte satte elektronikkyndige i gang med loddekolben, og nu flyver der hightech modeller med elektronisk styrede kanoner rundt på kamppladsen. Fælles for de fleste af modellerne er dog at de flyver standard setup. Et setup der har rigeligt med kræfter og giver mulighed for lodrette stig – noget de originale WWII warbirds absolut ikke havde.

Trods mangler i detaljer nyder piloterne når deres fightere jagter hinanden på himlen og i low pass stryger over banen med gang i kanonerne. Det sker selvfølgelig at en model bliver skadet, men EPO er taknemmeligt at arbejde med, og intet indgyder vel mere respekt på en kampplads end en arret veteran.

### Mit pimpprojekt

Jeg havde egentlig tænkt mig at pimpe min Dogfighter som en MIG 3. Dels er den lille MIG det fly jeg umiddelbart synes at fighteren ligner mest, og dels ville det være let at lave en vintercamoufleret



Intet indgyder mere respekt på en kampplads end en arret veteran, her er der gang i feltreparation med tape og limpistol.



TEKST OG BILLEDER: POUL MØLLER

Herunder Poul Møllers Kaaesaki Hein, der senere skal udstyres med udstyret med diodekanoner fra Kina.







Antons Spitzdog

MIG. Lidt research på nettet fik mig dog på sporet af Kawasakis KI-61 – også kaldet Hein (flyvende svale), og den valgte jeg så til mit pimpprojekt.

Jeg kunne have nøjes med at pille de originale klistermærker af min fighter og forklæde den som Kawasakien med klistermærker, men jeg gik en smule videre og snittede og sleb cockpittet til så det lignede Kawasakiens lidt mere. Cockpittet fik efterfølgende lidt maskeringstape og en tur med en sølvtsusch, de runde japanske mærke blev lavet af rødt tape, kanonerne blev dækket med gult tape og oversiden af næsen fik en gang mørkeblå tape.

Så præsenterede jeg min Hein på forum, og fik ros.

Jeg var dog ikke helt tilfreds, så næsen blev malet sort med en tuschpen, udstødningsrørene flyttet nedad og modellen blev camoufleret med grønne pletter (klippet ud af Dogfighterens originale camouflagesæt).

Meget passende blev det snevejr dagen efter min Hein blev færdig, så den fik mulighed for at posere i de helt rigtige omgivelser.

Da jeg ikke har nogen form for elektroniske færdigheder bliver min Hein udstyret med diodekanoner fra Kina. I skrivende stund er de på vej fra Kina, så de ses ikke på billedet af min Hein. Kanonerne aktiveres med en kontakt på senderen der giver fuld gas på en gammel børstemotorregulator, og de vil få strøm fra en lille 2S Li-Po.

Som nogen måske har bemærket har min model fået en foldepropel. Efter at have brækket tre propeller i højt græs, satte jeg en gammel grå Graupnerpropel på Dogfightereren. Den holdt – men bøjede en dag propelakslen. En ny aksel og en foldepropel (original reservedel) blev bestilt, og siden har jeg ikke haft problemer.

### Slutbemærkning

Nogle vil måske mene at man jo bare kan købe en af de mange skum-skalamodeler der er på markedet. Det kan man da også, og mange af dem er rigtig flotte. Men Dogfightereren er designet til at flyve rigtig godt, og jeg har endnu til gode at se en af de mange flotte Spitfirerere, Mustangere, Corsair mm. flyve lige så godt og kraftfuld som en Dogfighter med standard set up. Og så må man ikke glemme at det stadigvæk både er sjovt at arbejde

Anders Riis, Lars Therkelsen, Henning Offersen



Anders Riis, Kasper Uddal, Anton Therkelsen, Lars Therkelsen, Uffe Uddal



Anders Riis, Lars Therkelsen, Uffe Uddal





lidt i hobbyrummet og at møde op på flyvepladsen med en model der ikke er magen til de andres.

Desværre holder den oprindelige pimp-gruppe til i Jylland, så vi mødes jo nok ikke så tit, men vær sikker på at jeg har min Hein med på flyvepladser på Sjælland og til Sommerlejren ved Sønderborg. Og så kan ingen amerikaner eller englænder føle sig sikker – "Banzai!".

Poul Møller  
- med stor hjælp fra medlemmer fra Woodstock, som hermed takkes.



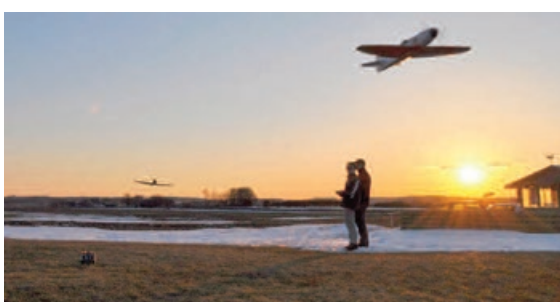
Lars Therkelsens ME 109

Lars Rasmussens MIG3



Henning Offersen, Lars Therkelsen, Anton Therkelsen, Kasper Uddal

Stemmingsbilleder fra flyvepladsen i solnedgang



# Stormodelkontrollant



Hvad går de der stormodelseminarer ud på? Er det noget vi kan bruge i vores klub? - eller er det bare en lille elite der hygger sig med noget teknik og nogle regler?

Spørgsmålene er egentlig relevante nok, men ikke så mange kender de rigtige svar.

Da stormodellerne blev født som kategori i starten af 1980'erne var der ikke så mange regler for dem. Forud havde der i mange år været et ønske om at kunne flyve med modeller der vejede mere end først 6 kg og senere 7 kg. Det daværende Statens Luftfartsvæsen gav i et brev til daværende RC-unionen (senere Modelflyvning Danmark) lov til at administrere de stormodeller der vejede mellem 7 og 20 kg.

## Stormodelflyveplads

Ligeledes blev fænomenet "stormodel



Den geografisk fordeling på de stormodelgodkendelser der i 2013 blev gennemført.



Sådan er fordelingen af de kontrollanter der er aktive. Landsdelene er opdelt på baggrund af postnumre.



# seminar - Hvorfor det?



Herover ser du kontrollanterne bænket, mens de lytter til de foredrag og gennemgange som årets seminar byder på. Der er stor spørgelyst og hvis ikke stormodeludvalget har svaret, er der som regel en eller flere blandt kontrollanterne som sidder inde med et svar.

flyveplads" også vigtigt, for det er kun der en stormodel må flyve fra. Det blev indskrevet i BL 9-4 og står der stadig. De enkelte modelflyveklubber indstillede så til RC-Unionen hvem de mente kunne være stormodelkontrollant for deres egen klub, samt søgte om stormodelflyvepladsgodkendelse. Kontrollanterne havde direkte tilhørsforhold til klubberne, ikke til RC-unionen.



Hvor travle er kontrollanterne mon? Her kan du se hvor mange modeller kontrollanterne har godkendt i gennemsnit, set ud fra landsdelene.



Antallet af kontrollanter er fordel sådan her. (Alle modelkategorier samlet set)

## Mange flere stormodeller

Heldigvis er antallet af både hjemmebyggede og næsten færdige ARF stormodeller øget markant på de 25-30 år der er gået og reglerne har været efter-set flere gange undervejs. I 2013 blev der fx godkendt og registreret i alt 158 stormodeller.

Nogle få år efter at RC-unionen blev til Modelflyvning Danmark lavede man om på stormodelkontrollanternes tilhørsforhold. Der var igennem årene blevet lidt vel rigeligt mange kontrollanter og det var fornemmelsen, at mange var udnævnt som kontrollant mest af navn og mindre af gavn. "Det er jo rart at have en kontrollant i klubben" var et ofte anvendt argument. Men fakta var







nok nærmere at der var for mange "inaktive" kontrollanter, som ikke fik ret mange modeller til kontrol/godkendelse og dermed kunne erfaringsgrundlaget godt betvivles.

Nogle kontrollanter godkendte mange modeller andre godkendte så at sige ingen.

### Nyt koncept

Drejningen kom da et nyt stormodelkoncept fra Modelflyvning Danmark blev lanceret.

Modelflyvning Danmark havde i nogen tid haft et stormodeludvalg nedsat af folk fra forskellige modelgrene: jetfly, motorstormodeller, stormodelsvævere og stormodelhelikoptere. Med de forskellige kategorier har man accepteret, at stormodeller kan være meget forskellige i den teknik de anvender. Der blev lagt op til at piloter skal være godkendt til en modelkategori fx "Stormodelsvævere" og derved må flyve med alle de stormodelsvævefly som han vil og i øvrig får lov til at ejerne, naturligtvis.

Altså en form for "synsfri sammenkobling". Analogien er: Har du kørekort til kategori B (bil under 3500 kg), må du køre alle biler i den kategori. Sammenligningen er: Har du stormodelcertifikat til Stormodel helikoptere, kan du flyve alle helikoptere i den kategori, hvis det foregår fra en stormodelgodkendt flyveplads og ejeren af modellen synes du er erfaren nok på netop hans model.

### Træning, viden og vedligeholdelse

Det nye koncept er baseret på træning og vidensdeling. De nye kontrollanter, bliver udnævnt direkte af Modelflyvning Danmark og ikke af klubberne. Og så skal de deltage i årlige stormodelseminarer og derigennem få deres træning.

Modelflyvning Danmark arrangerer derfor Stormodelseminarer hvert år, hvor nye kontrollanter skal være med for at kunne begynde som kontrollant. Efter det første kursus opfordres alle kontrollanter til at deltage i seminarerne hvert år, men glipper man ét seminar et år, så reddes det af en reglen om, at man skal have deltaget i mindst ét seminar hvert andet år.

Udebliver en kontrollant fra seminar to år i træk, betyder det, at han mister sin kontrollantstatus.

### Nye regler betød at alle skulle "gå om"

Samtidigt med at reglen om deltagelse i seminarerne kom, skulle alle tidligere kontrollanter "genindstilles" til at fortsætte som kontrollant.

I den proces faldt mange af de tidligere kontrollanter fra. Ved årsskiftet 2013/14 var der ialt 75 stormodelkontrollanter. Se fordelingen på grafikken på forrige side.

Modelflyvning Danmark styrer også, hvordan de kontrollanter der findes er fordelt rent geografisk ud over landet. Også den fordeling kan du se i grafisk fremstilling på forrige side.

I nogle stormodelkategorier er der meget få kontrollanter, og andre er der mange. De er fordelt ud fra antallet af godkendelser der udstedes, og ud fra det behov som Modelflyvning Danmark fornemmer nødvendigt.

Som ny kontrollant er det meget vigtigt at vidensdele med de andre kontrollanter i samme kategori, men også at høre hvad de andre kategorier ser komme af nye teknikker og testmetoder.

### Udvalget og bestyrelsen

Stormodeludvalget arbejder for Modelflyvning Danmarks bestyrelse, som i sidste ende skal acceptere eller afvise de regelsammensætninger som udvalget foreslår.

Udvalget har fx arbejdet med "Giant scale kategorien" og "multirotor kategorien" (som dog siden er droppet) og processen er så, at udvalget indstiller til bestyrelsen for Modelflyvning Danmark, hvad der evt. skal ske på et bestemt område. Den endelige beslutning ligger hos bestyrelsen for Modelflyvning Danmark.

### Det årlige seminar

Seminarerne har flere vinkler. De skal dels give kontrollanterne mulighed at mødes og dele de erfaringer, de har opnået det forgangne år. Dels arrangeres indslag om fx ny teknik, og så støves de gamle dyder også af. Fx opfriskning af

allerede kendt stof, som det ikke skader at få repeteret. Det gælder jo om at vores stormodelkontrollanter faktisk er kompetente til jobbet.

### Test og prøver

Hver år gennemføres en test af kontrollanterne, så de kan se hvordan de ligger i forhold til at kende de komplicerede regler for stormodeller. Det er udformet som en tipskupen med flere svarmuligheder. Hidtil er der nu ikke nogen der er dumpet, men en hel del stormodelkontrollanter, der er blevet klogere. Og det er jo målet med det hele.

### Vi ser på modeller

Selvfølgelig kan man ikke mødes til stormodelkontrollantseminar uden også at se på nogle stormodeller.

Årets seminar var ingen undtagelse, der var mange stormodeller, som kontrollanterne selv havde medbragt. De danner lynhurtig basis for snak og vidensdeling om skruer og bolte, særlige samlinger og udsmykninger.

Det er et vigtigt indslag på seminarerne, at kontrollanterne kan se på modeller og tale om teknikken i dem.

### Hvis du vil vide mere?

Hvis du er interesseret i at vide mere om stormodeller og reglerne for godkendelse, er der masser af læse stof på Modelflyvning Danmarks webside under menuen "Aktivitetsudvalg" og på Forum er der en hel sektion om stormodeller.

Men pas på - man bliver let bidt af denne omfangsrige del af vores hobby!

Troels Lund



**TROELS LUND** er selv stormodelhelikopterpilot, stormodelkontrollant og medlem af stormodelkontrollantudvalget.

# Fab Feb Fabulous February 2014

Som mange fritflyvere ved, er der gennem mange år opbygget en tradition for, at en større gruppe af verdens mest entusiastiske udøvere mødes i Californien i februar måned for dels at træne som indledning på sæsonen, og dels at gennemføre tre stævner sammen med de lokale.

I år var der tre danskere blandt de mere end 200 personer der havde fundet vej til Lost Hills, hvor det hele foregår. Det var Jes og Henning Nyhegn samt mig selv, Steffen Jensen.

For at forstå hvad der foregår, er det en fordel med lidt baggrundsoplysninger: Flyvepladsen i Lost Hills er faktisk ejet af de amerikanske fritflyvere gennem en fond. Det meget store jordstykke er i tidernes morgen købt og doneret til formålet af en velstående modellflyver.

Pladsen er placeret i den enorme dal der ligger bag kystbjergene mellem San Francisco og Los Angeles. Området er privilegeret med et meget stabilt og fritflyvningsvenligt klima, med rolige vindforhold og behagelige temperaturer på denne tid af året. Tidligere lå pladsen helt ugeneret af naboer, men nu er der dels en del "minedrift", hvor der i enorme udgravninger udvindes en jordart som vistnok benyttes i produktion af gips. Der er også indenfor de seneste år etableret nogle plantager med mandel- og pistacietræer, som grænser lige op til flyvepladsen. De to forhold er ikke optimale, og der er aktuelt bestræ-

belser på at finde en ny plads i området. Det der kigges efter er et område på tre gange tre miles, og det forventes at salget af den nuværende plads vil kunne finansiere købet af et nyt område.

## To forskellige former for deltagelse

Når man er på stedet er der to koncepter: De lokale kommer kørende i enorme mobilhomes som de parkerer på selve pladsen, og så flytter de sig ikke ud af flækken i hele perioden. Os der kommer langvejs fra bor i et nogenlunde nærliggende vejkryds, hvor der ligger en stribe tankstationer, moteller og fastfoodrestauranter. Egentlige restauranter og "rigtige" butikker skal man køre yderligere ca. 50 kilometer for at finde, så der spises en hel del burgers i løbet af opholdet!

## Den danske indsats

Den danske indsats i F1A i de tre stævner der blev afholdt, kan refereres meget hurtigt: Jes og jeg fløj rigtig godt, faktisk lavede vi samlet set i de 42 ordinære konkurrencestarter kun ét drop på 5 sekunder. Det stod jeg for, og det var endda af den mere ærgerlige slags. Jeg havde en flyvning, hvor modellen fløj rundt lige i kanten af en termikboble. Det vil sige, at den i en halvcirkel steg nydeligt, mens den i den anden halvcirkel sank som en sten. Desværre er tyngdekraften jo temmelig stærk og insisterende, så det endte med at den vandt, da modellen fra 6-8 meters højde pludselig lavede et wingover og bragede i jorden. Det var ærgerligt nok i sig selv, men det helt groteske var, at min model ved landingen små to kilometer

Et stykke fra startlinjen lå dette skelet – det var ekstra tørt i år.  
*It never rains in Southern California...*





ude i landskabet torpederede en amerikansk model, som var landet 10 sekunder før min! Det gav et par grimme hak i min models D-boks, som vi dog fik repareret med kulfiberklæde, så modellen fortsat kunne benyttes de følgende dage.

### 1-2-3 stævner

Kiwi Cup of New Zealand var det første stævne, og her kom kun Jes i Fly-off. Der blev afviklet morgenen efter selve stævnet som en enkelt flyvning. Der var 24 deltagere i flyoff'et, og Jes fik en fin 8. plads med 336 sek. Vinderen Damien Jama fik 421 sek.

