

Modelflyvenyt

Nyt liv til 2M klassen

Nye regler testes og giver masser af sjov på flyvepladsen

Reportager fra

Modelflyvningens dag

Danish Cup

Norwegian Cup

UT3



Troldmandens
værksted II

Luftsportens
dag 2015?

BK 16.10.-10.12.2014 Kr. 64,75



BK returuge 50

Modelflyvningens dag 7. september

Det blev til 3193 flyvninger og måske flere?



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 (trykt medie) 0105-6441
ISSN (online) 2246-4115

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 beskudiget i forsendelsen eller skifter du adresse så skal du henvende dig til sekretariatet. Tlf. 86 22 63 19 info@modelflyvning.dk

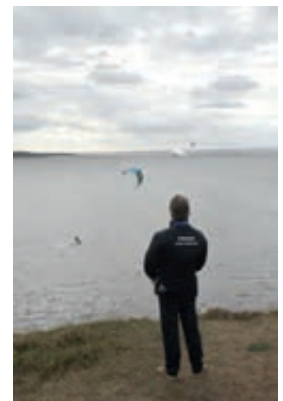
Ved eventuel udmeldelse er det vigtigt, at du giver besked til sekretariatet – og ikke bare undlader at betale det næste kontingent.



FORSIDENS billede er denne gang taget af Lennart Sørensen. Det forestiller Poul Møller, der kaster sin Relaxx. Læs mere om hvordan 2m svæverne får nyt liv på side 28.

Bagsides billede er taget af Peter Bejerholm den 30. juni 2014 ved Ulbjerg klint (Limfjorden), og han skriver om det: Jeg synes selv, der er mere i det end blot en mand med fjernbetjeningen. Piloten er Thomas Rune Pedersen, AMC. Det er svært at få ansigt og flyver med på billedet når der flyves på skrænt. Jeg synes billedet signalerer action på skrænten. Svæveren er med vilje trukket lidt ud med en langsom lukkertid. At flyet så peger ned mod kitesurferen og der står Safety Ambassador på Thomas ryg, er lidt et twist.

Har du et forslag til et stemningsbillede til bagsiden, så send det med en lille forklaring til redaktøren.



ANSVARSHAVENDE REDAKTØR

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



redaktionen



JØRGEN MOURITZEN

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



MICHAEL GIBSON

Damgårdsvvej 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



JESPER VOSS

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

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

Organisationsstof, referater, indbydelser og lign. sendes direkte til redaktøren. Vær opmærksom på at referater der modtages mere end tre måneder efter et arrangement, ikke nødvendigvis får plads i bladet. Hvis du ikke selv kan eller vil skrive, men har en idé til bladet, så send en mail til redaktøren.

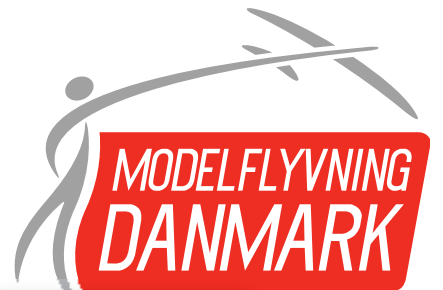
Tekster afleveres i elektronisk form. Lav tekstens opsætning så enkel som muligt – gerne i et rent tekstformat fx word og uden specielle formateringer med spalter, bokse eller lign. Sæt aldrig billeder ind i din tekstfil. Send derimod billeder i bedst mulige kvalitet (mindst 300 dpi) som egentlige billedfiler. Har du mange, så kontakt grenredaktør Steen Larsen og få adgang til vores ftp-server.

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

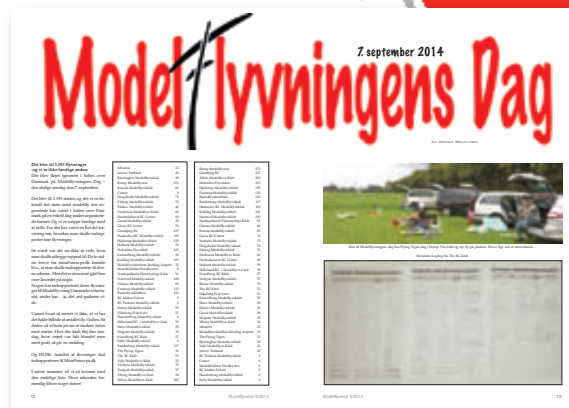
**DEADLINE PÅ
MODELFLYVENYT
2014-2015**

Nr.	Udkommer	Deadline
Nr 6	5. december 2014	24/10/2014
Nr 1	15. februar 2015	02/01/2015

INDE I BLADET



- 4 Produktinformation
- 9 Nyt fra sekretariatet
- 10 Indbydelser
- 12 Modelflyvnings Dag
- 14 BEAM E5 Archon
- 18 Trolldamens værksted II
- 24 Historien bag et billede
- 28 Nyt liv til 2M klassen
- 34 Tigrene i Vestjylland
- 38 Kære lille modelffy, min skat
- 39 Mine stormodeller
- 40 Med ryggen til det hele
- 42 START & småt
- 44 To World Cup Konkurrencer i Rumænien
- 48 Borup Mfk. blev danske mestre ...
- 52 Modelflyvnings Dag 2014 - den sidste?
- 53 Stormodeltræf i Brønderslev
- 54 Danish Cup
- 58 Norwegian Cup
- 62 UT3



12



14



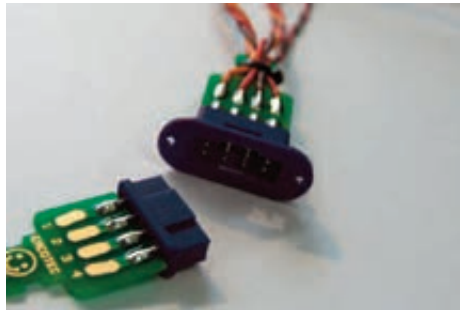
40



54



REDIGERET AF JESPER VOSS
JESPERVOSS@MODELFLYVNING.DK



Emcotec vingestik

Kender du det, at man ikke lige har forbindelser nok på det grønne multiplex stik man plejer at anvende til stiksamlingerne mellem vinger og krop? Så har Emcotec løsningen til dig. Emcotec har specielle vingestik på programmet som tillader dig at trække 6A kontinuerligt og 10A i kort tid pr. pol. Hvilket betyder, at det let kan trække langt de fleste servoer uden at brænde kontaktfladerne af. Emcotec kan levere stik i flere forskellige udgaver, lige efter dit behov. Se mere på www.shop.rc-electronic.com



Hitec Maxima SL

Udviklet til at levere uovertruffen pålidelighed, Maxima SL 2.4GHz, lav latency receiver, som har høj opløsning og en utrolig hurtig framerate på kun 7ms. Designet til at køre sammen med de fleste S-Bus kompatibel flybarless systemer. Pga den høje hastighed som modtageren kører med, er den kun kompatibel med Hitec Aurora 9X senderen. Modtageren er en fullrange micromodtager som kun vejer ca 10gram. Set til ca 500,- kroner



Micro quadcopter

Mangler du noget at fordrive tiden med i frokostpausen på jobbet, så er den lille CX-10 quadcopter fra Cherson måske noget for dig. Med sin vægt på kun 12 gram og 31mm fra aksel til aksel passer den i de fleste lommer.

Quadcopteren er meget manøvreduktig og kan klare de fleste akrobatiske manøvre.

Set til 259,- kr. RTF

Se mere på www.avionic.dk



MPX Panda sport

Multiplexs nye lille el-svæver med aftagelig hale og to-delt vinge med 116 cm i spændvidde, burde have en plads i enhver hangar. Den kraftfulde børsteløse motor giver lange flyvetider, og god kraft til akrobatik. Modellens lave synkehastighed giver den gode svævegenskaber, gør den velegnet til dem, som gerne vil udforske termikkens verden.

Multiplex kan levere den i det de kalder for RR+, dvs alt grej medfølger og er installeret, selv modtager. Så det er det de andre fabrikanter kalder Bind and fly, her er det bare til Multiplex sendere. Modellen kan leveres i andre udstyrsklasser. Set til ca 1500,- kr. (RR+) Se mere på www.multiplex-rc.de



Night Hawk 250 multirotor

Hvis du ikke allerede er hoppet på dillen med små hurtige FPV quadcopter racere, så har du nu muligheden for nemt og hurtigt at hoppe på dillen, så er du klar til indendørs eller vinterens udfordringer.

Nighthawken er skåret i 4mm kulfiber og enkelte stumper i glasfiber, som gør den meget stærk og let (162 gram). Og kan derfor tåle rigtig hård behandling. RC-netbutik kan levere en Night hawk med følgende grej:

1 stk. Night Hawk 250 kulfiber/glasfiber-komposit ramme

2 stk. MT1806 - 2280KV, CW Motorer fra Emax

2 stk. MT1806 - 2280KV, CCW Motorer fra EMax

4 stk. 12A ESC SimonK firmware fra EMax

1 stk. CC3D Flight controller fra EMax

4 stk. Gemfan 5x3 propeller

1 stk. Power distributor kabel

Det eneste du mangler er modtager, et 3s 1300 mah Li-Po, modtager og FPV grej, så er du flyvende.

Set til 1350,- kr. Se mere på www.RC-netbutik.dk

Jesper Voss er vores helt egen gadgethaj og trendspotter. Altid på jagt efter det sidste nye og de smarte detaljer til modellflyvesporten ...

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

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

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.

Større sortiment til Mindre pris

Hobbyfly er i gang med en stor omlægning! Takket være JERES enorme opbakning i 2013 og 2014, er vi nu i stand til at udvide vores sortiment og samtidig sænke vores priser yderligere og (forhåbentlig) til et vedvarende lavt niveau. Du vil opleve endnu flere nye produkter fra vores allerede kendte mærker som Black Horse Model og Beam Helicopters, samt produkter fra (hos os) nye producenter såsom Hangar 9, JetCat, og mange flere. Endvidere vil du opleve vores nye Youtube kanal med løbende nye og lærerige film.

Ja, du kommer til at opleve masser gode nyheder i Hobbyfly, men husk at det kun er muligt pga. DIN opbakning, og det KUN er dig der kan få det til at blive ved. 😊

Mindre pris starter nu!

Dynam F4U corsair PnP (1270mm)

- Lækker Skala udseende og Klar til Navigationslys
- Elektrisk Retracts med drej, 3-bladet propel og Alu-spinner
- Drivkraft: 50A pentium ESC & 600W BL Tomcat motor

Normalpris: ~~1.595,-~~

Fast lavpris fra NU: 1.245,-

Oplev samme prisfald for ALLE vores varer fra NUI



Mindre pris fortsætter!

Dynam Pitts 12 Python PnP (1067mm)

- Et fantastisk kunstfly
- Flot og detaljeret finish
- Drivkraft: 50A pentium ESC & 500W BL Tomcat motor

Normalpris: ~~1.599,-~~

Fast lavpris fra NU: 1.395,-

Oplev samme prisfald for ALLE vores varer fra NUI

Mindre pris fortsætter endnu!

BH J-3 Piper Cub 1/4 Scale (2450mm)

- Lækker Skala udseende
- Perfekt finish med ORACOVER™
- Fantastisk flyve egenskaber

Normalpris: ~~2.300,-~~

Fast lavpris fra NU: 1.850,-

Oplev samme prisfald for ALLE vores varer fra NUI

Prisfald på ALLE produkter !!!



Større sortiment udvidelse starter i November!

Hotte ankomst i november:

Køb NU og være sikker på du får den!



BH L-39 Albatros (L:1860mm)

BH Extra 300s 20cc (1600mm)



November 2014:

41 ARF modeller fra Black Horse ankommer.

21 PnP modeller fra Dynam ankommer.

Vi sælger også fly fra Hangar 9 nu!

Find dem alle på www.hobbyfly.com

HOBBYFLY

Islevdalvej 53 st. th.

2610 Rødovre

Man-Fre: 14-18 Lør: 10-14

E-Mail: info@hobbyfly.com

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

WWW.HOBBYFLY.COM

NU GÅR HOLTEHOBBY AMOK PÅ PRIS OG SERVICE!

Lagerstatustelefon 31678020 alle 7 dage om ugen fra 10 - 21

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



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



Spektrum 6115e modtager



Spektrum 6210 modtager



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,-



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



1 2 3 4 5 6 7 8

MODELFLYVNING DANMARK

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

BESTYRELSEN FOR MODELFLYVNING DANMARK

1 Peter Skotte, Aviators Modelflyvere,	Tlf: 2249 2663	peter@skottes.net
2 Kim Mouridtsen, Aviators Modelflyvere	Tlf: 9811 4700	kim@mouridtsen.com
3 Jens Arnt, Elektroflyveklubben (EFK 7)	Tlf: 2995 59820	jens@jensarnt.dk
4 Næstformand, Anders Hansen, Mfk. Falken	Tlf: 2028 5619	bankeost@hotmail.com
5 Formand Allan Feld, AMC	Tlf: 8613 4140	allan.feld@mail.tele.dk
6 Karsten Kongstad, Fritflyvning,	Tlf: 5752 5703	karstenkongstad@gmail.com
7 Søren Vestermarken, Mfk. Falken	Tlf: 5760 0433	sorenvestermarken@gmail.com
8 Steen Høj Rasmussen, NFK	Tlf: 4345 1744	steen.hoj@mail.dk

UDVALG OG STYRINGSGRUPPER UNDER MODELFLYVNING DANMARK

Hobbyudvalget

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

Flyvepladsudvalget

Jens Arnt, Kighusbakken 9, 3400 Hillerød. 9955 9820. jens@jensarnt.dk

Flyvehøjdeudvalget

Gunnar Hagedorn, 4045 4353, mghagedorn@dcadsl.dk

Eliteudvalget

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

STYRINGSGRUPPER UNDER ELITEUDVALGET

Kunstflyvning

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

Svæveflyvning (F3B+F3J+F3F+F3K+2M)

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

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

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

Helikopterflyvning

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

Skalaflyvning

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

Fritflyvning

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

Linestyning

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

SEKRETARIATET FOR MODELFLYVNING DANMARK



Chris

Martin

Chris Jespersen & Martin Stuart Nielsen
Postadresse: Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge
Tlf. 86 22 63 19 Tlf. tid: mandag kl. 16.30-18.30
Sekretariatet ringer dig gerne op. Du er meget velkommen til
at kontakte os via e-mail på: info@modelflyvning.dk.

www.modelflyvning.dk



NYT FRA



KONTINGENTOPKRÆVNING

Så er sommeren forbi – efteråret har meldt sin ankomst – og inden længe er det tid til den årlige kontingentopkrævning.

Det varsler, at de mørke vinteraftener snart er over os og inden vi får set os om er det tid til utallige timer i hobbykælderen, julefrokoster og nytårsløjer.

Men inden da skal der betales kontingent for 2015 og det er som altid vigtigt, at understrege, at det er en forudsætning for at være forsikret fra årets begyndelse, at vi modtager din indbetaling rettidigt.



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

Formand Hans Fr. Nielsen
Klemivej 4, 8344 Solbjerg, 86927876
hfn@sport.dk

Kasserer Frede Juhl
Gl. Færgevej 22, Alnor, 6300 Gråsten,
7465 1457, sylesen@gmail.com

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

Kontingent for 2014: 200,- kr.

Har du allerede tilmeldt dig BetalingsService, kan du sove roligt om natten – opkrævningen bliver betalt helt automatisk. Men modtager du et indbetalingskort er det vigtigt, at du får det betalt rettidigt, så du med ro i sindet kan flyve allerede fra 1. januar 2015.

Det er også vigtigt, at gøre opmærksom på, at der kun udsendes én rykker/påmindelse vedrørende kontingentopkrævningen og det bliver sendt i den første uge af december. Her følger en kort oversigt over tidsforløbet for kontingentopkrævningen for 2015.

Ultimo oktober 2014:

Udsendelse af indbetalingskort til alle, der ikke er tilmeldt BetalingsService. Kontingentopkrævning vil fremgå af den månedlige oversigt fra BetalingsService, hvis du har tilmeldt dig.

10. november 2014:

Sidste rettidige frist for kontingentindbetaling via indbetalingskortet. Medlemmer tilmeldt BetalingsService trækkes automatisk for kontingent.

Primo december 2014:

(i perioden 1. – 5. december 2014):
Udsendes påmindelse fra Sekretariatet til alle, der endnu ikke har betalt. HUSK – der tillægges et gebyr på kr. 75,00 hvis det er nødvendigt at sende en påmindelse

15. december 2014:

Vi påbegynder udsendelsen af årsklistermærker til de medlemmer, der har betalt rettidigt.

20. december 2014:

De sidste breve med årsklistermærker udsendes, så de kan nå frem inden nytår.

1. januar 2015:

Ansvarsforsikringen ophører for alle de

medlemmer, der endnu ikke har betalt.

16. februar 2015:

Der udsendes eksklusionsbreve til de restanter, der endnu ikke har betalt.

HUSK: Hvis du ikke betaler dit kontingent vil du miste dine erhvervede certifikater og de skal generhverves, hvis du på et senere tidspunkt melder dig ind igen.

23. februar 2014:

Der udsendes årsklistermærker til de tidligere restanter, der nu har indbetalt deres kontingent

Chris & Martin

TILLYKKE MED CERTIFIKANTERNE TIL

A-certifikater

Dennis Christensen, Randers Mfk.
Jesper Larsen, Østjydsk Modelflyveklub
Jeppe Bundgaard, Lindtorp Mfk.
Todd Hansen, Falken Modelflyveklub
Boris Hansen, Comet
Bjarne Garp, EFK 87
Ludolf Petersen, EFK 87
Halvor Romlov, Kolding Mfk.
Bent Hansen, Fredericia Mfk.
Kurt Johansen, Modelklubben Nordkysten
Jakob Østergaard, Fredericia Mfk.
David Brauner, Svendborg RC Klub
Adrian Kristoffersen Baandrup, Midtjysk Modelflyveklub
Jesper Andersen, Midtjysk Mfk.
Morten Kuzon, EFK 87
Klaus Kristensen, Borup Modelflyvere
Bøje Vistisen, Viborg Modelflyve Klub
Jens Egginton, Arrow Toftlund Mfk.
Søren Nissen, Arrow Toftlund Mfk.

S-certifikater

Jens Arnt, EFK 87
Henrik Kristiansen, Sæby Mfk.
Brian Stenild, Aars Modelflyveklub

H-certifikater

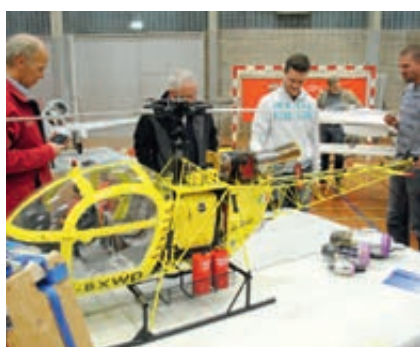
Robert Blidal, Skibelund RC Mfk.

Dansk Modelflyve Veteranklub

Kalender 2014

Mandag	20.10.	13.00	Hyggetræf på Midtjællands 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



STORMODEL MØDE

23. november i Fuglebjerg

- Er du kommende stormodelpilot?
- Vil du lære om stormodeller og godkendelse af stormodeller?
- Ejer du en stormodel og vil gerne vise den frem?
- Har du spørgsmål om dit kommende stormodelprojekt?
- Er du en erfaren rotte i faget og kunne du tænke dig at dele ud af din viden?
- Kan du et håndværk som du mener at andre kan drage nytte af?

Stormodelmødet er stedet hvor nuværende og kommende stormodelpiloter kan mødes med ligesindede, dele deres viden, få svar på spørgsmål og følge

med i, hvad der sker inden for stormodel området.

Der vil være stormodelkontrollanter til stede, og der bliver afholdt seminarer i løbet af Stormodelmødet.

Kontrollanterne vil kunne give råd og vejledning indenfor alle kategorier og emner. Kom og få tips og tricks til netop dit stormodelprojekt.

Følg med på MDKs forum under indbydelser og byd ind med dit forslag til emner og spørgsmål.

MDKs stormodeludvalg afholder dette arrangement i samarbejde med Modelflyveklubben Falken, Sjælland.

Kom til Fuglebjergshallen, Byagervej 2,

4250 Fuglebjerg den 23. november fra 11 til 17 og få en hyggelig dag i stormodelernes tegn. Medbring et byggeprojekt eller en færdig flyver og del din viden og erfaringer med andre stormodelpiloter – det kan jo være du fik en god ide med hjem!

Der kan købes mad og drikkevarer i hallens cafeteria.

Tilmeld dig gerne på forum eller kontakt udvalget på 20285619, hvis du kommer med stormodel eller andet udstyr.

Vel mødt i Fuglebjerg til en hyggelig og givende dag sammen med ligesindede.

