

Modelflyvenyt

Modelflyvning Danmark

40. årgang - april 2016

- 50% Pitts Challenger
- Ny formand og ny bestyrelse valgt
- Beklædning med Icarex
- Kom videre med DLG
- Anton Gorskis modeller
- Initiativpris til Martin Bjørnskov
- Masser af indbydelser

MODELFLYVNING
DANMARK

BK 21.04.-15.06.2016 Kr. 64,75



BK returuge 24

MODELFLYVENYTT UDGIVES AF MODELFLYVNING DANMARK

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

Ekspedition og annoncer

Strandhuse 4, 5762 Vester Skerninge
Postgiro nr. 7 16 10 77
mf@plakatforlaget.dk
Tlf: 62 24 12 55 (i alm. kontortid)
Annoncemateriale skal være os i hænde 6 uger før udgivelsesdato.

Oplag 4.200
Tryk: GraphicCo, Odense
ISSN (trykt medie) 0105-6441
ISSN (online) 2246-4115

Abonnement

Abonnement for 2016 koster i Danmark 390,- kr. for alle 6 numre. Europa, Færøerne og Grønland: 460,- kr. Øvrige udland 575,- kr.

Hvis bladet udebliver

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

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

REDAKTION

Ansvarshavende redaktør

Marianne Pedersen

Assendløvevej 30
4130 Viby Sjælland
Tlf: 2087 0747
pe@pe-design.dk
www.pe-design.dk



Grenredaktør Lars Buch Jensen

Lavager 15
2620 Albertslund
Tlf: 4118 5905
kmjlbj@post11.tele.dk



Grenredaktør Michael Gibson

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



Grenredaktør Steen Larsen

Gjorslevvej 25
4660 St. Heddinge
Mobil: 3056 3948
sl@modelflyvning.dk



Grenredaktør Jørgen Mouritzen

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



Grenredaktør Jesper Voss

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



Bagsidens billede er taget i sommeren 2015 på NFKs flyveplads i Langstrup Mose. Fotografen Anders Borup Johansen kalder det: Sol, sommer og taylorcraft.

Forsidens billede er lånt fra Michael Vermunds artikel side 38 om 50% Pitts Challenger.

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 MODELFLYVENYTT 2016

Nr.	Udkommer	Deadline
3	15. juni 2016	08/05/2016
4	15. august 2016	10/07/2016
5	15. oktober 2016	11/09/2016
6	5. december 2016	30/10/2016

MODELFLYVNING DANMARK



Modelflyvning Danmark

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

Bestyrelsen for Modelflyvning Danmark

1 Formand Lars Kildholt, Kærager 6, Greve	Tlf: 2015 9777	hogbob@gmail.com
2 Martin Bjørnskov	Tlf: 3124 0248	mrb@martinb.eu
3 Troels M. Lund, KFK	Tlf: 2511 1007	tromilu@gmail.com
4 Flemming Kristensen, Silkeborg EI & Svæv	Tlf: 4015 7188	fl.kristensen@outlook.com
5 Søren Vestermarken, Mfk. Falken	Tlf: 5760 0433	sorenvestermarken@gmail.com
6 Allan Feld, AMC	Tlf: 8613 4140	allan.feld@mail.tele.dk
6 Næstformand, Jens Arnt, Elektroflyveklubben (EFK 87)	Tlf: 4233 5117	jens@jensarnt.dk
7 Suppleant, Ib Borris Jensen, Hangar 4800	Tlf: 2577 7537	ib@borriz.dk
Peter Skotte, Aviators Modelflyvere (ikke på foto)	Tlf: 2249 2663	peter@skottes.net

Ved redaktionens afslutning er konstitueringen ikke på plads og derfor optræder her den tidligere bestyrelse indtil der er lavet overdragelse ... Se på modelflyvning.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. 4233 5117, 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

Kunstofflyvning (F3A)

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 (F4)

Kim Broholm, Gestelevlundvej 22, 5750 Ringe

Fritflyvning (F1)

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

Linestyling (F2)

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

Sekretariatet for Modelflyvning Danmark



Chris Jespersen & Marttin 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



Orientering fra Modelflyvning Danmark

A-certifikater

Torben Krogh, Sønderborg Mfk.

Bent Bech Feldborg, Sønderborg Mfk.

Rene Andersen, Aalborg Modelflyvere

Mikkel Øster, Samsø Modelflyveklub

M-certifikater

Peter Skotte, Aviator

Jesper Christensen, Aviator

John Jensen, Pandrup Modelflyveklub



Den nyvalgte bestyrelse blev fotograferet på broen lige efter Repræsentantskabsmødet.

Læs mere om repræsentantskabsmødet på siderne 6-9, 10-11 og 12-13.

DMW KALENDER 2016

Mandag	25. april	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag	09. maj	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
Mandag	30. maj	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag	13. juni	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 14.00 (HFN)
	??? august	De Svenske Oldtimer Mesterskaber
Lørdag	20. august	De Danske Oldtimer Mesterskaber på Randbøl Hede fra kl.10.00
Mandag	05. september	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag	19. september	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00 (HFN)
Mandag	10. oktober	Hyggetræf på Midtsjællands Svæveflyveplads fra kl. 13.00 (FN)
Mandag	31. oktober	Hyggetræf på Randbøl Hede fra kl. 13.00 (HFN)
Torsdag	31. december	Årsrekord året slutter.



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

Formand Hans Fr. Nielsen

Klemivej 4, 8344 Solbjerg,

86927876 hfn@sport.dk

Kasserer Frede Juhl

Gl. Færgevej 22, Alnor, 6300 Gråsten,

2256 1457 sylesen@gmail.com

Sekretær & redaktør Karl Erik Widell

Granbakken 9, 9210 Ålborg SØ

ke.widell@stofanet.dk

Kontingent for 2016: 200,- kr.



Her er din "nye" formand



Jeg kan gøre en forskel, sagde Lars Kildholt på repræsentantskabsmødet i marts i sin visionære valgtale forud for valgbehandlingen. Den deler vi her med alle bladets læsere ...

Kære alle sammen

Jeg hedder Lars Kildholt. Der er mange af jer der kender mig på grund af mit virke som formand for RC-unionen fra 2000 til 2006. Der er selvfølgelig også mange af jer der slet ikke kender mig - om ikke andet så fordi ti år er lang tid.. Jeg har haft en 100% pause fra modelflyvningen ... Det er nået at blive til otte år, hvor jeg ikke har haft anden kontakt med miljøet end Modelflyvenyt, ud over dem af jer som har fundet vej til min venneliste på Facebook, plus nogle få rigtige venskaber som selvfølgelig ikke forsvinder, blot fordi man er holdt op med at flyve for en tid.

Nu er pausen imidlertid forbi

Jeg kan jo ikke sige, at jeg er klar til en tørn mere som formand - for Modelflyvning Danmark er en anden forening end den jeg var formand for frem til 2006... Og så alligevel er der nok flere ligheder end forskelligheder.

Hvorfor står jeg her i dag?

Jo, jeg er den slags menneske som ikke gør noget halvt. Der er rigtig meget jeg slet ikke gør - det vil min kone sikkert skrive under på... men det jeg gør - det gør jeg 100% . Det er kendetegnet for alt hvad jeg har gjort hele mit voksne liv. Derfor er det for mig helt naturligt, at eftersom min pause fra modelflyvningen er forbi - så er jeg i gang igen - All-In

Jeg kan gøre en forskel

Det skal ikke være nogen hemmelighed, at Allan ringede og opfordrede mig til at stille op. Som sagt All-in - så selvom jeg lod Allan riste og lod ham vente på mit svar i et par dage - så var sagen egentlig klar på ganske få sekunder ... Selvfølgelig ville jeg gerne stille op.

Men det er nu ikke kun fordi Allan opfordrede mig til det, at jeg stiller op til valg som formand for MDK. Jeg bilder mig ind, at jeg med et noget fortærsket udtryk kan gøre en forskel. Der er sikkert nogen af jer der husker, hvad jeg

bidrog med som formand for RC-unionen. I er måske ikke enige i alt der skete, men der skete noget. Noget af det første det var lancering af RC-unionens første interaktive hjemmeside. Den blev lanceret under en måned efter at jeg blev valgt som formand i april 2000. Der er sikkert mange af jer, der husker den der side med de små fly i menuen der drejede 3/4 omgang, når man førte musen henover. For første gang var det muligt for styringsgrupper og udvalg at publicere indhold selv. Og der kom noget helt nyt- nemlig brugtbørsen hvor alle kunne sætte RC-grej til salg - i øvrigt noget som øjeblikkeligt blev en kæmpe succes. Inden den nye hjemmeside gik i luften i april 2000 havde foreningens hjemmeside været en helt statisk sag med den mest basale info.

Forum og BL9-4

Ca. 1/2 år senere blev forum sat i søen. Det har så kørt uafbrudt - eller næsten

uafbrudt - siden og har i den grad bundet modellflyverne sammen på tværs af landsdele.

Det var også mig der forhandlede en række væsentlige ændringer igennem med SLV af BL9-4, 3. udgave. Selvom der er nyt på vej på den front er det den BL modellflyvning den dag i dag - 12 år senere er reguleret efter.

Jeg havde også mange - og lange - og til tider lidt ophedede debatter med Ligestyringsunionen og Fritflyvningsunionen om muligheden for at slå de tre unioner sammen til en. Jeg vil overhovedet ikke tage æren for at det lykkedes efter min afgang, men jeg tror på at der blev sået frø, som senere bar frugt, så vi i dag har én samlet modellflyveunion i Danmark.

En af de ting vi dengang kunne enes om i de tre unioner, - var ansættelse af ny redaktør for Modellflyvenyt, der dengang var fælles blad for paraplyorganisationen Dansk Modellflyve Forbund. Jeg tror vi valgte rigtigt, for hun er her i alle fald nu - Marianne!

Klubhåndbogen og Troels

Det var blot nogen af de ting der blev sat i søen dengang - der skete meget mere, specielt når man tager det samlede arbejde bestyrelsen dengang udførte med. En af de ret væsentlige ting var elektronisk udgave af det der tidligere kun havde være på papir - nemlig Klubhåndbogen. Her gjorde Troels Lund et fænomenalt arbejde igennem adskillige år, og det kan da også konstateres at arbejdet består - og at det stadig er samme skabelon der anvendes.

Da jeg kunne konstatere, at der manglede flere gode kræfter i bestyrelsen end "kun" en ny formand, - var noget af det første jeg gjorde da også at ringe til Troels for at høre om han var frisk. Troels er ikke kun utroligt disciplineret i alt hvad han gør - han har også en kæmpe viden om luftfart generelt qua sit ar-





Troels Lund

bejde - kvalifikationer som vi helt sikkert får brug for i nær fremtid.

Troels meldte sig klar - efter lidt betænkningstid... Her var det nok mig der fik lov til at riste i et par dage. Egentlig ville vi helst stille op som et team, men det kniber jo lidt i forhold til MDKs vedtægter. Men jeg kan godt sige, at så fremt I vælger mig som formand, så håber jeg meget, at I også sætter jeres kryds ved Troels lidt senere i dag.

Tilbage til mit kandidatur

Jeg er her for at blive valgt som formand, af flere grunde. Den første grund er ret åbenlys, og det er at Allan i dag stopper efter 10 års imponerende indsats. Den anden grund er, at jeg bilder mig ind at jeg kan hjælpe, hjælpe med de udfordringer MDK står over for. Allan har skitseret en del af de problemstillinger foreningen står over for. Det er klart at Allan har været i orkanens øje i en årrække. Det gør selvfølgelig at man godt kan blive træt. Når man så er træt, ser man ikke så positivt på tingene mere. Det er helt forståeligt men også grunden til at det nogen gange er en god idé at trække friske heste frem fra stalden

I dette tilfælde er det en halvgammel, men frisk hest. Jeg ser en fin fremtid for foreningen, hvis vi agerer og ikke bare lader stå til. Der er i mine øjne masser at tage fat i.



Allan Feld

1. Vi skal i langt højere grad have fat i dronelfolket. Vi har sådan set allerede fat i rigtig mange af dem, men vi skal give dem rigtig gode grunde til at MDK er et helt naturligt valg for dem, uanset om de er medlem af en modelflyveklub eller ej. I dag har vi allerede mange af dem, men der er også mange af dem, som kun er medlemmer pga ansvarsforsikringen... Men der er meget mere at gøre - og det SKAL gøres når vi - som alt tyder på, mister mono-polet på forsikringen. Al ære og respekt for de gamle grene inden for modelflyvning, lige fra fritflyvning, linestyring over til alle former for radiostyrede fly og helikoptere ... Men i alle fald hvis man skal tro de snart få tilbageblevne hobbyhandlere i Danmark, så er det hele i tilbagegang, nogle grene mere end andre, hvorimod dronerne EKSPLODERER. Det er helt afgørende, at vi får fat i dem og knytter dem til os... Jeg har en kraftig fornemmelse af, at der er mange af de "gamle" modelflyvere, der ser lidt skævt til disse opkomlinge, men beklager I gør regning uden vært. Nuvel fotodroner flyver sig selv og har måske ikke så pokkers meget med "rigtig" modelflyvning at gøre, men race-droner er godt nok ikke for børn. Selv de mest erfarne 3D helikopterpiloter kan let få

sved på panden... Derudover antager jeg, at da de første radiostyrede modeller kom for mange år siden - så så fritflyverne og linestyringsfolkene skævt til dem... sådan fungerer vi som mennesker, men der sker hele tiden udvikling og den er vi nødt til at følge med, med mindre vi er indstillet på at blive færre... og færre

2.

Vi skal i den grad have frisket Modelflyvenyt op. KÆMPE cadeau til den frivillige redaktion for nogen gange at skabe indhold ud af ingenting... Men jeg tror ikke, det er det vi skal i fremtiden... Altså skabe indhold af ingenting. Vi skal selvfølgelig have en dialog om det i og med redaktionen, men jeg ser for mig et blad, der er fyldt med pivspændende artikler, der er aktuelle og relevante... Vi må se i øjnene, at eftersom vi i dag kan købe færdige fly, droner, helikoptere osv. der qua avanceret teknik stort set flyver selv, kan repareres med skumcyano og koster under 1000 kr. at skifte ud til noget helt nyt MED sender, så er begynderartikler ikke voldsomt interessante mere... jer der sidder her, og specielt jer der synes at bladet burde lukkes, gider heller ikke læse det. I stedet skal vi have artikler, der er helt fremme i skoende i forhold til hvad der sker på modelflyvemarkedet. Da jeg for nyligt startede igen, fandt jeg ud af, at der i mine otte års pause var kommet både telemetri og FPV... Gik jeg til Modelflyvenyt for at finde information om det? - Nej - for der har været forsvindende lidt om de ting i bladet. Som sagt i mit indlæg om Modelflyvenyt tidligere, mener jeg at tiden måske er kommet til at se på, hvordan stof til bladet opstår. Kunne man fx lave om på systemet, så grenredaktørerne ikke længere får penge til ting de gerne vil teste, men at man i stedet betalte ALLE, der kommer med artikler som bli-

ver optaget i bladet en eller anden form for "præmie" eller honorar. Kunne grenredaktørernes roller i højere grad blive, at forsøge at opdrive eksperter i forskellige teknikker og enten få dem til at skrive selv, eller suge dem tør for viden - i stedet for at forsøge at blive kloge på alting selv? Jeg har ikke nogen fiks og færdig plan, men ideer til dialog med redaktionen, med det overordnede mål at gøre Modelflyvenyt til et meget væsentligt AKTIV. Et aktiv som ALLE i MDK finder vigtigt, relevant og interessant.

3.

Vi har en hjemmeside, som indrømmet indeholder rigtig meget information og uden at vide det, er jeg sikker på, at der er meget relativt avanceret teknik inde bagved... Men grafisk minder den efterhånden mest af alt om terminaler fra 70'erne. Gul eller grøn tekst på sort baggrund med et logo oppe i venstre hjørne. Som jeg ser det skal vi SÆLGE os selv i alt hvad vi gør... og selvom der er en masse information som skal være på hjemmesiden, så behøver det ikke blive præsenteret grafisk, så man falder i søvn inden man har forladt forsiden ... Jeg håber ikke, at jeg træder nogen her over tæerne, men jeg tror I alle sammen vil give mig ret i, at hjemmesiden er fyldt med information - men den SÆLGER ikke varen.

4.