Det andet stævnes North America Cup - første Fly-off blev holdt tidligt på eftermiddagen mens der fortsat var betydelig termikaktivitet. Der var 25 som havde kvalificeret sig til flyoff'et, og man gik direkte til at flyve 7 minutter. Det gjorde både Jes og jeg uden problemer, og så stod der 11 minutter på menuen for de 22 der slap videre. Jes valgte at løbe langt væk fra startstedet for at finde god luft, mens jeg blev i området tæt på startlinjen, men ventede et par minutter med at gå op, til det første kaos havde lagt sig. Det viste sig at det var Jes der havde truffet den klogeste beslutning, idet han fløj fornemme 379 sek., hvilket rakte til en 5. plads. I det område hvor jeg var, var der en lille smule hjælpsom luft lige i begyndelsen af Fly-off runden, men da jeg kom op var der stendød og kold luft, så jeg var nødt til at udløse i slutningen af perioden uden at have fundet noget brugbart. Det gav forsmædelige 167 sek.

Det tredje og sidste stævne – Max Men - havde resultatmæssigt mange ligheds-

punkter med det andet stævne. Der var 23 der kvalificerede sig til første Fly-off, hvor der skulle flyves syv minutter, da flyvetiden i syvende runde havde været forlænget til 5 minutter. Den første Fly-off start blev afviklet allerede kl 16.00, og belært af de foregående dages oplevelser med termikken valgte vi begge at flyve med de små termikmodeller. Det var fornuftigt, og vi endte begge i solide bobler og stor højde. Der var 18 deltagere som så skulle forsøge at flyve 9 minutter kl. 16.40. Vi forventede fortsat stor termikaktivitet og fortsatte med de små modeller, og det var måske ikke verdens klogeste beslutning set efterfølgende ...

Det var 100% blikstille, og da runden blev fløjet i gang røg cirka 12 af deltagerne op på en gang, halvdelen syd for startlinjen og halvdelen nord for. Jes trak igen langt væk fra os andre for at finde luft, mens jeg ligesom i det foregående stævne lige ventede et minut, hvorefter gik op i nordlig retning og holdt mig tæt på et par andre deltagere. Jes fandt en lille plet god luft, og hans termikmodel kæmpede en brav kamp for at holde sig i luften, hvilket lykkedes i 401 sekunder, hvilket gav en 10. plads. Efterfølgende var Jes noget indebrændt over ikke at have valgt en af de store modeller, som muligvis ville have kunne give lidt flere sekunder. Selv fandt jeg absolut ikke noget brugbart, og igen måtte jeg kort før periodens udløb bare udløse i den luft der nu var. Det viste sig efterfølgende, at alle de deltagere der var trukket syd for startlinjen fik minimum 6 minutters flyvetid, mens alle os der var trukket nord for linje, fik mindst 100 sekunder mindre.

Ærgerligt, men ikke rigtig til at gøre noget ved. Der var 6 mand der klarede de ni minutter, og de afsluttede i tusmørket med en flyvning "to the ground". Her fløj Aviv Balassiano fra Israel 371 sekunder, mens nummer 2, Roland Koglot fløj 357 sekunder.

Dagen efter deltog Henning i F1C, efter at han de foregående dage havde arbejdet med en model med en ny og virkelig potent motor. Modellen kommer fint op, men i første runde kurvede den desværre alt for snævert, så den blev dt'et for ikke at gå i jorden i fuld fart. Resten af flyvningerne var sikre max'er med det gamle og velafprøvede udstyr.

### Rekreation

Rent fysisk var de tre stævnedage at betragte som rekreation, idet vi typisk kun fløj nogle få trimstarter lige inden første periode og så ellers en start i timen. Det står i skærende kontrast til de mellem-liggende dage, hvor der blev trimmet og holdt for fuld kraft. Det gav typisk omkring 100 starter pr. mand pr. dag fordelt over at antal modeller. De afsluttende dage hvor udstyret dybest set var trimmet og på plads, gennemførte vi en meget lang række meget strukturerede forløb for at opsamle data om bunnthøjder og synkehastigheder på forskellige typer af modeller. De forløb blev gennemført mens luften var "død" fra lige før solopgang og et par timer frem, samt den sidste time inden mørket faldt på. Det gjorde, at vi alle ni dage var såvel de første som de sidste på pladsen! Mere om resultaterne af denne indsats i anden sammenhæng.

/Steffen Jensen



Jes Nyhegn har linet sine fire modeller op til trimning (også kaldet træning). Lost Hills pladsen var ekstra tør og afsvedet i år på grund af langvarigt fravær af regn. *It never rains in Southern California...*





# FLØJ DEN? - og var det en flyvning?

Vi har tidligere her i Modelflyvenyt fortalt om Jørgen Halds Wright Flyer. I Modelflyvenyt nr. 4/2012 kunne man læse om byggeriet af den imponerende model, hvor han fulgte originaltegningen hele vejen igennem. Den gang havde modellen endnu ikke været i luften, og Jørgen Hald havde da også sine betænkeligheder.

## Første forsøg

En dejlig sommerdag ringede Jørgen, og fortalte, at nu skulle Wright Flyeren have sin luftdåb. Dagen for jomfruflyvningen ville blive tirsdag den 9. juli 2013 kl. 15.00. Jørgen spurgte om jeg havde tid til at

### FAKTA

Modellen har en spændvidde på godt 3 m. og en længde på ca. på 1,50 m.

komme og se Wright Flyeren flyve for første gang, og måske tage nogle billeder. Det havde jeg selvfølgelig.

Orville og Wilbur Wright's første forsøg fandt sted den 14. december 1903, hvor det var Wilbur der fløj, det gik som bekendt ikke helt som forventet, flyet kørte ned af startskinnen, steg et øjeblik, og tabte så fart og faldt ned og havarede. Flyet blev dog kun lettere beskadiget.

Ikke helt samme scenarie blev gældende for Jørgen Hald, og hans jomfruflyvning, men noget i den retning.

Jeg mødte op som aftalt på Modelflyvepladsen i Øster Alling ved Auning. Jørgen var allerede kommet, og det var hans hjælper Erik Brixen også. De havde endda fået det hele ud af traileren.

Modellen blev samlet med alle dens wi-rer og blev klargjort. Elmotoren blev startet, og modellen kørte på sin lille start-

vogn monteret med 3 hjul. Flyet havde ikke kørt mange meter, før det begyndte at dreje til højre. Halen hoppede op og ned grundet den ujævne bane. De mange vibrationer fra den ujævne bane og modellens vægt fik halebommen til at fjedre så meget at wirerne blev slappe. Propellerne fik dermed fat i wirerne som holder halen på plads.

Det så ikke godt ud, og det lød heller ikke godt, da det skete. Skaderne var nu ikke så store, men forsøget på en jomfruflyvning var slut for den dag.

## Undersøgelse og konklusion

"Havarikommissionen" fandt ud af, at årsagen til, at modellen blev ved med at trække til højre skyldtes, at batterierne var monteret for langt til højre i kroppen.

## Anden flyvning

Andet forsøg nåede jeg ikke at se. Jeg kom ikke længere end til indkørselen til





TV: Jørgen kontrollerer at alt fungerer på Wright Flyer. Herover: Wright Flyeren gøres her klar til det første forsøg - Jørgen selv til højre og til venstre kikker Erik med. Se flere billeder på næste side.

modelflyvepladsen før jeg fik at vide, at der ikke blev mere flyvning den dag, da modellen igen var havareret.

Efter første flyvning havde Jørgen, for at der ikke skulle ske det samme som ved første flyvning, blokeret halen. Nu kunne den ikke give efter for de mange ujævnheder, som var på flyvepladsen, som det skete ved første flyvning.

Modellen kørte lige ud, men så skete der det, at det ene hjul på startvognen røg ned i et lille hul. Resultatet var, at modellen havarede igen.

Efter den testflyvning diskuterede vi, hvad vi kunne gøre. Erik og jeg foreslog, at montere større hjul på startvognen.

På den måde kunne man måske hindre, at hullerne i banen ville være en hindring for modellen til næste flyvning.

Jørgen mente, at det kunne være en god ide, og han var indstillet på, at modellen skulle repareres igen.

#### **Alle gode gange tre?**

Ifølge Jørgen skulle det så være det sidste forsøg for nu gad han ikke mere at reparere på modellen.

Det blev igen en tirsdag, den 27. august 2013. Wright Flyeren kørte flot hen ad banen, og den lettede fra startvognen som den skulle, og steg mod himlen, men det var en meget stejl stigning.

Resultatet var, at farten blev fløjet af modellen, og pludselig vendte modellen næsen ned ad, og styrtede mod jorden og havarede for tredje gang.

#### **Hvad var nu gået galt?**

Da Jørgen havde monteret større hjul på startvognens forhjul bevirkede det, at

indfaldsvinklen var blevet for stor, og derfor steg modellen alt for kraftigt.

Man kan sige modellen kom i luften, men om den fløj, det er spørgsmålet, men kig på billederne og døm selv.

#### **Et godt tilbud**

Jørgen reparerede igen modellen, men ønskede ikke at foretage flere forsøg med at få den i luften.

Der skete så det, at Jørgen fik et godt tilbud fra Odder Loppemarked, at de gerne ville købe modellen. Jørgen overvejede det, og endte med at slå til og solgte sin model.

Modellen skulle bruges i udstillingshallen på Odder Loppemarked. Men et rygte vil vide, at modellen er videresolgt til tredjemand.

Arild Larsen





Wright flyeren ankommer i trailer



Wright flyeren startes for tredje gang



Wright flyeren har sluppet startvognen og er i luften!





Piloten på Wright Flyer ligger klar - bemærk at hans fødder er bundet fast.



Så går det pludselig ned ad ...



Tilbage på jorden. Bemærk at Wright Flyerens propeller stadig snurrer mens de hakker i wirene



Skaderne besigtiges. Øv, øv og tre gange øv.





# Op ad bakke

Ulrik Lützen fortæller her, hvordan det kan gå, når naboen ikke er til at tale med, og myndighederne i første omgang ikke vil spille med. Eller som Ulrik skriver: "En beretning om hvordan det er, når ens flyveplads lukkes".

## Ny nabo

I mange år var der ingen klager. Vi begrænsede os, tog hensyn og alt var godt. Så skete det, som ikke måtte ske. Et tomt, faldefærdigt hus 400 meter fra pladsens udkant blev købt eller beboet af en person, som hurtig fik som mål, at nedlægge os. Han havde ikke medvind i lokalsamfundet, hvor beboerforeningens formand mere så os som en attraktion end en plage, til et lidt sovende landsbymiljø. Det gav så fred igen, i

Fyns Skala  
Modelflyveklub  
havde en flyveplads  
nær Allerup ved Odense.

Pladsen blev indviet i 1988 efter vi mistede vores forrige plads. Vi lærte meget af den oplevelse, og har siden bestræbt os på at dæmpe os og lave restriktioner, så belastningen til omgivelserne blev så begrænset som muligt.

hvert fald for en tid. Vores nabo fandt så en anden vej til at provokere os, nemlig at fræse pladsen op med sin bil, og når vi fløj, kom han kørende på sin scooter imod piloterne og råbte grimme ting efter os.

Vi kunne ikke gøre så meget. Vi prøvede med en ordentlig dialog, men desværre forgæves.

## Så kom kommunen ind i billedet

Det skulle jo ende galt, miljøudvalget i kommunen blev hans part i forsøget på at lukke os.

Vi fik af bagveje viden om, at der var taget lydprøver på flyveaftener. Resultaterne var faktisk gode for os, det var minimalt hvad vi overskred, men der var tale om en overskridelse.

I efteråret 2011 fik vi en henvendelse fra Plan og Byg i Odense kommune. De var blevet bekendt med vores modelflyveplads, nu hvor der var blevet klaget over os. Vores sag var/stod skidt, da vi ikke havde landzonetilladelse på vores areal. Vi begyndte derfor at kæmpe på to fronter, enten for at skaffe en ny plads eller få lovliggjort den nuværende plads.





Skalacup på den gamle plads

En lokalplan for vores område gjorde det næsten umuligt, at få den krævede tilladelse. Problemet var, at området er reserveret til opførelse af vindmøller.

Selvom om ejeren af jorden og formand for Dansk Vindmøllelaug kunne bekræfte, at der ikke ville blive bygget flere møller, var der ikke noget at gøre. Pladsen skulle flyttes 100 meter i retning mod vores klagende nabo.

Vi kørte de næste to år på en dispensation. I det tilfælde var en lang sagsbehandling en god ting.

Det var en meget belastende situation for klubben. Medlemmerne begyndte at sive til andre klubber, håbet om at vi overlevede forsvandt, vi kunne se den stejle bakke forude – vi skulle til at se os om efter en ny plads.

### Optimisme igen – men ...

Fyn har ikke mange egnede steder til modelflyvning, og værre endnu er, at få lov til at flyve, hvis man finder stedet. Vi brugte lang tid på at se efter egnede steder, men det gav ikke resultater.

Som en nødløsning, eller som en febrilsk reaktion, spurgte vi kommunen om de kunne hjælpe, ikke at vi egentlig troede det var en mulighed, men vi kunne jo prøve.

I januar 2013 kom der endelig medvind til klubben. Vores sag var blevet overgivet til en ny sagsbehandler i Plan og Byg. Vi modtog en invitation til at komme op på "Slottet" til en gennemgang af de arealer som kommunen ejer.

Det blev et meget positivt møde, hvor vi fik mulighed for at beskrive vores behov og ønsker. Vi gennemgik de arealer sagsbehandleren havde fundet frem. Der blev lyttet til os, men intet lovet. Vi så på nogle muligheder for placering af vores plads, men der var ikke noget der kunne bruges. Og dog, et af stederne var egentlig godt, men der var høje træer for enden af området, hvor banen kunne ligge. Vi lavede et stævne med vores kontakter fra Plan og Byg for at se på stedet ved selvsyn. I første omgang kunne det ikke lade sig gøre at få fældet træerne. Snakken gik så på at vende banen 90 grader, men godt var det ikke.

Årsagen til at de ikke ville fælde træerne var, at det var asketræer, da der er askesyge, ville man ikke fælde sunde træer. Så var det op af bakke igen, modet forsvandt, vi troede ikke på det mere.

### Så var der endelig medvind igen – men ...

Vi prøvede at skrive os ud af det, lidt appellerende i håb om forståelse. Det hjalp. Kommunen ville fælde træerne og buske helt ud til 100 meters bredde og de høje træer i resten af markens bredde. Højt var humøret, nu var der medvind.

Så kom næste problem, kommunen ville have en lejepris helt uden for, hvad vi formåede at betale.

Vi undersøgte hvad det generelt koster at leje landbrugsjord, og måtte konstatere at kommunen ville have tre gange så meget, som prisen egentlig var.

Salg og udlejning forsvarede sig med, at de var forpligtet til at leje ud til bedst mulige pris, og at lejeprisen var helt almindelig for klubber. Vi forsøgte med en henvendelse til Fritidsafdelingen, men der var ikke noget at komme efter, man giver ikke tilskud til leje af area-

ler/jord. Hvad tænkte vi, havde vi bare spillet fodbold, så havde vi fået stillet arealet gratis til rådighed og fået slået græsset.

Der var det tæt på, at vi havde opgivet kampen, men et sidste forsøg blev gjort. Endnu en mail til Odense kommune blev sendt, vel nr. 100 efterhånden. En henvendelse til Salg og udlejning hvor vi talte vores sag, det bedste vi havde lært. Endnu engang var der medvind.

### Endelig en ny flyveplads

Nu indvilligede kommunen i at udleje til markedsprisen for landbrugsjord. Vi fik underskrevet en kontrakt på leje af 1200 m<sup>2</sup> til 40 øre/m<sup>2</sup>.

Her anlægger vi nu en bane på 100 x 120 meter med flyveområdet mod nord. Vores nærmeste nabo er en Biker klub, der ligger 500 meter væk, så det er noget nær det perfekte.

Vi er nu i fuld gang med at anlægge vores nye plads, vores beskedne villa er flyttet. Folk til jordbearbejdning er der lavet aftaler med. Medlemmerne har spyttet godt i kassen – frivilligt - det kører for os.

### Hold jer på god fod med naboerne

Til alle jer andre: Vær opmærksom på, at bare én "fjende" kan lukke en modelflyveplads, - det har vi nu oplevet 2 gange. Så gør hvad I kan for at naboerne accepterer os, - det giver mening.

Vi håber på at klippe snoren for indvielsen omkring den første juni 2014.

Vi er på nuværende tidspunkt en lille klub, der er 12 - 14 medlemmer - så selvsagt er der plads til nye piloter, som vil modelflyvningen og det sammenhold vores hobby giver.