Stormodeludvalget



INDENDØRSSTÆVNE

15. november 2014 i Fuglebjerg

Mfk-Falken har igen i år fornøjelsen, at indbyde til det efterhånden traditionsrige indendørstræf lørdag den 15. november i Fuglebjerghallen.

Vi gentager succesen med at lave et natarrangement, så vi begynder allerede fredag aften kl. 20.00, hvorefter der er mulighed for at bygge og flyve hele natten og så fortsætte med træffet om lørdagen.

Vi vil arrangere fælles morgenmad for natteravnene. Der vil selvfølgelig blive mulighed for at smide sig i en sovepose, hvis man bliver søvngig i løbet af natten.

TILMELDING

Tilmelding til natdelen er nødvendig, da vi skal være mindst 10 deltagere, for at gennemføre den del af arrangementet.

Tilmelding sker på Forumtråd under indbydelser / MFK-Falken-Inden-

dørsstævne og Natteflyvning

Den traditionelle del af træffet vil blive afholdt som sædvanlig. Det vil sige, at der vil blive afholdt div. konkurrencer og opvisningsflyvninger, og der vil selvfølgelig være mulighed for masser af fri flyvning.

HANDEL OG Udstilling

I forbindelse med stævnet forventer vi besøg af i hvert fald én hobbyhandler, så der vil være mulighed for at få købt ind til sæsonen. Endvidere vil der være en udstilling af modelfly.

HUSKOK

Efter endt flyvning arrangerer vi fællesspisning i cafeteriaet. Belært af tidligere uheldige erfaringer, har vi i år entereret med vores "huskok" Lisbeth, kendt fra mangt et stævne og sommerlejr, til at stå for maden.

Menuen vil være: Forret: Tarteletter med høns i asparges. Hovedret: Oksekød og marineret svinekam. Dessert: Kaffe og kage.

Prisen er 135 kr. pr. kuvert.

Tilmelding til spisning senest den 6. november til Arne Hansen på tlf. 22 36 68 82 Tilmeldingen er bindende og gælder fra indbetaling. (Kontonr. oplyses ved tilmelding)

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

MØDESTED:

Fuglebjerghallen
Byagervej 2
4250 Fuglebjerg

Vel mødt
Med venlig hilsen
Modelflyveklubben Falken

Find flere
indbydelser på
www.modelflyvning.dk

Fx:

Hotliner piloternes årlige pilotmøde

Lørdag den 18. oktober 2014

Sted: Sjælland

Mødetype: Sportsgruppemøde

Uofficielt DM i Combat og Pylon

Lørdag den 25. oktober 2014

(Reservedag: 26. oktober 2014)

Sted: En skrænt på Sjælland

Arrangør: Poul Møller og Kim Forsingdal



Modelflyvning



Det blev til 3.193 flyvninger -og vi er ikke færdige endnu

Der blev fløjet igennem i luften over Danmark på Modelflyvningens Dag – den dejlige søndag den 7. september.

Det blev til 3.193 starter, og det er os bekendt det største antal modelfly der nogensinde har været i luften over Danmark på en enkelt dag under organiserede former. Og vi er næppe færdige med at tælle. For der har været en hel del forvirring om, hvordan man skulle indrapportere sine flyvninger.

Så svært var det nu ikke at vide, hvor man skulle aflægge rapport til: De to sidste breve fra mou@mou-pr.dk fortalte bl.a., at man skulle indrapportere til denne adresse. Men det er desværre gået hen over hovedet på nogle.

Nogen har indrapporteret deres flyvninger til Modelflyvning Danmarks sekretariat, andre har... ja, det må guderne vide.

Uanset hvad, så mener vi ikke, at vi har det fulde billede af antallet fly i luften. Så derfor vil vi bede jer om at studere listen med starter. Hvis din klub fløj den søndag, hvor vejret var lidt blandet men mest godt, så giv en melding.

Og HUSK: Antallet af flyvninger skal indrapporteres til Mou@mou-pr.dk

I næste nummer vil vi så komme med den endelige liste. Hvor rekorden formentlig bliver noget større!

Albatros	32	Borup Modelflyvere	272
Arrow Toftlund	20	Grønberg RC	237
Bjerringbro Modelflyveklub	28	Århus Modelflyve Klub	200
Borup Modelflyvere	272	Holstebro Flyveklub	165
Brande Modelflyveklub	83	Hjallerup Modelflyveklub	159
Comet	0	Pandrup Modelflyveklub	132
Dragsholm Modelflyveklub	72	Radioflyveklubben	120
Esbjerg Modelflyveklub	70	Sønderborg Modelflyveklub	117
Filskov Modelflyveklub	43	Haderslev RC Modelflyveklub	110
Fredericia Modelflyve Klub	60	Kolding Modelflyveklub	101
Frederikshavn RC Center	60	Næstved Modelflyveklub	100
Grenå Modelflyveklub	39	Nordsjællands Fjernstyrings Klub	91
Greve RC Center	76	Odense Modelflyveklub	84
Grønberg RC	237	Brande Modelflyveklub	83
Haderslev RC Modelflyveklub	110	Greve RC Center	76
Hjallerup Modelflyveklub	159	Vestfyns Modelflyveklub	75
Holbæk Modelflyveklub	59	Dragsholm Modelflyveklub	72
Holstebro Flyveklub	165	Esbjerg Modelflyveklub	70
Kalundborg Modelflyveklub	50	Fredericia Modelflyve Klub	60
Kolding Modelflyveklub	101	Frederikshavn RC Center	60
Modelflyveklubben Bording Airport	32	Holbæk Modelflyveklub	59
Modelklubben Nordkysten	0	Skibelund RC / Modelflyve Club	59
Nordsjællands Fjernstyrings Klub	91	Svendborg RC Klub	57
Næstved Modelflyveklub	100	Vestjysk Modelflyveklub	57
Odense Modelflyveklub	84	Rønne Modelflyveklub	55
Pandrup Modelflyveklub	132	Thy RC Klub	53
Radioflyveklubben	120	Silkeborg El & Svæv	51
RC klubben Falcon	0	Kalundborg Modelflyveklub	50
RC Parkens Modelflyveklub	2	Skive Modelflyveklub	50
Rønne Modelflyveklub	55	Filskov Modelflyveklub	43
Silkeborg El & Svæv	51	Grenå Modelflyveklub	39
Skanderborg Modelflyveklub	0	Sleipner Modelflyveklub	35
Skibelund RC / Modelflyve Club	59	Viborg Modelflyve Klub	34
Skive Modelflyveklub	50	Albatros	32
Sleipner Modelflyveklub	35	Modelflyveklubben Bording Airport	32
Svendborg RC Klub	57	The Flying Tigers	31
Sæby Modelflyveklub	0	Bjerringbro Modelflyveklub	28
Sønderborg Modelflyveklub	117	Vejle Modelflyve Klub	22
The Flying Tigers	31	Arrow Toftlund	20
Thy RC Klub	53	RC Parkens Modelflyveklub	2
Vejle Modelflyve Klub	22	Comet	0
Vestfyns Modelflyveklub	75	Modelklubben Nordkysten	0
Vestjysk Modelflyveklub	57	RC klubben Falcon	0
Viborg Modelflyve Klub	34	Skanderborg Modelflyveklub	0
Århus Modelflyve Klub	200	Sæby Modelflyveklub	0

7. september 2014

Modellflyvningens Dag

AF JØRGEN MOURITZEN



Klar til Modellflyvningens dag hos Flying Tigers dag i Vejrup. Fire biler og syv fly på pladsen. Det er lige ved at være rekord...

Herunder Når det bl.a. drejer sig om at indrapporterer hvor mange flyvninger man når, er det med at have orden i papirerne. Og det havde de i Thy.

Thy RC-klub - Modellflyvningens dag 2013				
Fly	Flr	Fl	Flyvning / Skilte	Indberet
1	San-Dal	Vindmølle	10:00	50
2	San-Dal	2.000	11:00	50
3	San-Dal	2.000	11:00	50
4	San-Dal	2.000	11:00	50
5	San-Dal	2.000	11:00	50
6	San-Dal	2.000	11:00	50
7	San-Dal	2.000	11:00	50
8	San-Dal	2.000	11:00	50
9	San-Dal	2.000	11:00	50
10	San-Dal	2.000	11:00	50
11	San-Dal	2.000	11:00	50
12	San-Dal	2.000	11:00	50
13	San-Dal	2.000	11:00	50
14	San-Dal	2.000	11:00	50
15	San-Dal	2.000	11:00	50
16	San-Dal	2.000	11:00	50
17	San-Dal	2.000	11:00	50
18	San-Dal	2.000	11:00	50
19	San-Dal	2.000	11:00	50
20	San-Dal	2.000	11:00	50

Thy RC-klub - Modellflyvningens dag 2013				
Fly	Flr	Fl	Flyvning / Skilte	Indberet
1	San-Dal	Vindmølle	11:00	50
2	San-Dal	2.000	11:00	50
3	San-Dal	2.000	11:00	50
4	San-Dal	2.000	11:00	50
5	San-Dal	2.000	11:00	50
6	San-Dal	2.000	11:00	50
7	San-Dal	2.000	11:00	50
8	San-Dal	2.000	11:00	50
9	San-Dal	2.000	11:00	50
10	San-Dal	2.000	11:00	50
11	San-Dal	2.000	11:00	50
12	San-Dal	2.000	11:00	50
13	San-Dal	2.000	11:00	50
14	San-Dal	2.000	11:00	50
15	San-Dal	2.000	11:00	50
16	San-Dal	2.000	11:00	50
17	San-Dal	2.000	11:00	50
18	San-Dal	2.000	11:00	50
19	San-Dal	2.000	11:00	50
20	San-Dal	2.000	11:00	50

Thy RC-klub - Modellflyvningens dag 2013				
Fly	Flr	Fl	Flyvning / Skilte	Indberet
1	San-Dal	Vindmølle	11:00	50
2	San-Dal	2.000	11:00	50
3	San-Dal	2.000	11:00	50
4	San-Dal	2.000	11:00	50
5	San-Dal	2.000	11:00	50
6	San-Dal	2.000	11:00	50
7	San-Dal	2.000	11:00	50
8	San-Dal	2.000	11:00	50
9	San-Dal	2.000	11:00	50
10	San-Dal	2.000	11:00	50
11	San-Dal	2.000	11:00	50
12	San-Dal	2.000	11:00	50
13	San-Dal	2.000	11:00	50
14	San-Dal	2.000	11:00	50
15	San-Dal	2.000	11:00	50
16	San-Dal	2.000	11:00	50
17	San-Dal	2.000	11:00	50
18	San-Dal	2.000	11:00	50
19	San-Dal	2.000	11:00	50
20	San-Dal	2.000	11:00	50



Beam E5 Archon



TEKST OG BILLEDER AF RASMUS HANSEN

Her kommer et par ord om Beams nye 500 størrelse Helikopter, kaldet Beam E5 Archon.

Det er snart flere år siden jeg solgte min seneste 500-helikopter, og jeg har lige siden savnet den fikse lille størrelse.

Siden jeg fik nys om, at der ville komme en 500 størrelse fra Beam, har jeg med stor spænding fulgt med fra sidelinjen. Ved årsskiftet kom de første billeder og video, og det så virkelig lovende ud.

Et flot design, med en masse små lækre finesser. Vigtigst af alt, - den flyves på 6S 3000mah batterier. Netop dén størrelse bruger jeg to stk. af på min Beam 600, så her kunne jeg bruge mine batterier på to forskellige modeller. Det var noget der tiltalte mig meget.

Den danske Beamforhandler www.hobbyfly.com, som har alle Beammodeller, og stort reservedelsprogram til dem, kunne skaffe en hjem til mig, kort tid før at den kom til salg i butikken. Jeg valgte at få deres combomodel, som indeholder 3xswash servoer, Gryphon Agena HV BEC, motor og rotorblade (450mm).

Modellen bruger standardstørrelse servoer, både på swash og halen, så det er dejligt nemt at finde gode servoer til den. Jeg havde dog en Savöx HV BLS SB-2271 haleservo liggende, så den kom på. De servoer der fulgte med i kittet, er Beams eget fabrikat, kaldet Nexus. Deres specs så gode ud, så jeg var ikke i tvivl om, de var gode til min formåen og flyvestil. Som ESC valgte jeg en yep-100A, og FBL gyroen blev en omdøbt Mini-Vbar.

Da jeg modtog min Beam E5 Archon

Helikopteren kommer pakket ned i en ganske lille kasse. I den er flere mindre kasser, alle med et navn og nummer, så man nemt og overskueligt kan finde de passende dele. I hver kasse er poser, ligeledes med navn og nummer. Manualen er ganske god, og med tydelige tegninger af byggeprocessen, og sammen



Billede 1
FBL gyro



Billede 2
Rotorhoved uden trækstænger



Billede 3
0 graders pitch



Billede 4
Motor



Billede 5
Hoved tandhjulet + remtræk



Billede 6
Kuglelinkene skal bare skrues helt i bund, så passer længden perfekt.



Billede 7
Halerotoren er som hovedrotoren også udført i aluminium

FØLGENDE Udstyr ER BRUGT:

- Beam 4015-1470 motor
- YEP 100A ESC
- Gryphon Agena BEC
- NEXUS D611mg swash servoer
- SavöX sb2272mg haleservo
- 'Mini-Vbar'
- Gryphon 450mm fbl main blade
- 72mm haleblade



med de nummererede poser, er det ikke svært at samle den. Til samling af div. trækstænger kan tilkøbes et stykke værktøj, som gør at man nemt og hurtigt får justeret alle trækstænger i den korrekte længde. Trækstængerne er lavet som en vantskrue, dvs. at der almindeligt gevind i den ene ende, og links-gevind i den anden. I midten er så et hul hvori man kan sætte en lille skruetrækker. Når man drejer på den, vil afstanden enten forøges, eller formindskes. Man kan derfor justere afstanden meget præcist, hvilket gør opsætningen af FBL gyroen meget lettere. Se billede 1.

Endnu et værktøj ...

Sammen med det værktøj, kom der også et andet. Det bruges til at lægge ovenpå rotorhovedet når det er færdigsamlet. Der er et par nedfræsninger i hver bladholder og i selve center-hubben. Heri lægger man så værktøjet og spænder det fast via et gevindhul i centerhubben. Når det er gjort, er begge bladholdere 'i nul'. Dvs. at det har 0 graders pitch.

På billede 2 ses det fuldt samlede rotorhoved, dog minus trækstængerne.

Og en anden smart finesse

En anden smart finesse gør det muligt at centrere/nulstille mekanikken meget hurtigt og nemt.

Der følger 3 stk. aluservoarme med. De er slidset op, så når de bliver spændt, vil de fungere som en klembøsning. Men første gang man sætter strøm på servoerne/gyroen, skal man lade dem være løse, for servoerne vil centrere, og finde deres nul-punkt. Derefter spænder man så skruen i armen, så den klemmer om akslen på servoen. Nu er mekanikken sat op med perfekt 0 graders pitch. Se billede 3 .

Samlingen af modellen

Selve samlingen af div. dele og hovedrammen gik helt smertefrit, og der var ikke ét eneste sted hvor delene ikke passede sammen. Alt kører/passet super godt sammen, og finishen er rigtig flot.

Alt er lavet enten i aluminium eller carbon, så det er også lidt lækkert at se på.

Motoren sidder monteret på en alu plade, som har monteret et støtteleje for enden af akslen. Derved mindskes trykket på lejerne i motoren. Hovedtandhjulet er med ligeskårende tænder, dog kan et med skråtskåret (helical) tilkøbes som ekstraudstyr.

Hen over tandhjulet, sidder en lidt mindre remskive. Da helikopterens halerotor bliver trukket med en tandrem, er det den remskive som remmen kører på. Se billede 5. Remtrækket er især velegnet til begyndere, da det er mere hårdført overfor hårde stød mod jorden med halerotoren. Samtidig giver det en mere stille og behagelig lyd.

Også haleservoene kan indstilles trinløst

Det er ikke kun swash-servoerne der kan indstilles/justeres trinløst. Også haleservoene kan det.

Hele servoene sidder på en aluminiumsplade, som man kan justere frem og tilbage via slidser i siderammerne. Man gør som med swashservoerne - sætter strøm på, lader servoene centrere, og derefter justere den til ønsket pitch, ved at skubbe pladen frem eller tilbage - og derefter spændes den fast. Trækstangen til halerotoren er en carbon stang, og den er i forvejen skåret i den rigtige længde, så kuglelinkene skal bare skrues helt i bund, - så passer længden perfekt. Se billede 6.

Det er en super smart funktion, som har været ønsket på mange helikoptere længe.

Halerotoren er som hovedrotoren også udført i aluminium, og det ser rigtig godt ud, og passer perfekt sammen. Selve halehuset er lavet af én klods, så ved evt. styrt er den meget stærk. Se billede 7.

Samlet vægt

Med al elektronik monteret, ender helikopteren med en vægt på 1720gram, og med et 6S 3000mah batteri er flyvevægten knap 2200gram.

Beam E5 Archon i luften

Jeg har efter lidt flyvninger monteret en anden, større/kraftigere motor jeg havde liggende, kun for sjov. For den medfølgende



Beam motor har bestemt power og moment nok til mange sjove 3D manøvrer.

Jeg har prøvet den med en Scorpion 4020-1350kv, og den giver mærkbart mere power, dog sætter man lidt flyvetid til ved det, men den tillader også at man flyver lidt vildere, så det er måske ikke så sært.

Den er kun 45gram tungere, og kan kun lige akkurat sidde der i højden. Se billede billede 8 + 9.

Alt i alt vil jeg sige det er en rigtig lækker lille helikopter, som flyver endnu bedre end den ser ud.

Jeg er meget forbavset over hvor godt og stabilt den ligger i luften. Den føles som en større model, også selvom det blæser lidt. Den har også en meget behagelig lyd, om det så er med lave omdrejninger på rotoren eller med fuld gas.

Der er god mulighed for at gemme elektronik væk på forskellige 'hylder' inde i kroppen og esc'en kan gemmes væk under batteri-hylden, som er placeret forrest på modellen. Det er samtidig meget nemt at skifte batteri, da det sidder helt frit foran.

Den kommer med mange lækre dele allerede fra fabrikken, så det er ikke nødvendigt at opgradere noget.

Størrelsen gør den meget praktisk under transport, da den ikke fylder meget. Og da jeg har flere sæt batterier til min Beam600, har jeg nu dobbelt op af batterier til denne Beam 500, så jeg har mulighed for en masse flyvning, når jeg drager mod flyvepladsen.

Flyvning

Øverst på siden er billede fra den første flyvning. Det foregik helt uden nogen form for problemer, dog skulle der justeres lidt på gyroen, men det skal der hver gang man starter på en ny model.

Samlet vurdering

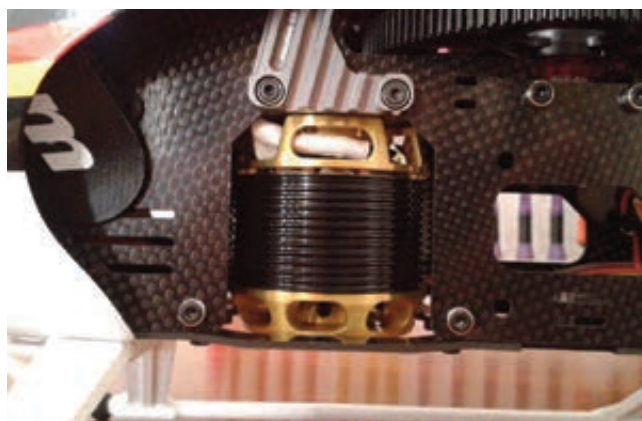
Det udstyr Beam har valgt at sælge med til den, gør det ganske godt, og heller ikke her er der grund til at skifte ud.

Så jeg vil sige, at det er en helikopter som gør hvad man forventer, og giver en meget for pengene.

Rasmus Hansen



Billede 8
Scorpion 4020-1350kv



Billede 9
Scorpion 4020-1350kv



TEKST OG FOTOS:
JØRGEN MOURITZEN



som lovet skal vi tilbage til ...

trolldmandens værksted ...



**Her følger historien om
hvordan det gik til at Jet-
Kaj fik sit nye navn
- og andre historie fra
mesterens mund ...**





Til venstre:
Det flotte katalog fra
Fibaero Modeller

Til højre:
Kaj ved en af hans
mange imponerende
modeller ...

Vi har været inde på det før. Der er det problem med Kaj, at hvis man har vundet hans tillid og lytter til ham uden at afbryde, så fortæller han den ene gode historie efter den anden, alle fra hans egen virkeligheds verden. Det er ægte jysk stilfærdighed, der præger fortællingerne, og hellere underdrive end overdrive. Når han så samtidig sidder med reservedele fra en af sine hjemmelavede, men mislykkede jetmotorer mellem fingrene, så er fascinationen sådan, at man ikke kan afbryde ham... med mindre man, hvad ofte sker, er nødt til at stille et opklarende spørgsmål.