Klubberne er vores allerbedste ambassadører og samtidig et gigantisk korps af sælgere i forhold til at få solgt medlemskaber af MDK. Vi skal ikke give klubberne nogen som helst grund til at se sig om efter alternativer til forsikring, eller nogen af de andre serviceydelser vi har på programmet... Med andre ord - Velkommen til den fri konkurrence -

tricket er, at være bedst i alt hvad vi gør, og her har vi en kæmpe fordel, idet MDK er udsprunget af foreninger, der blev etableret før de fleste af os her blev født. Samlet set har vi kæmpe erfaring, penge i banken og et stort produktkatalog. Vi skal bruge meget mere krudt på dialog med klubberne, forstå og imødekomme deres behov, så vi er sikre på, at de bliver ved med at sælge medlemskaber for os.

5.

Tilbage til punkt 3. Jeg sagde, at vi skulle sælge os selv i alt hvad vi gør. Det her er det vigtigste punkt og som jeg ser det, helt centralt. Vi skal bevæge os væk fra at være modelflyvernes centralorganisation, der relativt passivt har styr på regler, procedurer, certifikater, forsikringer og den slags RØVKEDELIGE ting. Vi skal selvfølgelig have alt det på hylderne også, men vi skal fremadrettet SÆLGE og MARKEDSFØRE, at det er skideskægt at være modelflyver, at hvis man dyrker modelflyvning, så bliver man rigtig god til en masse ting, at det fedeste ved det at være modelflyver - ikke er at stå på en mark alene, men at være en del af det store slæng, uanset om det foregår i en klub eller til et af alle de arrangementer, der bliver holdt. Hidtil har vi kun fortalt hinanden - gennem Modelflyvenyt, eller hjemmesiden, at der er pilottræf her og der. Nu skal vi til at MARKEDSFØRE os selv overfor den brede offentlighed. Her kommer de sociale medier ind i billedet - og vi skal ikke kun skyde efter de 900, der lige nu er medlem af MDKs facebookside - vi ska booste og lave kampagner. Jeg bruger det i mit arbejde og det er meget effektivt og koster ikke mange penge.

Jeg vil føle mig som en succes som formand, den dag at flertallet af klubberne melder, at der er medlemsfremgang og

at der kommer mange flere publikummer til klubbernes arrangementer. Jeg er helt sikker på at det kan lade sig gøre gennem markedsføring, og jeg er helt sikker på, at der går mange potentielle modelflyvere derude, som vi bare ikke har fået fat i. Det skal vi nu! - Som sagt, dette punkt 5 er det vigtigste og det hænger sammen med alle de andre punkter. Klubberne skal sige "YES" til det vi gør for at promovere, bladet skal afspejle, at vi kører indbydelser og markedsføring af foreningen andetsteds, og i højere grad været tætpakket med helt aktuelt, spændende og relevant stof. Hjemmesiden skal reflektere at vi SÆLGER modelflyvning og virkelig have et grafisk løft af de større og dronefolket som SELVFØLGELIG er modelflyvere skal føle sig velkomne med deres actionprægede sport. Er I egentlig klar over, at der i USA investeres millioner af dollars i, at gøre dronerace til en publikumssport. Forestil jer hvilket potentiale der er i det...

Der er meget mere jeg kunne komme med af idéer og tanker om, hvad der bør gøres i fremtiden i MDK, men vi skal også hjem i dag, så jeg vil stoppe her. Jeg tror også at I har fået en rimelig god idé om hvordan jeg vil forsøge at trække foreningen, naturligvis under respekt for demokratiet i bestyrelsen, men I bør nu have viden nok til at tage stilling til, om I vil have mig som formand. Jeg er i alle fald klar, og lige indtil jeg siger stop kan I forvente at jeg varetager jobbet 100%

Tak for opmærksomheden.

... Og så blev Lars Kildholt valgt som formand for Modelflyvning Danmark uden modkandidater.

Modelpiloten som tæmmede Quad-anarkisterne blev belønnet med årets

INITIATIVPRIS

- Og fik en plads i MDK's nye bestyrelse!

Quad-folket er, eller var i hvert fald indtil for et år siden, en flok anarkistiske individualister, som samledes til race i uafspærrede skove, tilfældige parker, fabrikshaller og hvor man ellers kunne finde et sted og race mod hinanden. Alt sammen uden tilladelser eller forsikringer. Mellem racene eksisterede miljøet næsten kun som Facebook, som et andet undergrundsmiljø.

Men så i starten af sidste år meldte den da 20-årige student på erhvervsakademiet i Esbjerg, Martin Bjørnskov, ud: Nu må vi se at få skabt orden i kaos. Sammen med sin DLG-ven Thomas Jensen fra Esbjerg Modelflyveklub satte han sig for at arrangere historiens første danske Aerial Grand Prix i Varde.

Han havde UAS sport Danmark med på sidelinjen og formåede til Modelflyvning Danmark at opfinde et specielt medlemskab, hvor de unge foreningsforskrækkede quadpiloter for kun 250 kr. kunne blive medlem af MDK - og dermed være forsikringsdækket - i hele sæsonen 2015. Og hvis de ikke var forsikringsdækket fik de simpelthen ikke lov til at flyve med i de første fire quad-races.

Guleroden og pisken virkede så godt, at man allerede ved det første arrangement i Varde i foråret havde en halv snes deltagere. Ved de tre efterfølgende løb blev der flere,

som fandt ud af, at man faktisk godt kunne have det sjovt selv om miljøet hverken var spontant, ulovligt eller uorganiseret. Det var en kraftpræstation at tæmme dele af quadfolket - og oven i købet få en stor del af dem ind under forsikringsdækningens vinger og desuden som medlemmer i Modelflyvning Danmark.

Respekt, respekt og respekt

For den kraftpræstation blev Martin Bjørnskov på repræsentantskabsmødet forleden belønnet med årets Initiativpris, dén der gives for årets mest fornyende præstation inden for dansk modelflyvning.

Med prisen markerede Modelflyvning Danmark ikke blot en flot solopræstation af en modelpilot, men tillige viljen til at medvirke til droneracets danske vækst. Dronerace er kommet for at blive og blive stort, og Allan Feld opfordrede alle klubber til at tage godt imod de hurtige dronerpiloter og hjælpe dem med nye baner.

Modelflyvenyt har aftalt et besøg hos Martin, så i næste nummer kan du lære den unge web-designer bedre at kende og høre, hvorfor det var ham så magtpåliggende at få sine quad-venner med ind på modelflyvepladserne, så de selv kunne opleve, hvordan modelflyverfolket lever - og trives.

Mou



Det var en stolt og glad afgangende formand, Allan Feld, der overrakte Martin Bjørnskov årets initiativpris.

Martin Bjørnskov demonstrerede på hele repræsentantskabsmødet, at han ikke blot er god til at styre sine droner rundt i svingene på en quad-bane, men også kan inspirere sine artsfæller til at flyve under ordnede forhold. At han har tanker om donernes fremtid i MDK.

Så da han stillede op til MDKs nye bestyrelse var "de gamle mænd" på repræsentantskabsmødet ikke i tvivl. Med hele 122 ud af 125 mulige stemmer valgte de den unge dronefører - og dermed fremtiden - ind i bestyrelsen.

Repræsentan



Repræsentantskabsmødet



100 mand og én kvinde ...

Det kunne som altid være overskriften på repræsentantskabsmødet i marts, der blev holdt på Fjeldsted Skovkro i Ejby på Vestfyn. Overskriften kunne også have været: Ny formand, ny bestyrelse og nye vinde i Modelflyvning Danmark ... og som vanligt var vejret udenfor ubehøvet modelflyveegnet ...

Forud for repræsentantskabsmødet var stillet hele to forslag til at ændre på de nuværende paragraffer omkring Modelflyvenyt. Skal vi afskaffe den trykte udgave af Modelflyvenyt? Der var en lang og god debat, men begge forslagene faldt. Der blev stemt imod.

Chris gennemgik regnskabet og det gjorde han så godt, at der ikke var et eneste spørgsmål efterfølgende.

Allan Feld aflagde årsberetning om det seneste år, uddelte initiativprisen til Martin Bjørnskov og takkede selv for tilliden til ham som formand de seneste ti år. Salen takkede Allan

med stående applaus og Chris holdt en fin og morsom tale og overrakte Allan Feld en gave. Og så er der frokosten ... den er altid værd at rejse efter og så er der selvfølgelig de hyggelige snakke ved bordene mellem modelflyvepiloter. Der går ikke mange sekunder før det handler om stumper, størrelser og de sidste nyheder fra modelflyveklubbernes hverdag.

Ny bestyrelse

Endelig blev det valgtid og de 125 tilstedeværende stemmer skulle afgives. Der skulle vælges bestyrelse. Fem kandidater stillede op og

de fik følgende stemmetal:

Allan Feld	125
Martin Bjørnskov	122
Troels Lund	122
Ib Boris Jensen	71
Joen Pedersen	35

Dermed blev Allan Feld, Martin Bjørnskov og Troels Lund valgt som nye medlemmer af bestyrelsen. Ib Boris Jensen blev valgt som suppleant. Joen Pedersen blev ikke valgt.

Således opfattet af redaktøren
Marianne Pedersen

Den gamle redaktør i landflygtighed

Jørgen Korsgaard
har været med
i dansk modelflyvning
i mere end 40 år

Jørgen Korsgaard har levet det meste af sit 70-årige liv med hovedet oppe mellem skyerne - og fødderne solidt plantet i den danske Folkeskolen syd for den danske-tyske grænse.

Helt præcis i Ellund ved Handewiit uden for Flensborg; "i skyggen af øl- og sodavandskatedralerne", som han ynder at kalde de store grænsebutikker, mens han iagtt-



ger karavanen af landsmænd der ønsker at handle til de samme tyske priser som er hans hverdag.

Lærer Korsgaard kalder sig i visse sammenhæng "aviation professionel". Det kan han gøre med rigtig god grund. Ikke bare har han konstrueret snesevis af egne fly, hvilket han har bevist med artikler ikke bare i de 40 år-gange Modelflyvenyt fejrer i år, men også i de to blade der gik forud for

Modelflyvenyt. Gennem alle årene har han været repræsenteret med talrige artikler, der hyppigt handler om nye konstruktioner, som beskrives ved flotte og sirlige konstruktionstegninger og med entusiastiske ord. Eller artikler om hans egen og klubkammeraternes deltagelse i både Verdens-, Europa- og mange nationale mesterskaber i fritflyvning. Eller om hans oplevelser som særdeles

aktiv svævepilot i bl.a. lejet svæver over bjergene i New Zealand (det store billede) eller i sin egen full size ASW 20c over store dele af Danmark og Nordtyskland.

Så lærer Korsgaard kunne med lige så stor ret kalde sig redaktør. For han har været en flittig og skattet medarbejder ved Modelflyvenyt gennem mere end en menneskealder – det er derfor, vi er på besøg, her i jubilæumsåret.

Ansatte Marianne

- vores redaktør

I 1970 udskilte modelflyverne sig fra Kongelig Dansk Aeroklub, da de ikke mente at have brug for hverken KDA eller bladet FLYV. Sådan blev de tre unioner, RC-unionen, Fritflyvnings-Unionen og Linstyringsunionen dannet. Fra 1960 udkom det første fælles blad, Modelflyvenyt, med Per Grunnet, Hans Geschwendtner og Ole Meyer i spidsen. Men det stoppede i 1970, hvorefter RC-folkene begyndte at udgive RC-Information. Fritflyvnings-Unionen lavede også deres eget blad, FF-Nyt - og i dét blad fik Jørgen Korsgaard sin debut som skribent om dét, der skete i luften.

Det nuværende Modelflyvenyt startede som bekendt i 1977 med Per Grunnet i spidsen, og Jørgen Korsgaard var med til at ansætte bladets redaktør sammen med bl.a. Lars Kildholt.

- Jeg husker at vi, nåede igennem samtaler med tre-fire ansøgere, inden Marianne kom blæsende ind gennem døren og nærmest lagde os ned med entusiasme, ideer og gå-på-mod. Der var ingen tvivl om, hvem der skulle være ankermand på bladet. Og det er hun jo endnu, smiler den gamle redaktør fra Flensborg.

Den lille anekdote om ansættelsen af Modelflyvenyts "spejderfører" igennem mange år fortæller mere end som så. Den fortæller også om forløberen for Modelflyvenyt og om Jørgen Korsgaards egen tilværelse som skribent.

Den store interesse: at konstruere fly

- Tilbage i 60'erne interesserede jeg mig meget for at bygge og konstruere fly. Og det er selvfølgelig sjovt at bygge sig en flyver, men det bliver endnu sjovere hvis man involverer sig i hele processen. Lige fra konstruktionen til prøveflyvning. Via smukke, smukke tegninger.

Så det var naturligt, at Jørgen begyndte at skrive til Hobbybladet, som var star-



Den gamle redaktør ved sit skrivebord foran en del af de mange hundrede tegninger, han igennem tidens løb har velsignet Modelflyvenyts læsere med – sammen med en byggevejledning til hans selvudviklede fly.

tet i 50'erne. Konstruere, tegne og skrive. Som den grundige mand, Jørgen Korsgaard er, satte han sig ikke bare ned og tegnede et nyt fly efter et omhyggeligt udviklingsarbejde, hvor han havde forsøgt at tage højde for alle aerodynamiske og konstruktionsmæssige forhold. Nej, han begyndte et skridt tidligere. Næmlig med at lære hvordan man tegner. Ikke frihånd, men teknisk tegning. For skal der laves noget, skal de gøre rigtigt.

Og dét er forklaringen på de snesevis af konstruktions- og instruktionstegninger, som han lige siden Hobbybladets tid har velsignet alle "vores blade" med – og stadig velsigner det med, med mellemrum når han har ork, lyst og en ny model som Modelflyvenyts læsere må lære at kende.

Selv mener Jørgen, at det i årenes løb er blevet til omkring 3-400 artikler. Broderparten af dem om nye fritflyvende fly og gummimodeller (Wakefields),



Jørgen har fløjet med næsten alt - og været god til det.

som blev udviklet og formidlet via smukke og instruktive tegninger med fyldestgørende og omhyggelige byggevejledninger. Flest i den tidlige del af Modelflyvenyt's æra, mere sporadisk de sidste 5-7 år.

Da man byggede alt selv

- Den gang så bladet jo noget anderledes ud end i dag. Det samme var udvalget i butikkerne. Den gang var der ikke noget med ARF-fly. Det højeste, man

kunne svinge sig op til, var DMIs udskårne samlesæt. Så behovet for inspiration og hjælp til at bygge sine egne fly var stort, hvis man ville andet end lige det DMI ville. Så derfor var der næsten ikke et nummer af bladet, der ikke havde tegning og byggeanvisninger af forskellige - ofte nye - modeller som en væsentlig del af det redaktionelle indhold, siger Jørgen.

- Der var brug for hjælp til det meste, hvis man var ny i vores hobby. Der eksi-

sterede ikke noget internet, hvor man kunne gå ind og orientere sig og købe vildt ind fra hele verden. Fx var en artikel om hvordan man skærer sin egen propel både et naturligt og vigtigt indslag i bladet. Alt i alt havde Modelflyvenyt en vigtig rolle som formidler af viden om alle de discipliner, man skal kende noget til, hvis man vil bygge et fly, der skal begå sig på himlen. I dag behøver man jo strengt taget ikke vide andet, end hvordan man samler et samlesæt - så er man på vingerne uden den helt store forståelse for, hvilke kræfter der virker på flyet.

- Men tilbage i de første mange år af min tid på bladet var det viden, balsa, lim, japanpapir og dope fra den lokale legetøjsforretning, der indgik i modelflyverens repertoire (Den gang var der langt mellem hobbybutikkerne). Og så skulle der bruges tid. Masser af tid. Det nemt kunne tage 400 timer at bygge en Wakefield fra det øjeblik man satte sig ind i Jørgen tegninger, til flyet stod færdigt komplet med hjemmesnittet propel.

Han har fløjet alt hvad der kan flyve

Hvordan et fly skal se ud og hvorfor et fly flyver har interesseret Jørgen Korsgaard dybt lige siden den gang i starten af 50'erne, hvor han som dreng boede lige i indflyvningen til Ry flyveplads. Der måtte knægten over. Og så var han solgt - i første omgang til modellerne!