Kom og besøg os efter snoren er klippet, måske er det en klub for dig.

Ulrik Lützen  
Fyns Modelflyve klub



# NY BOG



ANMELDT AF JØRGEN KORSGAARD

I januar i år udkom der, for en gangs skyld, en bog om indendørsflyvning. Den har særligt fokus på fritflyvende modeller og til allersidst i bogen lidt om ultralette RC modeller. Bogen har selvfølgelig et særligt problem i det moderne Danmark, da den er skrevet på tysk, og det er jo desværre et sprog, der er blevet lidt forsømt gennem mange år i skolerne (for at sige det mildt), så måske er udbyttet af bogen for de fleste danske læsere ikke helt optimalt.

Der er 189 illustrationer og billeder i bogen, og de hjælper naturligvis på forståelsen, og bag i bogen er der en oversigt over forskellige kilder til materialer og andet godt for denne lille og beskedne modellflyveggen. Men kan man lidt tysk, er det en fremragende bog, som man kan få megen fornøjelse af, lære meget af og bruge som opslagsbog hen ad vejen.

Der gennemgås flere forskellige modeltyper, hvor langt de fleste får energien fra en lille snoet gummistreng. Gummimotoren, som den kaldes på dansk, driver en propel, og i bogen er der vist flere forskellige typer fra helt simple til ret så avancerede med opbyggede propelblade og variabel stigning, som reguleres af gummimotorens drejningsmoment.

I gamle dage havde de letteste modeller en hjemmelavet beklædning, der havde det fine navn mikrofilm. Mikrofilmen bestod af en blanding af dopelak/zaponlak, amyacetat, amerikansk olie og kamferdråber og evt. andre tilsætningsstoffer. Det er i dag fx svært at skaffe amyacetat, som i gamle dage havde tilnavnet "banaoail" pga. af duften.



I dag beklæder man selv de letteste modeller med meget tynde plastikfilmtyper.

## Grundig og pædagogisk - tysk

Anmelderen dyrkede i firserne (!) meget intensivt indendørs, fritflyvende modellflyvning, og det skal siges, at bogen her er meget grundig (den er jo tysk), men også ret så pædagogisk. Der er dusinvis af tegninger med masser af mål på, så det er faktisk ret nemt at bygge en model efter disse. Der er også en lille smule teori om gummimotorer, propeller og profiler.

## God tid til forberedelse

Der er knap et år til næste indendørsstævne med fritflyvende modeller i Danmark, så der er god tid til at lære en masse om denne modellflyveggen og få bygget og afprøvet modellerne inden da. Og man behøver naturligvis ikke være fritflyver for at være med, dels er vi jo nu medlem af samme forening, og dels kan de fleste vel nok selv nu om stunder bruge en balsakniv og lidt lim?

Jørgen Korsgaard

### Faktaboks:

Titel: Alles über Saalflug – vom Gummiantrieb bis zum Micro-RC-Modell  
Forfatter: Heinz Eder  
Forlag: Verlag für Technik und Handwerk  
Størrelse: 21 x 16,5 cm  
Antal sider: 170  
Antal illustrationer, tegninger og billeder: 189  
Pris: 24,80 EUR plus porto Kan fås gennem [www.amazon.de](http://www.amazon.de)



# Jeg vil flyve modelfly

AF ALLAN FELD OG JØRGEN MOURITZEN

**Nu skinner solen. Og med stigende temperaturer og faldende vind stiger lysten "hos ganske almindelige mennesker" til at lære modelflyvningens kunst.**

**Det er svært at flyve modelfly, og det kan man ikke lære pr. brevkursus. Man er nødt til at have fat i grejet. Nødt til at vide noget om hvorfor, hvordan og hvor meget. Det er også svært. For der er ikke entydige svar, og der er langt fra svar på alt. Specielt er der ikke rigtige svar på ret meget.**

**Alligevel vil Modelflyvenyt i dette og de kommende numre forsøge at komme med en række svar, som forhåbentlig gør det lidt lettere, lidt billigere og lidt mere sikkert for de nye at komme til vejrs.**

Foråret er for længst overstået, og vi har haft flere dage der decideret har lugtet af sommer. Det er traditionelt ensbetydende med, at interessen for modelflyvning stiger og antallet af nye medlemmer strømmer til modelflyveklubberne. Nu skal der flyves.

Eller skal der? For hvordan kommer man lige i gang med modelflyvning... på den bedst mulige måde. Ved at købe en minihelikopter og kaste den op i luften (den kommer selv ned igen)? Ved at spørge hobbyforhandleren til råds, købe det udstyr han anbefaler og gå hen på den nærmeste sportsplads og forsøge sig frem?

Den kvikke læser har for længst luret, at så nemt er det nok ikke. Den realistiske læser har sikkert en forestilling om, at der er mere end én måde at komme i gang med modelflyvningen på. Begge har ret. Men de ved ikke hvor ret han har. For ikke bare er der flere måder at komme i gang med "verdens bedste hobby på." Der er cirka lige så mange som de ca. 3.500 modelpiloter der findes i Danmark. Eller i hvert fald lige så mange som der er modelflyveklubber.

Dermed har vi på forhånd erkendt, at denne lille artikelseries kloge(ere) læsere har helt ret, når de indvender: "Det passer ikke. Jeg synes, at man skal ... på en helt anden måde." For der er så mange forskellige ting, der spiller ind i valget af udstyr og træningsmetode – og i piloternes individuelle forudsætninger – at der altid er andre og bedre måder at gøre det på, uanset hvordan denne artikelserie formuleres.

Men for overhovedet at komme i gang med denne lille "flyveskole", så lad os kikke på nogle af de ting, som mange sikkert kan blive enige om.

## **Pas på! Farligt**

Modelflyvning er farligt. Derfor er det en rigtig dårlig ide at begynde med modelfly af den traditionelle slags – med faste eller roterende vinger – uden at sikre sig, at man er dækket ind af en forsikring hvis det går galt. Sådan en kan man i praksis kun få

ved at melde sig ind i modelflyvernes landsorganisation, Modelflyvning Danmark. Det koster i øjeblikket 600 kr. om året, og så er man samtidig forsikret, hvis man anretter skader med sit modelfly.

1

Indmeldelse i MDK er mere end forsikringen. Det er fx også det organisatoriske grundlag for at man kan blive medlem af en af landets omkring 130 modelflyveklubber, som stort set uden undtagelse kræver medlemskab for at modtage pilotaspiranter som medlemmer. (Og som medlem af MDK modtager desuden seks gange om året Danmarks eneste specialblad om modelflyvning). Medlemskabet også den sociale rammer for alle danske modelpiloter der dyrker deres hobby på "motionsniveau" og - senere - rammen om de konkurrencer, som du forhåbentlig også får lyst til at deltage i. For der er jo både motionister i og elite i MDK:

## Klubben

Alle danske modelflyvere, der tager deres interesse alvorligt, bør melde sig ind i en af landets modelflyveklubber. Dem finder man på adressen [www.mdk.dk](http://www.mdk.dk), hvor der, foruden meget andet godt stof om modelflyvning, også er en liste over landets modelflyveklubber, deres beliggenhed, henvisning til hjemmesider, adresser formænd oplysninger om indmeldelse osv.

Og hvorfor er det så en rigtig god idé at begynde modelflyvningen med at melde sig ind i en klub? Svaret er enkelt: Det er dér, man får al den hjælp der er nødvendig for at komme i gang. Med hvad som helst fra valg af udstyr over valg af fly til uddannelse og senere certifikater.

Der er en hel del ting at tage stilling til, inden du som modelpilot in spe skal vælge klub:

- Selvfølgelig beliggenheden – hvor langt får du til flyveklubben?
- Hvad er kontingentet – og hvilke ting får du med? (Indendørsflyvning om vinteren, klubmøder (sommer og/eller vinter), hjælp (og plads) til modelbyggeri gratis kaffe, gratis undervisning m.v.), arrangementer i årets løb.
- Hvad flyver klubmedlemmerne overvejende med – nogle interesserer sig mere for en flytyper end andre, fx svævefly contra helikoptere (de fleste har dog alle disciplinerne med).
- Har klubben et undervisningstilbud til nye piloter til svæv, helikopter, fastvingefly – og hvad koster det?
- Hvilke motortyper kan man anvende i klubben (nogle klubber tillader kun el-flyvning andre både el- og forbrændingsmotorer).
- På hvilke dage og i hvilke tidsrum må man flyve?
- Er der andre restriktioner end flyvetider? (fx støjgrænser).
- Hvordan er klubbens forhold til omgivelserne og til udlejer af den jord, som bruges til flyveplads – hvor lange tid endnu har man helt sikkert ret til at flyve fra pladsen?
- Hvordan er klubbens faciliteter og økonomi?
- Hvordan er de sociale mønstre og forhold mellem klubbens medlemmer / fraktioner?



Alle danske modelflyveklubber hilser gæster mere end velkommen. Så det er en rigtig god idé at besøge en, to eller tre modelflyveklubber, inden du beslutter dig for, hvor du vil være medlem. Hav ovenstående liste i bagehovedet, og tag så ud på flyvepladsen og lod stemningen nogle weekends og også gerne nogle hverdage.

## Uddannelsen

Det er vist ikke forkert at sige, at uddannelsen til modelpilot overvejende er praktisk – learning by doing. Mange klubber holder klubaftener med emner som aerodynamik, elektronik, meteorologi og hvad de hedder, alle de discipliner som udgør flyvningens univers. Og der er ingen grænser for hvor mange timer man spenderer på disse videnskaber, hvis man virkelig vil trænge ned i spørgsmålene hvorfor og hvordan.

Men den typiske modelpiloter er tilfreds med at få svaret på "hvordan", og for ham (eller hende) stiller langt de fleste klubber gratis instruktører til rådighed for nye medlemmer så man kan komme i gang ved pindene.

Flere klubber stiller også fly og radioudstyr til rådighed, evt. mod et mindre gebyr pr. flyvning, sådan at man evt. kun betaler vor brændstoffet. Så laver man en aftale med en eller flere instruktører, mødes på flyvepladsen og går på vingerne!

## Start i cyberspace?

I mange klubber starter man hovedkulds undervisningen med et rigtigt modelfly den første dag, en elev kommer på flyvepladsen. I andre klubber – de kloge? – begynder man med at anbefale eleven at investere i en flysimulator til pc'en.

Flysimulatorer køber man for nogle få hundrede til godt tusinde kroner. En flysimulator er simpelthen et stykke software som installeres på pc'en som ethvert andet program, og når man så slutter sin nyindkøbte radiosender til (se senere hvordan du investerer i sender), ja, så har man et fly (man kan i alle simulatorer vælge mellem et større eller mindre antal svævere, helikoptere, el- eller motorfly) der opfører sig på skærmen næsten som det rigtige forbillede opfører sig i luften.

Det kan ikke vurderes højt nok, at en pilotaspiranter bruge nogle (Læs: mange) timer ved en simulator, inden han kaster sig ud i udfordringen med de rigtige fly. Der er eksempler på folk, som stort set lærer sig selv af flyve uden at have haft et rigtigt skolefly i luften. 90 pct. er foregået i cyberspace, og når de så får et rigtigt fly mellem hænderne, ja, så kan de stort set flyve.

Der er endnu mange flere eksempler på folk, som ikke kan vente med at komme i gang med et rigtigt fly. Det er helt forståeligt. Og de har da også ret, når de efterfølgende siger, at





det er noget helt andet med et rigtigt fly. Fx har de ret i, at det er meget mere alvorligt. Når et rigtigt fly styrter ned (og det er en oplagt risiko i starten af et uddannelsesforløb) går det i stykker og man skal købe et nyt. Når der sker et styrt i cyberspace trykker man på en knap, og så står flyet helt, fint og med snurrende motor klar til start på den virtuelle flyveplads.

Så mon ikke det sande svar er et sted midt imellem: Køb en simulator og brug den flittigt (især i starten af uddannelsesforløbet og senere når der skal indøves meget avancerede manøvrer) til at øve manøvrer som start og landing, flyve ind mod dig selv, loop og lignende lette manøvre. Kombiner det med at prøve de samme ting med den rigtige skoleflyver, når din instruktør er i nærheden.

## Hvad skal jeg købe - nu?

Lagde du mærke til, at du stødte på ordet "købe" for første gang i afsnittet om starten i cyberspace?

Det er med velberåd hu, at ord som køb og anskaffelse ikke forekommer før nu. For hvis du køber noget som helst inden denne fase, er der stor sandsynlighed for, at du i bedste fald får for lidt for dine penge eller, i værste fald smider, dem ud.

Det kan ikke understreges kraftigt nok, at man skal vente med at købe noget som helst udstyr til modeflyvning til man er kommet ind i en klub. Alt, alt for mange er styrtet ind til en hobbyhandler med den store pung fremme og har købt både radiosender, fly og meget mere – for så nogle måneder senere at finde ud af, at det er helt forkerte, de har investeret i.

Derfor er et gyldent råd at vente med at køre noget som helst, til du er kommet ind i klubben og har talt med dine klubkammerater.

## Hvilken radiosender?

Tag nu spørgsmålet om den nødvendige radiosender.

Der er to hovedtyper i hvert deres frekvensområde (som er ens til både simulator og senere rigtige model-fly), "de gamle" som sender på 35 MHz og "de nye" som sender på 2,4 GHz. I princippet er deres funktionalitet stort set ens: Du bevæger en af de to pinde på radiosenderen, og modtageren i flyet sender en besked ud til det rigtige rør (servo) i flyet om at udføre den funktion, du har bestilt.

Men der er den dramatiske og meget betydningsfulde forskel i de to systemer, at mens der i "de gamle" 35 MHz sendere er der et begrænset antal krystal-styrede kanaler til rådighed for den enkelte radiosender, og den kanal kan kun benyttes af en bruger (sender) af gangen. Tændes der to radioer med samme kanal (frekvens) samtidig, styrter begge fly ned.

De nye digitale sendere i 2,4 GHz sendere binder sig til én bestemt modtager, og skifter så frekvens mange, mange gange i sekundet. De søger den frekvens der er bedst plads på og holder i denne omskiftende proces hele tiden kontakt til "deres egen" modtager. Det vil i praksis sige, at den enkelte sender hele tiden søger den kvalitetsmæssigt bedste forbindelse til "sin modtager;" og takket være de mange og hurtige frekvensskift, kan der være næsten uendeligt mange modtagere (fly) i luften samtidig, uden at de enkelte sendere på jorden forstyrrer hinanden. Så bedre forbindelser og dermed større driftssikkerhed samtidig med, at der ikke er nogle praktiske begrænsninger i, hvor mange fly der kan operere samtidig.

## Mange kanaler og fabrikater

Men det er ikke nok med, at der er to forskellige grundtyper. Inden for hver grundtype er mange forskellige fabrikater – med mange forskellige faciliteter og flere forskellige teknologiske platforme.

Med hensyn til faciliteterne, er antallet af kanaler det vigtigste. En enkel motorflyver har ikke ualmindeligt brug for fire-fem rormaskiner (servoer) til at betjene gas og styregrej. Hver servo skal have sin egen radiokanal, så den fra radiosenderen kan opereres uafhængig af de andre. Det vil i praksis sige, at det enkelte fly kræver en sender og en modtager med minimum fire-fem kanaler.

Men med tiden vil man gerne have en mere kompliceret flyver. Med flaps, med to separate højderor, med en pilot der drejer hovedet, med et kamera der skal kunne betjenes fra jorden, med slats i vingeforkanten, med en pilot der kan skydes ud og kommer ned i faldskærmen og hvad man ellers kan forestille sig. For hver ny funktion kræves som hovedregel endnu en kanal, så kanalantallet kommer let op på 10, 12 eller endnu flere – på både radiosender og -modtager.

Måske bliver der også på sigt ønsket om telemetri, så man i løbet af flyvningen kan følge med i hvor meget strøm der er tilbage på batterierne, hvor mange omdrejninger motoren kører med osv., osv.

Og anskaffelsesprisen følger naturligvis med antallet af løsninger man ønsker sig. De mest avancerede radiosender koster langt over 10.000 kr., mens de mest enkle kan fås for godt 1.000. Så det er ikke helt ligegyldigt, hvilken sender man ønsker sig ...

## Din alder har indirekte betydning for valget!

Afgørende for det rigtige valg er også, hvor ung eller gammel du selv er. Der er en tendens til - selv om det kun er en tendens - at ældre piloter har bedre råd, men et mindre fremti-



diget behov. Så tænk lige over det: Regner du med fortsat at flyve ukomplicerede og enklere fly, eller er dine unge og hede drømme på sigt "jet med det hele". Det er afgørende for dit valg af radiosender og -modtager, der naturligvis også pris-mæssigt afspejler kravene, som man stiller.