Kaj ved så meget, og det er så spændende når han taler, at man ganske glemmer hvordan spørgsmålene hele tiden stiller ens egen uvidenhed i relief.

Når tiden så tvinger en til at slutte, kikker man ned i sin notesblok som er blevet fyldt, og må endnu en gang erkende, at en enkelt artikel ikke er nok. Som man erkendte, da man besøgte opfinderværkstedet første gang og skrev den artikel om Kaj Sørensen fra Skolegade 27 i Grindsted, som blev bragt i Modelflyvenyt for snart et år siden. Den gang måtte man love læserne, at der ville komme endnu en artikel. Og nu sidder man her så. Med det samme problem.

Det kæver viljestyrke at komme frem til beslutningen om, at denne gang nøjes man med at beskrive de ting, der stod i forrige artikels sidste afsnit. Ellers bliver man jo aldrig færdig. Og dette skal være den sidste artikel om Kaj... i hvert fald for en tid.

Fibaero Modeller

Der er fx spørgsmålet om hans virksomhed Fibaero Modeller, hvor han og hustru Anni var bundet i mange år. Mest Anni om dagen, for Kaj havde jo sit mere og mere omfattende arbejde i brandvæsnet i Billund, og butikken med stumper, som de havde indrettet i den yderste lille stue i det i forvejen lille hus i Skolegade, skulle jo passes, og det var Annis job når Kaj var i Billund eller havde hænderne dybt begravet i fiberstøbningsprocessen i baghuset. Den proces, som han var blandt de allerførste i Danmark til at forfine til så fornemt et niveau, at det kunne bruges i modelflyvningen. Og en proces, som var hele grundlaget for hans virksomhed.

Første skolefly i fiber?

Fibaero Modeller nåede at få et rigtigt flot udvalg. Virksomhedens største succes var uden tvivl "Tumler", som der blev bygget flere hundrede sæt af. Det var en højvinget begyndermodel i glasfiber og balsa. Den blev leveret i en æske med færdigstøbt glasfiberkrop, balsabeklædte skumvinger og haleplan, glasfiberovergange, spanter, pianounderstel og byggevejledning.

- Når jeg selv skal sige det, var det en rigtig god begynderflyver som kunne meget mere end begynderflyvning. Der var en del der klagede over, at understellet bøjede når de landede lidt hårdt. Jeg forklarede, at det skulle de da være glade ved, for hvad ville alternativet være? Nu kunne de nøjes med at bøje understellet på plads, og så var Tumleren klar igen.

Fuldt program

Der var mange andre fly i det katalog, som i bund og grund startede med, at Kaj var en af pionererne i Danmark i byggeri af fly i glasfiber. Der var en F-84 Thunderjet som var så velflyvende, at Kaj ikke holdt sig tilbage for at kalde den en velegnet model i overgangen fra højvinget til lavvinget – samtidig med at den var godmodig, kunne viderekomne uden problemer fylde den op med alle de finesser, de kunne tænke sig. Den ville bære det hele, og flere servoer og ror gik ikke ud over dens flyveegenskaber ved lave hastigheder.

Og så var der Kajs helt specielle øjestene. De små pylon racere Cosmic Wind og den ultra-optimerede Cassut.

"Jeg har fløjet flere distance- og højde flyvninger med modelfly, jeg har fløjet og flyver mine egne jetmodeller med hjemmelavede motorer, jeg har fløjet svævefly både som almindelig pilot og som instruktør, jeg har siddet i cockpit i stort set alle de airlinere der findes og i en jettfigther... ja, jeg tror godt jeg kan sige, uden at det skal lyde alt for pralende, at jeg har fløjet i og med det meste... men den sjoveste form for flyvning var for mange år siden, hvor jeg fløj med i pylonrace," siger Kaj.

"Mine lykkeligste timer med fly"

"Det er modelflyvning på allerhøjeste niveau, hvor alle parametre er med. Det går med 180 km/t i lav højde, så man har da nok at se til i de par minutter, 10 runder tager. Og udover selve flyvningen er der også det taktiske. Jeg kan huske engang, jeg tror det var til et DM, hvor jeg praktiserede lidt psykologisk krigsførelse over for mine



konkurrenter. Man har en nøje afmålt brændstof til rådighed for de 3,5 cc motorer, der skal hvirvle flyene en runde rundt. Som ved al anden modelflyvning er der også et bestemt tidsrum fra der er kaldt til start, til motoren skal være kørende og man skal gå i luften."

"Der blev kaldt "start", og mine konkurrenter startede motorerne og gik frem til startlinjen. Men jeg lod som om, jeg ikke kunne få min motor i gang ... og selvfølgelig kommer man ikke til et DM, med en motor som ikke kan starte. Så jeg ventede, ventede og ventede mens konkurrenterne stod ved startlinjen og brugte brændstof. I sidste sekund inden starten gik, ville jeg lade min motor tænde, og løbe ud til startlinjen, og nå med i starten. Med den kæmpefordel, at jeg kunne flyve mere roligt end konkurrenterne, fordi jeg havde mere brændstof end dem. En gang var det ved at gå galt, motoren startede ikke da den skulle, og måtte lige have et ekstra "dask", siger han med et smil, den pæne lille mand.

"Pylonrace var uden tvivl min lykkeligste tid med flyvning, og det er så ærgerligt, at det nok aldrig kommer igen. Det kræver for mange mennesker at arrangere et velgennemført race. Jeg mener, det var en 13-14 hjælpere der skulle til, for at man kunne være nok til de kontroller og hjælpere, der er nødvendigt. Og sådan er tiden jo ikke mere, at nogen vil stille op til det..."

Tilbage på sporet

Historien om Kaj og pylonrace er et rigtig godt eksempel på, hvorfor tiden flyver så dejligt og umærkeligt, når man sidder

overfor den lille, store modelentusiast. Vi begyndte med at kikke i hans katalog over modeller i Fibaero, og lige pludselig er man ude af en spændende tangent i en hel anden retning.

Tilbage på sporet. Der var også Cassut, Piper Cherokee, P-51 Mustang, S-61 Seaking helikopter, en sejlbåd og man kunne få bygget ski i fiber eller skåret skumvinger på den specialmaskine, Kajs selv havde udviklet og fremstillet. Det sidste har mange af modelflyvningens topatleter benyttet sig af, fx Peter Bech, som i mange år var Danmarks blandt største navne inden for F5B. Når Peter fik specielle ideer om og ønsker til et vingeprofil, meddelte han det til Kaj og kort tid efter kom der en ny supervinge i fiber og kul.

"Egentlig kan jeg slet ikke forstå, at vi kunne holde til det i den halve snes år, det var rede. Vi arbejdede stort set altid i de år. Men det var jo også morsomt," siger Kaj. "Vi blev selv ret imponerede, når vi sendte pakkerne med vore fly rundt til de nordiske lande, Tyskland og endda også et par stykker til Grønland."

Robbes "lån"

I 1975 blev Kaj og Fibaero Models ikke bare imponeret. Det blev druknet. Fibaeros program blev det år for første gang vist frem på den store hobbymesse i Nürnberg... hvor Kaj for resten også så, at hans korte flirt med Robbe havde resulteret i noget, som han den dag i dag betragter som "lån på grænsen til tyveri".

Robbe havde hørt om Kajs evner ud i det fiberfabrikerende, og de havde sendt ham en forespørgsel, om han kunne hjælpe

dem med at producere. Grundlaget for forespørgslen var en flykrop, der var af så ringe kvalitet, at Kaj ikke ville have noget med den at gøre. I stedet sendte han folket i Tyskland et eksemplar af sin Glasfiberkrop til Libelle med ordene: "Det er den kvalitet, jeg ønsker at lave". Kroppen var komplet med Canopy i plexiglas.

Han hørte ikke fra Robbe-folkene i lang tid, så da han kom ned på messen i Nürnberg gik han hen på den store virksomheds stand for at tale med en af de folk, der var med til at træffe beslutninger vedrørende hans eventuelle underleverandørrolle. Der var ingen til stede. Men der hang en model af et fly, som til forveksling lignede hans egen Libelle. Kaj kendte sin Libelle så godt, at han vidste, hvor der var en markant skævhed. Samme skævhed var at finde i den model, der hang færdig på standen, med Robbes navn på. Kroppen på den færdige model var den selvsamme glasfiberkrop Kaj havde sendt til Robbe og i et hjørne, sammen med andre glaskroppe, stod i øvrigt et par Libelle glaskroppe i samme tarvelige kvalitet, som Kaj havde nægtet at have noget med at gøre!

Kaj spurgte selvfølgelig interesseret de tilstedeværende på standen om Robbe-"Libelles" historie og baggrund. Det var der ikke nogen, der kendte noget til. Da Kaj besøgte standen dagen efter, for at sikre sig et bevis på "lånet", var både den ophængte model, og de færdige kroppe fjernet.

"Men uden bevis kunne jeg ikke gøre mere ved det".

En hjemmecomputer blev døden

Måske fordi ordrerne – især på Tumler –

strømmede ind i et sådant omfang, at Kaj ikke havde nogen jordisk chance for at levere til alle dem, der ville have et af hans fly. I hvert fald ikke, hvis der skulle leveres inden for en rimelig tid. Fibaero succes efter messen var simpelthen for stor. Kaj anede ikke, hvordan han nogensinde skulle kunne følge med. Efterspørgslen var nærmest kvælende for den lille hjemmeindustri i Grindsted.

Men det var nu ikke kvælning, der fik Kaj og Anni til at lukke en succesrig lille virksomhed i hobbybranchen. Det var en hjemmecomputer.

Da engelske Clive Sinclairs ZX80 hjemmecomputere nåede Danmark nogenlunde samtidig med Kajs store Nürnberg-succes, måtte elektroniknørden Kaj - som jo i sine tidligere år havde bygget både sendere, servoer og al anden indmad til sine modelfly - selvfølgelig have en af de første computere, almindelig mennesker med en almindelig pung kunne komme i nærheden af. Om det var for at retfærdiggøre den forholdsvis store investering eller for at have noget "fornuftigt" at bruge den til ved siden af alle "legen med diverse fly-relaterede beregninger," fortæller historie ikke noget om.

Da Kaj fik fodret sin ZX80 med samtlige udgifts- og indtægtsbilag hidrørende fra sin flyproduktion blev resultatet synderligt nedslående. Alle de mange timer i værksted og butik gav ... ingenting til husholdningen. Hans priser var simpelthen sådan, at arbejdet ikke kunne give overskud. Og hellere end at forsøge sig med højere priser og dårligere kvalitet, valgte Kaj og Anni at lukke mens legen var god.

I gang igen - til sig selv

Hvis nogen tror, at Kaj var færdig med at bygge i fiber og balsa da kvælningsføremmelserne fra Nürnberg - de mange timer i produktionen, mere nøjagtigt - var ved at lægge sig, kender de ikke Kaj. Parallelt med at han udviklede redningstjenesten i Billund og senere resten af de danske provinslufthavne, begyndte han på sit amata progetto, som italieneren ville kalde sit elskede projekt: en SIAI-Marchetti SF.260. Det elegante og lette italienske fly som bliver solgt som et kunstfly og som et militært træningsfly, fløj første gang i juli 1964, og bruges den dag i dag som armeret krigsfly af flere mindre nationer som Sri Lanka, Burkina Faso, Zimbabwe, Chad og flere andre

Smukkere og mere velflyvende fly findes ikke efter Kaj mening, og frem til i dag har han bygget og fløjet adskillige af dem.



Faktisk er vi - som det eneste blad i landet - i stand til at vise et billede af Kaj og en af hans Marchettier i en kompromitterende situation... i en sejlede tagboks efter en redningsaktion, hvor Marchettien var landet i et træ,- og på den anden side af åen, der ikke var bro over! Det er måske ikke helt fair, at bruge plads på sådan et billede frem for en detaljeret beskrivelse af, hvordan Kaj selv fremstiller hver en stump - inklusive optrækkeligt understel - til sine landskendte italienerere. Men selv en mester kan fejle, og så er det jo ægte dansk på en eller anden måde at udstille et fejltrin!

Der står stadig et par stykker endnu ikke helt færdige af Marchettier hjemme på Kajs værksted. En er hans egen og er forsynet med en 50 cm tocylindret boxermotor, efter han måtte opgive at forsyne dem med en af sine hjemmekonstruerede og ombyggede jetmotor til en turboprop motor. Den ville simpelthen blive for kraftig for den relativt spinkelt byggede model, det ville gå ud over konstruktionen. Den anden og snart-færdige er hans søns Allans, som er ved at blive forsynet med en købt turbopropmotor af mærket Jetcat.

Jet-kaj - sådan fik han øgenavnet

Men når vi nu er ved turboprop og dermed jet, så lad os også tage lidt snak med Kaj om hans langvarige kærlighedshistorier til modeljetmotorer - som det sidste emne i denne omgang. Og dét, der gav ham det kærligtmente øgenavn "Jet-Kaj". Det begyndte med, at en tysker i starten af 90'erne kom til Holstebro Modelflyveklub, hvor Kaj også er medlem. Tyskeren medbragte en "feurdose" - ildåse - og "ild i røven det var, hvad det var," siger Kaj. "Han var rigtig god til tal og beregninger, og hans motor virkede principielt godt. Men hans hænder var ikke skruet lige så godt på som hans hoved, så motoren og flyet så farlige ud. Men synet af den for mig nye teknologi, var mere end godt nok til, at jeg sagde til mig selv: "so ein ding muss Ich auch haben."

"Når man går i gang med sådan et projekt, er det rigtigt godt at være i et miljø, hvor man arbejder med de samme problema-

tikker. Jeg allierede mig næsten fra starten med en ven, der vidste mere om elektronik end jeg selv, Erik Eriksen, og så søgte jeg kontakt med en dansker fra Århus-egnen, som jeg fik at vide var ved at lave sin egen jetmotor. Lars Nøhr var navnet på manden og Simjet på hans motor, som de fleste jetinteresserede vel kender. Jeg tog også til Florida til jetstævne i 1997 for at se jetkulturen blandt hobbyfolk dér, selv om man på grund af produktansvarslovene ikke tør fremstille sine egne hobbyjet-turbiner i Guds eget land."

Dårlige råd

Kontakten til andre i miljøet viste sig ikke at være en god idé. Mens det er almindeligt for andre videnskabsmænd, at de åbent publicerer deres resultater og delresultater til ligemænd for at blive inspireret, tilrettevist hvis de er på fejl spor, hjulpet til næste stadiet i udviklingen... så er det ikke nødvendigvis en god ide i hobbykredse. Jeg fik i hvert fald i flere omgange "gode råd," der var direkte modsatte det, som jeg senere erfarede, var de sande svar på de spørgsmål, jeg rejste. En trist oplevelse, som førte til en hel del arbejde på vildspor inden jeg selv fandt frem til, at de "gode råd" snarere havde været vild- end vejledende".

"Men jeg har nu også selv en stor del af skylden for, at det tog nogen tid at udvikle den første kørende motor. Der er fx en hel del metallurgi, man skal erfare sig til, før man er klar til start. Fiber er fx ikke velegnet til turbineblade i kompressorhullet. Turbinehullet forsøgte vi at lave af stål fra plejlstangen til en stor skibsmotor - selv om det tager en uge at file det til. Og det er ikke nok, at det er næsten nøjagtigt. Det skal være pinligt nøjagtigt - og så er materialet i øvrigt ikke holdbart nok. Noget der virkelig bustede problemet med turbinehullet var, da en Spanier fra Barcelona (Jesus Artes) fik støbt turbinehjul i samme materiale, som blev brugt i rigtige fly turbiner.

Der var også problemer med lejerne. Fx brugte vi i starten almindelige stål kuglelejer, men i et af de mislykkede forsøg på at få motoren til at køre blev belastningen så stor, at kuglerne fandt vej ud af lejerne og svejsede sig fast til den gennemgående aksel. Et andet af vores store problemer var smøringen. Vi prøvede med mange forskellige systemer for at komme ind og smøre lejerne, men det var først da vi fandt på at tilsætte to-taksolie til jettuelen, at det virkede.

Et år bare for at lave

afbalanceringsapparatet

”Når man bygger sådan en motor der roterer med over 100.000 omdrejninger, skal balancen jo også være i orden. Og det tog vel mere end et år bare at konstruere det afbalanceringsapparat, som jeg til sidst nåede frem til at kunne bruge, med Eriks hjælp.

”Der har da været brand nogle gange under vejs, når motoren ikke ville helt, som jeg ville. Men til sidst kom vi da så langt, at vi havde en turbine der kørte ... og så fik jeg bygget en T33'er til at sætte den i.”

”En dag kørte vi til Holstebro for at flyve med T 33'eren og min jetmotor. På vej derop kom vi i tanke om at vi havde glemt en ildslukker, og overvejede om vi skulle vende om for at hente den. Vi blev dog enige om at fortsætte, der plejede jo heller ikke at ske noget.

Men kort efter starten på den femte, og i øvrigt dagens sidste, flyvning sagde det bang. Og så var der komplet stilhed. Jeg svævede rundt med fuglen, mens ilden stod ud af halen på den, inden jeg fik landet i nogenlunde god behold. Men da modellen standsede på banen var der åbenbart stadig ild i den, og det fik smeltet brændstofslinger og tank, og så var der storbrand -og ingen ildslukker.

Modellen brændte total, med radioudstyr og det hele,- ja selv det optrækkelige understel i aluminium smeltede. Bestemt ikke befordrende for tilliden til en Brandchef på en lufthavn!

Motoren måtte også have et alvorligt eftersyn og en mindre reovering.

Siden er jetmotoren blevet forfinet, og én af de fem fuldt funktionsmæssige og fejlfri motorer, Kaj selv har lavet, sidder i hans T 33, som han flyver med regelmæssig. Fire nye, blanke og fuldt færdige ligger på hyl- den hjemme på værkstedet ved siden af cigarkasserne med komponenter, der minder ham om fejltagelserne i hans tidlige jet- tid.

Det er den slags stumper, plus de hel- og halvfærdige fiberfly (som fx en næsten færdig Global Hawk bygget efter tegninger fra Hviderusland!) i tre etager, der gør det så spændende at besøge Kaj i hans hule. Man behøver blot tage en ny ting i hånden og spørge om hvad det er, så får man en historie... lang og interessant. Man bliver aldrig træt af at se, lytte og lære. Men på et tidspunkt må man sige slut. Og tak for historierne, Kaj!

Mou



HISTORIEN BAG ET BILLEDE



Jeg havde stået med flyet på linen i laaaaaang tid.

Var det et svagt stig, jeg fornemmede...termik... nej, der skete vist ingenting.

Så steg flyet umærkeligt igen. Eller gjorde det?

Nej, nu blev linen slappere... og tiden gik. Jeg følte, at jeg havde været alt for lang tid om starten, og at der skete mærkelige ting i himlen oppe for enden af de 50 m snor.

Blev det en grad varmere, kunne det være en termikboble der var på vej til at slippe?

Jeg kunne ikke få den rigtige fornemmelse.

Eller måske fik jeg for mange modsatrettede fornemmelser og signaler?

Til sidst trak jeg hårdt i linen og udløste. Jeg skulle jo afsted på et tidspunkt, kunne ikke blive stående til evig tid. Egentligt kan jeg ikke forklare, hvorfor jeg startede lige på dét tidspunkt. Jeg kunne lige så godt have startet 10 sekunder før ... eller 10 sekunder senere. Luften var mærkelig, så i dét afgørelsens øjeblik kunne jeg ikke finde på andet end bare udløse.

Flyet steg, som det var programmeret til hjemme i kælderen i Vejrup ved Roskilde Fjord. Fladede så ud... og gik

ind i den kurve, som programmeringen – trimmet for "de professionelle" - havde forudset ville være det rigtige i det vejr.

På en eller anden måde må det have været det rigtige tidspunkt, jeg fik startet på. For flyet opførte sig præcist, som man drømmer om. Faldt lidt, men blev så løftet op igen af termikken. Kurvede stille rundt i den dejlige luft, der inden starten havde givet mig så mærkelige og modsatte signaler gennem startlinen fra hånd op til fly.

Flyet blev i luften de tre minutter, der for os fritflyvere er alt, hvad tilværelsen på modelflyvepladsen kan koges ned til, når vi flyver konkurrence.

Eksakt tre minutter efter den nærmest lidt tumultartede, kaotiske start blev det store billede til denne artikel taget. Et billede af ren uforfalsket glæden. Af sejr. Af beruselse. Af det fuldendte øjeblik, hvor alt er gået op i en højere enhed.