Kort efter var han medlem af sine første flyveklubber. Siden har været med i et væld af forskellige klubber, som alle har haft det samme begreb stående under brøkstregen: Flyvning. Klubber der dækker det meste. Fra Oldtimernes veteranflyveklub over mange andre model- og full size klubber til den klub ved Flensborg, som han stiftede for sine egne skolelever - og som stadig eksisterer. Samt en mere uofficiel klub, der renoverede et veteransvævefly i Billund. Samt naturligvis styringsgrupper

for bl.a. fritflyvning. Samt "klubben" der stod bag arrangement af VM i Roskilde i 1977, det første modellflyve-VM i Danmarkshistorien. Og mange, mange flere klubber ...

Men det var ikke klubber det hele. Allerede få år efter det første møde med modellfly i Ry deltog han - i 1963 - på det danske landshold i svæveflyvning, og to år senere fløj han VM i Østrig. Fra 1975 var han på landsholdet for gummitormodeller, Wakefields. Og "the rest is silence", som man siger over there. For siden starten i Ry er der ikke den disciplin inden for modellflyvningen, han ikke har dyrket i kortere eller længere tid. Inklusive RC flyvning (som han kalder det, når der er en motor på modellen) indtil han fik en finger i propellen og efterfølgende svor, at han aldrig mere skulle flyve med brændstofmodeller. Derefter var det et gumribånd eller vinden, der blev hans drivmiddel.

Han har fløjet med små helikoptere, halvskalamodeler, linestyrede, indendørs, motorfly, svævemodeller og alt andet, der har vinger. Men altovervejende er det flyvning på natures egne præmisser, der står hans hjerte nær. Fritflyvning og så den full size svæveflyvning der begyndte ved bowling-sammenkomsten den vinter i 2004 i Rødekro, hvor han sad samme med Karin og Kjeld, som fristede ham og et par andre fritflyvere til at prøve full size svæveflyvning.

Også full size svævefly

- Efter de første ti starter var jeg sikker på, at det her ville jeg aldrig lære, og at jeg nok skulle holde mig til modellflyvningen. Men efter femten starter var jeg fanget og blevet en rigtig svævepilot. Typisk for Jørgen nøjedes han ikke med at flyve som medlem i Skrydstrup og Viborg. I 2009 fandt han sig selv som formand for Sønderjysk Svæveflyveklub i Røde Kro, hvor han i fire år inden da havde undervist sine klubkammerater i aerodynamik og været aktiv i den



I dag flyver Jørgen svævefly - full size og har endda indimellem konen med i bagsædet.

gruppe, der stod for anskaffelsen af klubfly. Da der blev for megen diskussion om klubflyet og benyttelsen af det, meldte han sig ud - for at melde sig ind i en anden klub og købe en part i et dejligt fly. Nu har han sit eget svævefly, indimellem sin hustru Lene i bagsædet - og godt 500 timer i logbogen.

Irriterende dygtig

Uanset hvad Jørgen har fløjet med, eller hvilke forhold omkring omdrejningspunktet flyvning Jørgen har beskæftiget sig med, har han gjort det fuldt og helt. Og med den grundighed og viden, som kun læreren der irriterer sin dovne elev kan lægge for dagen. Det er noget som præger ham helt ind i marven... den irriterende præcision som ikke bare omfatter flyvningen, men som også afspejles i det omhyggeligt ordnede ringbind, flymodeller, tegninger og alt det andet på hans "kontorhobbyrum" i villaen i Ellund. Og som kommer til udtryk hver gang man spørger om et eller andet. Hvor de fleste af os må rode i hukommelsen og papirerne på skrivebordet eller Internettet for bare at huske begivenheden nogenlunde, husker han også årstallene for sine færdene gennem den del af luftfartshistorien, som han har deltaget i ...

mere end 50 år har Jørgen Korsgaard gjort en kæmpeindsats for sine klubkammerater i alle de forskellige klubber, hvor han ikke har nøjedes med at nyde men i høj grad også har ydet. Ikke mindst har han spillet en kæmpe rolle i 40 års udvikling af Modellflyvenyt som skribent og som konstruktør. Til gengæld har han skabt problemer for sin kollega, dén som skriver denne artikel. For tre timers snak har medført så mange notater, årstal og oplysninger, at det - for denne skribent i hvert fald - er umuligt at lave et bare nogenlunde koncentrat på de tre stykker manuspapir, der er til rådighed.

Men hvis du vil vide alt om store dele af dansk modellflyvning så kik i de sidste 40 årgange af Modellflyvenyt. Her har Jørgen beskrevet en del af det, han har oplevet - og det er spændende læsning. Hvis du ikke har alle årgange af bladet, kan du (måske) låne dem af Jørgen. For han har hvert eneste nummer stående smukt opmarcheret hjemme i Tyskland. Orden i sagerne ... selvfølgelig. Så god orden og så meget talent for at skrive, at han sagtens kunne lave den store bog om dansk modellflyvnings historie.

Den venter vi på ... mens vi foreløbig siger ham tak for alle artiklerne gennem de 40 år

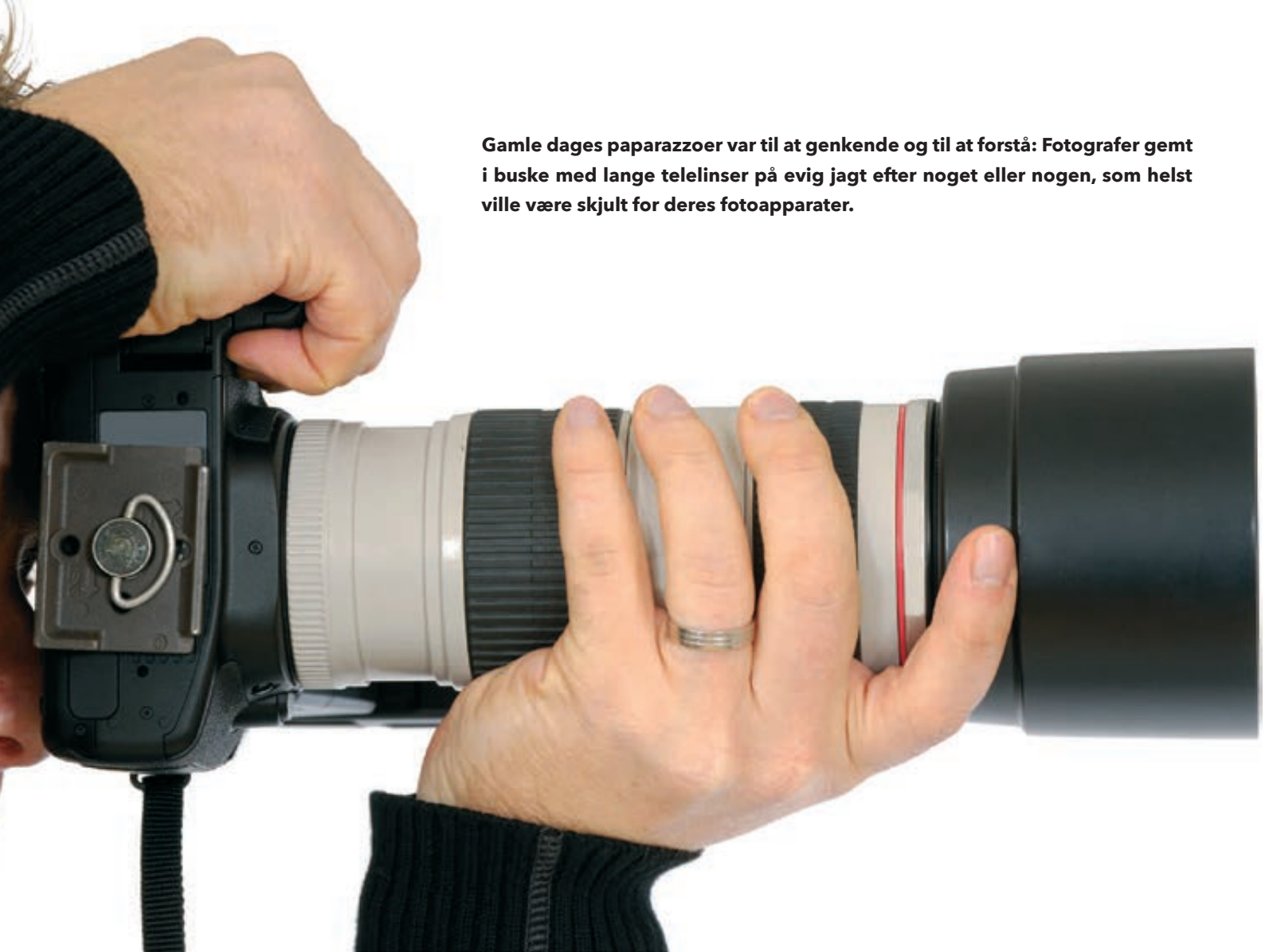
Jørgen Mouritzen

S'erne der styrer dronefotograferinger



Hvad må man og hvad må man ikke bruge kameraet under dronen til? Modelflyvenyt har talt med en af de danske jurister der arbejder mest med tv-overvågningsloven og persondataloven, som er de vigtigste love - ved siden af "vor egen Bl. 9-4"

Kasper Skov-Mikkelsen, er jurist og direktør i Den Danske Brancheorganisationen for Sikkerhed og Sikring (Sikkerhedsbranchen)



Gamle dages paparazzoer var til at genkende og til at forstå: Fotografer gemt i buske med lange telelinser på evig jagt efter noget eller nogen, som helst ville være skjult for deres fotoapparater.

Moderne paparazzoer behøver ikke det tunge, klodsede udstyr eller nærheden til deres motiv. De hænger deres letvægts HD-kamera op under en FPV-dirigeret drone, og så kan fotografen principielt sætte sig mageligt i en lænestol og flyve det filmende kamera hen, hvor motivet er.

Hvad mere er: Det er hverken særligt svært eller særligt dyrt at komme tæt på hvad som helst. De fleste kan gå ned til hobbyhandleren og for nogle få tusinde kroner - samt godt med flyvetræning! - gøre sig til en mere end almindelig nærgående paparazzo.

Hvis det altså ikke havde været for lovgivningen, som bestemmer hvad, hvor og hvem man må fotografere fra en

drone - og hvordan man må gemme, behandle og bruge sine optagelser.

Den lovgivning som gælder for private dronefotografer vil vi kikke nærmere på i denne artikel sammen med en af de jurister i landet, som ved mest om de relevante love, og som arbejder med dem og deres konsekvenser i hverdagen. Han hedder Kasper Skov-Mikkelsen, er jurist og direktør i Den Danske Brancheorganisationen for Sikkerhed og Sikring (Sikkerhedsbranchen) - en branche hvor tv-overvågning spiller en helt central rolle i arbejdet med at sikre fx supermarkeder, nattelivet, pengeautomater, pengetransporter, boligområder osv., osv.

Den største forhindring er vor egen BL 9-4

Efter Kaspers opfattelse er den lov, som i størst udstrækning begrænser dronefotografering af jordiske motiver mest, den gode gamle BL 9-4, som forhindrer os i, lovligt at flyve over tæt bebyggede områder eller et større antal mennesker forsamlet i fri luft (badestrande, fx!), som flyvning nærmere bymæssig bebyggelse og større offentlig vej end 150 m. eller offentlig flyveplads 5 km og militær ditto 8 km.

- Med de afstandskrav tror jeg, at man som privat luftfotograf vil opleve, at de bestemmelser som man allerede i dag er underlagt, er de største forhindring for interessante fotooptagelser, siger Kasper Skov-Mikkelsen.

Det mener MDK om fotografering fra droner

Det er indlysende, at de teknologiske muligheder for at komme tæt på mennesker og begivenheder i alle tænkelige og utænkelige situationer er et kæmpe plus i rigtig mange henseender. Det giver nye muligheder, chancen for bedre at illustrere, forklare og formidle.

Men med fx dronerne og de nye muligheder for at flyve et kamera hen på steder, som piloten selv befinder sig på lang afstand af, og hvor han aldrig selv kunne eller turde komme, følger også særligt forpligtelser.

Det er Modelflyvning Danmarks holdning, at dronefotografer skal overholde de danske love og regler, uanset om det er "almindelig modelpiloter" eller professionelle som er underlagt de skærpede betingelser, der er deres grundlag. De professionelle er uddannet og burde derfor kende reglerne, der gælder for både materiel, uddannelse, flyvning og de love der har indflydelse både på deres arbejdet og på det produkt, der kommer ud af deres anstrengelser.

Alle vi private mennesker skal først og fremmest overholde BL 9-4, og dernæst skal vi orientere os i de love og regler, der gælder for os. Ved at læse denne artikel og efterleve dens principper er det vores opfattelse, at man er godt rustet til at fotografere – og undgå problemer.

Men selv om BL 9-4 er mest restriktiv er den naturligvis ikke den eneste lovtekst som kommer i spil, når der tales om fotografering. Der er yderligere:

- Lov om TV-overvågning
- Persondataloven
- Straffeloven

TV-overvågningsloven er den der fastlægger, hvad der egentlig er overvågning. Og det er – som al anden juristskabt lovstof – ikke så ligetil.

For at man kan tale om overvågning i lovens forstand, skal der være tale om fotografering/filmning vedvarende, eller regelmæssig personovervågning ved hjælp af fjernbetjent eller automatisk virkede tv-kamera, fotografiapparat eller lignende apparat. Man deler dernæst overvågningen i fire kategorier:

- Observation – hvor man typisk kan se et større geografisk område men ikke genkender personer
 - Verifikation hvor man kan se også skikkelser i billedet
 - Identifikation – hvor det er muligt at genkende hvert enkelt menneske
 - Investigation – hvor man tydeligt kan se fx ansigtstrækkene på de enkelte personer
- For at der skal være tale om overvågning, der i lovens forstand kan være over stregen, skal der altså opfyldes temmelig mange ting, siger Kasper Skov-Mikkelsen
- Hvis man lejlighedsvis optager et billede af en god ven på flyvepladsen eller (på 150 m afstand) i hans have, så er der ikke tale om overvågning og

man kan bare hygge sig. Det samme hvis man tager fx et oversigtsbillede af modelflyvepladsen med flere mennesker på. Ikke en kat vil gøre af det.

En ting er at tage billeder – levende som faste – noget andet er, hvad de bruges til.

- Persondataloven foreskriver hvordan og hvem der må gemme oplysninger i manuelle eller elektroniske arkiver, samt hvordan disse oplysninger må anvendes. Det er en meget detaljeret lov, som har det hovedsigte, at beskytte de personer, som registreres lovligt – og som naturligvis beskriver, hvordan man lovligt kan bruge og gemme personoplysninger, samt hvor længe de må gemmes.

Det er datatilsynet, som administrerer loven og holder øje med bestemmelserne overholdes. Overtrædes reglerne, er straffen bøde.

Og her kommer en god ting: Den lov gælder ikke for private.

- Sætter man sagen på spidsen kan man hævde, at billederne i et fotoalbum er en database som registrerer mennesker og ejendom. Men også inden for persondataloven kræves der langt mere, end at man opbevarer et antal billeder og personoplysninger, for at persondatalovens bestemmelser kan komme i anvendelse. Og igen kan vi roligt sige, at hvis man gemmer et antal film eller fotografier i sine private gemmer og ikke bruger billederne kommercielt, så behøver ingen dronefotograf at være nervøs for at begå ulovligheder, fastslår Kasper Skov-Mikkelsen.

Et område hvor alle, uanset om de er private eller amatører, kan komme i vanskeligheder er, hvis de tager et billede eller en film af en person, som ikke befinder sig et frit tilgængeligt sted. Specielt galt kan det gå, hvis personen befinder sig i en situation der "åbenbart kan forlanges unddraget offentligheden" og hvis man yderligere videregiver billedet.

Lureparagraffen

Her taler vi om straffelovens "lureparagraf", § 264 a., hvor den efterfølgende § 264 d foreskriver, at "med bøde eller fængsel indtil 6 måneder straffes den, der uberettiget videregiver meddelelser eller billeder vedrørende en andens private forhold eller i øvrigt billeder af den pågældende under omstændigheder, der åbenbart kan forlanges unddraget offentligheden".

Paragraffen er en af de relativt ofte anvendte, fordi aviser og ugeblade jo elsker pikante billeder og også gerne giver amatører penge for den slags fotos. Men det er næppe noget private dronefotografer jager, men hvis de en



Cand. jur., direktør Kasper Skov-Mikkelsen under det "altseende video-øje": - Politiet kommer nok ikke ud og kontrollerer, så dronefotografer må operere under samme ansvar som I arbejder under BL 9-4. Men risikoen for en anmeldelse er stor, hvis man er på gale veje, fordi en overtrædelse af fx Lov om Videoovervågning jo som regel går ud over mennesker.

dag skulle løbe ind i et sådant billede, skal de altså vide, at selv om billedet skulle være taget på lovlig vis, så er det strafbart at videregive (sælge) det.