System, fabrikat, teknisk platform, antal af kanaler, fremtidige behov, der er rigtigt mange parametre, der er afgørende for et godt langtidsvalg af en sender. Muligheden for senere at opdatere softwaren til nye og flere muligheder koster også, men kan være penge der er givet godt ud, hvis man regner med at ens sender skal vokse med opgaverne.

Alle disse forskelligheder gør, at det faktisk er umuligt at give det endegyldige gode og helt konkrete råd om hvad du skal købe.

Men her er det bedste råd, du kan få: Som begynder bør du vælge det radiosender- og modtagerfabrikat og det system, som de fleste af dine klubkammerater benytter. Ikke fordi flertallet altid har ret, men fordi det ikke er nogen helt enkel sag for ikke-it-flyve-nørder at sætte sig ind i, hvordan en radiosender virker og hvordan et fly sættes op til den specifikke radio. Man kan med meget, meget stor sandsynlighed gå ud fra, at enhver ny modelpilot får brug for at bede sine klubkammerater om hjælp til at få radio og fly til at fungere lydeløst og effektivt sammen.

Og det er meget, meget lettere at få gode råd, når end klubkammerater er fortrolige med det system og den radio, du som begynder vælger.

## Valg af flysimulator

Lige nøjagtigt det samme kan man sige om dit valg af flysimulator.

Der er et utalt af simulatorer på markedet til højest forskellige priser. Fra få hundrede kroner til op imod et par tusinde. Og selvfølgelig er der forskel på dem. Grafikken er mere eller mindre god, antallet af forskellige fly, der kan simuleres, varierer meget både i antal og forskellighed. På de mest avancerede man kan selv sammensætte sit fly, bestemme hvordan det skal bemales, hvordan rorudslagene skal være, hvor stor motoren skal være, indstille vind, tryk, lyd alt, hvad der over hovedet har indflydelse på et fly og flyvningen af det. Lige som man i opdateringer kan downloade nye – evt. sin egen - flyveplads og modeller.

På de helt enkle kan man kun vælge mellem nogle få modeller på nogle få forskellige flyvepladser. Men selv om der på den måde er forskel på kompleksitet og kvalitet, opfylder de alle de grundlæggende krav, som begynderen har: Man kan starte og lande, flyve rundt med og manøvrere sit fly. Og som sådan er de alle lige gode.

Hvad skal man så vælge? Vælg hvad som helst. Men sørg for at vælge et, som mange af dine klubkammerater flyver med i

forvejen, Du kommer helt sikkert til at spørge dem råds, hvis du vil have fuldt udbytte af sin investering. Og der er en god chance for, at klubkammeraterne er de mest uhildede og neutrale rådgivere, du kan få. De har – som hovedregel – ikke andre interesser end at give deres egne erfaringer videre, ufarvet af hvad der er smartest, hvad hobbyhandleren tilfældigvis har hjemme og hvad han tjener mest på.

Ikke et ondt ord om hobbyhandlerene og deres viden. Dem skal du nok komme til at sætte stor pris på senere hen i forløbet. Men i denne startfasen er det vigtigt, at du ikke køber ind med hjertet, men at du holder fornuften til fange, det vil sige lader dig råde af dem, der har skoene på. Og det er nu engang dine klubkammerater.

## Længes du snart efter at flyve?

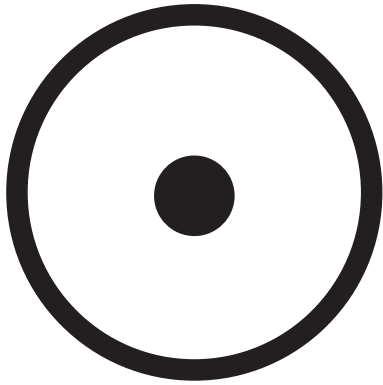
Det er forståeligt. For du har snart læst en halv roman, og endnu er du ikke rigtigt kommet i gang. Men trøst dig. Hvis du har fulgt rådene i denne første artikel, står du på et godt fundament og har endnu ikke brugt penge på noget, som du ikke får glæde af resten af dit modelflyveliv.

10



I næste artikel – i næste nummer af Modeflyvenyt – skal du nok komme op i luften og ind i hobbyhandlerens "slikbutik"





# Victor Stamov

– en fritflyvnings legende er død



Jeg modtog billedet herover fra min ukrainske ven Igor Yablonovsky, som havde en del at gøre med Victor. Victor døde den 24. august 2013 i 6. runde under en World Cup konkurrence i Bosnien, hvor han selv var deltager.

Stævnet blev af arrangørerne erklæret for afsluttet, 6. rundes resultater annulleret og kun resultater til og med runde 5 kom til at tælle. Victor havde fuld tid sammen med flere andre F1A piloter. Victor døde derfor med støvlerne på, men ak alt for tidligt.

Billedet er taget om morgenen den 24. august (ifølge Igor) og er derfor et af de sidste billeder taget af Victor. Hans kone Ljudmila er også med på billedet og os der flyver internationale konkurrencer, ved at Ljudmila ofte var med Victor på disse ture og at hun har et stort og godt netværk i fritflyvningskredse.

Ifølge Igor er den viste model en af Igors nye generation af vinger der benytter HM kulfiber og tættere ribber. Ifølge Igor, fløj Victor med den model den 24. august og til Verdensmesterskabets Fly-off tidligere på året. Igor laver to versioner af sine nye vinger og billedet viser den lange af dem.

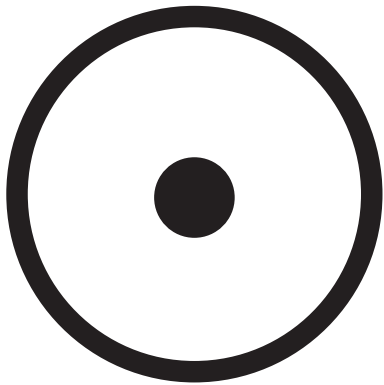
Victor har betydet rigtig meget for F1A sportens udvikling, både inden for udvikling af modellerne og den praktiske flyvning. Debuten var på det Sovjetiske F1A landshold, hvor han fortsatte som en hyppig deltager på det Ukrainske landshold efter Sovjetunionens opløsning. Resultaterne har været mange og flotte og der kan blandt andet nævnes to World Cup sejre i 1996 & 1998. FAI's hjemmeside har muligvis en godt gemt resultatliste over Europamestre og Verdensmestre og mon ikke Victors navn står et par steder dér også. På den teknologiske side var Victor

en af de første til kynisk at benytte Radio D/T på en måde som betød en regelændring, der gik under øgenavnet "Lex Stamov".

Vi er mange, som er kede af Victor gik bort alt for tidlig og mange af os har en eller anden form for erindring med Victor. På Facebook er der en Victor Stamov mindeside som har flere end 480 medlemmer. Selv husker jeg Eifel Pokal i 2009, hvor Victor meget energisk trimmede en Flappermodel dagen lang. Højstartsteknikken var meget brutal og Russisk med kraftige ryk i linen for til sidst at trække meget hårdt. Kønt så det ikke ud og der var et stykke vej til at det for alvor kom til at køre for ham. Selv endte jeg med en tredjeplads og Victor fik en 51. plads. Mine modeller var ringere og min erfaring var mindre, så det er ikke altid det som gør forskellen.

Æret være Victors minde.

Lars Buch Jensen



Mindeord

# Poul Søgaard Nielsen

**Poul Søgaard Nielsen er gået bort den 17 februar 2014.**

EFK87 har mistet en god ven og flyvekammerat.

Poul fløj i mange år i SAS som purser og kendte alle ruter fra luften. Da Poul pga. sygdom stoppede i SAS blev det modelflyvning som blev hans store hobby - så duftede det stadig af flyvning.

Poul kom til EFK87 for en 3-4 år siden og hans speciale blev efterhånden FPV og svæveflyvning. Han byggede selv sit FPV udstyr og specielt antenner var noget han fabrikerede til det sidste. Der var stor efterspørgsel og flere TV kanaler brugte hans antenner når der skulle prøveflyves med fx droner.

Han elskede at flyve svævefly og på vores plads i Måløv kunne vi tit se Poul med næsen i sky og koncentra-



tion. Vi deler jo plads med UL fly så sommetider skal der landes meget hurtigt når et UL fly kommer eller afgår fra pladsen.

Fra vores flyveskole blev Poul opfordret til at blive instruktør og det hverv passede han rigtig flot. Når han var på pladsen kunne "eleverne" altid spørge Poul om han havde tid til en skoleflyvning - selv om det var uden for normal skoleflyvningstid - han sagde ja med det samme. Skulle skoleflyene være til reparation så brugte han bare sin egen Tiger Trainer.

Skræntflyvning var også noget Poul deltog i når vi havde vinden den rigtige vej og nok af den - så var det afsted til skråningerne ved vores kyster.

Mest af alt var det de mennesker i EFK87 som Poul holdt meget af og han var en stor del af vores P-hold som flyver året rundt - hygger og har socialt samvær på pladsen - når dem der holder samfundet i gang må på arbejde.

Som præsten sagde så fyldte modelflyvningen og kammeraterne meget af hans liv og det var med til at forlænge den sygdom som Poul var helt afklaret med. Vi hørte ham aldrig klage - tværdigmod stod han forrest når der skulle gøres noget.

Poul - du er savnet af os alle i EFK87  
Ære være hans minde





Normalt er emnet sko kun noget som den kvindelige del af befolkningen giver større overvejelser.

Fra Tyskland har grenredaktør Lars Buch Jensen modtaget disse overvejelser om skovalg fra Thomas Weimar og har fået lov til at oversætte det til Modelflyvenyt.

I modelflyvenyt 2/2013 bragte han selv en lille test at tre forskellige fodtøjsløsninger til at løbe på is i Norge. Det her handler om fritflyvningsproblematikker, men kan også bruges af fjernstyringsfolket – fx F3K piloter.

#### Hvilke sko bærer fritflyvere?

Lidt mærkeligt spørgsmål, men vær bare rolig, der følger ikke en beretning for den modebevidste fritflyver.

Det er snarere en opfordring til at tænke over det oversete fodtøj vi benytter til vores sport.

Hvilke krav skal man stille sine sko? Findes der optimale sko? Er det nødvendigt med forskellige sko til forskellige forhold?

Hvor vigtigt skotøjet er, måtte jeg selv på smertelig vis erfare til det tyske mesterskab. Til morgen og formiddagsstarterne i F1H bar jeg mine lette „Spikes“. Jeg var ligeglad med mine kolde og våde fødder. Det vigtige for mig var at kunne få fart på min F1H model i det våde græs. Men de sko er nu engang ubehagelige når de er våde og bæres for længe.

Derfor besluttede jeg mig for at skifte til de tørre fodboldsko med gummiknopper under. De sko var lidt ældre og havde tabt en del af deres oprindelige gode greb, fordi knopperne var godt slidte.

Men indtil da var der ingen problemer. I tredje periode mærkede jeg problemet. Lige da jeg skulle accelerere for at skyde modellen af, faldt jeg på ryggen og mistede kontrollen med modellen. Modellen blev sendt ud til den forkerte side i blot 25 meters højde og der var selvfølgelig en miserabel overgang til gliddet. Dermed forsvandt også håbet om en god placering. Modellen lå dog i kanten af en bobbel og kæmpede for at komme med, hvilket betød en tid på 178 sekunder, som kunne bringe mig et stykke op ad ranglisten. Desværre var en vigtig konkurrence ødelagt. Som om der ikke var nok af andre fejlkilder udover dårligt fodtøj.

#### Hvilke krav skal vi stille til vores fodtøj?

Den optimale sko til fritflyvning må have følgende egenskaber:

- God komfort fordi vi har dem på længere tid end andre sportsgrene.
- Stabil, fordi fod og ankel bliver stærkt belastet.
- Vand- og snetætte
- Foden skal kunne ånde
- God foring



Tre forskellige løsninger til at opnå god kontakt med underlaget. I midten en cricketsko med stål-spikes som borer sig ned i isen og sikrer god kontakt. Resultatet er lige så godt som løbesko en sommerdag. Til gengæld er de noget skidt at løbe på når underlaget er asfalt eller andet hårdt underlag. Til venstre den gode løbesko, som ikke er meget bevendt på is. Til højre et godt kompromis. "Spikes" som de hedder i butikken er et stykke gummi med seks plastik dupper 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.

- Lette, så ikke unødigt masse skal flyttes
- Godt greb på alle underlag
- Slidstærke
- Billige eller i det mindste rimelige i pris.

Desværre findes den optimale sko ikke; ligesom den rummelige stationcar med 200 HK, 25 km/l, prisbillige og passende til alle parkeringsbåse heller ikke findes. Hvis nogen kender sådan en, er jeg køber!

Derfor må man indgå kompromisser afhængigt af modelklassen.

På tre punkter vil jeg gå nærmere i detaljer.

### 1. Vægten

Jeg mener at vægten for F1BCE piloters fodtøj er af mindre betydning, udover at skoene skal være så lette som muligt.

For F1AH piloter er vægten vigtig om ikke det vigtigste. Vi skal specielt i vindstille vejr sprinte maksimalt hurtigt for at nå størst mulig starthøjde.

Desværre ser man ofte hos „Linepiloter“ gummistøvler som ikke engang sidder stramt. Dertil lange tykke bukser, som kan opsuge maksimalt væde, hvis græsset er vådt. Hvad er det vigtige her? Gode starter eller tørre fødder? Er man magelig eller en ambitiøs konkurrencepilot?

Jeg har vejlet mine sko med følgende resultater:

Spikes: 560 g  
Fodboldsko 720 g  
Trekkingstøvle 1250 g  
Gummistøvle 2200 g

Ingen atlet i andre sportsgrene ville med vilje tilføre sine fødder unødigt ekstra vægt, så hvorfor skal vi ?

### 2. Friktion

#### - eller kontakten med underlaget

Jeg kender ikke andre sportsgrene, hvor man bevæger sig på så forskelligt underlag som i Frittflyvning.

Det er lige fra blank is i Norge over vådt græs til sne, beton over lerjord, som bliver meget glat, når den er våd.

Så ligesom Rallykøreren der tilpasser dækkene til underlaget, må vi også gøre det, så vi under starten, hjemhentningen og forberedelsen står sikkert fast. Derfor er det efter min mening vigtigt at have forskellige sko parat, så man kan vælge efter situationen.

### 3. Bærekomfort

Vores konkurrencer varer mange timer og nogen gange fra solopgang til solnedgang. Hvis skoene ikke passer godt nok, er der ingen som undgår vabler og gnavesår under de betingelser. Derfor skal man kun ved lang tids brug anvende fodtøj som er gået til. Nye sko





kan i første omgang bæres til trænings flyvninger, som er af kortere varighed.

Under konkurrencerne kan det ikke skade at tage skoene af i pauserne for at hvile fødderne. Så kan man også fjerne sand, burrer og græs, som gradvist kunne danne trykpunkter og lave friktion. Hvis man skifter sko her, er det en helt ny fornemmelse og man bør også overveje sokkerne.

Dine fødder vil takke dig. Sokker med tryk under eller stoppede sokker duer ikke her. Derimod er der en række gode sportssokker, som er robuste og støtter fødderne. Hvis du har våde sokker eller sand omkring foden, så skal du skifte sokker.

Jeg har også gode erfaringer med to sokker uden på hinanden, fordi det beskytter mod vabler. Skulle du have fået en vabel, kan vabelplasteret fra apoteket være meget virksomt. Det bør enhver fritflyver have.

### Hvor får man fat i egnede sko ?

Først og fremmest er der lokale skobutikker, hvor du har den fordel at du kan prøve skoene og sammenligne direkte og tage dem med, med det samme. Nogle gange kan man endda få en løbeanalyse med rådgivning.

Hvis du derimod på forhånd ved hvad du vil have, er der i dag gode muligheder over Internettet.

Man kan i detaljer se skoen, som bliver leveret hurtigt og tilbagelevering er endda muligt, hvis man har fået en forkert sko. Jeg har for eksempel købt flere af mine sko på [www.runnerspoint.de](http://www.runnerspoint.de). Der kan man også købe løbebeklædning og på søgeordet "Sportssko" er der mange andre udbydere.

Hvis man virkelig vil forkæle sig selv, skal man kigge på den svenske hjemmeside [www.icebug.se](http://www.icebug.se). Her er der adskillige modeller med "Intelligente spikes".

Endnu et godt råd til "line-piloten": Køb om muligt sko med skjulte snørebånd. Derved kan du forhindre at højstartslinjen bliver fanget i snørebåndet. Det er vi mange som har oplevet.