Jyttes splitsekund i Paradis



Tre minutter syv gange

Tre minutter syv gange på en flyvedag, det er dét, det drejer sig om. Så kan det ikke gøres bedre ... og så er man klar til fly off'en, hvor reglerne er de samme for de dygtige få, der slipper gennem de syv indledende runder med flest tre-minutters flyvninger. I finalerunderne – som er det fly off betyder på almindeligt dansk - sættes tiden bare op til fem eller syv minutter afhængig af vejret og hvor mange, der nåede så langt som til fly off. Så må man se, hvem der kan få deres fly til at blive i luften flest runder i den foreskrevne tid... bedste mand vinder.

Jytte Noer er gift med en af de landets bedste mænd ... til fritflyvning. Steffen Jensen fløj fritflyvning blandt de bedste i F1A-klassen i sin ungdom, og efter det meste af et arbejdsliv uden tid til flyvning begyndte han igen for alvor for en halv snes år siden. I de sidste 10 år har han stort set været fast mand på det danske landshold, som på en god dag flyver lige op med de bedste hold i verden.

Steffen og hans hustru Jytte, som ikke ville bytte ungpige-efternavnet Noer ud med Jensen ved ægteskabets indgåelse, er to mennesker af en sjælden slags. For

30 år siden var de vel knap 200 i Danmark, fritflyverne, dem som ikke har noget imod man kalder dem for flyvenørder. I dag er fritflyvernes antal decimeret til et halvt hundrede. Og af det halvt hundrede fritflyvere er der kun én kvinde... Jytte.

Jytte valgte ikke fritflyvningen - den valgte hende

Det var ikke fordi Jytte havde en ubændig trang til at flyve modellfly endsige fritflyve, da hun mødte Steffen som 16-årig i 1972. Men da hun faldt for en modellflyver, og da han gerne ville have hende med ud på flyvepladsen og holde flyet (!)... ja, så var det mere fritflyvningen der valgte Jytte end omvendt

I 1976 flyttede Jytte og Steffen både sammen og til København. Som den galante unge mand, han var på den tid, byggede Steffen en modellflyver til sin elskede – samtidig med de sammen overtog sekretariatet for alle danske fritflyvere i den daværende Fritflyvnings Union (som siden er slået sammen med de andre unioner i Modellflyvning Danmark). På den måde blev Jytte fritflyver om ikke på fuld tid, så dog heftigt mange timer om måneden. Og resten er, som de siger, historie.

Det er en god historie. For Jytte lægger ikke skjul på, at hun er luksuspiloten, der holder lige så meget af det sociale liv på

modellflyvepladserne rundt om i Europa og landskaberne omkring dem, mens hun gerne overlader arbejdet i "maskinrummet" med bygning og programmering af sine fly til Steffen. Og de hyggelige mænd og deres hyggelige koner har et godt socialt liv på flyvepladserne, når de mødes til konkurrencer. Så snakkes der historier, som i sagens natur er fælles for mange af mændene og konerne, og som for de flestes vedkommende rækker mange år tilbage.

Naturmenneske

Men måske er stilheden den del af fritflyvningen, som står naturmennesket Jytte allernærmest. Morgentrimningen, hvor man klokken seks eller endnu tidligere mødes på en dugvåd flyveplads for at se, om flyene opfører sig som man har programmeret dem til og som man forventer. Det kan bedst afgøres i død luft. Det vil sige i solopgangen. Eller i solnedgangen. Det kan være så ubegribeligt smukt.

"De to tidspunkter er de bedste på døgnet, når man er ude at rejse med fritflyverne," synes Jytte. Naturen er allersmukkeste lige når den genfødes og når den går til ro. Stille, fugtig, duftende, poetisk. Men der er også alle timerne imellem morgentrimning og aften ditto. Til tennis eller badminton. Eller til cykel- og

Et billede siger mere...

Billedet, som er anledning til denne artikel og inspiration til en ny serie artikler, som vi vil prøve at bringe hver gang der er et særligt godt billede i Modellflyvenyt. Et billede som tigger om, at man får lyst til at høre historien bag netop dét billede.

Som nu billedet af en lykkelig Jytte Noer der havde fløjet et max i hus ved årets DM i Fritflyvning. Dvs. havde fløjet tre minutter.

vandreture eller museums- eller slotsbesøg, alt efter hvilken del af verden, vi er i. Og oftest er vi jo uden for Danmark. I vores lille land er der ikke de store vidder, vi har brug for til fritflyvning.”

De tre minutter

Store vidder, lange spadsereture, timers forberedelse ved computeren og i hobbyværkstedet og så tre minutters flyvning syv gange (eller fem gange hvis det blæser meget). Det er fritflyvning.

”Ganske vist lyder tre minutter, som der går fra flyet slippes, til haleroret slår op og får flyet til at lande, ikke af meget. Men et fly kan komme meget, meget langt væk på tre minutter hvis der er god termik og luftmasserne er i bevægelse. Så når man hele tiden holder øje med sit fly – selv om man jo intet kan gøre uanset hvordan det opfører sig – er det ikke kun for at høste erfaringer til forbedring af indstillingerne forud for næste flyvning. Det er også for at holde øje med, hvor det lander. Der er meget fodsport i fritflyvning, og det har jeg jo ikke noget imod,” smiler Jytte. Måske hænger Jyttes forkær-

lighed for fodsportselementet i fritflyvning sammen med, at hun også er luksuspilot i henseende til vejret. Når vejret er surt og flyveforholdene umuligt, så kan hun godt finde på at trække sig fra konkurrencen. Så vigtig er sporten heller ikke for hende.

Lykken er...

I hvert fald ikke hele tiden. Men nogle sekunder engang imellem. Som i dét sekund, da billedet midt på forrige side blev taget.

”Når man er på pladsen og når det lykkes, så er følelsen ubeskrivelig. Den treminutters flyvning til DM hvor det hele begyndte med nærmest at gå op i hat og briller og endte med at blive en perfekt flyvning... jamen det kunne mærkes i hele kroppen som en boblende glæde, der følte helt ud i fingerspidserne. Det var ægte jubel. En lykkefølelse, som det er svært at få andre steder. En fornemmelse af at være et med naturen, et med sit fly og med elementerne... at være fritflyver. Klik – dér blev billedet taget.

Den slags højdepunkter har fritflyverne mange af, selv om det næppe kan blive ved med at være en stor oplevelse at flyve i tre minutter. For de bedste af dem gør det faktisk hver gang, og for dem er fornøjelsen ved fritflyvning i lige så høj grad at finde hjemme i kælderen ved pc-en, som de bruger til at programmere det elektroniske indhold i flyets lille mave. De har fire servoer at stille på, og kombinationerne af rorbevægelser er næste uendelige i antal. Kan jeg finde lige nøjagtigt de kombinationer, som i det vejr vi får i weekenden får flyet til at gøre som jeg vil? Det er spørgsmålet – og det er sejren, når det lykkes!

Steffen har én kombination mere end alle andre danske fritflyvere: Den lykkelige kombination med gymnasielæreren, der er landets eneste kvindelige fritflyver. Og hun har en mand, der får lov til at stå for teknikken i hendes modelfly. En kombination mange danske modelflyvere nok kan være misundelig på. En god kombination der producerer mange perfekte øjeblikke, hvoraf vi kun har set billedet af ét.





Det er Steffen Jensen der har alle bekymringerne med at trimme fruens fly, d.v.s. inden start at besluttet hvordan de fire servoer skal bevæge sig i løbet af især det første skælvende sekunder af de fire en runde tager. Når det gælder trim, kan Jytte holde sig i baggrunden.



Man kan vel nærmest sige, at en fritflyver ikke har meget krop at tale om. Men i den smule forkrop der trods alt er, er der til gengæld spækket med elektronik.

TV:
Skævn ned til skærmen på Steffens PC.
Hver af de fem søjler repræsenterer en mulighed for at indstille, og tallet i hver af søjlerne er en ny indstilling. Tænk på hvor mange kombinationsmuligheder det giver!



Jytte har to fly...
det er ikke ret mange
i forhold til hvad toppiloterne bruger.
Men nok, mener hun.

Nyt liv til 2m klassen

Der har gennem året været en livlig og engageret debat på Forums svæveflyvnetråde om en ny klasse med 2m modeller - 2m RES.

Erik Dahl Christensen kickstartede det hele med følgende indlæg i april måned:



Forum - Modelflyvning Danmark > Modelfly-hjørnet
Svæveflyvning

Registrer

Hejsa,
Jeg vil tage fat i et ret gammelt emne: 2 meter svævefly.

I Tyskland har de "importeret" en 2-meter klasse fra tyrkiet, via Phillip Kolb. Phillip har bla designet F3J fly for Samba models, og for nogle år siden lavede han også en 2-meter svæver ved navn Miles. Den har været ude af produktion i nogle år, og det ser ikke ud til at den kommer i produktion igen inden for den nærmeste fremtid. Philip har så sagt god for at tegningen m.m. offentliggøres for dem der har lyst til at bygge en Miles fra bunden. Tegningen kan findes her:
<http://www.rcgroups.com/forums/showpost.php?p=28038049&postcount=482>

Når tyskerne går i gang med noget nyt, gør de det grundigt, og det har medført en masse forskellige modeller til salg, fræsede og laserskårne. Desuden en masse debat om modeller og de regler de nu flyver efter. En af forskellene mellem de danske og de nye tyske 2 meter-regler, er at de må bruge bremses, så i de nye tyske 2-meter modeller er der selvfølgelig bremses. Det er ikke dårligt, og med de priser der er på servoer i dag, sammenlignet med i 80'erne, er det billigt at bygge en svæver med bremses (RES står for: Rudder, Elevator, Spoiler = sideror, højderor og bremses. Her kan du læse om det de laver i Tyskland og om modellerne:
<http://www.modelflyvning.dk/forum/showpost.php?p=616996&postcount=27>

God fornøjelse, der er netop tid til at bygge en til sommertermikken

Her er et forslag til regler. De redigeres løbende som debatten skrider frem:
(Redaktøren har indsat dem sidst i artiklen)

Diskussionen på Forum er endt med at vi er en flok piloter der vil flyve i 2 klasser: En 2m RES klasse med højde, sideror og bremses og en 2m åben klasse hvor alt er tilladt. Selve flyvningerne er også anderledes i forhold til den gamle 2-meter klasse hvor vi to og to fløj på skift og skulle nå 3, 4, 5, 6 og 7 minutters flyvning efterfulgt af landing på en 25 m streg. I den nye konkurrence flyver tre-fire piloter mod hinanden og skal nå en idealtid - sat af stævnelederen - efterfulgt af en mærkelanding. Piloterne har alle den samme arbejdstid. Til 6 minutters flyvning kan der fx være 9 minutters arbejdstids, så der er tid til en omstart, hvis man sender sin model op i synk. Eller tid til at kigge sig om efter tegn på termik – og selvfølgelig evt. modeller i luften. De enkelte stævneledere kan supplere med forskellige opgaver - lidt som man gør med DLG modeller.

Første erfaringer samles

På Sjælland har der sommeren over været tre arrangementer, hvor nye regler er afprøvet. Ved NFKs svævearrangement i Kristi Flyvedagene prøvede nogle af deltagerne den nye 2m konkurrenceform – ingen havde dog en RES-model klar.





Poul Møller spejder efter tegn på termik. Se også bladets forside som er fra samme flyvning. Foto: Lennart Sørensen

NFK havde lånt fire ens gummitove af DLG VM gruppen, og efter briefing og udmåling af 6 kg træk på tovene var 8 mand klar til at gå i gang med første runde. Claus Tønnesen annoncerede arbejdstidens start og tre piloter lod deres modeller stige til vejrs. Jeg var den sidste pilot, og jeg kunne se at der ikke var nogen af de andre der fandt nævneværdigt løft, så jeg ventede 2½ minut og sendte så min gamle Spirit af sted og fløj væk fra de andre.

Taktikken lykkedes - de andre kæmpede så længe at ingen af dem valgte en omstart, og jeg fandt termik. Selv om landingen ikke gav point, vandt jeg runden og fik de fleste point.

Efter de nye regler gives der point for flyvetid - 1 point pr. sekund - og lan-

dingspoint - fra 50 point og ned. Efter hver flyvning får vinderen 1000 point og de andre procentvis efter hvor mange flyve- og landingspoint de har samlet i forhold til vinderen. Ud over fordelene ved at alle flyver i den samme luft, og at der er et taktisk element - hvornår starter du, skal du tage en omstart? - betyder det også at du kan vinde selv med en dårlig flyvning, hvis bare de andre er dårligere.

Der var masser af anden flyvning - flyslæb, spilstart, og elsvævere - der også godt ville bruge pladsen, så vi fløj kun to runder - i alt fire flyvninger - men vi var enige om at den nye konkurrenceform var spændende og sjov. Og det var helt sikkert en form for flyvning, vi ville gå videre med.

Sommerdag hos SMSK

Sidst i juli afholdt SMSK en konkurrence på Stensletten. Jeg mødte op med min nybyggede Relaxx 2.0 - bygget på en uge i den værste sommerhede og kun testfløjte aftenen før. Midt i ferietiden mødte der desværre kun tre piloter frem, men de fik til gengæld fløjet meget og samlede en del erfaringer.

Stævneleder Peter Brüel havde et par ekstra opgaver i ærmet: Double up - 12 minutters flyvetid, Super 4 - ingen omstartsmulighed, Slaskeren - med kun 3 kg træk (som vi dog ikke fik fløjet). Læs evt. mere på invitationstråden på Forum.

Lidt om modellerne

I skrivende stund bygges der RES-svæ-



Piloterne ved testkonkurrencen hos NFK. Fotograf er Valdemar Skak Rasmussen.



Klar til start. Foto: Lennart Sørensen

vere rundt omkring. Måske vælger en af bygherrerne at fortælle om byggeri og flyvning med en ny RES 2-meter. Der er faktisk sket flere spændende ting på byggefronten siden "vi gamle piloter" byggede Spirit, Blue Phoenix, Riser og hvad de gamle, traditionelt opbyggede modeller, nu hed. I dag bydes der på CNC- eller laserskårne trædele, nye hurtige profiler og kulfiber og let rc-grej. Alt sammen med til at holde vægten nede og give bedre flyveegenskaber.

Min Relaxx er fx meget bedre til at flyve frem mod vinden, den viser selv den mindste termik, sideroret har stor effekt (modsat de gamle modeller, hvor vi var mange der øgede rorfladen), og den stiger fint i højstarten. Det helvippende højderor driller lidt, men i skrivende



Peter Brüel modtager beviset for sin sejr hos NFK (foto: PNM)



Herover: Gruppebillede fra Næstved Modelflyveklubs første konkurrence nogensinde. Fotograf: Lennart Sørensen



Peter Brüel fra SMSK vandt, Jens Damshøj fra EFK87 blev nummer. 2 og Poul Møller blev nr 3.

TV:Teddy Virklund og hjælper rapporter resultater til Poul Møller og Jan Sig.

stund fintunes modellen, og jeg træner flittigt med modellen på et kort højstartov for at finde det helt rigtige tyngdepunkt, den perfekte krogplacering og de for mig korrekte rorudslag. Det er skægt at lære nyt!

DLG gruppen har, som tidligere omtalt, købt fire sæt tove, som vi havde lånt, men vi oplevede en del brud på dem på Stensletten. Der skal hentes lidt erfaringer med egnede tov, så vi er klar til næste års konkurrencer.

Konkurrence i Næstved Modelflyveklub

Næstved Modelflyveklub lånte også tovene til en konkurrencedag midt i september.

Forsøg i dagene op til konkurrencen viste hurtigt, at 4 kgs træk på de meget elastiske tove er fint til en 2m. Af pladshensyn bandt vi gummitovene op så de var 4 m kortere. Det fungerede fint, og vi havde kun et enkelt brud på et af tovene. Det var lige hvor linen med en plasticpind var fastgjort til gummitovet og blev hurtigt repareret ved at trække gummiet på pinden igen. De gamle brud havde jeg repareret med en 10 cm blomsterpind inde i tovenderne. Det hule gummitov strammer på pinden

når der trækkes, det holder fint sammen, og der er ingen knuder der hænger fat i ukrudtet.

Otte piloter mødte op og fik trods lidt mølgejr fløjet ti runder. Efter resultaterne var regnet ud og lagt sammen, viste det sig, at Lennart Sørensen fra Næstved Modelflyveklub havde samlet 9567 point og vandt dermed med sin gamle Blue Phoenix, Poul, også fra Næstved, havde samlet 9056 point og blev nr 2 med en Relaxx 2.0 (på dagen fløjet uden bremses) og Peter Brüel fra SMSK blev med 8296 point nummer 3 med en utrimmet SMSK klub-Spirit.

Vi fløj fem runder hvor opgaven var 6 minutters flyvning inden for 9 minutters arbejdstid – også kaldet 6/9, 2 runder 4/6 uden mulighed for omstart, to runder hvor opgaven var to minutters flyvning med den bonus at der var dobbelt landingspoint hvis piloten landede inden for +/- 5 sec fra ideal-tiden og en enkelt 12/18 runde. Den sidste kunne vi godt have droppet, da dagens længste flyvning var på 5:23 min.

På dagen blev fløjet med Blue Phoenix, Spirit, Easy Glider, Boar fra Arthobby, Relaxx 2.0 og en DLG med påtæpet krog.

Af de ni deltagende piloter, opnåede hele otte at vinde en runde. Så ikke overraskende er det nok mere piloten en modellen, der afgør runderne.

Undertegnede var diktatorisk flyveleder med Jan Sig som uundværlig stævnesekretær, der holdt styr på arbejdstider, resultatnotering og udregninger.

Slutbemærkning

Med alle nyhederne er 2m stadig en sjov og billig konkurrenceklasse. En model kan købes for mindre end 1000 kr, og højstartstove kan erhverves for under 100 kr. Så det er bare at komme i gang. Jeg har ikke støvet internettet igennem for færdigmodeller, men de findes sikkert også.

Og alle piloter kan lære en masse om flyvning ved at flyve med en svæver. Ud over udfordringen ved at finde og udnytte evt. termik, er der også kontant afregning, hvor styrefejl koster højde og dermed flyvetid, og landing er pligt opgave der ikke bare kan gøres om ved at give gas og prøve igen.

Håber vi ses til en svævedyst en dag.

Poul Møller

Forslag til danske "2-meter" regler ...

Bemærk at forslaget modificeres undervejs, efterhånden som vi opnår nogenlunde enighed om noget vi tror kan virke:

Reglerne er ikke FAI-regler, og de er derfor lokale / nationale / provisoriske. Det betyder at de er midlertidige, og at du som stævneleder kan ændre det du har lyst til, hvis du mener at konkurrencen bliver bedre af det, eller hvis det passer bedre på den plads eller i den klub du flyver på/i. Vær dog opmærksom på at annoncere dine ændringer, så piloterne ved hvad du indbyder til. At de er provisoriske betyder også at hvis I midt under konkurrence finder en regel der ikke fungerer som I har tænkt jer det, så snak om det og lav den regel I synes passer. Formålet er at flyve termikflyvning.

§1. Modellen

a) 2-meter open:

Modellens maksimale spændvidde må ikke overskride 2 (to) meter projiceret.

b) 2-meter RES:

Modellens maksimale spændvidde må ikke overskride 2 (to) meter projiceret.

Modellen må højst være udstyret med 4 servoer, som kan anvendes til: sideror, højderor og bremsere. Bremserne skal placeres på vingens overside, mindst 50mm foran bagkanten. På flyvende vinger erstattes "højderor og sideror" af 2 elevons + evt. bremsere.

Piloten må deltage med max 2 modeller

§2. Start

Starten skal foregå på det/de af stævneledelsen anviste starttøve, som skal bestå af: maksimum

15 meter gummi, 100 meter line + skærm og max 30 cm. forfang. (som: RES 100 Set fra Fa. EMC Vega, GER eller lignende).

Det maksimale træk i starttøvet må ikke overstige 6 kg.

Startforsøg: Piloten må starte så mange gange som han har lyst til inden for arbejdstiden på 9 minutter.

Omstart gives kun hvis starttøvet har været defekt, eller at stævneledelsen skønner, at man er generet i sit startforsøg, eks. linekryds, forbipasserende model etc. Hvis der er tydelig sidevind, og startretningen ikke kan flyttes, kan stævnelederen diktere startrækkefølge, så piloten i medvind starter først, så ingen bliver generet under højstarten.

Det er hjælperens ansvar at startsnoren lægges så den ikke genere andre piloter, umiddelbart efter højstart.

§3. Flyvning

Piloter flyver i grupper på minimum 2 piloter, men helst 3 eller flere.

Der flyves så mange runder som muligt. En runde består af en arbejdstid på 9 minutter. Den max tællende flyvetid er på 360 sekunder = 6 minutter. Stævnelederen kan bestemme at én runde må smides væk, når man når mindst 5 runder.

Der gives 1 point pr. sekund flyvetid op til 360 sekunder.

Når man er nået til 360 sekunder, trækkes 1 point fra pr. sekund. Flyver man mere end 30 sekunder over maksimum, mister man retten til landingspoint.

Flyver man mere end 60 sekunder over maksimum, mister man retten til point i hele den flyvning.