Ikke mange restriktioner for de private fotografer

Sammenfattende er Kasper Skov-Mikkelsen ikke nervøs for, at man kommer til at se mange sager i anledning af de lette muligheder der er for at fotografere fra luften - så længe man taler om private fotografier og "fotograferne" overholder BL 9-4.

- Det er svært at komme galt afsted med persondataloven og TV-overvågningsloven så længe vi taler om privatoptagelser, der ikke benyttes erhvervs-mæssigt eller offentligt, siger han. Til sagen hører også, at langt de fleste af den slags overtrædelser - når de sker med fx med ophængte overvågningskameraer - kommer frem som et resultat af en anmeldelse fra den eller de, der føler sig krænkede.

- For realiteten er, at politiet i hvert fald hidtil ikke har haft ressourcer til nogen stor proaktiv indsats for at sikre, at tv-overvågningsloven og persondataloven overholdes. Sandt at sige mindes jeg ikke at have hørt om et ærinde omfattet af loven, uden der er blevet indgivet en anmeldelse.

Jeg ved ikke hvordan det er med politiets indsats i forhold til modelflyvernes overholdelse af BL 9-4 når det gælder den selvstændige, proaktive indsats. Men jeg har ladet mig fortælle, at det ikke er særligt tit der kommer en politipatrulje forbi en modelflyveplads for at se hvor højt der flyves eller om der er en spotter ved piloten når I flyver FPV.

- Selvfølgelig opfordrer jeg alle til at overholde loven, men realistisk er lovene omkring overvågning og fotografiering uhyre enkle og lette at overholde, når I selvfølgelig overholder jeres BL 9 -4. Private piloter behøver altså ikke de store bekymringer så længe de ikke opretter store database eller videregiver pikante fotos, slutter Kasper Skov-Mikkelsen.

For de særligt interesserede

Professionelle, som har fået Trafik- og Byggestyrelsens tilladelse til at flyve over bymæssig bebyggelse og lignende, er naturligvis i langt større risiko for at komme i konflikt med en af de nævnte love. For dem kan der være god grund til at studere både Lov om TV-overvågningsloven og Persondataloven grundigere. Begge love finder man på www.retsinformation.dk

Jørgen Mouritzen

5,-
kr. stk.

UDSALG SIDSTE CHANCE

Vi rydder nu op i de gamle lagre af Modelflyvenyt fra årgang 1986 til og med årgang 2015. I alt har vi 29 årgange liggende å 6 numre eller 173 forskellige blade (2-2001 er udsolgt).

Hvert blad sælges for 5 kr. inkl. moms men ekskl. forsendelse.

Send en mail til sh@plakatforlaget.dk, hvor du angiver hvilke årgange/enkeltnumre du ønsker, husk at angive navn og adresse.

Vi vil besvare din mail med en bekræftelse, samt hvor meget der løber på i porto og et kontonummer. Vi sender kun mod forudbetaling.

Princippet er først til mølle, og vi tager selvfølgelig forbehold for udsolgte eksemplarer. Tilbuddet gælder ind til 30. april!

Du kan også sende et brev, så skal du huske at angive telefonnummer, så vi kan kontakte dig.

Adressen er Modelflyvenyt, Strandhuse 4, 5762 V. Skerninge

Vejledende forsendelsesudgifter:

Op til 4 årgange (op til 24 blade) koster 90 kr.

5-8 årgange (op til 48 blade) koster 120 kr.

9-13 årgange (op til 78 blade) koster 180 kr.

Beklædning

I fritflyvningskredse er beklædningsstoffet Icarex det foretrukne, når svæve-modeller skal beklædes. Hos Wakefieldmodeller F1B og motormodeller F1C benyttes det også hyppigt.

Stoffet er en polyester type, som bruges til drager, og fritflyvningsfolket har taget det til sig, fordi det har så gode egenskaber. Det er meget stærkt, relativt let, er til at håndtere og koster ikke en formue. Prisen er ca. 17 Euro pr løbende meter, hvilket er absolut rimeligt.

Dette til trods, bruges det ikke i fjernstyringskredse, hvilket kan undre, da de samme egenskaber burde værdsættes af RC-piloter.

Derfor kommer her en kort gennemgang af, hvordan man beklæder med dette materiale.

Icarex er ikke så svært at finde, og du har flere muligheder ved at søge på Internettet på varenavnet.

Selv har jeg flere gange købt direkte hos tyske Metropolis Drachen, som oven i købet har en filial på Rømø.

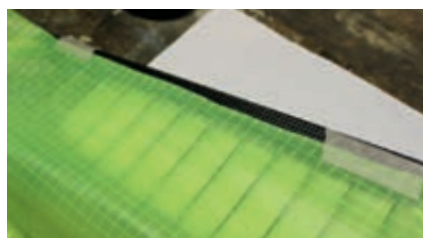
Lars Buch Jensen



De vigtigste ting til beklædningen: Vinkel lineal, En god saks (jeg bruger Fiskars), kuglepen, Pensel, Cellulosefortynder, Bostiks kontaktlim og en bøtte hvor kontaktlim og cellulosefortynder kan blandes. Det ses at der er tydelige kvadratiske forstærkningstråde i Icarex klædet.



Der findes to beklædningsretninger: Diagonalt eller langsgående. Billedet viser med al tydelighed hvor meget spildmateriale man risikerer ved udklipping af diagonale stykker. I dette tilfælde er det mere end halvdelen af stoffet, som kan smides ud.



Du begynder på undersiden af vingen på D-boksen. Man kan fx hæfte Icarexen med malertape og dernæst påføre limen på bagkantlisten, D-boxen og ribberne. Der skal efterlimes med penslen og når beklædningen sidder helt fast på alle ribber, bagkanten og D-boxen, kan du gå videre. Kontaktlimen skal fortyndes 1-2 gange alt efter behov og præference.

med Icarex

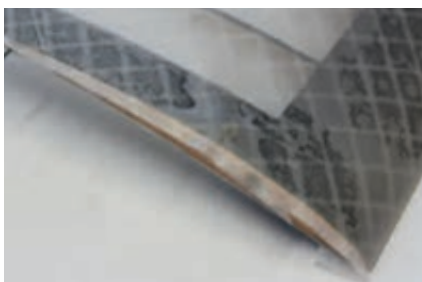
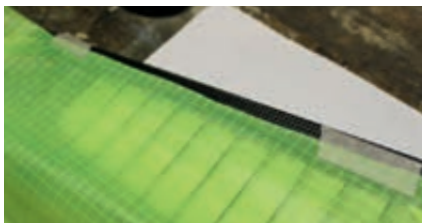
Icarexen bukkes op omkring bagkanten og frem over vingen. Du kan med fordel påføre lim på D-boxen og det er et must at påføre lim i hver ende af vingen. Når det er tørret, bukkes Icarexen ned under forkanten og limes på undersiden. Før denne manøvre skal du klippe overskydende materiale fra, så der ikke kommer for meget overlap på undersiden.

Skal du skifte farve midt på vingen, kan du med fordel ombøje Icarexen og lime den direkte på ribben med Cyano lim. På den måde får du en stærk på hæftning. Den efterfølgende Icarex farve limes ind over ribben på overfladen, med ikke så fortyndet kontaktilim.

Tippen er specielt drilsk. Du klipper overskydende materiale til, så der er 1 cm mere materiale end tippen. Dernæst klippes der slidser i Icarexen så langt op som muligt.

På oversiden af tippen limes Icarexen fast med fortyndet kontaktilim og bukkes derefter ned på undersiden af tippen. Her kan det limes med kontaktilim eller Cyano. Selv foretrækker jeg Cyano, da den limning kan drille en del.

Ved roden af vingen skæres ligeledes overskydende materiale fra og eventuelle mangelfulde limninger forstærkes med Cyano, der sprøjtes ind under Icarexen. Cyano lim har her nogle fantastiske evner, til selv at fordele sig og dække et stort areal. Når alle limninger er efterprøvet, kan du stramme Icarexen op med et lille strygejern. Start med ret høj varme og slut af med højest varme på anden varmebehandling. Polyesterer trækker sig sammen, men pas på med for meget varme, som kan brænde hul i klædet.



Når du er færdig, kan du glæde dig over et meget farvestrålende resultat, som oven i købet er meget robust. En del modelflyvere lakerer Icarexen med lak, men jeg benytter sjældent metoden, da det gør farverne slørede og ikke har den store gavnlige effekt, så vidt jeg kan se.



Sammenlignet med gammeldags japanpapir er farverne meget klare på Icarexen. På himlen er forskellen endnu mere tydelig. Neonfarverne lyser tilmed op når lyset er svagt og du får en god visuel fordel.

På skrå eller lige? Begge retninger har sine fordele. Selv bruger jeg skrå til egen producerede vinger og lige til købte vinger.



SHEIKDØMMET DUBAI

“Dubai laver klart de bedste shows men sportsligt er modelflyvningens OL ikke noget at skrive hjem om”

Det mener i hvert fald den danske deltager, André Bertelsen. Ikke fordi han delte sidstepladsen, men fordi han var tæt på ikke at melde sig til det, der blev hans livs eventyr. Af sportslige grunde.

André Bertelsen fra Lyngby, en af Danmarks bedste i linestyrings combat

(F2D), blev dansk mester i 2014. Dermed kvalificerede han sig til at være den danske deltager i World Air Games 2015 i Dubai i de to første uger december 2015. Han sluttede på en delt sidsteplads blandt 16 piloter, der alle havde kvalificeret sig som bedst i deres land – og fik, hvad han havde fortjent. *I en sport, hvor håneretten er en af de fremmest drivkræfter blandt udøverne, er det overraskende at høre André sige: “Jeg var ikke bedre i Dubai. Men jeg fik, hvad jeg kom efter”.*

Alligevel er det ikke så overraskende, når man hører, hvad André også siger. Nemlig:

“Selv om World Air Games, med konkurrence hvert fjerde år og national repræsentation, er modelflyvningens svar på OL, så anser jeg den alligevel for en slags “baggårdskonkurrence”. Den tæller ikke med i World Cup eller andre steder, hvor det gælder.”

“Når jeg alligevel stillede op i kvalifikationen tilbage i 2014, så var det for at slå Henning Fønnesbech og de andre



Man kalder World Air Games for modelpiloternes OL. Og åbningsceremonien i Dubai lader ikke det rigtige OL meget tilbage at ønske Afslutningsfyrværkeriet er også en ren OL-præstation...

"hårde nitter" og vinde håneretten over dem. Og så naturligvis muligheden for at kunne deltage i World Air Games, hvis jeg skulle få lyst."

"Da tilmeldingsfristen nærmede sig var jeg ærligt talt i tvivl om, hvorvidt jeg skulle rejse til Dubai eller ej. Men besluttede til sidst at tilmelde mig for oplevelsens skyld. Heldigvis. For selve rammerne om arrangementet er en af de mest storslåede og luksuriøse oplevelser, man får som modelpilot."



André i kamp mod Jussi Forss, Finland, som endte som sølvmedaljør

Et pilotliv i luksus

Sheikdommet Dubai, det næststørste af syv sheikdommer ved den persiske golf var oprindeligt smuglerhavn for indisk guld og ædle stene. Så blev det olie. Da englænderne forlod ørkenstaterne i 1971, erklærede de syv golfstater sig for uafhængige stater. Frem for alt Dubai begyndte at spendere sine oliepenge til at udvikle industri og turisme. I dag er Dubai "størst og først" på masser af områder. Verdens højeste tårn, Burj Khalifa, ligger i Dubai, og i dets skygge verdens eneste syvstjernede hotel, "sejlet" med hotel Burj al-Arab. Verden største shopping center, Dubai Mall med 1.200 butikker og en skibakke. Mellemøstens største lufthavn, der - ikke mindst takket være Emirates som et af verdens hurtigste voksende luftfartselskaber - der en stigende grad

fungerer som stepsone mellem Europa og Fjernøsten. De 10 millioner plantede træer og 18 millioner plantede palmetræer, der pga. kæmpe vandingsanlæg har kunnet forvandle store dele af det der engang var en sandørken til frodige lunde.

Bare for at nævne nogle af dejlighederne på Dubais palette.

Is skulptur midt i ørkenen

World Air Games er endnu en af disse "verdens mest imponerende". Mens disse linjer skrives er det World Drone Prix med en samlet præmiesum på én million dollars, der er i gang på en af de mest sindssyge quadbaner verden endnu har set - og med danske Kent ImOnfire Dideriksen som deltager. Den begivenhed må vi vende tilbage til i næste nummer.



De lokale brugte modellfly-OL til at købe brugt udstyr fra deltagerne. Her viser Arnulfo Delgado fra Mexico, Ali Salem hvordan en motor monteres.

Foreløbig kan vi med Andrés ord høre, hvad der gør modellflyvekonkurrencer til noget helet enestående i ørkenstaden.

- Det var luksus fra start til slut, fortæller han. Vi blev indkvarteret gratis i fire- og fem stjernede hoteller i bydelen Al Barsha, hvor alt er luksus. Og i alle dage, også dem hvor vi ikke konkurrerede, var al mad gratis. Både på hotellerne og i det kæmpetelt på SkyDive Palm Zone - som er hjemsted for alle de luftsportsarrangementer som Dubai i stigende grad er kendt for - hvor vi konkurrerede. Der kunne vi frit vælge fra en enorm buffet hver dag. For at illustrerer overdådigheden, så var siderne i teltet airkonditionerede! Ikke nogen ringe præstation i et telt som står midt i ørkenen i 30 graders varme. Faktisk var temperaturen i teltet så behageligt, at den store isfigur i salatbaren ikke nåede at smelte nævneværdige i løbet af frokosten...!"

Jeg ville simpelthen ikke nok

Værten: En eventyrer-kronprins

Vært for alle disse herligheder var kronprins Mohammed bin Rashid Al Maktoum. Ud over selv at være modellflyver, er den flamboyante prins også en vovehals. Han blev kendt over hele verden, da han lod sig spænde fast på vingen af et fly og fløj hen over Dubais højhuse. Hurtige heste og dybe dyk er en anden af hans fritidsinteresser. Desuden er han digter og blevet kendt under sit digternavn, Fazza. Vi vender tilbage til arveprinsen og hans hobbyværksted i næste nummer af bladet.

Foreløbig skal vi lige afrunde Andrés "sportslige" indsats.

- For de andre deltagere var det alvor, det var det ikke rigtigt for mig. Der var mindst én grund til, at jeg ikke kom i vinderfeltet. Jeg ville simpelthen ikke nok. Hvad jeg ønskede mig af Dubai var at få en oplevelse for livet. Og det fik jeg ..."





Hej Modelflyvenyt

Jeg sender lige et par flotte billeder af min nye Beast 100. Vægt: 14,5 kg.

Motor: Hacker A150-8. Speedcontroller Masterspin 220 opto. Mejzlik prop 26+10. TH powerbox evolution spectrum 6 stk HS-7955TG og 1 stk HSB - 9380TH. Strøm: 12S to gange 6S 8000mAh

Med venlig hilsen
Stig Munk
OY1113

MIN
MODEL

Billederne er taget den 22. august 2015 på Dragsholm Modelflyveklubs flyveplads. Jeg er selv fotograf.

Kom videre med din DLG-flyvning

Tekst og billeder: Peter Madsen

Har du en DLG og er forholdsvis ny i forhold til termikflyvning, og har du samtidig lyst til at få lidt mere ud af at flyve med den, så håber jeg, at der er noget i denne lille artikel du kan bruge. De fleste, der flyver med DLG, nyder det simple i at kaste og forsøge at fange termik, men med nogle få øvelser og måske lidt ændringer i sin flyvning, kan man relativt nemt forøge chancen for at fange termik og dermed få nogle væsentlige længere ture og forhåbentlig på den måde få mere ud af sin DLG.

Flyv længere væk

Det første råd er at flyve længere væk, end man er vant til. De fleste er (med rette) bange for at få udelandinger og holder sig derfor indenfor et relativt lille flyveområde. Det siger sig selv, at hvis man kan udvide ens flyveområde til det dobbelte, så er der større chance for at finde termik og blive i den længere.