### Sammenfatning

1. Giv dine sko tilpas opmærksomhed!
2. Skoene kan direkte hjælpe dig med resultater!
3. Spar ikke på de forkerte steder!
4. Hold øje med tilstanden på dine sko og anvend ikke sko som er udslidte eller ubrugelige
5. Hav flere sko parat!
6. Brug rigtige sko til formålet!
7. Skift i løbet af dagen sko og strømper!

Thomas Weimar

# DM 2014

## for indendørs, fritflyvende modeller

Ni svenske og ni danske modelflyvere mødtes den 9. februar i Vejlehallerne for at flyve DM med fritflyvende indendørs modeller – i mange forskellige klasser. I løbet af stævnet kiggede flere kendte modelflyvere ind for at se og snakke lidt, og det var rigtig hyggeligt.

Konkurrencen blev på bedste måde arrangeret af svenske Jonas Romblad, som dog også havde tid til at flyve med i den vel fornemmeste klasse, F1D.

Det var meget fornemt med luftrummet, da vi faktisk havde adgang til to haller, og en tredje hal blev i øvrigt brugt til indendørs RC-flyvning. Der blev trimmet lidt i den ekstra hal, men ellers foregik flyvningen i den første hal, som ligger tæt ved indgangen til centret med fine forhold, cafeteria osv.

Indendørsflyvningen i Danmark havde sin storhedstid tilbage i firserne, hvor 30-40 deltagere kæmpede i de dengang ret få antal klasser og sommetider på de mest mærkelige tidspunkter. Det var af og til kun muligt at få en hal om natten, men til favorable priser. Men det er en helt anden sag.

Stævnet i år havde 13 klasser, hvoraf de to ikke blev fløjet pga. manglende deltagere. Indendørsflyvningen ser ud til at være blevet endnu mere inspireret af amerikanerne, da mindst 3-4 klasser stammer derovre fra.

Faktisk ser det ud til, at hvis man har en stabel 1,5 x 1,5 mm balsalister, så kan man hurtigt bygge en samling modeller til mange klasser! Og der en tendens til,

at der opstår nye modeltyper på baggrund af det ret simple byggemateriale. Nogle af svenskerne demonstrerede netop en ny type, "Lillflygaren", en ganske lille model, som fløj helt fremragende. Faktisk fløj den betydeligt bedre end de fleste P-15 modeller.

Da jeg deltog for første gang efter en lille pause på nogle år, var jeg overrasket over udviklingen. Det ærgrede mig en del, at vi kun var to i chuckglider, ganske få i Easy-B (F1L) og også kun ganske få i F1M. Jonas deltog som den eneste i F1D.

Til gengæld var der stadig en del med P-15 og P-40 og nogle andre klasser.

Stemningen hele dagen var gemytlig og uformel, og der var kun få oversættelser på engelsk i samtalerne mellem danskere og svenskere.

Nu kan det måske være lidt for barskt af en deltager som jeg, der kun sporadisk dukker til disse stævner, at foreslå en begrænsning i antallet af klasser til DM i indendørsflyvning, men jeg gør det alligevel.

Væk med P-15 og P-40 og indfør "Lill-flygaren". Væk med Bostonian og de flade skalamodeller.

Gør en indsats for at få folk tilbage til chuckglider, F1L, F1M og F1D og måske også de små peanutmodeller. Og har vi også brug for de små Living-room-Stick?

Jørgen Korsgaard

### RESULTATERNE:

#### F1D:

Jonas Romblad S 2431 sek

#### F1L (Easy-B):

David Brohede S 1148 sek

Jørgen Korsgaard DK 894

Bjarne Jørgensen DK 447

#### F1M (F1D beginner):

Jørgen Korsgaard DK 795 sek

Jan-Erik Anderson S 600

Frede Juhl DK 432

#### Mini Stick:

Jan-Erik Anderson S 475 sek

Sven-Åke Ståhl S 452

Bo-Eskil Nilsson S 429

Bjarne Jørgensen DK 385

Thomas Johansson S 362

#### Lillflygaren:

Kalle Westerblad S 330 sek

David Brohede S 236

#### Chuckglider:

Jørgen Korsgaard DK 54 sek

Tobias Sonne DK 20

#### A-6:

Hans D. Christensen DK 462 sek

Bjarne Jørgen DK 409

Kalle Westerblad S 396

Amanda Sonne DK 362

Ruben Sonne DK 321

#### P-15:

Thomas Johansson S 367 sek

Bjarne Jørgensen DK 266

Tobias Jørgensen DK 194

David Brohede S 170

Tycho Andersson S 143

Ruben Sonne DK 129

Christer Joensson S 116

Tobias Sonne DK 45

#### P-40:

Tycho Andersson S 166 sek

Ruben Sonne DK 132

Jørgen H. Olsen DK 129

Amanda Sonne DK 100

#### No-Cal:

Bo-Eskil Nilsson S 101 sek

Kalle Westerblad S 68

Jan-Erik Andersson S 34

#### Bostonian:

Tobias Jørgensen DK 152 sek

Bjarne Jørgensen DK 136

Thomas Johansson S 129

Tycho Andersson S 95

Christer Joensson S 92

Sven-Åke Ståhl S 88





Herover: Familien Sonne, der hyggede sig

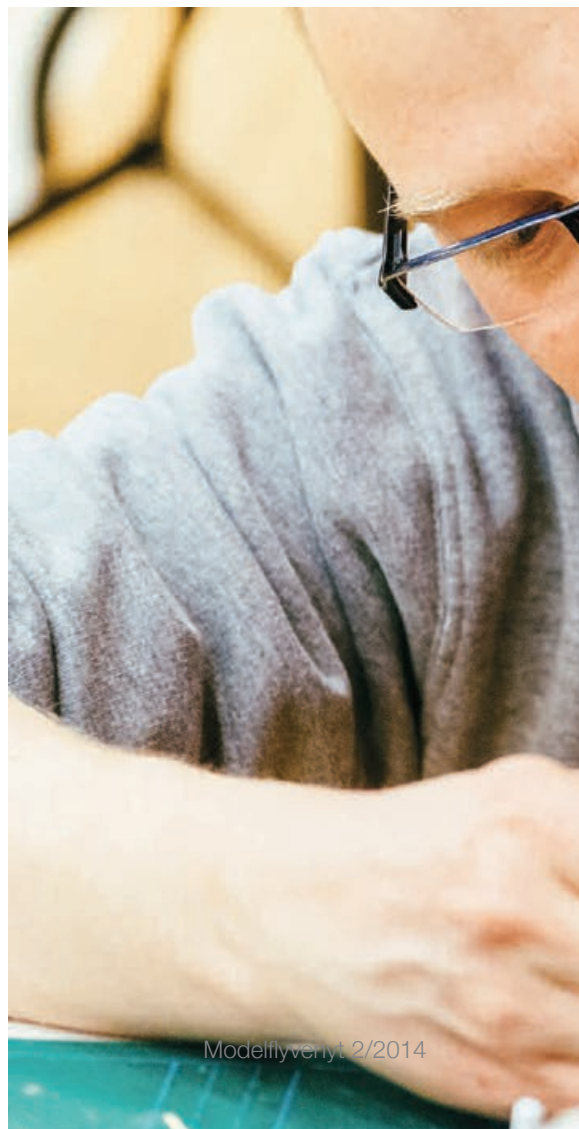
Herunder: Jørgen Korsgaard havde medbragt sit efterhånden 30 år gamle udstyr og hyggede sig meget med det!







DM i indendørs flyvning for fritflyvende modeller når det er aller bedst!







Koncentration, findersnilde, familiehygge, socialt samvær og masser af konkurrencer for store og små.

TEKST: JØRGENS KORSGAARD  
FOTO: DAVID BROHEDE





# Et dansk hjem for luftfartøjer

*fra før der var flyvemaskiner til*

**Det er op til medlemmerne af Modelflyvning Danmark, hvis der igen skal flyve luftskibe og luftballoner i og omkring den gamle hangar i Ballonparken, som nu søges fredet!**

12. september 1906 fløj Ellehammer flyvende apparat for første gang nogle meter over Lindholmen.

Men hele 17 år tidligere steg det første luftfartøj tungere end luft op over Københavns Fælled. En ballon tilhørende artilleristerne på Artillerivejens kaserne i København. De havde brug for at komme højt til vejrs, når de skulle se, hvor kanonkuglerne fra deres nymodens, ja rent ud sagt revolutionerende

bagladekanoner slog ned på Fælleden. Artilleristerne kunne derpå rette deres salver derhen, hvor de gjorde mest skade.

Observationsballoner over København var en sensation. Og mindre sensationelt blev det ikke, da Amager fik sin første store hangar på hele 32 x 10 m i 1917 på den adresse, som nu officielt havde fået navnet Ballonparken og som tilhørte artilleriet, som først i 1932 overdrog Ballonparken til Hærens Flyvetropper.

Ballonparken var ikke kun hjemsted for de danske observationsballoner, men selvfølgelig også for de soldater, som udgjorde de første flyvende styrker. Der var indtil flere "ballonkompagnier" med ballonførere, ballonobservatører

(kornetter og officerer fra forskellige våbenarter) og ballonmestre. Alle sammen blev de uddannet på skolen, som var en del af Ballonparken, og hele menageriet var underlagt Generalinspektøren for Hærens Flyvetropper.

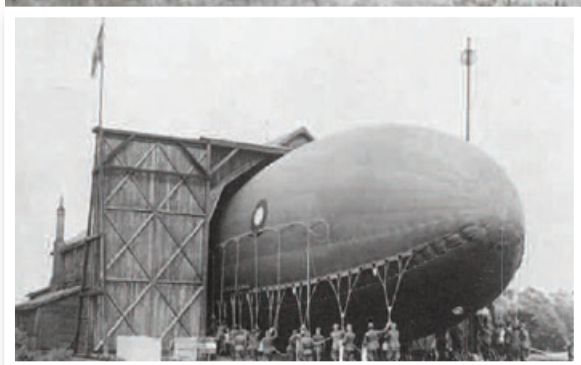
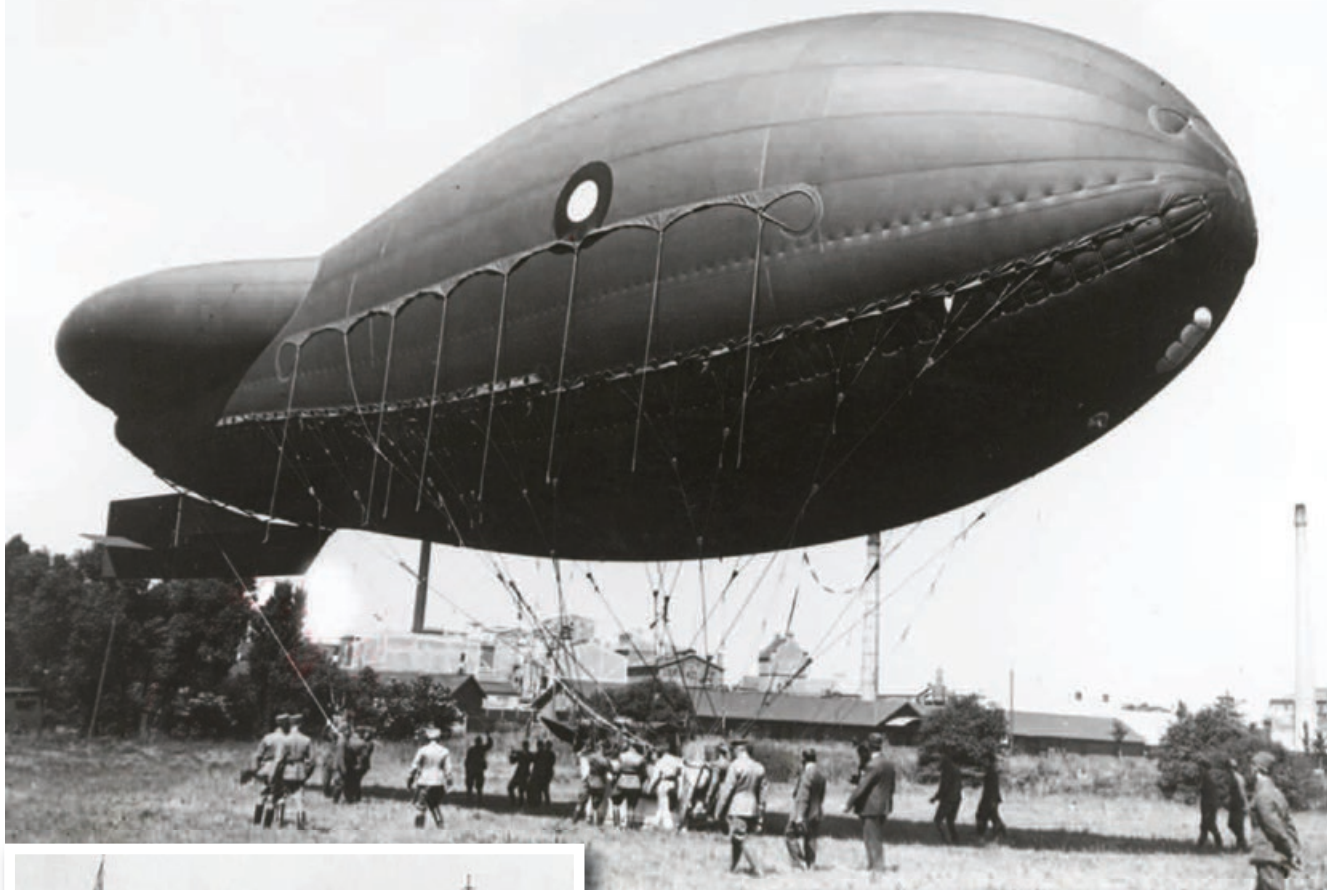
## **I Kastrup startede de også med Zeppelinere**

Københavns Lufthavn i Kastrup, nogle få kilometer væk i luftlinje, er bygget om mange gange og til ukendelighed i forhold til, da den blev taget i brug i 1925 med Zeppelinere, vandfly, Fokkere og enmotoret biplaner som rutemaskiner.

Men i ballonparken er alt, som det plejer og som det altid har været ...

Vel er det længe siden den sidste ballon lettede og dalede ned fra sin fortøjning





Den fascinerende teknokultur må ikke dø, mener Det Særlige Bygningstilsyn, som har indstillet Danmarks første og eneste ballonhangar til fredning.

Foto: Islands Brygges Lokalhistoriske forening og arkiv



Den store observationsballon trækkes i hangar efter en øvelse. Hangaren fungerer i dag som ridehus og skal nu fredes.

Foto: Islands Brygges Lokalhistoriske forening og arkiv

i det høje og blev pakket sammen. Vel er de mange bygninger ikke længere optaget af fenrikker, ballonførere, rekrutter og hvad de ellers hed, disse gæve mænd i deres flyvende poser. Og vel er det ikke avanceret ballonteknologi, der huses i den store og efterhånden lidt trætte træbygning som en gang var Amagers stolthed og monument for flyvning.

Nej, i dag er det – som Politiken skriver – en hangar som gennem mange år har fået lov til at sænke skuldrene. Det oprindelig tagpap er revet af og erstattet af bulede tagplader. Der mangler ruder i nogle af vinduerne, og træværket er nedslidt.

#### En em af flyverhistorie

Selv om det i dag er heste, der trasker

rundt i det løse sand og luften er fyldt med unge pigers opmuntring af deres svedende hest og ridelærernes kommandoer – ja, så er der alligevel en em af fortiden i det store kantede rum, som en gang var hjem for ballonførere og deres luftfartøjer. Og den fascinerende teknokultur må ikke dø, mener Det Særlige Bygningstilsyn, som har indstillet Danmarks første og eneste ballonhangar til fredning.

*"Det er træbygningskunst på højt niveau og et utroligt smukt rum," mener tilsynet, "og desuden gemmer bygningen på en vigtig del af Danmarks historie."*

Heste er meget godt, ikke et ondt ord om dem, og hvis hallen ikke havde været så velegnet til genanvendelse for fx ridning, er det tvivlsomt om den

havde fået lov til at blive stående. Så vi flyveinteresserede skal være glade for det.

Hvis nogen kan skabe nyt liv – så må det være os!

Men vi kunne måske også puste lidt mere flyver-liv i bygningen?

Det er velkendt, at flere af Modelflyvning Danmarks medlemmer gennem tiden har bygget velflyvende modeller af luftskibe og balloner. Kunne man gøre det moderne, at bygge noget så gammeldags, kunne vi måske komme frem til at holde et stort "luftskibsarrangement" i den hellige hal i Ballonparken, nu hvor den bliver fredet?