§4. Landing

Landing foregår på et punkt, og der gives point efter følgende tabel:

0-1m = 50 point 5-6 m = 25 point

1-2 m = 45 point 6-7 m = 20 point

2-3 m = 40 point 7-8 m = 15 point

3-4 m = 35 point 8-9 m = 10 point

4-5 m = 30 point 9-10 m = 5 point

Der måles fra flyets næse til landingspunktet.

Hvert startsted skal have sit eget landingpunkt.

Landingen kendes ugyldig og tillægges værdien 0 hvis:

A. Modellen lander på ryggen, står i jorden (spydlanding) eller hvis piloten flytter på modellen inden der er foretaget måling. En spydlanding hvor modellen selv lægger sig på jorden er gældende.

B. Der frigøres dele fra modellen fra start og til modellen ligger stille på jorden.

C. Modellen berører personer eller genstande, som kan have indflydelse på landingsforløbet.

Man mister ligeledes retten til point i hele den flyvning, hvis modellen lander udenfor den af stævneledelsen afsatte flyveplads.

§5. Tidtagning

Tidtagning starter når modellen udløses fra starttøvet, og stopper når modellen første gang berører jorden.

Tiden måles i hele sekunder (tiden på uret i hele sekunder uden afrunding).

§6. Pointudregning

Vinderen i hver gruppe gives 1000 point og de andre piloter i gruppen gives hele promiller af gruppevinderens point (almindelig afrunding til nærmeste hele tal i hver runde).

Eks: 3 piloter, a, b, c

a flyver 5:50, lander -> 2 meter fra punktet = $350 \text{ s} + 45 \text{ p} = 395 \text{ p}$

b flyver 6:15 og lander -> 5 meter fra punktet = $345 \text{ s} + 30 \text{ p} = 375 \text{ p}$

c flyver 3:30 og lander -> 9 meter fra punktet = $210 \text{ s} + 10 \text{ p} = 220 \text{ p}$

a får 1000 point

b får $(375/395)*1000 = 949 \text{ point}$

c får $(220/395)*1000 = 557 \text{ point}$

Piloten i hver klasse (Open og 2-meter RES), med samle flest point vinder.

§7. Generelt

Man kan kun deltage hvis man er medlem af MDK. Modellen skal på højre vinge være forsynet med deltagerens OY nummer.

Man må skifte model når man ønsker det

Ved konstant vind over 8 m/sek. aflyses konkurrencen.

Der kan indgives protester mod gebyr på kr. 50,00

Protester skal være skriftlige, og indleveres til stævneledelsen 30 minutter efter konkurrencens afslutning, men før præmieoverrækkelsen. Gebyret tilbagebetales kun hvis protesten tages til følge.

Ved strid angående fortolkning af regler, er SSG (Svæveflyve Styrings Gruppen) højeste instans. SSG skal kun behandle sager, der er skriftlig rapporteret, senest 15 dage efter konkurrencens afholdelse.

Protester, stævnets afvikling, tvivls- og sikkerhedsspørgsmål, hører alene under stævneledelsens ansvarsområde.

Reglerne er senest redigeret 2/6-14

Erik Dahl Christensen

Tigerne i Vestjylland

er landets mest forkælede

- men de er kun 5
til at udnytte de gode forhold

Klubben har det vel nok mest prangende navn af alle danske modelflyveklubber: The Flying Tigers...

Det lyder af noget med helte, ikke sandt? John Wayne i hovedrollen som lederen af en flok amerikanske lejepiloter, der på Kinas side og heroisk som bare F.... bekæmper en talmæssigt overvældende japansk luftarmé i 1942, før USA gik ind i WWII.



Sådan er det slet ikke. Tigreren, som The Flying Tigers midt i 70'erne er opkaldt efter, er billedet af en lille tiger, som stifterne af klubben som også kaldes Holsted Modelflyveklub ifølge logoet fandt i et tegneserieblad. Den var så sød, at man – formentlig efter forbilleder fra den virkelige verden – besluttede, at den skulle være piloternes maskot. Og

siden har et billede af tigreren pryder klubbens logo sammen med ordene "The Flying Tiger og navnet Holsted Modelflyveklub" – "selv om vi mere og mere går over til at kalde os Vejrup Modelflyveklub. Det siger ligesom mere om hvem og hvor vi er," siger formanden for en af landets vel nok mindste Modelflyveklubber, Claus Utoft Nielsen.

Man kan godt have brug for et navn der siger hvem de flyvende tigre er og hvor de bor. For der er næsten lige så mange navne i spil, som klubben har medlemmer. Selv om der er langt fra tre navne til otte medlemmer (hvor af fem er aktive) så alligevel... det er ikke mange i en klub, som måske har de allerbedste forhold i Danmark.

For enden af grusvejen

Lad os begynde forfra. Vejrup Modelflyveklub ligger med en dejlige bane beregnet for både modelfly og de fem-seks ultralight fly, som har hangar på pladsen, i det lille vestjysk smørhul kaldet Vejrup, der ligger halv snes kilometer fra Holsted, ca. 15. km fra Bramminge, fem km fra Glejbjerg, ni fra Agerbæk, tre-fire km fra Endrup og otte-ni fra Grimstrup.

Helt nøjagtigt skal man taste adressen "Lykkesgårdsvej 14, Bramminge," ind på GPSen. Så kommer man til det rigtige sted for anden af en grusvej i Vejrup. Det er et stykke ude på landet.





Lufthavns Chef, Lauritz Pedersen, er også modelpilot, "men ikke nogen ørn," siger han selv. Til gengæld flyver han luften tyndt med sin ultralet fra flyvepladsen, han har givet til og deler med modelflyverne.



Formanden for en af andets mindste klubber, Claus Utoft Nielsen, bag rattet på den store græs-klipper. Til gengæld for at klippe græsset hver anden dag er det vist nok så som så med lejeudgifterne til plads og jord...

Det første, ens øje mødes af, når man triller ind på Vejrup Modelflyveklubs plads foruden skiltet med Flying Tigers er to andre store skilte på den store bygning som engang var lade og nu hangar. Æt reklamerer for de billigste billetter til London det andet for Ryanair; og så er der det store skilt som forkynder, at man nu er ankommet til en lufthavn. Hvad er det, der også kendetegner en lufthavn? Naturligvis... en lufthavnschef. Lige den titel er anført på Lauritz Pedersens kasket. Det er fuldt fortjent, at han bærer kronen. For da Lauritz solgte sin gård med 60 køer stod han med en kapital, han godt ville have lidt sjovt ud af efter han var trådt ind i sine 60er-år. Så han købte den landbrugs-ejendom, hvor både modelflyvningen og hans anden store interesse, den røde Ultralight som han flyver land og rige rundt i, kunne få et hjem og en startbane. Så for 6-7 år siden kunne Tigrerne flytte fra deres lille plads i Brunbjerg og få næsten "egen jord" under flyene.

Fantastisk aftale

"Næsten" fordi dét, der velfortjent gav Lauritz kronen som lufthavnschef, var da han tinglyste på ejendommen, at Vejrup Modelflyveklub – eller står der Flying Tigers i tinglysningspapirerne? – ikke kunne opsiges i de 30 år. Uopsigelig er ikke det eneste, der er en sikret rettighed. Lejerne i den nedlagte landbrugsejendom, som jorden hører til, har måtte skrive under på, at piloterne – ultralight såvel som model – kan benytte badeværelsesfaciliteterne i en af længerne til huset. Det med årsleje taler man ikke gerne om på egnen. Men formanden for Vejrup-tigrerne, Claus Utoft Nielsen, klipper pladsen hver anden dag med klubben store, dejlige syv-leds klipper. Man forstår ligesom, at den ene

tjeneste, er den anden værd... og når nu ultralight piloterne ikke behøver tænke på, om deres bane er i orden ... Ikke sært, at lufthavnschefen har heltestatus i klubben.

Der er brug for flere helte i Holsted

For sandt at sige er pladsen ikke overrendt. Fem aktive medlemmer er ikke altid nok, når der skal skabes socialt samvær. Fx til Sankt Hans festen er det nødvendigt at inviterer både ultralight piloterne og alles koner og børn med, hvis det dejlige klubhus skal fyldes så midsommerstemningen kan brede sig. Men til julefrokosten med medister og rødkål er det kun for medlemmer. Så er man en intim, lille flok.

- Det var værre, da jeg kom til som formand i 2011, det år hvor vores mangeårige formand Kurt Jensen døde, Claus Utoft. Da var klubben næsten ved at dø ud. Der var to-tre stykker, der fløj, og man skulle virkelig tænke over, om det var ulejligheden værd at forsætte. Men det er det! Det kan ikke være rigtigt, at vi med vores opland ikke kan lokke flere model piloter til denne dejlige plads, hvor der er fantastiske forhold, dejlig klubhus, fin flyveplads og langt til naboerne.

Gør alt det rigtige

I de senere år har man gjort alt det rigtige i Vejrup. Man har udstillet på julemessen i Glejbjerg. Deltaget med flyudstilling og simulatorer i "Open by night"-arrangementet og uddelt postere til alle huse i omegnen med en invitation til at besøge pladsen, var selvfølgelig med i Modelflyets Dag (med 31 starter). Der gøres opmærksom på vinteren indendørs flyvning i Vejrup-Endrup Fritidscenters store hal og torsdags-byggeaftnerne på skolen i Holsted og alle de andre herligheder, Holsted Modelflyveklubber deler med landets andre og oftest meget større klubber.

- Vi har to i øjeblikket prospects som resultatet af vores anstrengelser, men endnu er de ikke blevet til medlemmer, siger Claus. Det kan også være fordi jeg ikke har haft tid til at følge op på den i den seneste tid...

- Og nu har vi jo også det skrækscenarie, siger Leif Arentsen, som sammen med Lufthavns Chefen og formanden er i klubben med sin kone, da Modelflyvenyt er på besøg, at der ikke må komme for mange medlemmer. Slet ikke med stor-modeller. Vi vil nødig være det sted som får ry for, at her kan man bare larme.

Aldrig til flyvepladsen uden først at sende SMS

Foreløbig tyder meget desværre på, at det medlemmerne kan frygte mest er, at de kommer til at flyve alene på pladsen. Det sker da, at alle fire-fem piloter er på pladsen den samme søndag. Men sædvanen er, at der kun er to-tre stykker. Og man tager som hovedregel ikke på flyvepladsen uden først at have sendt en SMS til kollegerne om, at man flyver, for så kan man meget let komme til at så alene.

- Hvilket jeg nu gør ikke så sjældent, siger Claus. Jeg har intet imod at stå her og flyve i flere timer i al min ensomhed. Det er så skønt et sted, at man let glemmer hverdagens problemer her.

Claus og de øvrige medlemmer anser det ikke for et problem, at de ikke er flere i klubben. Med et af modelflyveverdenens smukkeste klubhuse – godt 40 kvm. med glas i de tre gavle, bord med plads til alle klubbens medlemmer, sofaarrangement, køleskab, kaffemaskine og alt, hvad der hører til – og et årskonningent på 750 kr., har man en god lille klub.

- Men jeg vil da sige, at vi ikke er færdige med hvervningen. Vi kæmper for at blive nogle flere, siger Claus, som med sine 45 år også er klubbens yngste medlem. Målsætningen er, at vi kommer op på 15 medlemmer for fornyelsens og hyggens skyld. Men så behøver vi heller ikke være flere...

MOU



Lauritz Pedersen bærer sin Lufthavns Chef-klasket med berettigelse, han har ladet sin jord belægge med en tinglyst servitut: Modelflyveklubben skal blive der i 20 år...



The Flying Tigers – eller Vejrup Modelflyveklub – har et af landet lystede og smukkeste klubhuse. Lys fra tre siden omgiver Leif Arentsen og hans kone samt formanden Claus Utoft og på højre side af bordet Lufthavns Chefen

Kære lille modelfly, min skat...

Måske er der en og anden aktiv modelpilot der vil synes, at overskriften er lige stærkt nok. Men tænk igen, som man har gjort på Holstebro Museum.

Min skat kan vel sagtens være flyet, som løfter ønsker, forbandelser, frustration eller glæder op til et højere plan. Min skat kan vel også være det objekt, som man har ønsket sig hedt og drømt om i årevis ... og nu er det der.

En skat, det repræsenterer prisen på et modelfly også for nogen. Hvad vil du sige til dit fly den første gang, du som begynder formår at lave en perfekt landing? Eller den første gang du lykkes med at bringe et delvis havareret fly til en lykkelig landing. Eller hvad med den historie, der knytter sig til et af dine ældste fly... rummer det ikke en skat af minder?

Det er nok ikke kun Holstebro Museum, der ved at lade modelfly indgå i deres udstilling "Min skat" personificerer modelfly – nye som historiske - fra Holstebro Modelflyveklub.

Har I ikke alle et nært og personligt forhold til et eller flere af jeres fly?

Masser af hilsner
Mou

TIPS

Holstebro Museum åbnede udstillingen: *Min skat - Passion for ting* den 20. september og den varer indtil 6. april 2015.

To hurtige modelpiloter fra klubben i Holstebro var på museum på åbningsdagen og her står de under nogle af de udstillede modelfly i de fotte lokaler. Det er Leif Becher & Lennart Frederiksen.



MINE STORMODELLER

Jeg hedder Jane og flyver i Østfyns Modelflyveklub. Jeg startede med at flyve for 14 år siden.

Den første købte jeg i 2010, som var en Yak 54 fra Hangar 9. Den er 2,26 meter i vingefang og 2,13 meter i længden. Den er udstyret med en AXI 5345/18 og en Jeti Spin 99 regulator med en APC 22x12W propel. Servoerne er Hitec og på krænge- og højderor sidder der nogle HS 5625 MG og på sideroret sidder der en HS 7985 MG. Jeg har batteribackup på den og det er en Jeti MaxBec 2 med 2 x 2s 1600 mAh. Den vejer 8,5 kg og blev godkendt i juni 2011.

Man får jo smag for de store modeller. De flyver altså meget bedre når det blæser, så i februar 2013 købte jeg en brugt Yak 55 fra GB models. Den er 2,20 meter i vingefang og 2,08 meter i længden. Den er også udstyret med en AXI motor. Den er en 5345/16 med en Jeti Spin 125 regulator og en Fiala træpropel i størrelse 22x12. Servoerne er lidt blandede på den model.

På krængerørerne sidder der nogle Ace Rc DS 1015, på højderoret sidder der to Savöx Sc 1256TG og på sideroret en XQ S4120D. På den model er der også batteribackup og det er en Powerbox Gemini også med 2 x 2s 1600 mAh. Den vejer også 8,5 kg, og blev godkendt i juni 2013.

Den flyver lige så godt som min Yak 54, også selvom der er nogen der mener, at canopyet ligner en brandvabel. Begge modeller flyver i øvrigt på 12s 5000 mAh og styres af en Spektrum DX7 sender samt AR7000 modtagere.

Nu glæder jeg mig bare til noget godt vejr, så jeg kan komme på pladsen med de to store.

TEKST:
JANE JØRGENSEN
FOTO: HANS OLE
LINNEMANN
JØRGENSEN



Med ryggen til det hele - i



Gunnar Hagedorn fra NFK er formand for Modelflyvning Danmarks højdeudvalg, dvs. det udvalg der arbejder for at skaffe højere til loftet for danske modelflyvere. Derfor vender han ryggen til det hele ...

Dét, han vendte ryggen til en hel weekend, var landets dygtigste kunstflyvningspiloter og deres flotte opvisning. Flyene deltog i NFK Cup den 2. og 3. august, som er én af de fem årlige kunstflyvningskonkurrencer, der tæller til Danmarksmesterskabet og er grundlag for landsholdsudtagelse til NM, EM og VM.

Ved NFK Cup i fjor havde Gunnar søgt og fået Trafikstyrelsens tilladelse til forøget flyvehøjde, så kunstflyvningspiloterne med god samvittighed kunne sendes deres fly omkring tre gange så højt op som de obligatoriske 100 meter.

Men i år havde han opgivet at søge. Dels fordi NFK, Gunnar og Trafikstyrelsen ikke er helt enge om hvor langt man bør være fra indflyvningen til Grønholdt Flyveplads for at opnå tilladelse til øget flyvehøjde for modelflyene.

Dels fordi Gunnar og resten af højdeudvalget, med bistand fra KDA, netop i de dage var midt i vigtige forhandlinger med Trafikstyrelsen om højdedispensation for et antal flyvepladser i Danmark, og disse forhandlinger ville man ikke forstyrre med en ansøgning fra den

en god sags tjeneste



TEKST OG FOTO
JØRGEN MOURITZEN



tæt-på-Grønholdt-liggende NFK
flyveplads.

"Hvis nu et 1:1 fly skulle komme under 300 fod"

Da et af Gunnars vigtigste arbejdsredskaber er at udvise tillidsfuld adfærd over for sine forhandlingspartnere, ønskede han at have fuldständig sikkerhed for, at NFK og kunstflyvningspiloterne levede op til de samme krav som de skal gøre, hvis man har højdedispensation.

Og derfor etablerede han den efterhånden, ved arrangementer med øget flyvehøjde, velkendte "sikkerhedsansvarlige flyvelederfunktion".

Og han udpegede sig selv som den sikkerhedsansvarlig flyveleder, der under hele konkurrenceperioden skulle holde øje med al anden lufttrafik end modelflyene.

Da der jo ikke var givet højdedispensation, holdt kunstflyvningspiloterne sig naturligvis til reglerne.

Men Gunnar observerede alligevel himlen i to gange seks timer. For som en modelpilot henkastet bemærkede "Man ved jo ikke, som et sportsfly finder på, at nå ned under 300 fod, og så skal vi jo have det at vide, så vi kan vige og lande ..."

Om det lige var dét, der skete, vides ikke. Men to gange i løbet af weekenden bad Gunnar et kunstfly om at lande øjeblikkeligt.

Trygt og sikkert som hvis modelpiloterne havde været 300 meter oppe og fløjet efter samme regler som al anden "voksen" VFR-lufttrafik: Se og undgå.

Mou

STORT & småt

Konkurrence



GÆT NABOEN

NFKs klubhus har fået en ny udsmykning, som fortæller to historier. Bl.a. en sørgelig historie om en krigsflyvers sørgelige endeligt. På en måde fortæller trofæet også, hvem NFKs nabo er:

- Er det en legeplads
- En jagtforening
- Et apotek

Sæt kryds og send svaret til NFK ved mou@mou-pr.dk. Så bliver der trukket lod blandt de rigtige løsninger, og vinderen får en gratis prøvetur med NFKs skolefly – med den instruktør, som bragte trofæet på billedet til en ublid landing, ved de andre pinde.

Masser af hilsner
Mou



LEGOLAND

Skulle du være på de kanter, så gå en tur i Legoland. Der er blandt andet en lille krog med historiske fly som beskriver udviklingen af fly.

En tur i Legoland kan bestemt altid anbefales. Se om du kan (gen)kende de enkelte fly... (Spirit of st louis, Harvard, Tiger Moth, Geebee og Piper Cub) ...

Steen Larsen





En idé fra Forum: GENBRUG BLADET TIL PR

Vi genbruger Modelflyvenyt i vores PR fremstød. Det er ikke alle der gemmer bladene år efter år. Selv læser jeg det og så bliver det lagt til side, og måske aldrig åbnet igen. Derfor fandt vi på at anvende det til noget fornuftigt.

Der er sat en label på med klubbens logo, og lidt tekst, foran og bagpå bladene, og så bliver de lagt ud til frisører, tandlæger, læger og andre steder hvor folk sidder og venter. Så har de noget godt at læse i.

Hans Andersen
Thy RC Klub

Ideen er rigtig god. Jeg har lagt de seneste 6 numre ud i en netcafe i et af vores store boligområder, hvor jeg er frivillig. De bliver flittigt læst.

TMN
Haderslev

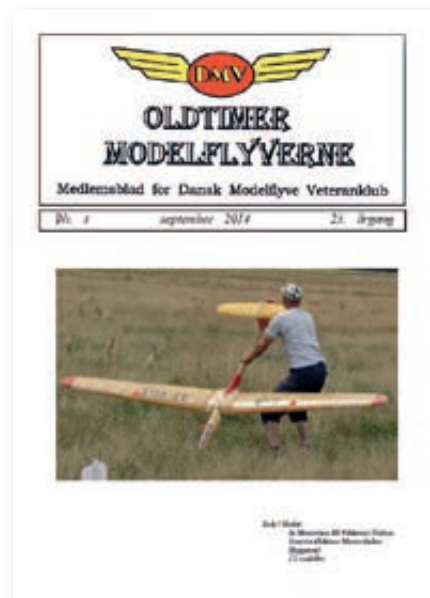
Og hvis man nu er i en klub, hvor det ikke er mange, der vil donere de gamle blade, så kan ...