God vinkel at komme hjem i vind i, hvor det næsten kun er forkanten af vingen der kan ses

Derfor går den første øvelse ud på, efter kastet, gradvist at flyve længere og længere væk for at se hvor langt, man kan komme væk, før man ikke kan få flyet hjem igen. Det er selvfølgelig en rigtig god idé at have et godt område, hvori man kan "nøddlande" sikkert, hvis man ikke kan nå helt hjem. Et godt råd

når man skal nå hjem, specielt i modvind er, at man aldrig må kunne se vingens underside. Med en DLG forsøger jeg hele tiden at holde den, så det vingeprofil, jeg kan se, er så lille som muligt, mens jeg flyver hjem mod mig selv igen. Det vil sige, at selve vingen helst kun skal kunne ses som en streg. Grun-



DLG kan flyves i nsten al slags vejr

den til det er, at man nemt kommer til at tabe den fart, man har opbygget, hvis man hiver flyet lidt opad for at bevare højden, og dermed mister man det momentum, man skal bruge for at komme hjem. Det kan godt være, at DLG'en bliver længere i luften, men det kommer til gengæld ikke rigtig fremad og dermed hjem. Så reglen for at komme hjem i modvind er at holde farten og holde næsen lidt nedad hele tiden. Det sikrer den bedste chance for at komme så langt som muligt.

Alt efter hvor meget det blæser, er der selvfølgelig stor forskel på, hvor langt bagud i medvind man kan flyve og samtidig komme sikkert hjem igen. Så prøv at eksperimentere med det både i stille vejr og i god modvind for at se forskellen på, hvor langt tilbage man kan tillade sig at gå i forskellig vind. Samtidig er det en god idé at prøve af, hvor meget forskel ballast gør i forhold til at kunne komme længere væk og hjem igen. Grunden til at det er vigtigt at kunne flyve længere væk, og specielt i medvinden er, at det gør det muligt for en af følge termikken længere tilbage, end man ellers ville og dermed få længere flyvetider, og da termikken jo oftest driver med vinden, vil meget af ens flyv-

ning (forhåbentlig) være i medvinde eller i hvert fald ende med at være der, som termikflyvningen skrider frem. Derfor er det en rigtig god idé at kende sine grænser og kunne komme hjem igen. Ikke mindst er det godt at finde ud af, at man faktisk, såfremt man flyver nogenlunde optimalt tilbage til sig selv igen, kan gå rigtig langt tilbage i vinden og stadig komme hjem igen, hvis man holder farten og den rigtige vinkel på flyet.

Opsætning af flaps

DLG'er flyves generelt bedst med mindst tre flyvefaser. En speed-fase, en cruise-fase og en termik-fase (ud over selve kaste-fasen). Det kan opfattes lidt som gear i en bil, hvor speed bruges til at komme hurtigt rundt på himmelen, mens cruise er en mellemting, og termikfasen, som det næste siger sig selv, bruges når man kurver i termik eller vil blive oppe længst muligt. Når man skal hjem, som i øvelsen ovenover, er det en god idé at bruge enten speed- eller måske cruise-fasen, da det sikrer, at man dækker så stor afstand som muligt med så lidt højdetab som muligt. Flyver man med termikflaps, er det muligt at blive oppe længere, men man kan ikke nå så langt omkring, og derfor har man heller

ikke så stor chance for at nå hjem eller holde farten på flyet på en effektiv måde.

Hvordan flapsene skal stå for at være i enten speed, cruise eller termik, varierer fra model til model, ligesom det også varierer, hvor meget flaps man skal give i de forskellige stillinger, men for det meste er det ikke mange millimeter, der skal til. Når det kommer til termikflaps, kan man bruge forskellige indstillinger alt efter, hvor meget termik og turbulens der er. Det bliver nok for omfattende at komme ind på, og pointen her er blot at gøre opmærksom på, at det at bruge disse tre indstillinger på en kontakt og skifte mellem dem, når man flyver, kan være et uundværligt værktøj til at komme mere effektivt rundt på himmelen og op i termik, samt ikke mindst væk fra synk og dermed generelt være med til at få mere ud af ens flyvninger. Det kan godt virke lidt overvældende i starten, at skulle koncentrere sig om at skulle skifte mellem de forskellige indstillinger og tænke over, hvornår man skal bruge hvad, men relativt hurtigt bliver det en vane, og man tænker nærmest ikke engang over, at man klikker over i en anden flyvemode, når man møder termik eller skal hjem igen.

Der kan sagtens være god termik selvom det er fuldstændigt gråt og overskyet

Læs flyet

Når vi flyver, er vores evne til at læse vores fly et af de bedste og vigtigste redskaber vi har, og vi fortolker, hvad det er flyet fortæller os med den måde, det reagerer på. Hvis man kan læse på flyet, om det rammer termik eller om det er i synk, er man nået langt. De generelle tips til at se, om man rammer termik, er ting som at vingerne vipper til den ene side, fordi der er opadgående luft, der har ramt den ene vinge, og at der derfor er termik til den side, at hastigheden ændres uden at man selv gør noget, og at DLG'en bliver lidt mere kontant i styringen. Modsat er tegnene på synk, at flyet bliver mere sløvt i styringen og selvfølgelig falder mere end det burde. Men forskellige DLG'er reagerer lidt forskelligt på luften – nogle viser mere eller mindre tydelige tegn på løft og skal også flyves forskelligt i termik, og der er også forskel på hvor hurtigt de skal flyves. Så mit generelle råd er at bruge en masse tid på at lære sin egen DLG's karakteristiske tegn at kende og så stole på dem og udnytte dem. Så læs dit fly og find ud af, hvad det gør, når det møder termik og prøv at udnytte det. Prøv eventuelt at flyve ud og ind af termik, når du har fundet den og læg mærke til, hvordan DLG'en 'snakker' til dig, når du rammer termik igen.



DLG kan også sagtens flyves i snevej

Kastet

Selve kastet kommer vi nok heller ikke udenom, når det handler om at få mere ud af sin DLG. Det giver sig selv, at jo bedre starthøjde man har, jo bedre muligheder har man for at komme rundt, og jo mere tid har man til at finde termik.

For det første er det en rigtig god ide at have en kaste-fase, da det giver væsent-

lig større højde på kastet. Kaste-setuppet laves ved, at man på en fjederkontakt programmerer lidt højderor, samt eventuelt lidt flaps, så der gives lidt højderor (og flaps), når man holder kontakten inde. Når man så kaster modellen, holder man kontakten inde til efter, at man har sluppet modellen, og den peger ca. 80 grader op. Dette giver den bedste højde på kastet.



God vinkel at komme hjem i vind i, hvor det næsten kun er forkanten af vingen der kan ses

Derudover er der selve teknikken i kastet. Dette er lidt af en videnskab i sig selv, men en af grundreglerne er, at det ikke må gøre ondt, for så gør man det forkert. Det gælder om at rotere godt i kroppen, og man skal helst kunne se halen af flyet over den modsatte skulder af den arm, man holder flyet i, når man roterer rundt. Ellers er det bedste råd at finde nogle videoer på YouTube

med forklaringer af, hvordan man kaster; eller endnu bedre: at få andre, der er gode til det, til at hjælpe sig.

Flyv i vind

Der er mange, der nøjes med at flyve med deres DLG, hvis der er nogenlunde stille vejr, men det er faktisk synd, da DLG'er også gør det rigtigt godt i vind, hvis de får lidt ballast. Samtidig er

der også ofte rigtig god termik at fange i vinden, og så er det jo også nogle gange dejligt med lidt udfordringer. Har man øvet sig i at komme hjem mod vinden og kender sine grænser, behøver man ikke få mange udelandinger, bare fordi man flyver i vind. En forudsætning er næsten, at man har ballastet sit fly lidt. Normalt vil jeg anbefale ballast på henholdsvis 30 og 60 gram til at starte med. Blæser det rigtig meget, kan man med fordel bruge mere, men er man ikke vant til at flyve i vind, vil man for det meste starte med 5-6 m/s, og her er 60 gram for det meste fint. Når man flyver i vind er betænkningstiden for at bestemme sig, om man vil cirkel, ikke særlig lang. Man skal stort set med det samme, man føler der er noget løft, begynde at cirkel for ikke at tabe boblen. Når det blæser, kan det også ofte være lidt turbulent, og så begynder et helt nyt kapitel, hvor man skal lære at finde ud af, om det er reel termik, eller om det bare er turbulent luft, som man ikke skal cirkel i. Når man har fløjet lidt i vind og vænnet sig til det, vil man opleve, at det for det første ikke er farligt, og for det andet, at det giver nye og spændende udfordringer. Hvor langt tilbage tør man gå med termikken, og hvor meget skal man stige pr. cirkel for at kunne komme tilbage igen? En vigtig ting at huske også når man fly-



En hygge-flyvnings-kom-sammen med DLG, hvor man virkelige kan lære noget af de andre ...

ver termik i vind er, at termikken normalt bevæger sig med ca. samme hastighed som vinden, så husk at flyve med vinden og termikken og ikke cirkl over det samme sted på jorden, da man så meget hurtigt vil falde ud af termikken.

Flyv med andre

En af det bedste måder at få mere ud af sin DLG og DLG flyvning er helt klart ved at flyve med andre, der flyver DLG, og gerne nogen som er lidt bedre end en selv, så man kan få gode råd og vejledning. Kender man ikke andre, der flyver med DLG, arrangeres der nogle gange hyggekomsammen med DLG flyvning, og dette er en god mulighed for at komme og få nogle fif og lidt hjælp, samt bare hygge og flyve DLG med andre. Arrangementerne bliver som regel slået op på forum, så hold øje der. En anden måde at lære en masse på er selvfølgelig ved at deltage i de nationale konkurrencer, der er gennem året. Man behøver ikke at have selve konkurrencen som førsteprioritet

for at komme og være med - det er helt i orden at være der for at lære, og det er jo gerne her de bedste inden for DLG i Danmark er samlet, og de er alle flinke og imødekommende og vil gerne hjælpe og svare på spørgsmål.

Flyv ofte

En af de vigtigste ting, men for de fleste også sværeste, der skal til for at blive bedre og få mere ud af sin flyvning, er at flyve ofte. Der er simpelthen ikke noget, der kan erstatte den føling, man får med både flyet og luften, når man flyver flere gange om ugen, og man kan virkelig mærke det, hvis man har fløjet meget, og så har en periode bagefter, hvor man ikke får fløjet. Man er ligesom ude af sync med både flyet og ikke mindst det at læse luften. Jeg kan ikke sætte fingeren på, hvad det præcist er, der gør det, for man kender jo tegnene og flyet fra tidligere, men det slår aldrig fejl for mig, at det tager noget tid at komme ind i rytmen igen, hvor jeg bedre kan læse fly og luft og få mere ud af flyvningerne.

Lad flyet flyve sig selv

Hvis man vil flyve så længe som muligt og ikke lige kan finde noget løft eller ikke ved, hvor man skal kigge efter det, så er det bedste råd at lade flyet flyve sig selv og rør så lidt som muligt ved pindene. Grunden er, at det skaber modstand, hver gang man bruger rorene, og man mister dermed lidt ekstra højde i forhold til bare at lade flyet glide videre af sig selv. Så drej kun, når det giver mening, eller du tror du kan finde noget bedre luft i en anden retning. En anden pointe er, at hvis man flyver flyet jævnt og roligt med en ensartet hastighed, så er det meget nemmere at se, hvad der sker med luften, end hvis man hele tiden korrigerer og ændrer fart, og dermed kan komme i tvivl, om det er en selv, der skaber ændringerne man ser, eller om det er luften. Så trim flyet til en fart der passer til det, og observer hvad der sker uden at røre for meget ved pindene.

Søgemønster

Hvis man skal søge efter løft frem i vinden og ikke har nogen ide om, hvor det kan være, er det ofte bedst at søge i et 45 graders zigzag mønster op mod vinden. Altså fremad 45 grader mod vinden ene vej, og så 45 grader den anden vej, hvis man ikke finder noget den første vej. Grunden til dette er, at man på den måde får dækket mest muligt ny luft. Flyver man for eksempel bare lige frem mod vinden, får man kun undersøgt "en korridor" af luft og tager ofte den samme lige vej hjem igen, og dermed gennem den luft man lige har været igennem en gang. Hvis man derimod søger ca. 45 grader fremad, får man chancen for at finde luft i mange flere "korridorer". Ved man ikke, hvor man skal lede efter termikken, kan det også ofte være en god ide at prøve en "korridor", hvor man før har fundet det, da termikken i løbet af dagen ofte vil opstå samme steder og tage de samme "korridorer", hvis den generelle vindretning og forholdene ellers holder sig nogenlunde ens.

Afslutning

Jeg håber, at nogle har fået lidt ud af at læse dette og måske fået et enkelt eller to nye fif til at forsøge at få mere ud af sin DLG flyvning. Jeg har med vilje ikke skrevet noget om selve det at finde termik, da det vil blive for omfattende, men det er selvfølgelig det egentlige mål med flyvningen, men også et stort emne, og der er helt sikkert nogle, der ved meget mere om det end mig. Der er selvfølgelig meget mere, man kan gøre for at få mere ud af sin flyvning, end det der er beskrevet her, men dette er i hvert fald en begyndelse. Har du spørgsmål eller andet, er du velkommen til at kontakte mig på pbm77@hotmail.com, ligesom jeg er sikker på, at mange andre der flyver med DLG vil være mere end villige til at svare på spørgsmål og hjælpe.

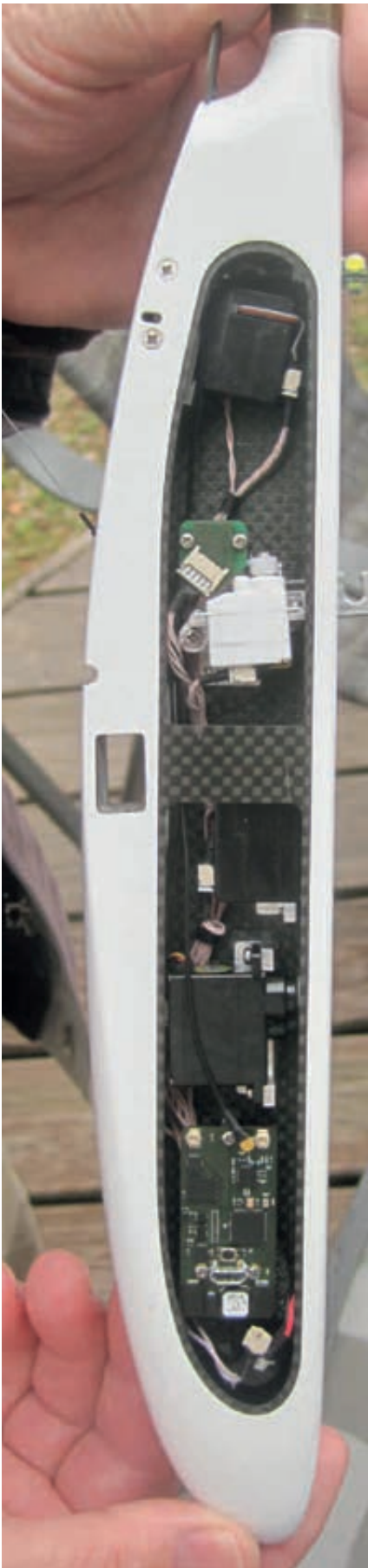
Peter Madsen



Efterårsdag i Pandrup hvor sollyset fanger spindelsvævet i græsset og laver en regnbue der fører hen til DLG'en

Tekst & billeder:
Lars Buch Jensen

Anton Gorskis modeller



Det er tydeligt hvordan stram styring af ledningslængder og forbindelser giver ekstra plads i den trange forkrop.



Basalt set samme opgave løst på dansk manér. Forskellen er slående især på ledningsføringen.

Modelflyvenyt fik et unikt indblik i en af de ledende F1A piloters modeller og teknikken bag.

Anton Gorski er en meget fremtrædende pilot fra Rusland og ved en svensk World Cup konkurrence fik vi lov til at tage nærbilleder af modellerne og de tekniske løsninger. Det står relativt klart, at kvalitet kommer indefra og gode resultater i hvert fald ikke bliver hæmmet af overlegne tekniske løsninger. Nogle løsninger er nemme at kopiere, mens andre kræver fundamentale ændringer.

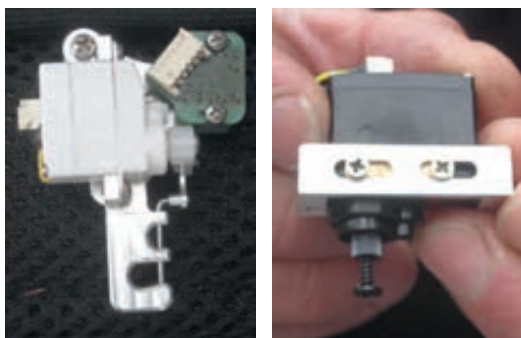
Kig på billederne og lad dig inspirere eller imponere.