Hvem tager initiativet?

VINTER F3J, EN LÆRERIG KONKURRENCE

# Termik i februar?

AF REGNAR PETERSEN

At invitere til termikkonkurrence i februar måned i Danmark lyder som galmandsværk, men stævnet er en fast del af vores hjemlige konkurrencer og det er kun sjældent den aflyses på grund af dårligt vejr.

I år var det Modelsvæveflyvning Dybbøl som afviklede konkurrencen i Sønderborg. Der var ni tilmeldte, men to måtte melde afbud, så det blev en intim lille konkurrence. Vi var delt op i tre hold, et hold på tre og to hold på to, hvilket betød, at de to tomandshold konstant måtte flyves "dunker". Dun-

kerens rolle er at flyve med i ukomplette grupper. Dunkeren får ikke point for sin flyvning, men kan stjæle point fra de andre i gruppen.

## Opfyldte forventninger

Mine forventninger til mit eget resultat var ikke høj, da jeg kun havde fløjet et par starter siden DM i september og det skulle vise sig, at de gik i opfyldelse. Jeg fløj med min nye Pike Perfect E.T. som fik sin luftdåb til DM og klarede sig hæderligt der. Men dette var ikke DM hvor der var god termik, det var Vinter F3J med marginalt løft og masser af vind. De første starter gik ikke ret godt, de var alt for stejle med for ringe højde til følge. Jeg havde nogle hurtige landinger

hvor jeg trimmede højderoret i startfasen om af flere omgange, men det blev ikke bedre. Oven i det fløj modellen også underligt i flyvefaserne. Det viste sig, at højderorstrimmet i startfasen også påvirkede alle de andre flyvefaser, og at trimmet virkede den gale vej så jo mere dyrer jeg trimmede, jo mere højderor fik jeg. Dumt, Regnar.

## Der var flere fejl.

Udover flyvefasen "start" har jeg også "normal", "speed" og "termik". De tre sidste kører jeg på en trepunktskontakt. I en af pauserne fandt jeg ud af, at kontakten slet ikke virkede. Ifølge senders display skiftede den godt nok mellem faserne, men der skete bare ikke

Gruppenbilledet. Der blev fløjet med forskellige modeller, fra 15 år gamle F3B modeller, over nyere sportsmodeller til toptun-







noget på modellen. Det var underligt. Jeg havde brugt samme opsætning til DM og der brugte jeg flittigt termikfasen og det havde jo da helt afgjort hjulpet mig til at vinde højde i termikken, mener jeg da i hvert fald. Kontakten blev efter hurtig rådslagning med en af konkurrenterne omdøbt til "tro på det, kontakten".

Jeg valgte dog at lægge de korrekte værdier ind i flyvefaserne, så kontakten faktisk virkede efter hensigten. Nu overvejer jeg, om jeg skal lave en af de andre kontakter om til en "tro på det, kontakt" som jeg så kan aktivere når jeg virkelig har brug for det.

### Er der en morale?

Der er sikkert flere, men de vigtigste er at intet er så godt som god forberedelse og masser af træning. Og det har jeg tænkt mig praktisere, for i Store Bededagsferien skal vi flyve konkurrence i tre dage hos Arne Bruun i Esbjerg. Og der skal alle mine kontakter virke, også min "tro på det, kontakt"

Tak til Sønderjyderne for, endnu en gang, at arrangere en god konkurrence. For detaljerede resultater kan du besøge [F3Xvault.com](http://F3Xvault.com) og finde "Vinter F3J"

Happy landings

Regnar Petersen  
Brande Modelflyveklub

## Resultater

1. Søren Krogh
2. Lasse Pedersen
3. Jesper Jensen
4. Niels Sørensen
5. Keld Jensen
6. Torben Krog
7. Regnar Petersen

ede VM modeller



Niels er klar til at flyve sin runde









Niels Sørensen skiller sin Pike Perfect ad. Modellen er fra Samba i Tjekkiet 355 cm. i spændevidde og vejer ca. 2,2 kg. Niels blev nummer fire med modellen.



Hold tre er samlet, Jesper flyver



# 60 ÅR

## HADERSLEV Modelflyveklub

Haderslev Modelflyveklub blev stiftet i 1954 af en lille flok 10- 11 årige drenge der var kammerater i det daglige. Her begyndte nogle at bygge DMIs små svævemodeller, og snart var alle med. Da vi alle var meget unge, fik vi en lidt ældre til at tegne klubben for os, samt til at sørge for, at vi blev tilknyttet KDA, som også dengang var samlingsforening for alt hvad der bevægede sig i luften. I løbet af sommeren 1954, viste det sig, at det var en god idé vi havde fået. Interessen for modelflyvningen i Haderslev viste sig at være rimelig stor, og snart blev vi en stor flok. De første par år fløj vi kun med svævemodeller, og her var DMIs modeller Baby, Perry 75, Viktory, Skymaster de mest populære. Her var vi så heldige, at den enes far havde en kombineret legetøjs- og hobbyforretning, hvor vi kunne købe de nødvendige dele, samt byggesæt fra DMI. Vi fik hurtigt en tilladelse fra militæret til at benytte ekserserpladsen til vores hobby, og her var god plads til at flyve med fritflyvende svævemodeller.



Dag på ekserserpladsen i 1955



Gamle Hansen blev tørstig på Vandel





Linestyret model anno 1958 ...



... med modelpilot anno 1958

### Dag på ekserserpladsen i 1955

Her havde vi en god plads til linestyling, som vi delte med politiets hundetrænere. Her fik vi de første år nogle voksne med os, som viste sig at være meget dygtige til at bygge henholdsvis de byggesæt vi kunne købe, men også at bygge ud fra de tegninger som var til rådighed fra omverdenen. Vi var med til en del konkurrencer med vore fritflyvere, og vore mere voksne medlemmer klarede sig virkelig godt. Efter kun et par år, gik vi så i gang med at flyve med linestyrede modeller, med de motorer der var til rådighed på det tidspunkt Viking 2,5 cm<sup>3</sup>, Viking 2,48 cm<sup>3</sup>, Vebra og endelig en god Zeis Jena på 2,5 cm<sup>3</sup>. Alle de motorer var dieselmotorer der kørte på en blanding af 1/3 æter, 1/3 petroleum og 1/3 amerikansk olie.

### Linestyret modeller anno 1958

Vi fik dog rimeligt hurtigt mulighed for at anskaffe de første gløderørsmotorer, som var noget lettere at have med at gøre, og som også kørte mere pålideligt. Motorer var for det meste OS, Vebra og Cox, samt flere andre gode mærker. Modellerne var igen fra DMI, men hurtigt begyndte vi at konstruere vore egne modeller, hvoraf flere blev bygget af vore venner i hele landet. Vi var hurtigt så mange, at klubben kunne leje et kæl-

derlokale på Christiansfeldvej, lige over for kløften. Her byggede vi på livet løs, samt lavede vore egne propeller af bøgetræ, hvilket også var nødvendigt, idet der gik mange til. I den periode fik vi også af Haderslev Kommune lov til at flyve med vore linestyrede modeller i Kløften, hvor der den gang var anlagt en orkestergrav i den østlige ende.

Orkestergraven fløj vi hen over, og nogle af os landede da også i den, en enkelt model forvildede sig også derned, men kravlede selv op igen, det var på det tidspunkt hvor vi fløj med Viking 2,5 cm<sup>3</sup>, med gummipropeller. I linestyling gjorde klubben sig hurtigt bemærket ved vore nationale konkurrencer. I de første mange år afholdt KDA sommerlejr på Vandel Flyveplads, hvor flyveåbnet stillede telte og lader til rådighed for en meget stor flok børn og voksne.

Her fra klubben var vi mange med på lejrene. De første år tog vi turen til Vandel på cykel, vore fly sendte vi med fragtmand. Det er svært at beskrive de gode stunder vi havde på Vandel med gode kammerater fra hele landet, men utroligt sjovt havde vi det. På Vandel blev der de første år kun fløjet med svævemodeller, chukglidere og linestyrede modeller, og heldigvis havde flyveåbnet opstillet telte til os, hvor vi kunne re-

parere vore fly, for der blev i løbet af en uge brugt meget tid på at lappe, samt til at bygge de små chukglidere. Når det gjaldt brændstof til vore linestyrede modeller, fik vi sendt tromler med metanol, æter, petroleum og olie til Vandel, og blandede selv til vores forbrug.

### Gamle Hansen blev tørstig på Vandel

I linestyling blev vi fra Haderslev Modelflyveklub førende i "stunt" kunstdflyvning, og var det i mange år. Flere af vore medlemmer fra dengang flyver stadig linestyling og er trendsættere i den form for modelflyvning. I starten af 1960 fik vi så startet på flyvning med radiomodeller. Det var bestemt en prøvelse i tålmodighed, vore modeller var ikke problemet, de blev bygget om vinteren, og var så klar til foråret. Problemet var vores radioudstyr. Senderne var ikke så slemme, men de første modtagere var med radorør, som var meget følsomme, og knækkede ved blot den mindste forkerte landing. Samtidig var de 9 volts anodebatterier der skulle til meget tunge, og skulle fastgøres meget forsvarligt for ikke at rasere modellen indvendig ved en lidt hård landing. I starten af vor periode med radiostyrede modeller skulle modellerne håndtrimmes inden første flyvning. Det gav mange sjove oplevelser, da modellen



Teltlejr ved sommerlejr ved Stavning



Optakt til stotstævne på vor flyveplads i 1986

skulle kastes af en hjælper, mens piloten så skulle styre med de ubehjælpelige sendere vi kunne købe den gang.

Ved de første højvingede modeller var det ikke så svært, men da vi begyndte med de lavvingede modeller, var det et stort problem. Modellerne skulle kastes ret nøjagtigt, og med ret stor kraft, men hvor skulle man holde modellen? Det blev dog kun en kort periode. Vores udstyr blev langsomt bedre, vi fik anlæg med tonerelæer, som ved mindste fejl, som kunne være rust, rystelser eller forkert indstilling ikke virkede. Samtidig var det sådan, at man ikke kunne bruge højderor og motor samtidig idet de kørte på forskellige systemer, trim af højderor foregik ved at man havde en ekstra servo der flyttede højderorsservoen, "besværligt", men nogle blev rigtig gode til at bruge "bang/bang" anlæggene som de blev kaldt.

### Proportionalanlæg i 60'erne

I midten af 1960 fik vi så de første proportionalanlæg stort set som vi kender dem nu. Herefter blev flyvningen noget lettere, og sikre, da de anlæg var mere stabile. Med radiostyrede modelfly, blev klubben også hurtigt kendt i hele landet, da vi havde nogle gode piloter, der klarede sig godt. Midt i tresserne blev vi så efter mange gode år på ekserserpladsen opsagt af militæret. Vi måtte ud og finde nye pladsmuligheder. I den periode fløj vi på en mose mellem Genner og Rødekro. I 1966 fandt vi en velegnet plads i Arnitlund, hvor vi kunne flyve med radiomodeller, og linestyringsfol-

kene fik en plads på en mark lidt uden for Haderslev. Vi var heldige til pladsen for radiostyring, at få foræret en skurvogn fra Haderslev Andels Boligforening, som kunne bruges som klubhus, og fra samme boligselskab fik vi billigt en gammel selvkørende cylinderklipper, som vi havde meget fornøjelse af. På pladsen i Arnitlund havde vi en del meget gode og hyggelige år. Da vi begyndte på pladsen, var der luftledninger i begge ender, som var til en del gene, men elselskabet var så venlige, at nedlægge ledningerne i den ende hvor vi havde vort klubhus, så vi var fri for at skulle lande under dem. En anden spændende del på pladsen, var, at der var et rimeligt kraftigt levende hegn langs den ene langside af banen, som mange af os kom i slagsmål med, og hegnet vandt hver gang. Efter nogle rigtig gode år på den plads, hvor flere af os måtte transportere os selv og modeller på scooter eller cykel, måtte vi igen se os om efter en ny plads, da man begyndte at placere nogle gigantisk store elforsyningsmaster for enden af pladsen.

Det var på det tidspunkt vi fik mulighed for gennem et af vore medlemmer, Christian Jacobsen, hvis far ejede området at, leje den plads, som vi nu er på. Men inden flytningen var vi flere der havde uønsket kontakt med de store master. Samtidig med at det skete i 1974, blev vi enige med linestyringsfolket om, at klubben skulle deles, så der herefter var en linestyringsklub, der beholdt det gamle navn, og radiostyrings-

delen blev så døbt Haderslev RC Modelflyveklub, som stadig er navnet.

Linestyringsdelen var meget lille, og de havde svært ved at finde ordentlige pladser, og da medlemmerne efterhånden flyttede fra byen, gik den klub stille og roligt i sig selv. Starten på vores nye plads på den gamle udtørrede Sliv sø gav os en masse arbejde, men da klubben var rimelig stor, og alle gav en hånd med, blev vi stort set færdigetablet i 1974. Allerede i 1975, kunne vores gamle skurvogn som vi havde med fra Arnitlund ikke mere, og vor cylinderklipper blev også et større problem, hvilket vi prøvede at dispensere for i form af selvkørende haveklippere spændt op med snore, så de selv kunne stå og køre omkring en pæl, men det var ikke holdbart. Vi fik så i starten af 1975 tilladelse til at bygge vores første klubhus, og her fik vi sponsoreret træmateriale fra et større snedkerfirma i Haderslev, og af klubbens medlemmer og familie fik vi også mange gode materialer. Vi fik sammenstykket et rimeligt godt hus, med toilet og rindende vand. Efter at vi var færdige med klubhuset søgte vi Haderslev kommune om tilskud til klubhuset, samt om at få kommunen til at holde græsbanen.

### Klubhus fra 1975

Vi var heldige, Haderslev kommune kvitterede med, at give os et tilskud på Kr. 15.000,00 til huset, samt bevilgede græsslåning i al fremtid, såfremt der ikke kom politiske spareplaner. Det har





Klubhusets første stormodeller



Fællesspisning ved sommerlejr på Egeskov

vi så nydt godt af indtil 2011, hvor de opsagde græslåningsaftalen, men gav et tilskud på kr. 7.000,00 til en ny plæneklipper. Grunden til vi fik tilskud til klubhuset var, at klubben havde vist vilje til selv at skaffe pengene til huset.

### Synlige i byen

Fra 1975, fløj vi opvisning til mange byfester, samt havde nogle virkelig store publikumsarrangementer på vores nye plads. Her gjorde vi meget ud af PR-arbejde, så det kunne trække folk til. Vi stoppede dog efter en årrække med at flyve til byfester, idet vi skønnede, at der var for stor risiko ved det. For at få strøm til de arrangementer, måtte vi leje rimelig store og dyre generatorer. I 1987 blev vi enige om, at vi skulle have blivende strøm til klubhuset, hvilket så blev bestilt og installeret til alles store tilfredshed. Til stævnerne fik vi så også stor hjælp af henholdsvis piloter fra Tyskland, Holland og herhjemme fra. Piloterne kom med en stor alsidighed af modeller, og uden dem kunne vi ikke have gennemført arrangementerne, idet klubbens egne medlemmer havde nok at se til med parkering, billetter, samt salg af øl, vand, kaffe, kage, samt pølser og is. Arrangementerne blev en så god økonomisk gevinst for klubben, at vi i 1992 kunne opføre et helt nyt klubhus uden at skulle låne til det.

### Nyt klubhus fra 1992

Det samme gjorde sig gældende da vi i 2011 fik besked på, at Haderslev kommune ikke længere kunne slå græs for

os. Her blev vi så nødt til, at opføre et nyt redskabsrum, samt indkøbe en større græsslåmaskine, igen uden at skulle låne. Det skal nævnes, at hver gang vi har skullet opføre klubhuse, eller lave større vedligeholdelsesarbejder, har vi aldrig manglet arbejdskraft. Stort set alle vore medlemmer har været til rådighed når det var nødvendigt - det er klubånd. Medlemmer fra Haderslev RC Modelflyveklub har gennem tiden i stort antal været med på sommerlejrene på Stauning, hvor vi i starten fik lov til at flyve på startbanen, og efterfølgende på en meget let jordbane.

Herefter flyttede sommerlejren til Egeskov Slot, hvor vi også havde nogle rigtig gode lejre, indtil man ikke længere ønskede at have os der. Så fulgte nogle meget gode og hyggelige lejre hos Nusserne i Grindsted, hvor klubben i et par år havde fleste deltagere. Da også denne lejr blev lukket, besluttede vi i klubben at afholde vor egen interne klubsommerlejr, hvor dog vore nærmeste klubber også kunne være med, det blev så stor en succes, at lejren er kommet for at blive. Medlemmer fra klubben har altid været flinke til at tage ud til fremmede arrangementer, hvilket gør, at vi normalt ikke har problemer med at få fremmede piloter med til vore arrangementer.