Klubber rekvirere gratis blade til PR

Modelflyvenyts administration fortæller: Med hensyn til gamle blade, har jeg masser liggende, som kan bruges til kampagner. Tidligere trykte vi et vist overskud, dels fordi sekretariatet altid efterbestilte, dels fordi der faktisk var nogen der købte de gamle numre. I dag trykker vi tættere på det solgte antal, men ofte vil der være en rest. Så, hvis en klub ønsker fx 75 assorterede blade tilsendt, kan det lade sig gøre.

Modelflyvenyt vil – som udgangspunkt – betale for forsendelsen.

Send en mail til: mfn@plakatforlaget.dk
eller til sekretariatet info@modelflyvning.dk



En anbefaling:

Medlemsblad for Oldtimer Modelflyverne

Hvis ikke du aner hvad Oldtimerne laver, så kan du blive meget klogere ved at læse deres medlemsblad. Det seneste Oldtimer nr. 3, 2014 kan hentes elektronisk på hjemmesiden: www.dmvk.dk

Du finder bladet under Nyheder. Denne gang er det flot illustreret med mange fotos fra Svenske Oldtimer Mesterskaber i Rinkaby.

Det indeholder også gamle byggetegninger, hvis du skulle mangle ...

Bladet udkommer fire gange om året og på hjemmesiden kan du også finde alle de gamle numre tilbage til 2009.

God læselyst
Marianne Pedersen

To World cup konkurrencer i Rumænien

– en eksistentialetisk oplevelse



Man er begyndt at opdrætte bison okser på sletten. Der er heldigvis hegn imellem

- **Hvornår begynder det?**
- **Hvornår slutter det?**
- **Hvem bestemmer?**
- **Hvor skal vi hen?**
- **Hvad er meningen?**

Disse udemærkede eksistentialetiske spørgsmål blev i høj grad relevante, da en delegation på fire F1A piloter besluttede sig for at tage den lange tur fra Danmark til Rumænien i bil for at deltage i to opvarmnings World Cup stævner forud for Europæiske Mesterskaber i fritflyvning.

Opvarmningsstævner bruges i høj grad til at afprøve organisationen og rammerne omkring Europæiske og Verdensmesterskaber – en slags forpremiere om man vil. For piloterne er det en relevant mulighed for at få skarp konkurrencetræning op til mesterskaberne og evt. sikre sig nogle ekstra World cup point.

De to konkurrencer – Harghita cup og Salonta cup lå med en dags mellemrum, så der var lagt op til nogle intense dage. Vejrmæssigt var oplægget ikke for godt; daglige byger i den tunge ende og en del oversvømmelser også i Rumænien, så vi var spændte.

Den første konkurrence

Arrangørerne havde på forhånd annonceret konkurrencestart kl. 6:00 hvor maksimumtiden skulle være 10 minutter. I den døde morgenluft ville det betyde at konkurrencen ville være afgjort uden et kæmpe fly-off, fordi ingen model/pilot i dag er i stand til at få det resultat.

Danskerne mødte op på pladsen ca. en halv time før for at trimme det sidste på plads og få lidt starter i benene før det gik løs. Af ikke helt afklarede årsager gik stævnet ikke i gang til planlagt tid, så vi trimmede videre og lidt senere dukkede en let tåge op, som vanskeliggjorde tidtagning så vi fortsatte trimmeriet.

Endnu lidt senere begyndte arrangørerne at flytte tidtagere og startpoler og deltagerne tænkte så, at det ville være smart at følge efter. Det gjorde vi så, selv om ingen fx tog en megafon og annoncerede hvad der foregik. Temmelig bizart.

Da vi ankom til den nye startlinje, måtte vi selv finde den startpol som var vores – ingen oversigt, ingen forklaring eller information. Vi fandt vores tidtager og vi antog stævnet var i gang, da en af bi-

lerne honkede med hornet. Vi havde gættet rigtigt og konkurrencen var i gang. Vejret var fint selv om pladsen var meget fugtig, hvilket betød vi gik rundt og svedte med sjaskvåde gummisko. Tidtagerne var faktisk ret gode til deres job og vi gennemførte stævnet i fin stil.

Steffen Jensen fløj fuld tid, mens jeg og Esben Jensen hver havde et mindre drop og Karsten Kongstad havde to. Droppet for mit eget vedkommende kom i runde to, hvor modellen umotiveret stallede og den ville sandsynligvis have fået fuld tid, hvis det ikke var sket. Jeg vagte så en anden model og fuldførte konkurrencen med maxér. Hvorfor stallet begyndte er aldrig blevet opklaret på trods af en meget grundig fejlsøgningsproces.

Vejret

Vejret havde hele dagen været med gode solide bobler, som sikkert hævdede modellerne op og sikrede maxérne næsten uden de sædvanlige problemer med snævre bobler, der kan rammes ved siden af eller faldes ud af. Undervejs landede Steffens ene "mambamodel" i en solsikkemark og da konkurrencen blev blæst af på grund af torden og solid regn, gik vi ud og fandt modellen med hjælp af en præcis pej-



Esben Jensen holder Steffen Jensens model i en konkurrencestart.

ling og en GPS enhed. Fantastisk hvad moderne teknik kan hjælpe med.

I fly-off valgte Steffen sin Mamba model igen, men starten kom ikke til at sidde lige i skabet, så det blev ikke til nogen top placering.

Konklusion første konkurrence

Arrangørerne havde generelt ikke særlig godt styr på det, og det bar præg af at være B- eller C-holdet der organiserede det, mens A-holdet tog sig af selve EM. Jeg kan sammenligne med VM i Kroatien 2009 og EM i Italien 2012 hvor jeg begge gange selv deltog og Rumænerne klarede afviklingen af præmesterskabs World cup stævnerne virkelig dårligt sammenlignet direkte. Det eneste opløftende var tidtagerne, som gjorde et godt job. Ros til dem.

Den anden konkurrence.

Denne konkurrence var programsat til at starte kl. 7:00 med en maxtid på 3½ minut, hvilket med garanti ville sortere nogle deltagere fra til fly-offet, så man undgik et kæmpe fly-off. Desværre gik konkurrence "ledelsen" i gang med at håndskrive 200 deltageres startkort ca. kl. 7:00, og da ting som bekendt tager tid, kom konkurrencen først i gang efter kl. 9, og derved havde man selv ødelagt



muligheden for at sortere nogle deltagere fra til fly-off. Temmelig tåbeligt. Efter selv at have spurgt tidtagerne, lykkedes det os at finde vores start pol og da hornet hørkede, gik vi i gang. Vi var 6 piloter som skulle dele en tidtager og have starten overstået på kun 75 minutter, og vi var skeptiske over for om det var for presset. I praksis viste det sig ikke at give problemer.

Dagen forløb rigtig fint, og vi skulle for at få fuldt hus have 28 maxér i hus. Det blev til 27, og det var Karsten som stod for det drop, mens vi andre gik til fly-off sammen med ca. 30 andre piloter.

Undervejs landede min model direkte med i en vandingskanal, og jeg så ikke nogen anden udvej end hurtigst muligt at hoppe ned i vandet og hive modellen op. Den kunne, efter en lang tørretid og en ekstra trimstart, konstateres værende i topform og konkurrencen kunne fortsættes med den. Det var for øvrigt den samme, der dagen før havde droppet med et stall.

Fly-off

For at forberede os til fly-offet, gik vi i gang med at trimme og træne med vores modeller, og for mit eget vedkom-

mende betød det flere starter med min problematiske BE-profil model, som ikke kom tæt på at lave gode trim starter. Den blev pakket ned og samtidig med at model nr. 2 skulle pakkes ud, flyttede arrangørerne startfeltet 1 km. Jeg pakkede hurtigt min model ud og satte timeren til det nødvendige og begyndte at løbe ned mod den nye startlinje. Før jeg nåede helt frem, blev de 10 minutter startet i gang, og jeg skulle finde min tidtager. Det viste sig ikke helt nemt med 33 deltagere, og da jeg fandt min tidtager, nægtede han at hjælpe med at starte modellen. Great!



Far og søn trimmer aftenen efter konkurrencerne var færdige.

Jeg skyndte mig at løbe ned til Steffen som havde samme problem og fik ham sparket i luften, mens Karsten hjalp Esben i luften. Derefter kunne Karsten hjælpe mig i luften. Alt sammen betød det forøgelse af stresset, men i praksis betød det ikke noget for mit eget resultat. Jeg cirklede nogle gange og skød modellen af i en god start der gav 4 minutter og 19 sekunder Det er nogenlunde, hvad jeg kan drive den model til under de betingelser, så det er tilfredsstillende. Steffen fik 4 sekunder mere med sin Mamba, hvilket er en del under hvad den model normalt kan præstere

under den slags forhold. Esben fandt god luft og fik mere end 5 minutter, som han helt fortjent kunne være godt tilfreds med.

Samlet konklusion:

De danske deltagere klarede sig efter min mening rigtig godt, og vi kan se tilbage på en flot præstation uden amatørfejl. De drops der var, var ærgerlige og sammenlignet med de andre landes deltagere kan vi være helt tilfredse.

Dumpet er arrangørerne derimod og stævneafviklingen – specielt informationsopgaven – var så ringe udført, at

det for mit vedkommende er det ringeste jeg har oplevet nogensinde.

Min holdning er, at man som arrangørland bør have en national stolthedsfølelse overfor så store stævner, og virkelig forsøge at vise hvad man som arrangør og land duer til. Hvis man virkelig har forsøgt at leve op til det, er jeg meget bekymret.

Lars Buch Jensen



Britiske Alan Jack vandt den første World Cup konkurrence i Rumænien med et meget højt stig og et fornemt glid i god luft.



Lars Buch Jensen trimmer aftenen efter konkurrencerne.



Karsten Kongstad trimmer aftenen efter konkurrencerne.



En druknet mus på pladsen. Dem var der mange af og onde tunger påstod at de var ansvarlige for kommunikationen under stævnet.

Borup Mfk. blev danske mestre i Modelflyvningens Dag

Det er ikke til at sige, hvor Modelflyvningens Dag havde størst succes – om det var i RC Parken hvor én pilot fløj to flyvninger, eller om det var i Borup, hvor man nåede op på 272 starter, fordi man ville. Størst succes er nemlig ikke kun lig med mange starter.

Størst succes er hver gang, bare én tilskuer får en så god, dramatisk, sjov, anderledes eller livsbekræftende oplevelse, at han eller hun går ud i det virkelige liv og fortæller hvor fascinerende modelflyvning er. Det er i hvert fald det vigtigste ved modelflyvningens dag. Selvfølgelig er det heller ikke at kimse ad, hvis en klub får et eller to nye medlemmer ...?

Det sidste er ikke til at vide endnu, og vi får formentlig aldrig svaret på det. For det er nok de færreste, som blot lige river tegnebogen op af lommen og melder sig ind. Tanken om at komme på vinger skal lige ligge og modne lidt ... det er højest troligt, at resultaterne kommer hen ad vejen og nok uden, at vi nogensinde får det at vide. For var det en prøvetur med skoleflyet eller synet af en kunstflyver eller helikopter, der var den udløsende faktor?

En ting ved vi med sikkerhed efter Modelflyets Dag: Det var tusinder af danskere, som kom ud på vore modelflyvepladser. Og de er ikke få, de klubber som rapporterer om stor begejstring blandt publikum.

Men vi danskere vil jo så gerne have mestre og sætte rekorder. En flot rekord er beskrevet på side 12. Men mestrene i Modelflyvningens Dag er og bliver Borup-flyverne, hvis man går efter det store tal, som vi vel alle gik efter.

I Borup nåede man de 272 starter fordi man ville! En start er nemlig en start, også når det er touch-and-go. Hvis hjulene har rørt græsset, så er det en start. En pilot havde sat sig for, at han ville nå 100 starter på en dag. Og det nåede han. Historien melder ikke noget om, hvorvidt det var ham alene, som stod for de i alt 70 touch-and-go der indgik i totalen på 272. Men bare tanken om at touch-and-go tæller med som starter jo i hvert fald understreger, at de ville i Borup. Men det ville de også mange andre steder. 10 klubber kom op på 100 eller flere starter.

Men nu er det hverken størrelsen eller antallet, det kom an på. Det gælder om, at man har det godt. Og det havde man mange steder, som I kan se af dette udpluk af kommentarer der fulgte indrapporteringen af tal.

Mou

Herefter følger en stibe hilsner fra deltagerne:

Esbjerg

Jeg/vi havde ikke opfattelsen af at vi skulle tælle starter på Modelflyvningens Dag, jeg ved ikke hvilken artikel/mail jeg ikke har fået læst, men vi havde omkring 60-80 starter, det var ikke noget vi talte så det er et gæt!

Henning Ryberg
Formand

Pandrup

Der er folk, som har skrevet om deres starter på forum, så måske er der også tal at finde der. Pandrup Modelflyveklub havde 132 starter i går, søndag.

Vi havde rigtig mange besøgende. Det er svært at gøre op i tal, men på tidspunkt var der helt sort af folk, når man kikkede op ad pladsen. Til aften gik jeg en tur og kunne se, at der havde været parkeret biler i op til 200 meter ned ad pladsen. Der har ialt fald været mere end 100 besøgende.

Klubbens medlemmer holdt et godt aktivitetsniveau, og der var noget at se på helt ind til kl. 16, hvor så småt begyndte at regne.

Vi fik artikler i Fjerritslev Ugeavis, Hanbo-Bladet, Aabybro Posten, Lokalavisen Sydvestvendssyssel, Blokhuis Avis, Løkken Folkeblad, en notits i rubrikken "Det Sker" i Nordjyske. Endvidere blev vi ringet op af DR P4 Nordjylland. Derfor var Peter og jeg en tur i studiet søndag morgen.

I løbet af dagen dukkede TV2 Nord op, journalist/meddeler fra Lokalavisen Sydvestvendssyssel samt en fotograf fra Dit Lokal TV. Vi brugte selvfølgelig også vores hjemmeside, Facebook side samt den gruppe, vi har der.

Jeg kan ikke huske, men jeg havde en fornemmelse af, at der sidste år var en artikel nummer to til "anden omgang" inden arrangementet, som var mere om selve arrangementet/klubbernes aktiviteter. Jeg fik respons fra to aviser inden, som spurgte lidt til Nils Egelund, men de spurgte i højere grad til, hvad vi i klubben havde tænkt os. Derfor skrev jeg en ny tekst, som jeg sendte til de samme aviser inden næste deadline med reference til det, de tidligere havde modtaget. Det tror jeg, i høj grad resulterede i det som aktuelt kom i aviserne. Mange tak for hjælpen - tekst og billeder!

Mvh Henrik
Pandrup Modelflyveklub

RC Parken

Det blev til to start og landinger udført af mig selv. Eskild Cornelsen RC Parkens Modelflyveklub, ja jeg må nok sige at der var dårlig, opbakning af klubbens medlemmer.

Mvh.
Eskild

Nordkysten

Modelklubben Nordkysten deltog skam i Modelflyvningens Dag, og der var stort fremmøde af klubmedlemmer samt tilskuere.

Vi har ikke tal på vores flyvninger, da informationen om at vi skulle registre er gået vores næse forbi. Vi diskuterede det faktisk på dagen, og syntes det var underligt, at vi ikke skulle registrere flyvningerne, men blev enige om at det vel var fordi, at sidste års tema var at slå rekorden i flest flyvninger.

Måske skyldes den manglende tilbagemelding fra klubberne at informationen er gået tabt. Hvor stod det egentligt?

Venlig hilsen
Thomas Larsen,
Formand Modelklubben Nordkysten

Filskov

Har set på forum, at man kan indberette hvor mange flyvninger det blev til denne dag, så i Filskov var vi syv mand der nåede 43 flyvninger i løbet af dagen.

På Filskov Modelflyveklubs vegne
Henrik Hammer OY-9966

Skanderborg

Desværre, Skanderborg Modelflyveklub havde ingen officielle starter på 'Modelflyvningens' dag. Vi vil forsøge næste år.

Hilsen
Hans Peter Nørgaard, fmd.

Sleipner

Modelflyveklubben Sleipner afholdt Modelflyvningens Dag med flyvning for familien, indbudte gæster og folk der lige kom forbi.

Det blev til 35 flyvninger af otte piloter, og der var både fastvingede fly, helikoptere og en enkelt drone i luften over pladsen i løbet af eftermiddagen.

Hen ad kl. 17 blev grillen tændt og piloter, familie og nogle få gæster nød en sensommer aften med snak og lidt godt til ganen.

Med venlig hilsen
Viggo

Comet

Vi blev endnu engang lukket inde af et rulleskøjteløb og besluttede følgelig at droppe deltagelsen, da vi ikke kunne komme til vores plads.

Toftlund

Hej. Vi har her i vores klub haft ca. 15-20 starter til trods for det lidt dårlig vejr vi havde.

Mvh. Harry Madsen
formand i Tmk. Toftlund

Falcon

Vi havde ikke arrangeret noget til modelflyvningens dag. Så derfor havde vi ingen starter.

Holstebro

Hej ang. Modelflyvningens Dag i Holstebro flyveklub. En god dag med op til 150 gæster på pladsen. Og 165 starter.

Eskild

Bording

Vi havde 32 fly i luften mange gange + en ballonskipper kom med en modelballon på 8 m + 4 m - radiostyret med brænder og kurv med 4 gasflasker det var noget publikum kunne bruge, havde en stor anonce i Herning Folkeblad med mine fly, talte ca. 80 biler på et tidspunkt, så en god dag.

mvh. Jan Linnebjerg 7441
Bording Airport DK

Greve

I GRCC var der mødt 22 piloter op og så var der 7 personer som fik prøvefløjet med vores Skole fly. Det blev til 76 starter og landinger.

Med venlig hilsen
Vagn Jensen





Modelflyvningens dag i Vejrup

Fire femtele af The Flyings Tigers – eller Vejrup Modelflyveklub som de også kalder sig - aktive medlemmer har kørt bilerne og flyene op. Nu skal der flyves. Og det blev der... 31 flyvninger er ikke dårligt, når der også skal være tid til at underholde pænt mange gæster.

Albatros

Vi i klub 27 (MDKs måske mindste klub) havde almindelig flyvedag! 80 % af aktive medlemmer var til stede og fløj alle 32 talte starter og 32 landinger

Forbrug (sammenlagt)

El =ca. 42000mHA

Metanol = 3 liter

Benzin = 1 liter

Mvh
Albatros

Rønne

I Rønne Modelflyveklub havde vi en fantastisk dag. Høj sol og ca. 4 s/m vind. Vi havde inviteret Østbornholms modelflyveklub til at komme og flyve sammen med os. Vi havde 55 starter og ca. 80-100 besøgende fra kl 10-16.

MV
Michael Sundgaard-Liu

Dragsholm

Dragsholm Modelflyveklub havde 72 starter og ca. 175 besøgende.

Vh
Peter Kleist, Dmfk

Sønderborg

Sønderborg Modelflyveklub havde 117 flyvninger på trods af en mager dækning i aviserne. Vejret var med os så vi fik langt over 100 besøgene.

Mvh.
Hans Chr. Rokahr

Hjallerup

Ups. Beklager, havde svedt ud der skulle indrapporteres.

Tallene kommer her: 159 starter. Vi havde betydeligt bedre vejr end sidste år, så vi havde en meget aktiv dag, og flere besøgende.

Vh. Lauge
Hjallerup Modelflyveklub

Silkeborg El og Svæv

Silkeborg El & Svæv kan hermed indberette 51 flyvninger på Modelflyvningens dag, søndag den 7. september 2014.

Vi løb desværre ind i regnvejr fra kl.14.30, som varede resten af dagen, men vi havde cirka 60 besøgende og 20 piloter, som hyggede sig i teltet med de mange fly i udstillingen samt flysimulator på storskærm.

Vi var en del piloter, som godt vil opfordre MDK til at afholde næste års Modelflyvningens dag i april/maj måned, da vi mener at det vil give flere nye medlemmer, tilskuere m.m. - selvfølgelig afhængigt af vejret, som altid.

Lad os nu prøve det af!!

Med venlig hilsen
Flemming Kristensen



Modelflyvningens dag i Silkeborg El & Svæv

Modelflyvnings dag her i Silkeborg el&svæv havde ikke det store besøg af pulikom, som for to år siden, men der var mange udstillede modelfly i teltet. Der blev fløjet en del inden regnen virkelig kom. Der var en hyggelig stemning i klubhuset med Simulator flyvning for dem der var interesseret og alle var glade. Der var også kage til alle. Der var ellers gang i ladningerne af batterierne. Men ellers en god dag på flyvepladsen. Bedste hilsener
Bent F. Hansen

Brande

Du vil gerne have en melding om antal af gennemførte flyvninger på modelflyvningens dag.

Vi har i Brande Modelflyveklub gennemført 83 flyvninger, hvoraf 17 flyvninger var med dobbeltstyring for vores gæster på pladsen.