LDA vingen Anton bruger er produceret i hel-kulfiber, med kulfiber wing-joiner. Løsningen er efterhånden også brugt af flere danske F1A piloter.



Halplansprofilen er ikke så specielt, men bemærk der bruges turbulator.



Nærbillede af den fine åbne-lukke krog med servo. Den kompakte størrelse er en kæmpe fordel og den mekaniske udførelse er høj.



Servomount med mulighed for justering til haleplanet. Igen en enkel og god løsning.



Her er en temmelig god ide som let kan kopieres. DT-linjen til haleplanet er fæstnet til bunt-hjulet og derfor kan man justere DT-vinklen til det der passer. Enkelt og godt.



Antons modelkasse er stramt og logisk opbygget med fint plads til modellerne. Smartphonen bruges til programmering af timeren.



50% Pitts Challenger

Tekst: Michael Vermund Fotos af Andreas Larsen og Michael Vermund

Så skulle der igen ske noget nyt i min hangar. Jeg havde sat mig for at finde en stor kunstflyvningsdobbeltdekker. Det skulle ikke være en ARF, da jeg gerne ville sætte mit eget præg på den. Og så har jeg længe har haft lyst til at bygge en stor flyver helt fra bunden af. Jeg var samtidig på udkig efter noget man ikke ser så tit, når man er rundt i landet på diverse træf, og så skulle den som sagt være så stor som mulig - eller sagt på en anden måde; så stor som tilladt herhjemme.

Efter megen søgning på nettet, faldt valget på et tysk byggesæt af en 50% Pitts Challenger fra firmaet EMHW.de. Den model har en længde på 2,92 m og en spændvidde på 2,68 m. EMHW skulle eftersigende lave byggesæt i træ af meget høj kvalitet, så jeg havde umiddelbart noget at glæde mig til. Pitts Challenger byggesættet er alene lavet i balsa og plywood, men dog med canopyramme, motorcowl, understel og hjulkasser i glasfiber. Jeg bestilte mit kit den 26.09.2012, men der gik otte uger inden byggesættet landede hos mig, da EMHW først går i gang med at lave kittet, når man har bestilt det.

Endelig fik jeg mine store kasser med træ og forskellige glasfiberdele hjem, og jeg kunne komme i gang med at bygge. Der skulle så lige gå næsten 2,5 år før jeg fik den i luften. Grunden var, at min kone og jeg fik en datter i december 2012, samt at vi har et gammelt hus der også skulle passes ...

Når man bygger en stor model, er der en masse ting, man skal tænke igennem inden man står med det færdige resultat. Byggesættet er helt klart ikke et begynderkit, men det var jeg klar

over. Der følger en fin bygge manual i bogform med, samt tegninger i 1-1 af vinger og haleplan. Der følger også en CD med billeder og en beskrivelse af byggeriet med. Manual i bogform er oversat fra tysk til engelsk med Google Translate, så der står nogle lidt sjove ting flere steder, men har man bygget før, så har man som regel en god idé om hvad der skal ske og hvad de mener.

Desværre var jeg ikke lige så imponeret over kvaliteten af byggesættet, som nogle af de "anmeldelser" jeg havde læst på nettet inden jeg bestilte. Der var flere pinde og ribber, der var så skæve, at de ikke kunne bruges, og der manglede diverse små fittings, så jeg måtte skrive flere mails til EMHW for at få tilsendt nye dele.

Da jeg langt om længe havde fået bygget modellen helt træfærdig, skulle der jo også noget farve på, og jeg har pga. vores danske vægtgrænse på 25 kg. valgt at beklæde og staffere den med overcover, fremfor at beklæde den og derefter male den. Da de fleste af de Challengers, jeg har set som modeller alle har været røde med den kendte hvide Oracle tekst på vingen og hen af siden på kroppen, som den amerikanske full size kunstflyvningspilot Sean D. Tucker flyver med i dag, har jeg i stedet valgt at lave den i det gamle farveskema, som Sean D. Tucker fløj med inden han blev sponsoreret af Oracle. I skemaet er grundfarven på modellen sort, og der er gule streger på og teksten 10-10-220 hen af siden på kroppen og på toppen af vingen. Jeg synes det er et flot skema, og så var det noget, jeg kunne lave

uden større problemer. Det eneste minus er dog at den er sort, da sort jo desværre har det med at krølle i solen. Og specielt nu hvor jeg har valgt at beklæde den med sort overcover, vil det helt sikkert blive et problem en varm sommerdag. Men det er der på: nemlig et solsejl eller et solcover, som flyveren så kan holde inde under, når den står i pitten (eller det håber jeg i hvert fald).

Udstyr:

Stort set alt det udstyr, som jeg har valgt at bruge i min Challenger er udstyr, som jeg har haft gode erfaringer med, bl.a. fra min 37% Krill Yak og mit Beast 100cc fra Hangar 9. Dette er modeller, jeg har fløjet med i nogle år og udstyret har i disse modeller vist sig at holde rigtig fint. Så det var rimelig nemt at vælge nye stumper til mit nye projekt.

Min Challenger er derfor monteret med 16 servoer i alt, heraf 12 stk. Savöx SC1256. De servoer trækker 20 kg ved 6V, og er fordelt med to stk. SC1256 per balanceklap og to stk. SC1256 per højderor. Jeg har monteret tre stk. Savöx SA1230 (trækker 36 kg ved 6V) på sideroret, som sidder i en servobay fra Secraft. De tre servoer skulle give omkring 108 kg trækkræft på sideroret, hvilket skulle være mere end rigeligt til min flyvestil. Jeg har valgt at bruge en Futaba 9202 som min gas servo. Jeg har brugt turnbuckles og servo aluarmer fra Secraft på alle mine servoer. Derudover er der monteret en røgpumpe fra Emcotec.

Det hele bliver samlet i en PowerBox Royal uden iGyro, da jeg er af den indstilling, at det skal være mig der flyver modellen og ikke en "computer", der hjælper mig med at få det til at se godt ud. Det hele bliver så forsynet af to stk. to-cellet lipo batterier, som hver er på 4000 mAh. Efter 5-6 flyveture har jeg brugt omkring 4000 mAh. Så lidt strøm bliver der brugt på at drive de i alt 16 servoer i den store flyver.

Jeg har valgt at sætte en fire-cylinderet motor i, da de går dejligt blødt og har en god lyd. Den motor jeg har valgt er den største fra Desert Aircraft - nemlig deres DA200L. Det er en 200cc motor, som skulle yde omkring 19 hp, og da det er en L-version har den en vægt på kun ca. 4,5 kg. Desert Aircraft beskriver selv motoren som deres "masterpiece". Og jeg må sige, at den er meget flot udført og meget velkørende. Jeg har monteret et sæt potter fra tyske MTW, samt en Delro 32x12,5 to-bladet propel. Til fastmontering af mine potter inde i kroppen har jeg igen valgt at bruge aludele fra Secraft, nemlig deres silencer holder, og jeg synes, de gør deres job rigtig godt. Jeg har valgt et halehjul fra en amerikansk halehjulproducent, som hedder J & J Tailwheel, der laver nogle rigtig fine komplette halehjul i titanium og aluminium.

Flyvning:

Den store dag kom endelig, hvor jeg skulle have min nye flyver i luften. Men inden da skulle den godkendes som stormodel. Andreas Larsen har fulgt hele byggeprocessen fra start til slut,





så derfor var det også naturligt, at det var ham der skulle give den et "OK".

Den første flyvning havde vi valgt skulle ske på Helsingborg modelflyveplads, da de har en rigtig fin bane med god indflyvningsplads og med gode muligheder for en eventuelt nødlanding, hvis uheldet skulle være ude.

Min Challenger blev tanket op og derefter sat på vægten, som så fint viste at modellen var under de 25 kg. Nærmere bestemt 23,2 kg., så der var stadig "plads" til en gang røgvæske.

Så nu var der kun tilbage at få fløjet den første tur. Jeg er normalt ikke nervøs, når jeg skal flyve med en ny model. Men jeg må sige at efter at have brugt så lang tid og en hel del penge på projektet, var det nu med lidt bløde ben, at jeg gav fuld gas og fik den i luften. Jeg kunne så til min store tilfredshed efter lidt små trimninger konkludere, at det ikke var helt skidt, det jeg havde fået lavet. Den fløj virkelig fedt, og man kunne virkelig mærke, at det var en stor model man fløj med. Den blev udsat for diverse kunstflyvningsmanøvre, og den var virkelig en fornøjelse at flyve med. Efter små seks min. flyvning var det tid til at lande og det gik også ganske ukritisk. Modellen kan flyve utroligt langsomt,

og den lader ikke til at have nogle grimme tendenser, så det var virkelig en fornøjelse. Efter den første tur var det tid til at gå modellen efter for at se om alt stadig sad som det skulle, og det hele så meget fint ud. Det eneste problem jeg havde var, at min spinder havde rykket sig løs, så den blev spændt og flyvning nr. 2 kunne finde sted.

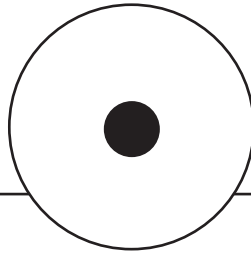
Jeg har i skrivende stund 20 ture på den, og jeg bliver mere og mere glad for den. Det eneste "problem" der er med sådan en stor model er, at der er meget der skal samles inden man kan få den i luften, når man er kommet ud på flyvepladsen. Og jeg må nok indse, at det ikke er en model, man tager med for at flyve en tur en hverdagsaften, hvis tiden er knap.

Nu glæder jeg mig bare til at vi får en god sommer i 2016 og flere år frem, så jeg kan få en masse gode timer i luften med min 50% Pitts Challenger.

Jeg vil gerne sige tak til Andreas Larsen for god sparring omkring diverse løsninger under mit byggeri, samt tak til Joen fra Hobby4U.dk for hans altid meget hurtige levering af diverse dele, selv når det drejede sig om ting han ikke havde på lager.

Michael Vermund





Mindeord

FINN LERAGER har fløjet sin sidste runde...

NFK og dansk modellflyvning har mistet Finn Lerager. Mere behøves der egentlig ikke at siges. Så ved de fleste i dansk modellflyvning og alle i NFK, at det er en del af dansk kunstflyvnings DNA, der er væk.

Finn var dansk mester i 1991, 1994 samt 2002 og fløj på det danske kunstflyvningslandshold næsten som fast mand så langt tilbage, som de fleste kan huske. Rigtigt mange af os kan se ham for os, når han stod alene på standpladsen og brugte næsten hele sin krop til at hjælpe flyet rundt i de mønstre, han elskede så højt. Han fløj virkelig med hjerne, hjerte og hele kroppen.

Finn elskede det... specielt i sine unge år. De senere år kneb det med tid til at træne. Ikke så meget fordi han skulle passe sin selvstændige ingeniørvirksomhed, mere fordi han skulle passe sin flyveklub og sin flyveplads. "Det er jo Finn, der ejer flyvepladsen i Langstrup", sagde en flyvekammerat i spøg ved en jubilæumssammenkomst for nogle år siden.

For Finn selv var spøgen alvor, og Danmarks dejligste plet jord, NFKs faldefærdige klub "hus" og livet i NFK langt mere end sjov. Det var hans livsværk. Som pladsChef med stort C, som første og sidste mand på pladsen på alle flyvedage, som dén der vågede over at alle vi andre opførte os efter klubbens og Finns regler, som bestyrelsesmedlem, klubbens hukommelse, begynderne og de viderekomes mest vidende og mest velvillige hjælper, som... én, NFK heldigvis nåede at gøre til æresmedlem for nogle år siden.

Aldrig var Finn mere lykkelige end på de tre dage om året, hvor han kunne byde sine kunstflyvningskammerater velkommen til en perfekt plads, et perfekt arrangeret og gennemført NFK Cup. Man kunne ikke se det på ham, mens NFK Cup kørte, dertil havde han alt for travlt med arrangementet og alle de tusinder af småting, som han mente var hans ansvarsområde. Men når den sidste campingvogne trillede ud fra pladsen, det store telt var pakket og gemt væk og vi fik en tår afslutningskaffe... så mærkede man, at Finn var stolt og glad. Pyt med hans egne resultater de senere år ikke var i toppen... han havde endnu en gang givet sine kammerater en god oplevelse. Det var det vigtige.

Finn har siddet i styringsgruppen for kunstflyvning i lange perioder, han har næppe misset ét repræsentantskabsmøde de sidste 30-40 år, der er ikke ét emne som han ikke har haft sine synspunkter om. Finn var dansk modellflyvning på mange planer.

Også i døden, der skyldtes kræft og kom alt for tidligt i en alder af 66 år, var han modellflyver. Hans hustru Karin, datteren Rikke og de to børnebørn Marius og Villas understregede det, da de sagde deres sidste farvel til deres mand, far og morfar. Da de lagde Finns pind-i-røven-flyver samt en lille modellflyver, som Marius havde bygget til hans 60 års fødselsdag, ned i kisten til ham. Sammen med en pose bland-selv-slik. Så var manden, faderen og morfaren men først og fremmest modellflyveren klar til sin sidste rejse. Mange klubkammerater sendte ham en sidste flyvsk hilsen, da han blev bisat den første weekend i februar, hvor det også var en modelpilot og klubkammerat der holdt talen og ønskede Finn "happy landing".



MIT NAVN ER IKKE LARS - men jeg elsker Kobrafly ...

Kan du huske den første gang, du så en Kobra? Det kan jeg.

Vi skriver sommeren 2007, på NFKs flyveplads ved Langstrup Mose. Jørgen Mouritzen kommer gående med en koboltblå Kobra. Han starter OS25 motoren, og kaster den med et let skub i luften. Lige dér var jeg solgt. Jeg havde aldrig set så grimt et fly. Men da det kom i luften, var det som om, der skete en metamorfose. Flyet så ud som en sej jager, og fløj så elegant, så hurtigt og så retningsbestemt, at jeg stod tilbage som fortryllet og med åben mund.

Der er blevet skrevet ufattelig meget om Kobra-modellen eller "Den Lille Svensker" siden dengang i 1980, hvor svenske Lars Holmgren tegnede den oprindelige version. Fra 1981, hvor flyet begyndte at erobre de danske -og også de europæiske- flyvepladser, er flyet blevet lidt af en klassiker i sin helt egen klasse. De fleste modelbyggere kender flyveren med de karakteristiske "kan-

tede" træk, i én eller anden form: den oprindelige Kobra, Kobra 20(B), Kobra ELP, SuperKobra, Killer Kobra, Kobra E, Kobra Komet, Kobra Meteor, og listen fortsætter bare derudaf.

Lars Pilegaard har også lavet et par flotte opdateringer til modellen, og senest lavede Lars Holte en opdateret tegning, der sørgede for at man kunne udnytte byggematerialerne endnu bedre. Man skal åbenbart hedde Lars, for at have noget med Kobraer at gøre.

Samme sommer af 2007 fik jeg idéen at prøve at finde en nemmere måde at bygge Kobraer på. Da jeg ikke var den bedste pilot dengang, tænkte jeg, at jeg nok hellere måtte have en hel masse af dem, skulle jeg nu lande maskinen lidt for entusiastisk. Derfor legede jeg med idéen om at vakuum-støbe Kobrafly i hård plastik. Igennem Jørgen kom jeg i kontakt med Erik Hansen, en meget garvet Kobrabygger. Jeg fik lov til at låne skabeloner af Erik, så jeg kunne bygge en form at støbe efter.

Vi skruer tiden frem til sommeren 2014. Efter en længere (tvungen) pause og en flytning kribler det stadig for at komme i luften. Jeg fik aldrig bygget min plastik Kobra, men jeg er lige begyndt at flyve igen, denne gang hos Modelklubben Nordkysten i Helsingør. En efterårsdag, hvor jeg er i gang med at rydde skuret for at gøre plads til nye fly, finder jeg de skabeloner, som jeg 7 år tidligere havde lånt af Erik og havde glemt alt om. Grebet af dårlig samvittighed ringer jeg straks til Erik, for at undskylde den lange lånetid. Som "bøde" tilbyder jeg at betale for skabelonerne. Efter en halvanden times snak er vi blevet enige om en betaling i rødvin (ja, det er en officiel betalingsform) og har lovet hinanden at mødes over en kop kaffe i hans værksted.