### Nu skal der fejres jubilæum

Klubben vil i år markere sit 60 års jubilæum sammen med vort kammeratskabstræf sidste weekend i juni, hvor vi

også inviterer de klubber vi normalt samarbejder med, samt et par tyske klubber, som vi tidligere havde meget med at gøre. De seneste år har klubbens medlemmer også kastet sig over indendørsflyvning med stor succes. Det gør vi sammen med Skibelund Modelflyveklub, som er meget aktive på det område. Aktiviteten betyder også et større socialt samvær, som for os alle har stor betydning. Indendørs flyvningen gør også, at der er aktiviteter hen over vinteren, hvor vi ellers normalt byggede vore modeller. Et virkelig gode disse år, er, at man stort set kan få alle former for modeller i næsten flyveklar stand, samtidig med, at vore radiodele også er til at købe for en pris hvor alle kan være med.

Jeg vil slutte af med at nævne navnene på dem der i 1954 startede klubben, og dem der stadig er med.

### Haderslev modelflyveklub blev stiftet af:

Iver Hübbe, Ernst Fryland, Calle Schönwald og Hans Jørgen Kristensen, første formand som var over 18 år var Svend Volden.

### Tilbage i klubben fra 1954 er:

Kaj Robert Hansen og Hans Jørgen Kristensen

Haderslev RC Modelflyveklub  
Hans Jørgen Kristensen



# Repræsentants

*- med stor diskussionslyst*

Årets repræsentantskabsmøde havde tilslutning fra 35 klubber, der alt i alt havde sendt 88 repræsentanter til Fjeldsted Skovkro og det legendariske tag-selv-frokost-bord. Men frokosten blev i år noget man tog sig tid til, for diskussionslysten var stor på mødet i Modelflyvning Danmarks højeste organ. Og uden er nogen direkte sammenhæng, blev repræsentantskabsmødet da også den ønskede eller uønskede endestation for flere af foreningens bestyrelsesmedlemmer. Når den ny bestyrelse mødes næste gang på Skovkroen er halvdelen af medlemmerne nye.

- Jo, der er dynamik i den gamle forening.

Det er næppe helt forkert at sige, at den sag der har fået navnet "Aviator-sagen" på Forum og i bestyrelsen var det hotteste emne på årets repræsentantskabsmøde. Sagen drejer sig i korthed om godkendelsen eller ikke godkendelse af en nordjysk flyveplads, hvem der godkender/ikke godkender den og hvilken bemyndigelse Modelflyvning Danmark overhovedet har til at godkende modelflyvepladser.

Det sidste har Modelflyvning Danmark efter den seneste udmelding fra Trafikstyrelsen om deres nuværende forvaltning af BL 9 – 4, i hvert fald ikke, når der er tale om flyvepladser til alt andet end stormodeller. Men bestyrelsen mener, at den udmelding skyldes en fejl, og vil – med repræsentantskabets klare flertal i ryggen – tage sagen op med TS igen.

• *Det er vigtigt for modelflyvningen i Danmark, at der – ikke mindst i kommuner og andre myndigheder – er tillid til, at en modelflyveplads til fly er godkendt på vegne af Trafikstyrelsen af Modelflyvning Danmark. Derfor er det af essentiel betydning, at vi får den ret og pligt til at godkende modelflyvepladser for fly op til 7 kg, som vi har det for stormodeller, sagde Allan Feld. Og repræsentantskabet klappede.*

## **Driftshåndbogen**

### **- nøglen til vores virke**

Også på anden måde fik "Aviator-sagen" indflydelse på dagsordenen. Aviator havde et forslag om, at Modelflyvning Danmark og dens repræsentanter skulle have deres kompetencer, kvalifikationer og arbejdsområder indskærpet og nøje defineret, så medlemmerne kan følge med i deres arbejde ud fra en række objektive kriterier. Det var der en lang diskussion om, men konklusionen blev, at disse ting naturligt indskrives i den Driftshåndbog, som Modelflyvning Danmark har under udarbejdelse.

Driftshåndbogen er et nyt redskab i Modelflyvning Danmark. I den indskrives alle regler og procedurer for alt det arbejde, der udføres i foreningen og ude i marken. De, der arbejder i en virksomhed som er ISO-certificeret har en god idé om, hvad håndbogen skal indeholde. Kravene bliver ikke lige så skrappe, men skrappe nok til, at hvis hele bestyrelsen afgår lige nu! Ja, så kan de nye, der kommer til, overtage og fortsætte arbejdet, hvis de blot følger Driftshåndbogens indhold. Driftshåndbogen skal være en beskrivelse af skelettet, kødet og blodet i organisationen bag modelflyvningen i Danmark.





# Repræsentantskabsmøde 2014

TEKST: JØRGEN MOURITZEN FOTOS: STEEN LARSEN OG JØRGEN LOURITZEN

En sidste ting, Aviatorsagen satte sig spor i, var valget til bestyrelsen. Henrik Kildegård var indtil repræsentantskabsmødet en myndig og kompetent forhandler med myndighederne i sager om støj og flyvepladser. Men da regnebrættet skulle gøres op efter bestyrelsesvalget, fik Henrik ikke den nødvendige opbakning. Formentlig endnu et resultat af Aviator-sagen, som alle var enige om var et afsluttet kapitel efter repræsentantskabsmødet. Nu skal der ses fremad.

## Den nye bestyrelse

Dem, der skal se fremad på alles vegne, er den nye bestyrelse. Hvor hele fire nye blev valgt: Karsten Kongstad fra Interessegruppen Fritflyverne, Jens Arnt fra EFK97, Peter Skotte fra Aviator og Kim Mouridtsen fra Aviator (suppleant). Til gengæld afgik Regnar Petersen (af helt personlige årsager), Peter Rasmussen og Søren Vedsten (suppleant). Formanden for hobbyudvalget Anders Hansen, Falken, blev genvalgt med højeste stemmetal, og Allan Feld blev genvalgt med et af dagens højeste bifald – skønt han understregede, at den to-årige periode han nu gik i gang med er den uigenkaldelig sidste. Fra om to år vil han have fred til at flyve og sine andre gøremål ... Men fremad var, trods beslutningen om snarligt stop, hvad Allan Feld langt



## Rare penge fra eliten til bredden

De ligner Bjørnebanden som de står på billedet. Men de to "nummerplader" er ikke fangenumre. Det er derimod det overskud, som to af de stolte arrangører af sidste års VM i Herning – Regnar Petersen og Erik Dahl Christensen i baggrunden havde forvandlet MDKs underskudsgaranti til.

Pengene, som DLG-piloter fra hele verden havde lagt i Danmark som tak for et fantastisk arrangement, blev på årets repræsentantskabsmøde givet videre til to gode formål: Anders Hansen, forreste tv., fik 15.000 til at gøre Modeflyvningens Dag endnu mere kendt, og Gunnar Hagedorn fik 15.000 kr. til det fortsatte arbejde for øget højde til de svæveflyvere, som bl.a. havde skabt de flotte summer.



DEN NYE EBESTYRELSE:

Fra venstre: Peter Skotte, Jens Arnt, Anders Hansen, Allan Feld, Kim Mouritzen (suppleant), Søren Vestermarken, Steen Høj-Rasmussen  
(Ikke med på billedet Karsten Kongstad)

henad vejen havde på programmet i sin beretning.

- Vore fokusområder i det kommende år bliver øget medlemstilgang ud over de ca. 3.400 medlemmer vi har i dag, forhåbentlig via øget aktivitet i klubberne. Et af midlerne hertil er Modelflyvningens dag, hvor vi i fjor havde 28 klubber med med 1.226 registrerede starter. I år skulle vi gerne havde endnu flere med søndag den 7. september, for Modelflyvningens Dag er nok det bedste udstillingsvindue, man kan forestille sig.

Det andet område er den omtalte Driftshåndbog og hjemmesiden, som er dømt lidt for kedelig og lidt for uoverskuelig. Der er plads til forbedringer, og dem vil der blive flere af i indeværende år. Lige så vil man arbejde videre med realiseringen af stormodelflyvepladsers planlagte 5-årige re-godkendelser, og de 75 stormodelkontrollanters uddannelse... som jo er direkte ansvarlige for, at de mange registrerede stormodeller, der findes i Danmark, kan flyve under sikre forhold.

### Højde – en hjertesag

Et sidste, men måske det vigtigste fokusområde i det kommende år, bliver flyvehøjder. Modelflyvning Danmark vil gå foran de fleste lande i Europa ved at arbejde for, at man i Danmark får et antal "luftrums-søjler" hvor modelfly kan komme højere op end de 100 meter, der er foreskrevet i BL 9-4. Det arbejde har allerede været i gang længe, fortalte



Gunnar Hagedorn fra NFK, der som formand for Modelflyvning Danmarks Højdeudvalg var inviteret til at fortælle om arbejdets status.

Netop nu er et kritisk tidspunkt, og det var derfor begrænset, hvad Gunnar ønskede offentliggjort om detaljerne i arbejdet. Men så meget kan fastslås, at modelflyvernes ønsker nu er clearret med alle KDAs øvrige unioner. Så når KDA og MDK sammen indleder drøftelserne om modelflyvernes ønsker, sker det med opbakning fra hele Luftsportsdanmark.

• Højdeudvalget er i løbet af et år kommet længere, end vi er kommet de sidste 10, sagde Alan Feld efter Gunnars foredrag,

da han afslørede den anden grund til, at Gunnar var inviteret: At han skulle tildeles MDKs Initiativpokal.

• Mange har fortjent den, men ingen mere end dig, Gunnar, sagde Allan Feld.

En omtale af MDKs repræsentantskabsmøde ville man ikke få godkendt nogen steder, hvis man ikke også havde en redegørelse for økonomien. Men den kan gøres ultrakort: Forholdene er stort set som de plejer at være, både i regnskab og budget. Der er få tusinde kroners udsving i opstillingerne, som man kan finde på hjemmesiden under foreningsinfo og repræsentantskabsmøde 2014. [www.modelflyvning.dk](http://www.modelflyvning.dk)

MOU





Der diskuteres lystigt på årets repræsentantskabsmøde



... og der arbejdes. Tv Jørgen Mouritzen, der skriver på artikel til Modelflyvenyt og til højre Marttin og Chris fra sekretariatet i gang med det lange referat ...



Nogle af alle VM-drengene fra 2013. Fra venstre: Regnar Petersen, Lars Buch Jensen, Peter Vestergaard, Ruben Sonne, Axel Handrup og Allan Feld bliver vist frem mens Erik Dahl fortæller om den meget roste organisation.

# MODELFLYVEUDSTILLING

## og Østjysk Modelflyvermøde i Risskov 2014

### Historien kort

Igen i år var der arrangeret Modelflyveudstilling i Risskov ved Århus på den første søndag i marts, sådan som det har været tradition siden 1995. Men det er kun andet år at Århus Modelflyveklub (AMC) står for arrangementet. I de mange foregående år har det været søsterklubben Modelflyverne Århus (MFA), der tog tønnen.

I alle disse år har modelpiloter fra Østjylland og efterhånden fra hele landet hvert forår glædet sig til at møde hinanden på ud-

stillingen for at fremvise vinterens præstationer og kreationer for ligesindede, der forstår at værdsætte herlighederne.

**Vi laver modelflyveudstilling fordi det er en god tradition – ikke for at blive rige!**

Derfor er udstillingen også synonym med Østjysk Modelflyvermøde, og begge navne bruges. Der kommer også et udvalg af danske hobbyforhandlere på udstillingen med salgsstande, så man kan få suppleret af stort og småt, eller købe en (½)færdigmodel, der kan nå at blive klar til sæsonen.

For knap to år siden besluttede Modelflyverne Århus, at de ikke længere havde ressourcerne til at afvikle sådan en ud-

stilling. Og som sådan var der udsigt til at en lang og kær tradition skulle få ende. Udstillingen gav heller ikke længere et bidrag til klubkassen, der var værd at tale om, og som nok kan lune i en forenings økonomi.

Men før Modelflyverne Århus lod trossen falde, spurgte de Århus Modelflyveklub, om vi havde mod på at tage over. På et bestyrelsesmøde blev det hurtigt besluttet, at det ville vi gerne prøve kræfter med. Og sådan blev det.

Så 2013 blev – trods årstallet – lykkens år for udstillingen, der fortsætter, og for AMC der glæder sig over at kunne videreføre en god modelflyvertradition.





### Det er sjovt men ikke fedt

Indtægterne fra sådan en udstilling kommer fra kiosksalget og fra forhandlerne, som giver en skilling for at have en stand på udstillingen. Der har været tradition for at RC-unionen og senere MDK har støttet udstillingen med et beløb også.

Da vi i AMC overtog arrangementet vidste vi godt at klubkassen ikke just ville bugne af overskud; men at der ligefrem blev tale om et underskud, kom noget bag på os.

Der var flere ting der gjorde det. Dels var kioskpriserne historisk lave, dels gav MDK ikke tilskud i 2013 pga. Modelflyvningsdag og dels måtte vi betale for nogle ting, som MFA havde haft nemmere adgang til.

I år, havde vi så justeret kioskpriserne op til dagens standard, og det hjalp på regnskabet. Til gengæld havde vi kun to forhandlere i år mod fem sidste år. Så vi kom ud med et overskud på mindre end 2.000 kr. – men dog et overskud. Og så håber vi at MDK spytter lidt i kassen i år, som førhen.

Men det er jo ikke økonomi alt sammen. Vi gør det ikke for at score kassen, men fordi vi synes at udstillingen fortjener at leve videre, og så er det også lidt spændende.

### I år havde vi et luksusproblem

Der var næsten for lidt plads. Der var så stor tilslutning fra udstillere, at det kneb med at få plads til de sidste. Det er selvfølgelig et problem vi holder meget af. Men situationen blev i nogen grad reddet af, at der til gengæld var beskedent tilslutning fra forhandlere. Head-RC havde deres traditionelle og velforsynede salgsstand og kunne efter eget udsagn godt se det positive i det. Desuden var der en lokal netforhandler 'NM-hobby' som endnu er under opbygning. I 2015 vil vi forsøge at få bedre plads. Der er en gymnastiksal mere på skolen som vi kan leje. Og næste år kommer alle de danske forhandlere selvfølgelig – helt sikkert.

### Publikum og strategi

Foruden de mange glade modelflyvere kommer der også besøgende, som ikke har relation til modelflyvning. Med mindre de har set TV2Ø, kommer de nok mest fra lokalområdet; men de er alle potentielt nye modelflyvere, eller de







bliver 'ambassadører' der fortæller kolleger og venner, at de har været på en gratis udstilling, hvor der var en masse flotte fjernstyrede flyvemaskiner - og man kunne også købe noget selv.

Så foruden at give de etablerede modelpiloter mulighed for at mødes, er udstillingens formål også at udbrede kendskabet til modelflyvning som hobby uden for vores egen verden.

Til det publikum vil vi gerne vise bredden i modelflyvning som hobby, dvs. fra de flotteste store jet-modeller og andre skalamodeller ned til den simple skumflyver, der er god og billig at begynde med.

### De trofaste udstillere

Når vi taler om den tunge ende (modellerne), så er jet-gruppen altid flinke til at komme med deres utrolige maskiner. Der er meget imponator-potentiale i de store skalamodeller, og det er noget der fanger manges interesse. Skalagruppen - den del der ikke er jet - er også altid godt repræsenteret, og det er en fornøjelse at se de naturtro og detaljerede modeller, som man véd, at det har taget hundredvis af timer at få til at se naturlige ud med maling, nitter, weathering osv. Det skulle også stå skidt til, hvis ikke Boisen kunne præsentere en model, som er så gennemført, at vi andre kun kan være positivt misundelige.



Godt repræsenteret er også IMAC og F3A kunstflyverne. Det er jo en forholdsvis ny gruppe, i hvert fald set i FAI sammenhæng. Disse kraftige motormodeller er i en klasse for sig, både med brændstofmotor og med el. Joen viste et imponerende eksempel af sidstnævnte med et 20S 6000mAh batteri.

I de senere år er gruppen for svævemodeller vokset på udstillingen. Specielt på området for voldsomt store glasfibermodeller, som er kommet indenfor økonomisk rækkevidde (for nogle), selv om de største af dem stadig koster en Volvo. Men i dagens Danmark, hvor der snart er dB-grænser for hvor meget en prut må larme på åben mark, vil vi måske se en renæssance for svæveflyvning.

En gruppe vi ikke ser så meget på udstillingen er 'diverse' gruppen. Dvs. almindelige hverdagsmodeller, skummodeller, træner og fx indendørsfly. Dem vil vi også gerne vise frem. For vi vil gerne vise, at man kan starte småt.





Det skal ikke koste en jetjager eller en Volvo at komme i gang med hobbyen. Vi opfordrede derfor folk til, også at udstille såkaldt almindelige modeller. Og det gav resultat. Der kom et par bordfulde med almindelige motormodeller, så nu mangler vi bare skum-trænere o.l. til næste år.

### Brugtmarkedet

Brugtmarkedet er også en populær tradition. Her kan man sælge skrammel og købe fine brugte modeller – eller omvendt. Der er stort og småt. Se blot den store Fokker DR3 på billedet.

### Tal med TV2 – de vil gerne ...

Et af vores klubmedlemmer, Finn, kontaktede TV2ø for at tilbyde noget info om udstillingen. Det blev til et ret vellykket interview med en af vores unge helikopterpiloter (Jacob, kendt i MFN fra en tidligere artikel) og en lidt ældre pilot, der efter en lang karriere har skiftet brandsprøjten ud med en fjernstyret sender. Spørgsmål og svar var ikke forberedte, men journalisten skal have meget ros for sin seriøse tilgang til emnet. Og vore to piloter skal have meget ros for deres velformulerede svar på rede hånd. Indslaget fra TV2 har fået mange pæne kommentarer med på vejen bl.a. på Forum.

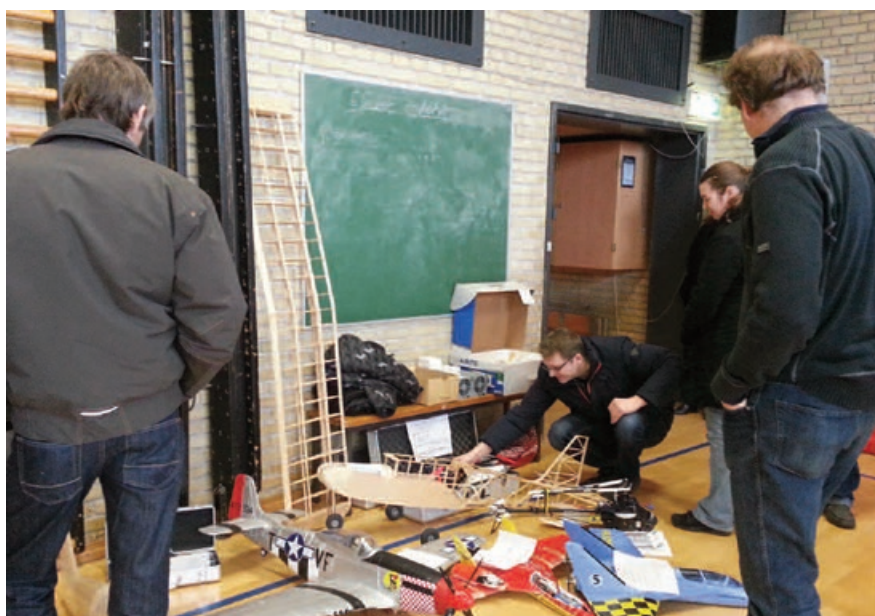
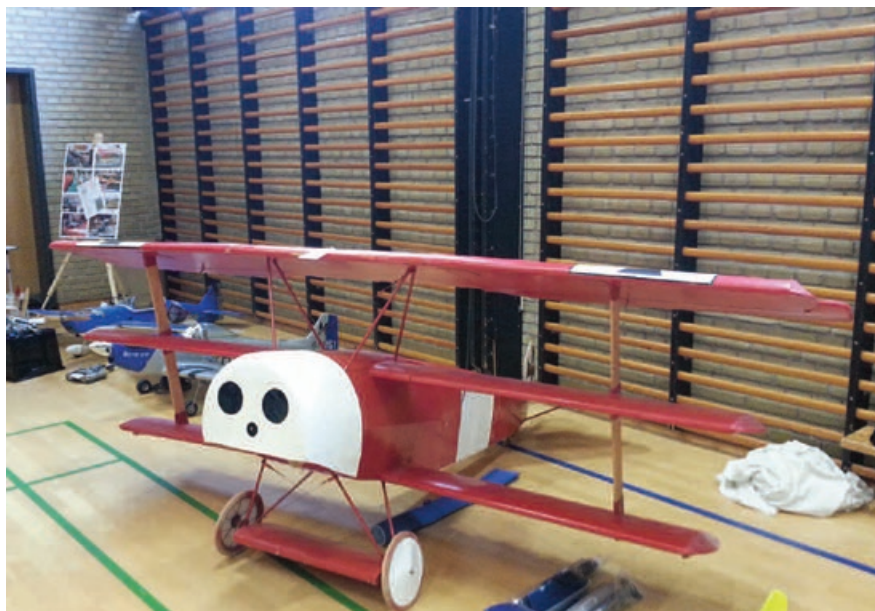
Også Århus Stiftstidende var nysgerrige og havde sendt en journalist ud for at se på løjerne. Journalisten efterspurgte en udstiller, som på en eller anden måde havde udmærket sig. Så jeg trak hende straks hen til Boisen, og det kom der en fin artikel ud af.

Fordelen ved TV2 frem for aviser er, at omtalen kommer forud for arrangementet, så interesserede kan nå at reagere. Ved modellflyvningens dag sidste år og ved tidligere lejligheder lavede vi også indslag med TV2, og det gav fine besøg.

Arrangerer vi udstilling igen til næste år? Ja selvfølgelig gør vi det. Og kommer du igen til næste år og udstiller og snakker og hygger dig. Ja selvfølgelig gør du det, og vi glæder os til det. God sommer til alle udstillere, forhandlere og arrangører og god sommer til MFNs læsere.

Og flyv nu forsigtigt med alle de flotte modeller.

Allan Feld





## TEGN ABONNEMENT PÅ MODELFLYVENYT

og få indblik i det helt særlige univers  
- hvor interessen for luftsport og flyvning begynder ...

**390,- kr.**

Send din bestilling til [mfn@plakatforlaget.dk](mailto:mfn@plakatforlaget.dk)

For 6 blade i 2014

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](mailto:mail@plakatforlaget.dk)



**CARROCAR AB**

**Distributør før Radiostyret  
Modelsport siden 1977**

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

[info@carrocar.se](mailto:info@carrocar.se) · [www.carrocar.se](http://www.carrocar.se)

**POWER  
Toys**  
EST. 1992

**Bredt udvalg af R/C modeller,  
reservdelene og tilbehør.  
Hurtig levering · Code tilbud.**

Gillbergagatan 40, Linköping · Sverige  
Tel: +46 13 12 74 70 · [info@powertoys.se](mailto:info@powertoys.se)

**WWW.POWERTOYS.SE**



# Darklake RC

Nyhed! KDS AGILE på lager!



Find også f.eks. Taranis, GensACE, RJX servoer



og SAB Goblin



på vores hjemmeside, så kig forbi!

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

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

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](http://www.rotordisc-rc-helicopter.dk)

## ROTORDISC'EN

Amtlandvej 4, Lindeballe Skov 7321 Gadbjerg  
Tlf.: 75885454 / E-mail: [rc-helicopter@rotordisc.dk](mailto:rc-helicopter@rotordisc.dk)  
Telefontid: Man.-Tir. 0900 - 1200 Onsdag-Fre. 0900 - 1200  
Besøg Man. 1600 - 1900 Andre dage kun efter aftale

[www.rotordisc-rc-helicopter.dk](http://www.rotordisc-rc-helicopter.dk)

Tegn annonce i Modelflyvenyt døgnet rundt  
på mail: [mail@plakatforlaget.dk](mailto: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](mailto:leif@lm-service.dk)

[www.rc2you.dk](http://www.rc2you.dk)

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

Når kun det bedste er godt nok

# D.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 <b>TILBUD</b>	FS-40S W / Silencer	1560,00	MAX-50SX-H RING HYPER	1555,00
MAX-25 FX W / Silencer	745,00 <b>TILBUD</b>	FS-56 W / Silencer	2180,00	MAX-55HZ Hyper	1885,00
MAX-25 AX W / Silencer	1090,00	FS-62V W / Silencer	1820,00	MAX-55HZ-R	2155,00
MAX-35 AX W / Silencer	1105,00	FS-70 ULTIMATE W / Silencer	1835,00 <b>TILBUD</b>	MAX-55HZ-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 <b>TILBUD</b>
MAX-46VX-DF	2425,00	FS-81 W / Silencer	2670,00	MAX-61LX-H Ring	1360,00 <b>TILBUD</b>
MAX-40 FX W / Silencer	630,00 <b>TILBUD</b>	FS-81P W / Silencer	2910,00	MAX-70SZ-H RING	2130,00
MAX-46 FXI W / Silencer	630,00 <b>TILBUD</b>	FS-95V W / Silencer	2245,00	MAX-91SZ-H RING PS-HYPER	1705,00 <b>TILBUD</b>
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 <b>TILBUD</b>	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 <b>TILBUD</b>	FS-155 P W / Silencer	3110,00	MAX-91HZ-R	2845,00
MAX-65 LA W / Silencer	1110,00	FS-120S-E W / Silencer	3395,00	SPEED 91HZ-R 3C	3035,00
MAX-65AX W / Silencer	1470,00	FS-120S III W / Silencer	3650,00	SPEED 91HZ-R 3D	2985,00
MAX-75 AX W / Silencer	1645,00	FS-200S W / Silencer	3775,00	SPEED 91HZ-R 3D W / BOOST PIPE	3835,00
MAX-91VR-DF ROUND HEAD	2610,00	FS-200S-P W / Silencer	3955,00	MAX-91 SX HGL Ring C-SPEC	1785,00 <b>TILBUD</b>
MAX-91 FX W / Silencer	1545,00 <b>TILBUD</b>	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	3765,00
MAX-120 AX PYLON SPECIAL	1915,00	FF-320 PEGASUS 320	13810,00		
MAX-140 RX W / HEADER PIPE	4045,00	FRS-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](http://iccom.dk/os)

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



**MXS 64"**  
fra Extreme Flight.  
Spændvidde 162 cm,  
vægt fra 2,3 kg.  
Pris 2.050,- kr.



**Hornet 460**  
Quadcopter  
fra Dualsky.  
Kan løfte op til  
1 kg batteri  
og udstyr.  
Mulighed for kamera  
montering.  
Pris 1.395,- kr.

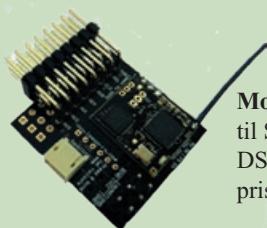


**GTP-Dual Power DC/AC**, 6 celler LiPo  
computerlader/balancer for 12V og 230V.  
Pris 495,- kr.

**FrSKY Taranis**  
X9D sender og  
X8R modtager.  
Nyt 16 kanals 2,4GHz  
anlæg med OpenTX  
software som  
giver en hidtil  
uhørt frihedsgrad  
af muligheder.  
Pris 1.740,- kr.



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



**Modtagere**  
til Spektrum  
DSM2/DSMX,  
priser fra 80,- kr.

For besøg i vores butik, Ambolten 8, Hørsholm  
Se åbningstider på [www.rc-netbutik.dk](http://www.rc-netbutik.dk)  
Tlf. 42 48 80 10 i åbningstiden.

**Dualsky FC130**, 3-akset gyro  
til fastvingede fly. Flyv som  
på skinner, enten som  
begynder eller 3D pilot.  
Holder modellen helt  
stabil i normal flyvning  
og i 3D manøvrer.  
Pris 350,- kr.



**Dualsky børsteløse**  
motorer med  
indbygget ESC,  
vægt 11 til 26 g.  
Pris fra 240,- Kr.



**Laser 200 EXP-48"** fra Extreme Flight,  
Spændvidde 122 cm, vægt fra 1,2 Kg.  
Pris 1.695,- kr.

## O.S. MOTOR

High Performance Brushless Motors

Motor	Trust	ESC	Cell	Prop	Pris	ESC	Pris
OMA-2810-1250	0,7 - 1,3 kg	30 - 50A	2 - 3	8x4 - 10x5	365,00	OSA 150 6-25V 50A	380,00
OMA-2815-1100	0,8 - 1,6 kg	30 - 50A	3	8x4 - 10x7	420,00	OCA 170 HV 14-50V 70A	630,00
OMA-2820-950	1,1 - 1,7 kg	30 - 50A	3	9x6 - 12x7	470,00	OCA 1100 HV 14-50V 100A	815,00
OMA-3805-1200	1,2 - 1,7 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x5	310,00	OCP-1 Programmer	130,00
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		80 - 95A	4 - 6	550-600 class	1025,00		
OMH-4535- 560 Heli		70 - 80A	10-12	600-650 class	1100,00		

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



Den nye generation

# Gyromodtager

Nyt gyroskopsystem med 3 akser  
 – med nye funktioner  
 – udviklet i Tyskland

## Første testrapporter:

»Så nemt har det aldrig været for mig at flyve«  
 »Nu behøver man ikke mere være bange for vindstød og sidevind under indflyvningen til landingen«  
 »Selv modeller, der gælder som vanskelige at flyve med, er lige så nemme at kontrollere som en begyndermodel«



Ralf Helbing, administrerende direktør for Graupner/SJ GmbH  
 Opfinder af den verdenskendte GM racing ASP regulator

**33576: GR-12 3xG**



**33577: GR-12 3xG + 3A + Vario**

Ekstra integreret vario med højdemåler

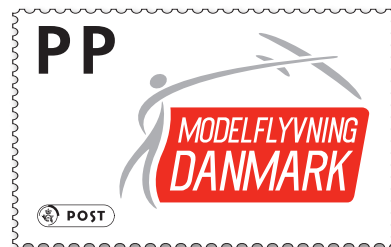


## Særlige funktioner i Graupner/SJ gyromodtageren:

Ved hjælp af 4 frie blandere i modtageren kan der også flyves med mere komplekse modeller med 2 højderør, med V-halerør eller med deltvinger med støtte i 3 akser. Indstillingen foregår ganske enkelt via telemetri.

- Simpel allokering af gyroskopsakserne
- Flyvefaseafhængig følsomhed via en ekstra kanal mulig
- SUMD til udvidelse af kanalerne
- Fuldt telemetriduelig
- Gyroskopets følsomhed kan indstilles via en ekstra kanal, så den kan gøres afhængig af flyve-faserne.

Yderligere oplysninger og tilbehør til produkterne fra Graupner/SJ under:



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST

# HEAD RC



## Nyhed! Jeti DS-14 sender

Tjekkiske Jeti har gennem de senere år formået at udvikle velnok markedets mest omfattende 2.4Ghz system. Udviklet med støtte fra EU samt med input fra dygtige piloter har Jeti introduceret to 16-kanals sendere samt en omfattende serie af modtagere. Ryggraden er ekstremt avancerede programmeringsmuligheder som tilgås gennem en firmware der er så nem at man knap har brug for at læse en vejledning.

Jeti såkaldte Duplex system er forankret i en åben telemetriprotokol, der byder på en stadigt voksende serie af sensorer til modeller på el og brændstof. Telemetrisk data kan sendes direkte til sendernes store displays samt til eksterne,

håndholdte enheder. Jeti systemer omfatter også fartregulatorer, og det geniale er at alt taler sammen trådløst. Du kan således programmere din Jeti ESC direkte fra din Jeti sender, ligesom langt de fleste ESC'ere har indbyggede telemetri funktioner.

Med DS-14 åbner Jeti muligheden for at komme ombord i Duplex for blot kr. 5.945. Dette er en noget lavere pris end DC-16 og DS-16 hvilket blandt andet, og på innovativ vis, er opnået gennem andre materialer samt et lettere reduceret funktionssæt. Det smarte er, at du som bruger online kan tilkøbe flere funktioner for små summer efterhånden som du måtte få brug for flere kanaler etc.

Head RC er specialist i Jeti's produkter, og du kan se og bestille det samlede sortiment online på <http://headrc.com/jeti>



**duplex**  
radio control system

### Åbningstider:

Mandag:	9:00	-	20:00
Tirsdag:	9:00	-	17:30
Onsdag:	9:00	-	17:30
Torsdag:	9:00	-	16:00
Fredag:	9:00	-	16:00
Lørdag:	10:00	-	14:00

**Head RC**  
**Jernholmen 48D**  
**2650 Hvidovre**

[headrc.com](http://headrc.com) | +45 70 270 680