Vejret var med rolig vind, fin temperatur og en del let regn i perioder over dagen, men en fin dag såvel for klubbens medlemmer som for de gæster der var på pladsen. Vi håber da på, at der bliver lidt flere medlemmer efterfølgende.

Med venlig hilsen
Ebbe Glarborg

Radioflyveklubben Frederikssund

På Modelflyvningens dag (ikke modelflyets dag) havde vi fint vejr fra 10.30 til 17.00, så kom regnen igen. Vi registrerede 120 flyvninger i Radioflyveklubben, Frederikssund.

Med venlig hilsen
Ole Hilmer Petersen

Borup

Hermed indberetning fra Borup Modelflyvere.

Vi annoncerede i pressen, og kom i Køge Dagblad, Køge onsdag, og Midtjællands avis.

Søndag startede med styrtregn, men kl. 10 klarede det op, og da gæsterne kom kl. 11 var det fint vejr, let skydække og svag vind.

Vi forsøgte at tælle gæsterne, kl. 11.30 var der ca. 80, kl. 12.30 ca. 70, og kl 14 var der ca. 40. så vi har haft over 150 besøgende.

Vi havde ca. 20 oppe at prøveflyve i lærer-elev-opsætning, stor succes og ingen skader.

Vi havde 272 starter, heraf ca. 70 Touch-and-go, et af vore medlemmer besluttede, at han ville have over 100 starter, og det lykkedes.

En stor succes som vi glæder os til at gentage til næste år.

Med venlig hilsen
Niels Vangkilde

Frederikshavn

I Frederikshavn RC center havde vi ca. 60 starter i dag fordelt på 11 modelpiloter. Rigtig god dag med ca. 150 besøgende trods det lidt triste vejr.

Vi fik også en fin artikel i Nordjyske Stiftstidende om dagen.

Mvh
Poul Bermann Jørgensen

Grønbjerg

Her på Grønbjerg RC flyveplads viste optællingen af starter den 7-9-14 i alt 237 starter.

Det på trods at noget bygevejr men tørvejrperioderne blev til gengæld udnyttet godt.

Mvh
Leif O



FORMAND ALLAN FELD

Modelflyvningens Dag

7. september 2014

- Blev det den sidste af alle?

- Til gengæld får vi måske den helt store og altomfattende, Luftsportens Dag!

Meget tyder på, at Modelflyvningens dag kun fik et liv på to år, og den nyligt afviklede blev den sidste i rækken.

Det er ikke så sørgeligt, som det kunne lyde. For til gengæld er Luftsportens Dag på vej. Den dag vil omfatte alle former for luftsport fra ballon over modelflyvning til kunstflyvning, svæveflyvning, para-og hanggliding osv., og om alt går vel, bliver den første Luftsportens Dag 2015.

KDA holdt i starten af september generalforsamling, og her blev luftet en vision om, at luftsporten burde præsenteres sig samlet over for befolkning og myndigheder. Argumentet for, at alle KDAs ni medlemsunioner og klubber burde gå sammen er præcis det samme, som gælder for Modelflyvningens dag: "Ved at gå sammen kan vi skabe langt større opmærksomhed omkring vores fælles interesse og sport – og opmærksomhed er grundlaget for den impact luftsporten og dens udøvere vil få i de alle sammenhænge, hvor vi er i kontakt med, myndigheder, politikere, overordnede idrætsforbund og offentligheden".

Samtlige tilstedeværende repræsentanter for unionerne nikkede ja til visionen, og det praktiske arbejde med at skabe "Luftsportens Dag 2015" går nu i gang.

Allan Feld, vores formand, var én af dem, der nikkede ja til give Modelflyvningens Dag vokseværk og gøre den til Luftsportens Dag.

God dag til noget større

"Jeg ser det nu ikke som et farvel til Mo-

delflyvningens Dag, men som en god dag til noget større. Under den fælles paraply Luftsport, kan modelflyvningen komme til at spille en selvstændig rolle i alle de mange klubber, som i dag er ved at skabe en god tradition for en "modelflyvedag". Men modelflyvningen kan desuden blive et bemærkelsesværdig krydderi i mange andre luftsportsarrangementer ved den fælles Luftsportens Dag," siger han.

"Når man har lavet Modelflyvningens Dag - og i øvrigt et utal af andre Åbent Hus-arrangementer gennem årene - er der risiko for, at dagen og dagene går hen og bliver ret ens. Bliver rutinepræget."

"Tænk nu, hvis man på det vi kaldte Modelflyets Dag, kunne få besøg af en faldskærmsudspringer i "Batman-outfit" og han landede på pladsen. Eller hvis vi fik en varmluftsballon til at stige op fra vores plads. Eller fik en ultralight til at lande og måske kunne arrangerede rundture i den."

"Vi modelflyvere kunne gøre gengæld ved fx at stille op når full size kunstflyverne demonstrerer deres evner med et program – så kan vi modelpiloterne fx kopierer manøvrerne og programmet de ned til mindste detalje og således vise kunstflyvning på flere planer."

"Når man nu tænker på alle de ting, der faktisk sker i luften på en god sommerdag og så kombinerer dem, så er mulighederne for udbuddet og bredden i alle luftsports-programmer næsten legio. Uanset om man flyver med full size svævefly, springer i faldskærm, flyver paragliding, hopper i faldskærm eller flyve med modelfly, ja, så får alle grene et langt mere publikumsvenligt og seværdigt program ved at blande disciplinerne. Og jeg tror, at man også selv får det sjovere med sit eget program," siger Allan Feld.

Kongelig deltagelse?

På mange andre planer bliver en Luftsportens Dag lettere at markedsføre. Man kan med en vis realisme håbe på, at man kan få en kongelig – Prins Henrik er jo protektor for KDA – til at stille op som protektor.

Man kan håbe på, at de mest spændende programmer kan tiltrække sig landsdækkende tv's opmærksomhed, sådan som Modelflyvningens Dag har tiltrukket sig flere regionale tv-stationers kameraer.

Også de største landsdækkende trykte medier må man formode bliver mere interesserede i de programmer, der kan skabes når "alle mand i dansk luftsport går af huse. Fx fik veteranflyveklubben et indslag på landsdækkende tv på selvsamme dag som vi holdt Modelflyvningens Dag.

En fælles beslutning om at gøre fælles sag giver også en mulighed for at skabe en vis økonomi til afviklingen af en luftsportsdag.

Luftsportslotteri

"En af ideerne, der blev luften på KDAs generalforsamling, var," fortæller Allan Feld, *"at lave et luftsportslotteri, hvor man på den ene eller anden måde solgt folk chancen for at vinde en af de mange "selv-leve-rede" præmier: En tur i en varmluftsballon, en tur hen over din egen by i en helikopter, Danmark Rundt i et sportsfly, et tandem-spring i faldskærm, et komplet udstyr med fly, sender og det hele til at komme i gang med modelflyvning osv., osv. Præmier som vi i luftsporten kan producere rimeligt billigt, men som for mange vil være attraktive – og hvor selve leveringen af præmien, fx et tandem-spring i faldskærm, vil skabe overskrifter, når præmien skal nydes."*



JØRGEN MOURITZEN

Man kunne også forestille sig, at der på Luftsportens Dag blev uddelt et større antal "stafetter", som giver modtageren ret til en flyveoplevelse... stafetten skal han så give videre til en anden person, der så får samme ret. På den måde kan en forholdsvis billig og selvvedligeholdende kampagne kære og vække interesse for luftsporten.

Alle disse tanker er foreløbigt - kun tanker. Men et nyt navn til en ny endnu ikke søsat hjemmeside er købt - www.luftsportensdag.dk

Alle skal med!

KDA vil i den nærmeste fremtid rette henvendelse til alle medlemsunionerne og bede dem udpege et medlem i den arrangementskomite, der gerne skulle bringes til at fungere inden for de kommende måneder. Derefter skal der fastsættes en dag, hvor der bliver liv på alle danske modelflyvepladser, flyvepladser, skrænter osv. Og først da kan man som unioner og klubber begynde at pusle de mange og mangeartede programmer sammen, som på en dag eller weekend vil foregå på, ved, over alle flyvepladser over hele landet. Et program, vi jo kan kaldes "alle åbne huses moder" - og som erstatter de mange andre arrangementer, vi hver især går og laver.

Luftsportens Dag 2015 bliver først og fremmest en kæmpemæssig øvelse i kommunikation. Kommunikation mellem arrangementskomiteens medlemmer, mellem unionerne, mellem alle de lokale klubber i de forskellige unioner og til alle de mange tusinde mennesker - omkring 9.000 - som tilsammen udgør Luftsporten. Den kommunikation vil vi følge tæt her i Modelflyvenyt, så hold ørene stive i det kommende år ...

Mou

SÅDAN BLEV DET OPLEVET

Stormodeltræf i Brønderslev

20.-24. AUGUST 2014



Turen gik til Brønderslev og forventningerne var høje og vi glædede os til træffet!

Da vi ankom midt på dagen, blev vi budt velkommen af formanden Niels- Christian, og fik anvist en plads hvor Campingvognen kunne placeres. Vi kom hurtigt tilrette, og gik ned og hilste på de øvrige modelpiloter, der var ankommet.

Der ankom ca. 20-25 campingvogne i løbet af dagen. Campingvognene var fyldt til bristepunktet, med alle de store modelfly. Det ene var flottere end det anden.

Det blev spisetid og grillen blev tændt kl.18.30, så vores mad kunne blive grillt. Vi hyggede os sammen, snakkede på kryds og tværs med hinanden. Det var et utroligt rart sted at være, og en dejlig stemning.

Lørdag morgen var der fælles morgenmad i klubhuset, som klubben var vært for. Vejret var ikke med os, men stemningen blev ikke ødelagt af den grund. Der blev fløjet på livet løs mellem bygerne.

Der var mange gæster fra området, og de nød det i fulde drag, og var begejstret for flyene. Man kunne købe pølser og øl og sodavand, og der var gang i grillen.

Om aftenen blev der serveret grillstegt pattegris med flødekartofler og salat. Desserten havde formandens kone Jette stået for. Hun havde bagt en dejlig kage med friske frugter, som vi kunne få til kaffen.

Jow, der blev serveret i alle ender og kanter. Alle dem som står bag Brønderslev Modelklub, skal selvfølgelig også have 1000 tak for et veltilrettelagt arrangement.

Til sidst vil jeg lige nævne deres klubhus, der var to toiletter med baderum, og det var bare i orden, det var en fornøjelse at være i Brønderslev.

Med venlige hilsner et par tilfredse pensionister.


Gitta Lund

REFERAT FRA

DANISH CUP

27. JUNI 2014

I RINKABY



***Midt på dagen trak der voldsomme
tordenskyer op på alle sider af pladsen, og
efter nogen rådslagning besluttede vi ...***



Russiske Anton Gorsky forbereder modellen til start.



Danske Jes Nyhegn (med model) taler med Engelske Alan Jack og Amerikanske Walt Chio



Prisuddelingen for Danish Cup. Bernd Silz vandt endnu engang i F1B og præmierne er stentøj. Bernd blev afkrævet et løfte om at der ikke måtte synges denne morgen!

Stævnet begyndte i fuldstændig vidunderligt skandinavisk sommervejr: blikstille, spredt skydække og en behagelig morgentemperatur. Vi sendte adskillige heliumballoner op for at vurdere, hvor vi burde placere startstedet, men de bevægede sig stort set ikke ud af stedet. Til Swedish Cup havde der jo været rigtig mange i flyoff, så vi forsøgte at begrænse antallet en smule ved at sætte maksimumstiden til 4 minutter i alle klasser i første runde. Det havde faktisk en ganske stor effekt. I F1A var der således en håndfuld af de deltagere som plejer at være sikre, som ikke klarede denne barriere, mens der blot var enkelte i F1B, C og Q.

Allerede i anden runde kom der en lille brise, og vi måtte flytte startstedet for at udnytte pladsen bedst muligt. 2. og 3. periode blev også afviklet med 3 minutters maksimum, og rigtig mange prikkede maks'er ind i alle klasser. Dog ikke Per Grunnet, Jes Nyhegn og Peter Rasmussen, der som ægte værtsfolk holdt sig beskedent tilbage og lod deltagerne fra andre lande komme til og få den gode luft.

Thomas Røjgaard, Peter Buchwald, Karsten Kongstad og jeg selv deltog ikke i stævnet, da aktiviteterne forbundet med at gennemføre et så stort stævne kræver fuld opmærksomhed.

Midt på dagen trak der voldsomme tordenskyer op på alle sider af pladsen, og efter nogen rådslagning besluttede vi at lave en længere afbrydelse af stævnet, så vi kunne tage de sidste starter umiddelbart inde flyoff'erne.

Da vi genoptog stævnet var vinden frisk, og den kom fra en retning, så vi måtte starte i det berygtede og frygtede "danskerhjørne", som er utroligt præget af turbulens. Vi fastsatte maksimumtiden til 2 minutter i alle klasser, for ikke at risikeret at enkelte modeller skulle ende i skoven.

Det viste sig som så ofte før, at de vanskelige forhold fik selv de mest rutinede til at begå fejl, eksempelvis lavede Mikhail Kozonozhkin to gange halvdet minut i de to sidste starter. Bo Nyhegn, som ellers havde fuld tid, var desværre også blandt de uheldige, da han scorede et blankt nul ved først, at tabe linen så modellen måtte dt'es uden at være udløst, og i næste runde faldt Bo så lang han var, og fik i den forbindelse trykket på dt-knappen så han blev noteret for 17 sekunder! Endnu større opmærksomhed tiltrak Jes Nyhegn sig dog, da han i den kraftige vind fik skåret sig selv så grundigt i fingeren med højstartslinen, at han måtte på skadestuen og blive syet med ni sting.

Da de 5 starter var fløjet, var der fortsat otte mand med fuld tid i F1A, ti mand i F1B, tre mand i F1C og fem i F1Q. Da vinden tydeligvis umuliggjorde flyvninger på 5 minutter eller mere, udsatte vi afgørelsen til lørdag aften efter stævnet i de små klasser. Her var det imidlertid også blæsevej, så den endelige beslutning blev at afholde finalen kl. 6.00 søndag morgen.

Det lykkedes, og vi fik et fremragende fly-off i nærmest blikstille vejr. I F1A vandt den unge russer Anton Gorskij med en imponerende start. Han har smukke og veltrimmede modeller som han er i stand til at få forrygende højt op i sine starter. En meget fortjent sejr.

De næste placeringer i denne klasse var der til gengæld en del tvivl om, idet der var en markant forskel i den tid, en af deltagerne fik af sine officielle tidtagere, og den tid som en kontrollant fra konkurrenceledelsen fik på sit stopur. Det er heldigvis yderst sjældent, at der på denne måde opstår tvivl om korrektheden i de resultater som rapporteres, og vi vil nu frem til næste års stævne overveje, hvad vi kan gøre for at imødegå sådanne ubehagelige situationer.

I Wakefield vandt Bernd Silz som så ofte før, mens Juri Roots tog sig af F1C og Mike Amthor af F1Q. Det mest dramatiske var her, at det først 2 minutter før afslutningen på fly-off perioden gik op for Juri at han skulle flyve, så han kom afsted i allersidste øjeblik.

Steffen H. Jensen



Hollandske Maarten Van Dijk med sin flotte model som er hjemmelavet i kulfiber.



Peter Rasmussen mellem to starter.



Den nye stjerne fra Rusland – Anton Gorsky – vandt F1A i Danish Cup. Ivan Bezak fra Slovakiet blev nr to og Per Findahl blev nr tre. Pers præmie blev modtaget af Robert Westerlund.

Norwegian

Engelske John Cuthbert starter sin F1C-model. John fløj meget konstant med sine modeller, som havde stor spændvidde - denne model omkring 270 cm.



Dagen begyndte stille. Luften stod stille over det høje, fugtige græs på Rinkaby.

De norske arrangører sendte en heliumballon i luften – den steg lodret op i det blå ... undervejs tog den måske en lille afstikker den ene vej – kort tid efter den anden vej – så den tredje vej, og sådan fortsatte den opad, indtil ingen gad kigge på den længere.

Det var kort sagt umuligt at sige, hvor vinden kom fra.

Arrangørerne besluttede at lægge startfeltet lidt inde på feltet, så der var plads til alle sider, hvis vinden skulle dukke op i en eller anden retning. Første periode blev dyttet i gang – den varede, som dagens øvrige perioder, én time. For at undgå et alt for stort fly-off var max-tiden i første periode sat til 4 minutter.

Lad mig illustrere vejret ved at beskrive min første start i svævemodelklassen F1A:

Jeg vidste, at jeg ville få problemer med at løbe hurtigt nok til at holde modellen i tophøjde på linen. Det viste sig at holde stik – allerede mens jeg forsøgte at trække modellen op, kunne jeg mærke, at jeg var kommet i medvind. Så halser man af sted og håber at få fart nok på, til at modellen kan komme så højt, at man kan ændre løberetning. Hvis det lykkes, er der ingen garanti for, at vinden ikke bare ændrer retning igen. Det skete naturligvis nogle gange for mig – og da kondien ikke er på toppen for tiden, blev det en stakåndet affære.

Cup 2014

På et tidspunkt blev det lettere at holde modellen højt på linen. Hurra – termik! Jeg fik trukket den lidt ned, så den vendte mod vinden – troede jeg – og startede så en spurt for at bygge hastighed op til at udløse i et bunt, der skulle give ekstra højde. Men den ville ikke af – åbenbart havde jeg forsøgt at udløse i medvind.

Først i fjerde forsøg fik jeg modellen af i et kæmpe stall, der betød, at den endte i måske 40 meters højde og ikke de 60 meter, som jeg havde håbet på. Luften var imidlertid god, og modellen flød af sted og sank kun minimalt.

Men 240 sekunder er lang tid, og modellen lagde sig blidt i det lange græs præcis 238 sek. efter udløsningen. Den landede godt 100 meter fra det sted, hvor den blev udløst

Sådan var vejret i første periode!

Rigtig mange af deltagerne fløj de forjættede 240 sekunder – heriblandt Lars Buch Jensen og Esben Hjorth i F1A og Tom Oxager i F1Q (F1Q er elmotordrevne fritflyvningsmodeller, hvor motoren må bruge en vis energimængde på at stige til vejrs, hvorefter modellen svæver videre uden motorkraft).

De følgende perioder blev afviklet med tre minutters max. De norske arrangører besluttede at flytte startstedet længere ind på pladsen, og de tillod at man fjernede sig lidt længere fra startlinjen, end man normalt gør. Det betød, at starterne blev afviklet på fornuftig måde, så risikoen for at flyve ud af pladsen blev minimal.

Det gik op og ned for de danske deltagere – Tom måtte se sin fly-off deltage i F1Q-klassen smutte i tredje start, hvor han droppede nogle få sekunder. Tom var ellers en af de mest overbevisende deltagere i klassen. Hans model er forholdsvis let, har en lille motor, forholdsvis lang motorløbetid, et roligt stig

Mikhail Kozonozskij vandt F1A efter en heftig serie trimflyvninger i minutterne helt frem til sidste periodestart. Her er han tæt på at løfte mundvigene ... noget man ikke ser så ofte.





Russiske Anton Gorskiy er et godt bud på fremtidens F1A-mester. Han havde tre topplaceringer i de tre konkurrencer i Sverige - og han var bestemt ikke tilfreds med at den ene "kun" var en fjerdeplads!



Peter Buchwald var stærkt flyvende i E36-klassen, som kun blev fløjet ved mini-model-konkurrencen om lørdagen. Peter delte førstepladsen med Tom Oxager.

og et rigtig godt glid. Dens flyvemønster minder meget om det typiske mønster for en wakefieldmodel.

Andre deltagere i F1Q havde mere "gasser-lignende" modeller – altså større og tungere modeller, der stiger hurtigt med en ret kort motorløbetid. Og derfor på grund af vægten også en større synkehastighed end fx Toms model.

Hvilket koncept, der er bedst, er svært at sige. Man kan foreløbig glæde sig over, at klassen giver plads til store forskelle i modellernes design og trim.

Peter Buchwald og jeg fløj også F1Q – men med modeller, der grundlæggende er bygget til at flyve den amerikanske E36-klasse. Reglerne i F1Q er imidlertid så rummelige, at disse små modeller også kan deltage – for Peters og mit vedkommende med 11-12 sekunders motortid.

Peter gjorde det rigtig godt, mens jeg stadig var i gang med at trimme min model i konkurrencestarterne. Mine sidste tre starter var dog alle i termik, og havde været maxer, hvis ikke timeren kun kunne køre to minutter (som er max-tiden i E36).

Lars og Esben fortsatte med maxerne og kom derfor sammen med 17 andre i fly-off.

Der var ligeledes mange deltagere i F1B-flyoff'et og relativt mange i F1C og F1Q.