Ugen efter møder jeg op hos Erik med skabeloner og rødvin, for "bare lige" at få overstået tilbageleveringen. To kander kaffe senere er det meste af dagen gået, og jeg kører hjemad med én af Eriks aflagte Kobraer og fornyede drømme om selv at bygge et Kobra fly.



Gert Nielsen tv og Christophe De Cock mellem Jørgen Mouritzens ryg og Michael Gibson længst til højre i de sidste skælvende minutter inden de vellykkede jomfruture og i en blå, stille himmel over NFK.

Jeg får bygget et el-setup i den gamle Kobra, og kan endelig se frem til min helt egen første flyvetur med en rigtig Kobra. Blot en uge senere står jeg tilbage med en GPS-hastighedsmåling på 140 km/t og Eriks flotte Kobra boret hele 20cm ned i Danmarks bedste landbrugsjord.

Så var der ingen vej udenom. Nu skulle der bygges en ny Kobra.

Erik tilbyder, at vi kunne bygge sammen i hans dejlige værksted. Gert Nielsen fra Modelklubben Nordkysten er også med på idéen. Da Gerts og min byggeerfaring er begrænset til IKEA møbler, får vi meget glæde af Eriks kæmpe erfaring. Valget falder på en lettere modificeret Kobra 20B i 150% størrelse med 156cm vingefang.

Efter 2-3 måneder med ugentlige byggeaftener i Eriks værksted, bliver vi endelig færdige med de "store" Kobraer, som vi har døbt Kobra 20B-156. I løbet af den korte tid er både Gert og jeg faktisk blevet ret dygtige til de forskellige byggeteknikker (dixit "læremester"

Erik). Takket været det danske vejr, går der alligevel et par uger, før vi får mulighed for at finde ud af om vores snedkerarbejde rent faktisk kan flyve.

Prøveflyvning

Men så kommer dagen! Lidt nervøse sætter vi kurs mod Langstrup Mose, som vi har valgt til prøveflyvningen, da

Der er gang i Kobraproduktionen i værkstedet – under kyndige overvågning og vejledning af Erik Hansen (tv).



Modelklubben Nordkystens nuværende flyveplads desværre ikke egner sig til fly af denne kaliber. Her er der masser af plads, skulle vi nu komme ud i problemer. Jørgen Mouritzen og Michael Gibson er også dukket op, måske som moralsk støtte, måske bare for at se en masse balsatræ styrte ned.

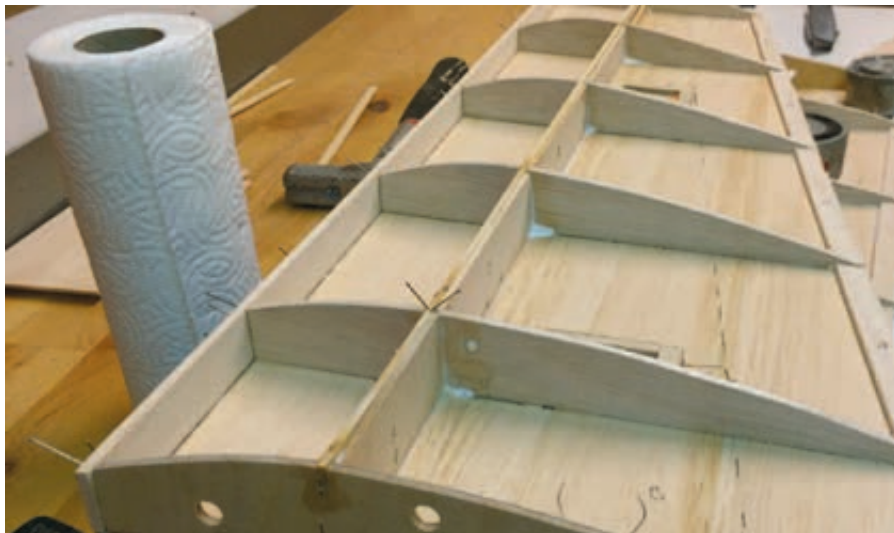
Gert er den første til at styre sin store blå-gule Kobra ind til startbanen. Efter en 10-15m letter den store Kobra stille og roligt, som en stor, graciøs fugl. Efter lidt trimning flyver Kobra'en som en "rigtig" Kobra. Jeg samler mod og sender min egen store Kobra ned ad startbanen. På samme måde letter flyet ganske udramatisk, trukket op af den flotte 3-bladede propel med 6S el-drivkraft. Et par trim-klik senere flyver også denne Kobra bare derudaf. Igennem flere flyvninger prøver vi loop, roll, stall og de store flertrins-flaps af i forskellige situationer og ved forskellige hastigheder. De store fly har ingen mærkelige tendenser og det er næsten rørende at se "sin baby" gøre det så flot.

Resten kunne være historie

Her kunne man passende skrive "and the rest is history...". Siden vores første og meget vellykkede projekt er vi ikke holdt op med at bygge. Så snart den ene model er færdig, er der lige en ny spændende Kobra-variant vi kan gå i gang med. Så nu mødes vi fast hver uge, for at bygge og udforske Kobra-flyets uendelige muligheder.

Lidenskabelig besættelse

Kobra'erne er blevet lidt af en lidenskabelig besættelse. Så lidenskabelig, at vi indtil videre -udover de 2 store Kobra'er- har bygget 2 stk. almindelige 100cm Kobra 20B (den ene af dem med fantastisk flot US Navy Blue Angels finish), 1 stk. 75cm Kobra 20B, 1 stk. 75cm Kobra S ("S" da den ligner en Spitfire). Og så er der jo den almindelige planlagte produktion af Kobraer til at flyve streamer-dogfight med. Derudover er vi også i fuld gang med flere eksperimentelle modeller: en Kobra i formskum (for at afprøve materialet), en



Spanter og hovedbjælke



Godt med nål i det tynde balsa-lag der udgør vingens overside.



Og lige pludselig er der hele fire til stede. Kan du finde det sidste?



Der er ofret meget omhu og en del udsmykning på den "lille enkle"...



Erik Nielsen holder tungen lige i munden og jernet varmt.



"Guru Hansen" har fremstillet så mange Kobraer, han kan nå fem hver gang andre når én.

45cm Mikro-Kobra med KFM3 vingeprofil (for at afprøve KFM profilen), en Kobra E (med omvendte mågevinger, som en Corsair) og lige nu er vi også gået i gang med forberedelserne til en lettere modificeret SuperKobra, som skal kunne flyve godt over 200km/t på el.

Bliv en del af vores kobra-bevægelse

Kobra-romancen har været så givende en oplevelse, at vi gerne vil dele den med andre og måske inspirere kommende Kobra-entusiaster. Derfor har vi oprettet en Facebook-gruppe for piloter, byggere og fans af Kobra'en i sine mange afskyninger. På gruppen kan man følge med i vores og medlemmernes mange-til tider skøre-eksperimenter og vores forskellige byggeprojekter. Vi udveksler idéer med andre Kobra-entusiaster fra hele verden og drømmer om at få stablet et stævne på benene for Kobra fly i alle former, gerne i den nærmeste fremtid.

Så har du erfaringer med Kobra'er, billeder, tegninger, byggetips du gerne vil dele, ville det være interessant med et Kobrastævne, eller er du måske bare nysgerrig, så kig endelig forbi vores Facebook gruppe!

Alle er velkomne og du behøver ikke at hedde Lars (det gør vi heller ikke).

Christophe De Cock

Kobra 20B Gruppen Danmark - <https://www.facebook.com/groups/210974109248739/>

TAG MED PÅ UGE 29

16-23. juli 2016

Erik F. Andersen (Krøl) gør klar til flyvekoneurrence. Motoren er startet og landingsstellet forstærket til "hangarskibslanding". Og jo, det er 35MHz, kanal 64, den flyver på.



SOMMERLEJR

EN ARTIKEL, EN REKLAME, EN INVITATION ...

Kald det hvad I vil - her er ihvertfald en kort præsentation af den traditionelle RC-sommerlejr i uge 29. Forhåbentlig kan det give netop dig lysten til at bruge en uge på sommerlejr sammen med en masse andre flyveglade familier.

FAKTA

OM HJALLERUP MODELFLYVEKLUB:

- +40 medlemmer.
- Fly, helikopter, stormodel godkendt og 1:10 bilbane.
- Flyv med alt mellem 7:00-22:00.
- 12V både på banen og i klubhuset.
- 230V i klubhuset.
- Toiletter, komfur og microbølgeovn i køkken.
- Drikkevand i medbragte vanddunke.
- Gyngestativ, grill, fryser og kiosk.

Hjallerup Modelflyveklub er en klub med rigtig godt socialt samvær, med meget snak, både om vores hobby og ellers alt mellem himmel og jord. Netop derfor får vi fløjet mest, når der ikke er så mange i klubben til at snakke, men det er et positivt problem!

Du er altid velkommen på vores flyveplads både som pilot, begynder eller bare nysgerig. Yderlig info på vores hjemmeside:

www.hjallerup-mfk.dk/

Er du efter en uge i Hjallerup endnu ikke mættet med hygge, hobby og camping, så tag 30km sydpå, hvor Aviators-modelflyvere holder Sommer-Mini-lejr.

Heldigvis er det ikke et krav, at hele familien er flyvegal, da campinghygge, leg fra 0-99år og venskaber på tværs af Danmark også er en stor del af det.

I år afholdes sommerlejren i Hjallerup i Nordjylland. I en by kendt for Danmarks største heste- og kræmmermarked. I udkanten af byen på netop markedspladsen, bliver lejren sat op. Der vil være blødt, højt græs og støvede grusveje og masser plads til at have det sjovt. Vi har endda så meget plads, at vi vil kunne boltre os på jorden og i luften i umiddelbar nærhed af campen.

Masser af muligheder i omegnen

Byen har selvfølgelig meget andet at byde på end kræmmere og en mark. I gåafstand af campen er et interaktivt kunstværk på størrelse med en håndboldbane og et Mekanisk museum

med blandt andet en Saab 35 Draken. Se mere om området på hjemmesiden, hvor man også kan tilmelde sig: www.rc-sommerlejr.dk

Ugens forløb

I løbet af ugen er der planlagt forskellige flyvekonkurrencer, tuseaften, fest med DJ Freedom og en masse afslapning. Flyvekonkurrencerne bliver afholdt både i Hjallerup Modelflyveklub, der ligger 5 km væk, samt ved selve campen. Konkurrencerne er publikumsvenlige og Hjallerup modelflyveklub sørger for salg af forfriskninger i forbindelse med konkurrencerne i klubben. Hvis I vælger at komme til sommerlejr vil I opleve campinglivet, hvor de varme dage nydes på græsset foran forteltet, eller i en kølende og impulsiv vandkamp. Der er de lune aftener hvor nye

venskaber opstår, mens bøfferne vendes på grillen. Om aftenen hygges der i fortelte med snak, bygning og reparation af flyvere eller man mødes til flyvning og måske en impulsiv konkurrence.

Lidt historie

Sommerlejren afholdes hvert år et nyt sted i Danmark, og netop derfor er det altid spændende at komme afsted uge 29 og opleve nye steder.

Vi glæder os til at afholde sommerlejr fra lørdag 16. 7. til lørdag 23. 7. og til at se både kendte og nye mennesker i Hjallerup.

Priser og spørgsmål kan findes og stilles på henholdsvis hjemmesiden og www.modelflyvning.dk forum.

På sommerlejrens vegne
Simon Loell

Piloter, familier og andre nysgerrige tilskuere på flyvepladsen. Frokosten kan købes på pladsen, så der er mere tid til at slappe af.





Flere generationer Hjermitslev kæmper med sekundlim for at reparere en flyver under konkurrencen. Flere medpiloter hepper og stressdriller.



Indbydelse til Limfjordsstævnet: World Cup i F2D Combat

Aviator's Modelflyvere indbyder hermed nuværende og forhenværende modelflyvere i Danmark og hele Europa til Limfjordsstævnet 2016.

På trods af at VM afholdes umiddelbart op til, så holder vi fast i pinse-traditionen, så I år afholdes dette traditionsrige stævne **lørdag 14.maj og søndag 15.maj.**

Konkurrencereglerne følger FAI-sporting code, samt Linestyings-unionens regler for de nationale klasser, med de seneste ændringer og tilføjelser fra www.modelflyvning.dk Stævnet er den største modelflyvebegivenhed indenfor en radius af 1000 km, med mange udenlandske deltagere af høj klasse.

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

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

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



Klasser:		World Cup	FAI	Danske regler	Danske regler
F2A	Speed (2,5 ccm)		X		
F2B	Kunstflyvning			X	
F2C	Teamrace			X	
F2D	Kampflyvning	X	X		
F2D-E	Kampflyvning-EL			X	
F2A-1A	Minispeed (1,00 ccm)			X	
	Weatherman old-time speed				Engelske regler
F2B-B	Begynder kunstflyvning			X	
F2F/Good-Year	Holdkapflyvning			X	

Noter:

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

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

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

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

Weatherman: Speedklasse, alle flyver med sammen slags old timer model, på handicap efter motor-størrelser (op til 10ccm), med stående start ("dragster"), hånden skal ikke i stander.

F2D og F2D-E: Adgangsbegrænset til **35** piloter i alt, optages i tilmeldingsorden (flere kan vi ikke nå at afvikle "i hullet" ved klubhuset). Der udleveres ikke brændstof. Mere information, tilmelding, deltagerliste osv., på Henning Forbech's, hjemmeside www.F2D.DK

F2D-E, eCombat: Et moderne tiltag, den korte version er: De kendte modeller forsynes med el-motor, Resultat: samme performance, men kortere flyvetid.

Regler, tilmelding, deltagerliste osv., på Henning Forbech's, hjemmeside www.F2D.DK

Indbydelse

Find mange flere på modelflyvning.dk



FORÅRSKONKURRENCE PÅ RANDBØLDAL HEDE Søndag 16. maj 2016

Sæsonens første danske fritflyvningskonkurrence afholdes i år på Randbøl hede og vi mødes på landevejen der grænser op til hedeområdet kl. 10:00. Dernæst bevæger vi os ind på området og sætter startstedet op afhængig af vindretningen.

Programmet vil blive som følger:

Første periode starter klokken 11.00
Anden periode starter klokken 12.00
Tredje periode starter klokken 13.00
Fjerde periode starter klokken 14.00
Femte periode starter klokken 15.00

Som sædvanligt tages der hensyn til det lunefulde danske vejr og ændringer af perioderne kan derfor finde sted.

Maxtiden er tre minutter i de store klasser og to minutter i de små. Chuckglider er 1 minut. Forbrændingsmotorer er desværre ikke tilladt på grund af naturhensyn.

Konkurrenceleder Lars Buch Jensen kan på dagen oplyse om evt. aflysning på telefon 4118 5905.

Tilmelding på mail kmjlbj@post11.tele.dk vil blive værdsat og tilmeldte deltagere vil modtage en mail hvis aflysning finder sted.

WARBIRDS OVER DENMARK

21 -22. maj 2016



Vejle Modelflyveklub har en af Danmarks længste baner som nu lægger græs til Danmarks Warbird stævne. Selve flyvepladsen er ca. 240 m lang, med et stort og frit flyveområde. Der er mulighed for at flyve med alle typer modeller også jet.

Alle der har en warbird - stor eller lille - hurtig eller langsom - ny eller gammel - er meget velkommen til en afslappet og hyggelig weekend, med forhåbentlig godt vejr og gode warbird flyvninger.

Har du en warbird til udstilling er du selvfølgelig også meget velkommen. Vi vil også rigtig gerne se alle mulige warbirds til static display. Stævnet afvikles under samme hyggelige former som Warbirds Over Filskov og Warbirds Over Stauning.

Start med briefing lørdag og søndag kl. 10 derefter flyvning til 22. Det er muligt at ankomme og selvfølgelig også muligt at flyve fredag.

Mulighed for at købe morgenmad, pølser, øl og vand. Grillen tændes ligeledes fredag og lørdag aften således at dagen kan afsluttes på hyggelig vis, med en gang fællesspisning for dem der har lyst til at blive. Medbring selv mad mv. til grillen.

Der er campingmuligheder på pladsen, ankomst fra fredag eftermiddag og vand til begrænset brug på pladsen.

Campinggebyr er på kr. 50,- pr. pilot/dag.

Se mere på: www.warbirdsdk.dk

Tilmelding på tilmeld@warbirdsdk.dk

Med venlig hilsen

Vejle Modelflyveklub

23. Stormodeltræf Brande



3. - 5. juni 2016



23. STORMODELTRÆF I BRANDE

3. - 5. juni 2016.

Brande modelflyveklub inviterer stormodelpiloter fra hele landet til Stormodeltræf 3. - 5. juni 2016.

Træffet er for stormodeller og fly over 2 m spændvidde. Vi lægger plads og faciliteter til at stormodelpiloter kan mødes om fælles interesser for store fly.

Der er campingplads m. el og vandforsyning via vandtank. Campingafgift 100 kr. per person over 18 år.

Ingen pilotafgift. Ingen tilmelding, men gerne et uforpligtende tilsagn om deltagelse.

Vi har telt + hangartelt opstillet og grillen er tændt fredag og lørdag aften.

Kiosken sælger øl, vand, kaffe og pølser.

Vi afholder opvisning lørdag kl. 14-16, og her inviteres lokalbefolkningen som tilskuere, for at fremme kendskabet til modelflyvning.

Venlig hilsen Ebbe Glarborg,
20857206, mail: glarborg@dadlnet.dk



SKALATRÆF FOR ALLE INTERESSEREDE PILOTER

11. -12. juni 2016

Afholdes hos Kolding Modelflyveklub, Sjølundvej 50, 6000 Kolding. Det er med fornøjelse at vi fra skalagruppen og Kolding Modelflyveklub, kan byde velkommen til et weekendarrangement med skalaflyvning som tema.

Der vil være mulighed for at blive klogere på skalamodeller og en masse fri flyvning med disse, samt orientering om skalagruppen og aktiviteter i 2016.

Hvis du har en skalamodel; ARF, skum eller balsa, håndbygget eller ej, så kom med til dette træf og få fløjet sammen med ligesindede piloter. Herudover vil skalapiloter og dommere fra skalagruppen være til stede og assistere hvis man har lyst at prøve kræfter med eller vil vide mere om skalaflyvning, regler, opsætning af flyveprogrammer og konkurrence deltagelse.

Der vil blive mulighed for at prøve en konkurrenceflyvning efter eget program. Kolding Modelflyveklub sørger for rammerne til dette arrangement, du sørger for deltagelse og god stemning samt masser af flyvning.

Praktiske informationer:

Det vil være muligt at ankomme til pladsen fra fredag eftermiddag kl. 14.00. Pris for deltagelse 50,- kr. (prisen er inkl. strøm). Der er ingen startgebyr (GRATIS). Deltagelse i fællesspisning lørdag aften, kræver tilmelding og koster max 130,- kr. pr kuvert.

Klubben starter grillen begge dage til frokost.

Kolding Modelflyveklub: <http://modelflyveklub.dk/>

For tilmelding, send en mail til:

Peter Weichel, peter@weichels.dk eller tilmelding på MDK Forum i tråden under Indbydelser. Oplys; Navn, Klub, evt. model, ankomst dato og antal overnatninger samt om du vil deltage i fællesspisning lørdag aften. Vi glæder os til at se mange deltagere til en hyggelig weekend

Skalagruppen og Kolding Modelflyveklub

Indbrydelser

Find mange flere på modelflyvning.dk



22. WARBIRD TRÆF

Alle fly er velkomne

17. -18. og 19. juni

Træffet

Vi lægger op til en rigtig hyggelig weekend med masser af flyvning og socialt samvær. Fri flyvning hele weekenden. Det eneste der er programsat er flyveopvisning lørdag 18. juni fra 13.00 til 16.00. I det tidsrum vil vi gerne se så mange fly i luften som mulig, så publikum kan få et par rigtige fornøjelige timer. Til gengæld vil Midtjysk Model Flyveklub så kvittere med gratis festmiddag, lørdag aften! Du kan deltage med alle slags modelfly, men er du i besiddelse af et Warbird modelfly ser vi selvfølgelig gerne at du medbringer det.

Camping

Camping muligt ved flyvepladsen fra fredag eftermiddag. Vi står klar til at tage imod dig og din familie og anvise dig plads. Klubben faciliteter står til rådighed hele weekenden med vand, strøm, toilet, bad og internet. Pris for deltagelse er 75 kr. pr. voksen over 18 år og 50 kr. pr. campingvogn eller telt for hele weekenden.

Ved afbud inden for 7 dage af stævnet, betales 50 kr. pr. person for at dække madindkøb.

Program

Vi tænder grillen til en improviserede festmiddag. Medbring selv grillmad.

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

Kioskudsalg

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

Tilmelding

Hvis du allerede nu er interesseret i at deltage i vores Warbird Træf, vil vi gerne at du giver os et praj. Du kan tilmelde dig ved at kontakte: Likael L. Lauridsen, tlf.: 40996211, email: ley@jyde.com

Velmødt og med venlig hilsen
Midtjysk Model Flyveklub

Indbydelse

Find mange flere på modelflyvning.dk

JUST FLY #2 2.-3. juli 2016

Så inviterer vi til hyggestævne i Brande igen, og vi glæder os til igen at hilse på hobbypiloter fra hele landet.

Vi sætter vores telt op og håber at vi kan være i det, vi tænder grillen fredag og lørdag aften og vi sælger øl og vand til vores laveste klubpris. Alt andet skal du selv sørge for, til gengæld skal hver pilot over 13 år kun betale 50 kroner for hele weekenden.

Kom forbi og hyg dig på vores flyveplads og flyv med alt hvad du har. Vores bane er godkendt til stormodeller og ligger frit og åbent. Der er vand, strøm og toilet på pladsen.

Vi håber at se en masse glade modelflyvere

Brande Modelflyveklub



2. - 3. juli 2016



JUST FLY #2

Modelflyvning, alt er tilladt. Stort og småt er lige godt. Velkommen til et par hyggelige dage med samvær omkring modelflyvning. Ingen tilmelding.





9 – 10 JULI 2016

Wings & Wheels

Hermed inviterer **Holstebro Flyveklub** til
Fly In & Drive In

Mulighed for overnatning på pladsen (25kr, pr. prs.)
 Mulighed for aftenspisning (tilmelding senest 4/7)
 Stumpemarked i hangaren og tilknytning hertil.

På pladsen vil, der som minimum være modellfly, svævefly & UL-fly



9 – 10 JULI 2016
 Ved behov for mere information kontakt venligst:
 Asbjørn Drechsler, Event koordinator, 30202662
 E-mail: drechsler22@hotmail.com eller besøg
 Flyvecenter.dk



2016

**Holstebro Flyveklub inviterer til
 Sommerlejr
 i perioden 9 – 17 juli**

Planlagte aktiviteter:

Når vejret tillader det. Flyvning.
 9-10 juli: Wings and Wheels, Fly In and Drive In
 Aerobatics med Giles 202
 16 juli: Foredrag og helstegt pattegris

Som tiden nærmer sig vil programmet udvikle sig. Men
 sæt allerede nu kryds i kalenderen og meld din
 deltagelse til Asbjørn Drechsler.
 30202662
 drechsler22@hotmail.com





Fritflyvningskalender 2016

med de til nu kendte deltagelser

7.	maj 2016	Salonta ROU Salonta Cup ABCQ*	4 danskere vil deltage
8.	maj 2016	Salonta ROU Szabó Miklós Mem ABCQ*	4 danskere vil deltage
16.	may 2016	Jylland - forårs stævne	Dansk deltagelse
4.	juni 2016	Viborg DEN Jutland Heath Cup ABQ	Mange danskere vil deltage
30.	juni 2016	Rinkaby SWE Swedish Cup ABCQ	6 - 10 danskere vil deltage
1.	juli 2016	Rinkaby SWE Danish Cup ABCPQ	6 - 10 danskere vil deltage
3.-4.	jul 2016	Rinkaby SWE Norwegian Cup ABCQ	6 - 10 danskere vil deltage
26.-28.	august 2016	Zülpich GER Eifelpokal ABCQ	3 - 6 danskere vil deltage
3.	september 2016	Kietrz POL Kietrz Cup ABCPQ	3 - 6 danskere vil deltage
4.	september 2016	Kietrz POL Raciborz Cup ABCPQ	3 - 6 danskere vil deltage
1.-2.	oktober 2016	Lost Hills USA Kotuku Cup NZL ABCPQ	2 danskere vil deltage
2.-4.	oktober 2016	Lost Hills USA Sierra Cup ABC	2 danskere vil deltage



TEGN ABONNEMENT PÅ MODELFLYVENYT

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

390,- kr.

For 6 blade i 2016



Send din bestilling til mfn@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



AVIONIC

Over 40 års erfaring med RC-modellfly
Individuel rådgivning • Skarpe priser

Produkter til skarpe priser. F.eks:

Cyano, tyk, mellem, tynd **KUN 25,-**
Cyano til skum. **KUN 30,-**
Aktivator alm. **KUN 35,-**

Beta
KUN 199,-



Sky Walker quadro.
KUN 229,-



Funtastic.

Sej begynder model med motor

RTF.

**KUN
1795,-**



Besøg vores hjemmeside og få inspiration:

www.avionic.dk

Nørreløed 14, 4400 Mørkøv. Tlf. 86 94 60 88

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 / Horba / SAB Goblin / Century
Futaba / FunTech / Hitec / Elys / OS / YS / OPTIFUEL
EasyPower / GullPro / Hyperion / SAB / Edge / Binar Tech /
Radio/K&S / Værktøj og diverse tilbehør*

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

ROTORDISC'EN

Amlundvej 4, Lindeløkke Skov 7321 Godbyvej

Tlf.: 75895454 / E-mail: rc-helicopter@rotordisc.dk

Telefontid: Man.-Tir. 0900 - 1200 Onsdagst. Tor.-Fre. 0900 - 1200

Bevæg. Man. 1600 - 1900 Andre dage kun efter aftale

www.rotordisc-rc-helicopter.dk

D.S. ENGINES

**2 stjerner fra OS : RIGTIGE
BENZIN motorer med GLØDERØR**



**GTT 10 10ccm
KUN 2190,00 kr.**



**GTT 15 15ccm
KUN 2365,00 kr.**

Se dem hos din forhandler eller her: IC Communication

Vi har stort reservedels lager, også til udgåede motorer

Folehaven 12 2500 Valby
www.iccom.dk 36170333

holte hobby

Lagerstatus Holte 31 67 80 20 / Lagerstatus Skive 31 18 06 85



BLADE 180 CFX
BNF kr. 1795,-



Fra 1500,-

Nyhed

Vingfang 2 meter
KUN 1099,-



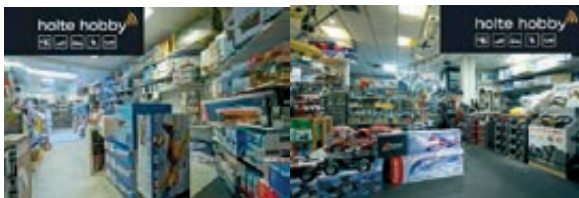
ETurbine FPV racer TB250 PNP assembled kit w/
motor, esc, flycontroller, prop, kamera, kuffert, front og
baglys kr. 2195,- eller som KIT (byg selv) kr.1500,-
(byg selv version leveres uden kamera og kuffert)

Super Frontier 46 TWM

Vingfang 2040 mm, Længde 1670
Vægt 3300 gr.
Motor: Nitro 2T 0.46, EL Power 46

Spitfire 30 cc fra Hangar9 kr. 4.725,-

Vingefang: 205 cm, Længde: 164 cm
Flyvægt: 7,5 - 8,4 kg. Til Benzin /Nitro/ El



Besøg os i vores 300 m2 store butik i Holte eller vores jyske afdeling med fly og
tilbehørsafdeling, tools, fittings, byggematerialer, sender, servoer, lipobatterier mv.
Øverødvej 5 2840 Holte / Frederiksgade 7 7800 Skive / www.holtehobby.dk

RC-NETBUTIK

- Professionel vejledning
af fagfolk!

STORT UDVALG I FJERNSTYREDE:

MODELFLY

HELIKOPTERE

MULTIROTOR-
MODELLER



- ALT I TILBEHØR
& RESERVEDELE



Butik og webshop:
Ambolten 8, Hørsholm

Se åbningstider på
www.rc-netbutik.dk

Tlf. 42 48 80 10

postmaster@rc-netbutik.dk

O.S. MOTOR

High Performance Brushless Motors

Motor	Trust	ESC	Cell	Prop	Pris	ESC	Pris
OMA-2810-1250	0,7 - 1,3 kg	25 - 40A	2 - 3	8x4 - 10x4	310,00	OCA-230 m / prog-kort 6-17V 30A	410,00
OMA-2815-1100	0,8 - 1,6 kg	20 - 40A	3	8x4 - 10x4	355,00	OCA-240 m / prog-kort 6-25V 40A	485,00
OMA-2820-950	1,0 - 1,7 kg	25 - 40A	3	9x6 - 12x8	400,00	OCA-260 m / prog-kort 6-25V 60A	640,00
OMA-3805-1200	1,2 - 1,7 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x5	265,00	OCA-280 m / prog-kort 6-25V 80A	775,00
OMA-3810-1050	1,0 - 2,0 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x10	240,00	OCA-150 6-25V 50A	590,00
OMA-3815-1000	1,1 - 2,3 kg	50 - 70A	2 - 3	9x6 - 12x6	265,00	OCA-170 HV 14-50V 70A	775,00
OMA-3820-960	1,9 - 3,1 kg	60 - 80A	2 - 3	11x4,7 - 14x7	525,00	OCA-1100 HV 14-50V 100A	1200,00
OMA-3820-1200	1,3 - 2,5 kg	50 - 70A	3 - 4	9x6 - 12x8	525,00	OCP-1 Programmer OSA ESC s	195,00
OMA-3825-750	1,6 - 2,5 kg	40 - 50A	3 - 4	12x8 - 14x7	615,00		
OMA-5010-810	1,7 - 4,0 kg	80 - 90A	3 - 4	12x8 - 14x10	825,00		
OMA-5020-490	3,7 - 6,1 kg	60 - 80A	4 - 6	14x7 - 16x12	860,00		
OMA-5025-375	2,9 - 6,3 kg	50 - 70A	5 - 8	14x8 - 16x12	880,00		
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		
OMH-5825- 520 Heli	700-800 class	100A	10-12	700-800 class	2360,00		
OMH-5830- 490 Heli	700-800 class	100A	10-12	700-800 class	2400,00		

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

Graupner**3D COPTER 300Q**
ALPHA**Udvid fysikkens grænser****PRÆCISION - POWER - PERFEKTION**

Glem alt om, hvad du har lært om fysikkens lovmæssigheder. Graupner 3D Copter Alpha 300Q er det nærmeste, man endnu er kommet til at sætte dem ud af spillet.

Den nye rendyrkede 3D quadcopter er ekstremt nem at manøvrere i alle retninger og gør det muligt at udføre helt utrolige bevægelser, når den er i luften.

De mest moderne komponenter gør det muligt at få Alpha 300Q til at udføre flyvefigurer, man ellers kun forventer af store 3D helikoptere. Stellet af kulfibre er utroligt robust og bærer over med piloten, hvis han eller hun laver en fejl.

Giv den hele armen med din hobby – med den splinternye Alpha 300Q.



»Det er en ubeskrivelig fornemmelse, når du drejer gashåndtaget på din sender og ser, at motoren roterer hurtigere i den anden retning, end du kan bevæge dine fingre!«

Dunkan Bossion,
Champion Helimasters 2014

- Lynhurtige skift mellem bevægelsesretningerne takket være den nye Graupner regulator og nye motorer
- Alle indstillinger kan udføres ved hjælp af en HoTT-sender.
- Håndviklede 2.300 kV brushless motorer med udvendige løbere med specielle flerdobbelte beviklinger og optimeret afkøling
- Indstillelig SBEC med integreret voltagemodul sikrer, at der bliver varslet mod farlige spændinger, inden det er for sent
- Stel af kulfibre af høj kvalitet og eloxerede aluminiumsbolte.
- Kraftige lysdioder til kontrol med positionen.

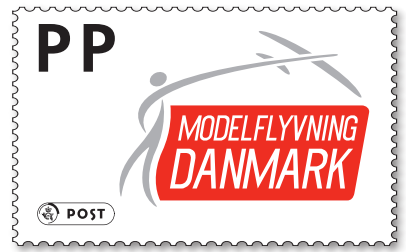


No. 16530

www.facebook.com/GraupnerNews

www.youtube.com/GraupnerNews

WWW.GRAUPNER.DE



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST



Fotograf: Anders Borup Johansen. Se tekst side 2