Første fly-off med fem minutters max. blev startet tidligt på aftenen. Vejret var blevet køligt, der var en svag, konstant vind og et let skydække. Det virkede lidt svært

Lars havde seriøse overvejelser om valg af model. Skulle han fortsætte med sin termikmodel, der havde fløjet perfekt dagen igennem, men som ikke fik vildt meget højde i buntet? Eller skulle han vælge sin LDA-model, som havde bedre præstationer i død luft, men som af og til drillede med dårlige bunt?

Fornuftigvis valgte han termikmodellen og fandt også god luft efter en koncentreret højstart. Desværre var luften sammen med det beskedne bunt lige præcis ikke tilstrækkelig – det blev til 4:40 og en placering som nr. 15.

Esben ventede meget længe på jorden – der var simpelthen ikke plads foran ham til at starte, fordi området var fyldt med andre F1A-flyvere. Efter ca. fem minutter kom han dog af sted og fik snart fyret modellen af sted i pæn termik, som holdt til en flot 5 min. -start.

Ni mand havde klaret maxet i første fly-off og skulle derfor ud i endnu en start, nu med syv minutters max. Denne start blev afholdt så sent, at ingen forventede flere max-flyvninger.

Esben lavede igen en fin start, der gav 291 sek. En flot tid, der rakte til femtepladsen.

Fire deltagere skilte sig dog ud i den afsluttende fly-off start. Det var Mikhail Kozonozhkin, der endte med at vinde med en imponerende flyvning, hvor han fik 388 sek. Mikhail trimmede videre helt frem til et par minutter før fly-off'ets start. Hans højstarts-stil er grim.

Han rusker modellen rundt i cirklerne – det ser frygteligt ud, men det er hans måde at styre modellen på, så den altid ligger, hvor han vil have den.

Det er effektivt. Jeg så en række af hans starter, og selvom ikke alle udløsninger var lige gode, så jeg ingen starter, som jeg ikke gerne havde lagt navn til.

På andenpladsen, kun 19 sekunder efter Kozonozhkin, kom svenske Per Findahl, der ligesom Mikhail er blandt tidens absolutte stjerner i F1A. Per fløj en fejlfri konkurrence og kunne lige så godt være endt på førstepladsen. Vi var faktisk nogle stykker, der håbede på, at han havde vundet konkurrencen, fordi en "tidtagerfejl" i sidste start af Danish Cup kostede Per andenpladsen. "Fejlen" blev begået af netop Kozonozhkin. Den canadiske deltager Jama Danier var konkurrencens store overraskelse for mig. Jama udvandrede fra Usbekistan til Canada for kun 6-7 år siden og har siden gjort lynkarriere i F1A, hvor han pt. ligger øverst på World Cup listen. Om hans tredjeplads, kun 2 sekunder efter Per Findahl, giver ham yderligere points er ikke til at sige. Han har vundet



Esben Hjorth med sin store F1A-model, der dels bragte ham gennem 5-minutters flyoff'en og dels nåede femtepladsen i det stærke felt.



Tom Oxager fløj fremragende med sin F1Q-model. Han fik dog sin første konkurrencestart med mindre end max-tid i Norwegian Cup.

i alt fem World Cup konkurrencer i denne sæson.

Han har en yderst speciel højstartsteknik – han kaster sig frem og falder fladt hen ad jorden, når han udløser modellen. Han siger selv, at det er fordi han ikke kan løbe så hurtigt – og faldet giver det sidste træk i linen, så modellen får fart og dermed højde i buntet. Umiddelbart lyder det dumt, men hans mange flotte resultater er svære at argumentere imod. Interesserede kan i øvrigt se optagelser af hans højstarter på YouTube og Facebook.

På fjerdepladsen kom endnu en overraskelse for mig. Den unge russer Anton Gorskij har jeg ikke hørt om før, men han gjorde et imponerende indtryk ved de tre konkurrencer. Dels fløj han suverænt med topplaceringer i alle tre stævner, og dels havde han selv lavet sine modeller. Modellerne var i høj grad lavet i forme – kun ved at lave alt i forme og jigs kan man ifølge Anton opnå den nøjagtighed i detaljerne, som sikrer, at modellerne bliver stabile og præcise nok til at være konkurrenceegnede.

Antons sidste start i Norwegian Cup levede ikke helt op til den standard, han ellers havde fremvist. Måske var han ved at være træt efter de mange og lange konkurrenceflyvninger? Men der er næppe tvivl om, at han er øjeblik-

kets bedste bud på at overtage F1A-tro-
nen efter Per Findahl og Mikhail Kozozhkin.

F1B-konkurrencen blev vundet af Viktor Rosonoks fra Letland foran briterne Mike Woolner på andenpladsen og Russell Peers på tredjepladsen. De fløj henholdsvis 358, 334 og 301 sek. i 7-minutters starten.

Det var tankevækkende at se Wakefield fly-offene. Dels fordi modellerne typisk blev kastet i klumper – alle står og venter – så bryder én sammen og kaster sin model – og derefter synes alle andre tilsyneladende, at luften er god nok, hvorefter de også kaster deres modeller. Det er meget spektakulært.

Men også lidt mærkeligt, fordi modellerne er utroligt ens. Hvis de ikke havde forskellige farver, ville det være meget svært at skelne mellem dem. De kommer tydeligvis fra de samme to-tre modelfabrikker i Rusland og Ukraine. Det samme er i nogen grad tilfældet for F1A-modellerne, men de flyver sjældent helt så tæt op ad hinanden, at det bliver ligeså tydeligt.

F1C blev vundet af Juri Roots fra Estland. Han flyver med modeller med foldevinger. I stiget er vingen foldet sammen, så modellens spændvidde kun er knap en meter. Når motoren er stoppet, og modellen har lagt sig i flyvestilling, bliver vingerne foldet ud. Det

ser fantastisk ud – først når man har set det et par gange, begynder man at tro på det ...

Folde-teknikken sikrer minimal modstand i stiget, så modellen kan opnå maksimal højde på de max. fem sekunders motorløbetid. Når vingerne folder sig ud, får modellen en spændvidde på over 2,5 meter og er derfor i stand til at glide rigtig godt.

Systemet afhænger fuldstændig af, at mekanikken fungerer. Det er kompliceret – men Juri vandt alle tre F1C-konkurrencer, så hans modeller har i hvert fald den nødvendige mekaniske sikkerhed. Vi så ham dog tage en trimstart med en ny model, hvor et eller andet kiksede, så modellen blev alvorligt skadet.

I F1Q fløj de to tyskere Mike Amtor og Andreas Lindner begge 343 sekunder i 7-minutters fly-off'et, så de skulle egentlig tage en start mere for at finde en vinder. De enedes imidlertid om at stoppe og dele førstepladsen.

Årets Norwegian Cup blev en flot afslutning på fire dejlige konkurrence-dage. Konkurrenceleder Atle Klungrehaug gennemførte stævnet myndigt og alligevel afslappet, så alle deltagerne fik optimale udfoldelsesmuligheder.

Per Grunnet

UT3

I Sverige har man tradition for udtagelse til landsholdet gennem udtagelseskonkurrencer hvor resultatet af flere konkurrencer bestemmer, hvem der kommer på landsholdet næste gang. Det gode ved arrangementet er, at konkurrencerne delvist afholdes i Rinkaby i det sydlige Sverige og dermed havde jeg mulighed for at deltage.

Jeg besluttede mig for at deltage i udtagelseskonkurrence 3, som blev afholdt første weekend i juni. Da jeg ankom var vejret fint med masser af sol og en nogen-

lunde medgørlig blæst. Efter et par trimstarter sluttede jeg mig til Bror Eimar og Thorvald Christensen.

Konkurrencen

Feltet var ikke så stort som forventet, men de vigtigste svenske aktører var til stede. Jeg var interesseret i at prøve min nye BE-model yderligere af efter dens DM debut kort tid før, fordi der var ting at arbejde videre med. Jeg har programmeret to forskellige indstillinger, og det blev derfor blæsevejrindstillingen som passede bedst til dagen.

Min første start endte med at modellen kom om på ryggen og derefter rettede ud med et lille spiraldyk, som betød et solidt drop. Dermed var jeg reelt ude af konkurrencen og jeg kunne koncentrere mig om modellen og dens muligheder. Allerede

næste start buntede modellen rigtig højt op direkte i en termikboble, som betød en ret høj max. Næste flyvning gav samme resultat, hvor alt sammen så meget imponerende ud. Dog blev jeg ramt af BE-profilets dårlige mulighed for at tackle urolig termikluft, som betød solide stalls fra stor højde i termik i de næste to starter. Første gang DT-edede modellen i 5 meters højde og maxet var hjemme og i den sidste start landede modellen på 2:35 efter måske at have været oppe i 150 meters højde undervejs.

Da jeg ikke havnede i Fly-off, tog jeg direkte hjem efter de indledende starter og kunne se tilbage på en meget lærerig dag i selskab med vores svenske modellflyvekollegaer. Thorvald og Bror var ganske behageligt selskab med deres lune humor og store erfaring.



TEKST OG BILLEDER AF
LARS BUCH JENSEN



Erfaringer / konklusion

Min BE-model blev jeg meget klogere på og efterhånden kan jeg konkludere to ting om BE-profilet

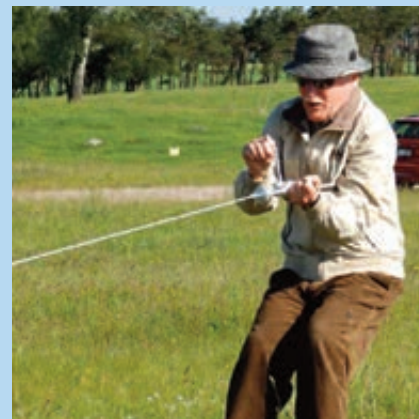
- A. Når launchhastigheden falder, går modellen om på ryggen.
- B. Profilet håndterer turbulens i termik rigtigt dårligt.

Det er nyttig viden fremover og direkte modsat andre modeller jeg har med.

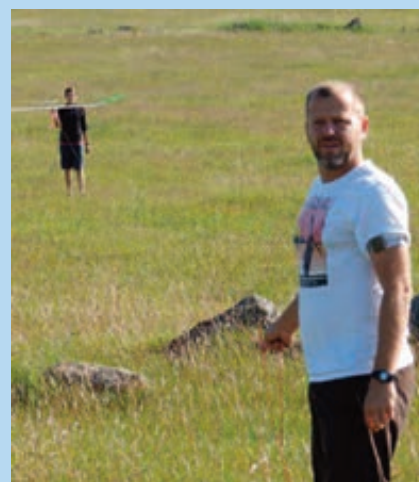
Patrick Gertsson fra Sverige har lavet en hel hjemmeside om dagen med en mængde forskellige indtryk. Dem kan du se her: <http://modellflygnytt.se/opublicerat/SM14/index.htm>



En stærkt underkendt disciplin i modellflyvning... Nedtagning af modeller fra meget høje træer. Fritflyvere har god træning i den specielle facet i modellflyvningen. Aktiviteterne kan være meget omfattende og der er næsten altid succes. Det er dog ikke altid modellen kommer ned i hel tilstand.



Thorvald Kristensen trækker sin gummimotor model op.



Per Findahl med søn.





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

For 6 blade i 2014

Annoncer i
Modelflyvenyt
og nå ud til en
helt specifik
og dedikeret
målgruppe.
Det er billigere
end du tror!

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

CARROCAR AB

**Distributør før Radiostyret
Modelsport siden 1977**

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

info@carrocar.se • www.carrocar.se

**POWER
EST. 1992 Toys**

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

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

WWW.POWERTOYS.SE

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

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 / Haseki / Enya / OS / YS / OPTIFUEL
EazyPrinter / CellPro / Hyperion / SAB / Edge / Hitec Tech /
Radio/K&S / Værktøj og diverse tilbehør.

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

ROTORDISC'EN

Århusvej 4, Lindsballe Skov 7321 Godbyvej
Tlf.: 75855454 / E-mail: 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

Tegn annonce i Modelflyvenyt døgnet rundt
på mail: mail@plakatforlaget.dk

Leif Mortensen Hobby

Nørremarksvej 61 DK-9270 Klarup
Åbningstider onsdag og fredag kl.13.00-17.30
Tlf.23465094 e-mail: leif@lm-service.dk

www.rc2you.dk

www.leif-mortensen-hobby.dk

Når man vil have det bedste er det:

O.S. ENGINES

MAX-10 LA W / Silencer	360,00	GT-15 benzin W / Silencer	2365,00	MAX-32SX-H RING	980,00
MAX-15 LA W / Silencer	555,00	GT-22 benzin W / Silencer	2426,00	MAX-32SX-H WIDRIVE WASHER	1000,00
MAX-15 CV-A W / Silencer	595,00	GT-33 benzin W / Silencer	2430,00	MAX-32SX-HX RING	1260,00
MAX-25 LA W / Silencer	626,00	GT-55 benzin	3990,00	MAX-37SZ-H RING	1160,00
MAX-25 LA-S W / Silencer	425,00	FS-40S W / Silencer	1265,00	MAX-50SX-H RING HYPER	1395,00
MAX-25 FX W / Silencer	935,00	FS-56@ W / Silencer	2035,00	MAX-55HZ Hyper	1690,00
MAX-25 AX W / Silencer	835,00	FS-62V W / Silencer	1780,00	MAX-55HZ-R	1935,00
MAX-35 AX W / Silencer	995,00	FS-70 ULTIMATE W / Silencer	1695,00	MAX-55HZ-R W / BOOST PIPE	2175,00
MAX-40 FX W / Silencer	650,00	FS-72@ W / Silencer	2375,00	MAX-61RX-H RING	1620,00
MAX-46 LA W / Silencer	710,00	FS-81 W / Silencer	2395,00	MAX-61LX-H Ring	1350,00
MAX-46VX-DF	1970,00	FS-81P W / Silencer	2600,00	MAX-70SZ-H RING	1730,00
MAX-46 VX-M	1860,00	FS-95V W / Silencer	2005,00	MAX-91SZ-H RING PS-HYPER	1625,00
MAX-46 AX W / Silencer	820,00	FS-91S II W / Silencer	2130,00	MAX-91RZ-H RING	1780,00
MAX-50 SX W / Silencer	940,00	FS-91S II-P W / Silencer	2326,00	MAX-91RZ-H(H) RING	1780,00
MAX-55 AX W / Silencer	975,00	FS-110 W / Silencer	2760,00	MAX-91HZ	1970,00
MAX-61 FX W / Silencer	1005,00	FS-110 P W / Silencer	2980,00	MAX-91HZ-PS	2310,00
MAX-65 LA W / Silencer	900,00	FS-120S-E W / Silencer	2905,00	MAX-91HZ-R	2310,00
MAX-65AX W / Silencer	1380,00	FS-120S III W / Silencer	3265,00	SPEED 91HZ-R 3C	2465,00
MAX-75 AX W / Silencer	1475,00	FS-155 P W / Silencer	2785,00	SPEED 91HZ-R 3D	2425,00
MAX-91VR-DF ROUND HEAD	2120,00	FS-209S W / Silencer	3065,00	SPEED 91HZ-R 3D W / BOOST PIPE	3115,00
MAX-91 FX W / Silencer	1545,00	FS-209S-P W / Silencer	3210,00	MAX-91 SX HGL Ring C-SPEC	1790,00
MAX-95 AX W / Silencer	1710,00	FT-160 GEMINI160	8785,00	MAX-105HZ	2210,00
MAX-120 AX W / Silencer	1680,00	FT-300 SUPER GEMINI 300	9015,00	MAX-105HZ-R	2890,00
MAX-120 AX PYLON SPECIAL	1555,00	IL-300 DIA-STAR	20395,00	MAX-105HZ-R W / BOOST PIPE	3355,00
MAX-140 RX W / HEADER PIPE	3285,00	FF-320 PEGASUS 320	16705,00	ROTARY ENGINE 49-PI Type II	2600,00
MAX-160 FX W / Silencer	2215,00	FR5-300 SIRIUS	17020,00		
MAX-BGX-1 W / Silencer	2675,00	FR7-420 SIRIUS	25625,00		

OBS. NYE priser og OS motorer

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

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

Evolution-EV
fra Art-Hobby
Spændvidde 250 cm,
vægt fra 620g.
Pris 1,795,- 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.

**Danmarks største udvalg i
Multirotor modeller og FPV udstyr.**



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
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.



Breeze Evo i Depron eller
fræset/coated Depron fra Dualsky.
Indendørsmodel med en flyveklar
vægt helt ned til 100 gram.
Spændvidde 78 cm. Pris fra 295,- kr.

O.S. MOTOR

OBS. NYE priser på OS motorer/ESC

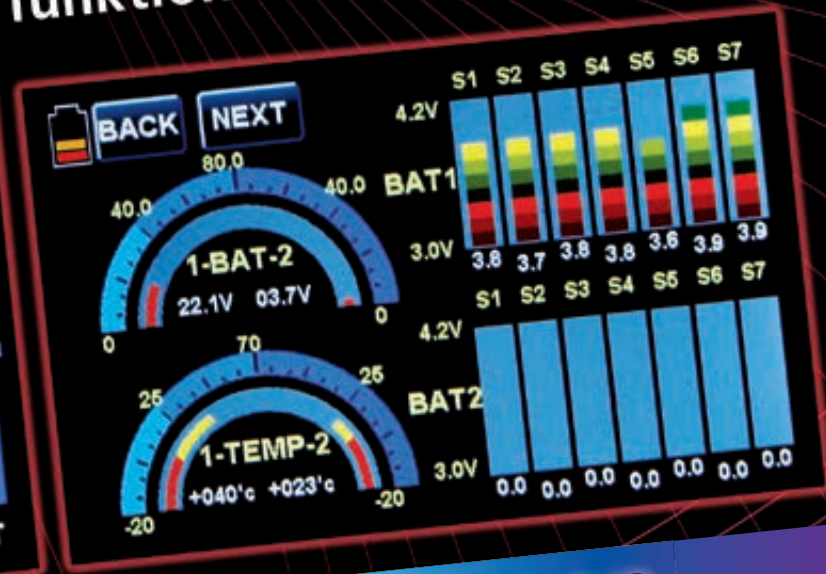
Motor	Trust	ESC	Cell	Prop	Pris
OMA-2810-1250	0,7 - 1,3 kg	25 - 40A	2 - 3	8x4 - 10x4	310,00
OMA-2815-1100	0,8 - 1,6 kg	20 - 40A	3	8x4 - 10x4	355,00
OMA-2820-950	1,0 - 1,7 kg	25 - 40A	3	9x6 - 12x8	400,00
OMA-3805-1200	1,2 - 1,7 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x5	265,00
OMA-3810-1050	1,0 - 2,0 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x10	240,00
OMA-3815-1000	1,1 - 2,3 kg	50 - 70A	2 - 3	9x6 - 12x6	265,00
OMA-3820-960	1,9 - 3,1 kg	60 - 80A	2 - 3	11x4,7 - 14x7	350,00
OMA-3820-1200	1,3 - 2,5 kg	50 - 70A	3 - 4	9x6 - 12x8	415,00
OMA-3825-750	1,6 - 2,5 kg	40 - 50A	3 - 4	12x8 - 14x7	480,00
OMA-5010-810	1,7 - 4,0 kg	80 - 90A	3 - 4	12x8 - 14x10	510,00
OMA-5020-490	3,7 - 6,1 kg	60 - 80A	4 - 6	14x7 - 16x12	680,00
OMA-5025-375	2,9 - 6,3 kg	50 - 70A	5 - 8	14x8 - 16x12	690,00
OMH-4535-1260 Heli	550-600 class	80 - 95A	4 - 6	550-600 class	870,00
OMH-4535- 560 Heli	600-650 class	70 - 80A	10-12	600-650 class	935,00

ESC	Pris
OCA-230 m / prog-kort 6-17V 30A	325,00
OCA-240 m / prog-kort 6-25V 40A	375,00
OCA-260 m / prog-kort 6-25V 60A	640,00
OCA-280 m / prog-kort 6-25V 80A	775,00
OSA 150 6-25V 50A	465,00
OCA 170 HV 14-50V 70A	750,00
OCA 1100 HV 14-50V 100A	995,00
OCP-1 Programmer OSA ESC s	155,00

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

Den nye mz serie

Banebrydende design • funktionelle detaljer



mz-18 og mz-24 med **colour touch screen**



mz-12, 6 kanals HoTT fjernstyring



mz-24, 12 kanals HoTT fjernstyring



mz-10, 5 kanals HoTT fjernstyring



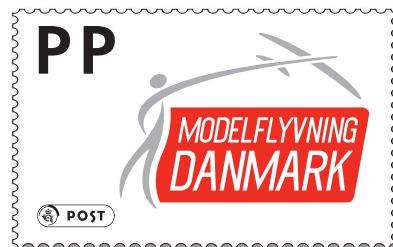
mz-18, 9 kanals HoTT fjernstyring

colour touch screen

colour touch screen



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



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST

