

MODEL FLYVE NYT

NR. 2 • April 2021 • 45. Årgang

DELTA HUSTLER XD7
- HELLO DOLLY!

HAR DU STYR
PÅ STRØMMEN?

NFK HAR INDFØRT
ELEKTRONISK LOGBOG

SMADREMANDEN, KINESEREN
OG EN ROMERSK HIMMELGUD





INDHOLD

- 3 Deprimeret? Nej vel ...
- 3 Redaktøren beklager
- 4 Ansøg om puljemidler NU!
- 6 Delta Hustler XD7 - Hello Dolly
- 12 Sejlene drone opmåler havne
- 14 NFK har indført elektronisk logbog
- 18 Fundet på Facebook - mest for sjov
- 19 Har du helt styr på strømmen?
- 22 Smadremanden, kineseren og en romersk himmelgud
- 32 Vi præsenterer ØMFK
- 34 Unge vinder med droneprojekt
- 36 Erfaringer med kunstgræs?
- 38 Vis mig din hangar
- 40 Hvad rør' sig i skala Danmark?
- 42 Tegningsarkivet
- 44 Kender du mentorprojektet?
- 46 Billeder fra Arne Freltoft
- 47 Indbydelse til Skala Cup på Skibelund
- 48 Prøv at flyve med wakefield modeller
- 54 Adresseliste bestyrelse, udvalg mv.
- 57 Kalender
- 59 Kolofon og kontaktadresser

ANSØG OM PULJEMIDLER NU

Puljen er endnu ikke vedtaget, men bestyrelsen beder om ansøgninger på forhånd ...

NYT TAG PÅ KLUBHUSET
NYT GRÆSKLIPPER
NYT KLUBHUS
LEBER-ELEV SET
NYT Udstyr til ...
FAST LANDINGSBANE ASFALTSTRIBE
FPV BANE
TOILETFACILITETER
UNGDOMSPROJEKT
NY GRÆSPLENE
FAST STRØM I KLUBHUSET
KLOAKERING
JERES DØE

ET TIP
Hvis I klubber arbejder på et stort eller mindre arbejde, så kontakt STORT projekt, så vi i udvalgte klubber kan hjælpe jer med at få støttet jeres arbejde. Kontakt os på telefon 43 88 88 88 eller på mail: stort@modelflyvning.dk

ET TIP
Hvis I klubber arbejder på et stort eller mindre arbejde, så kontakt STORT projekt, så vi i udvalgte klubber kan hjælpe jer med at få støttet jeres arbejde. Kontakt os på telefon 43 88 88 88 eller på mail: stort@modelflyvning.dk

2 - 2021 MODELFLYVENT

DELTA HUSTLER XD7 - HELLO DOLLY!

Michael så noget smart på youtube og skyndte sig til byggebutik - her leder han sin konstruktion med dig

2 - 2021 MODELFLYVENT

SEJLENDE DRONE OPMÅLER HAVNE

To måned og en lød om ubeslægtet overfartsfartøj kombineret med hang D1 forstyrning blev til erhvervsfartøj i Svendborg

12

2 - 2021 MODELFLYVENT

NFK HAR INDFØRT ELEKTRONISK LOGBØG

Nordjyllands Fjernstyringsklub er gået online med aktiviteterne på Flyvepladsen i Langstrup Mose

14

2 - 2021 MODELFLYVENT

HAR DU HELT STYR PÅ STRØMMEN?

Eller har du brug for et overblik, så kikk med her ...

19

2 - 2021 MODELFLYVENT

SMADREMANDEN, KINESEREN OG EN ROMERSK HIMMELGUD

— en anderledes produkttømming

22

2 - 2021 MODELFLYVENT

TEGNINGS-ARKIVET

er fuld af drømme og tanker om tegninger. Her får du sidste nyt fra det rigtigt gode arkiv

40

2 - 2021 MODELFLYVENT



DEPRIMERET? NEJ VEL ...

Folk med en hobby kommer nemmere gennem kriser, siger forskerne

Et gammel ord siger: Kloge folk keder sig aldrig og nu viser ny forskning øjensynligt, at folk med en hobby kommer nemmere gennem kriser som fx coronakrisen. Det afhjælper stress og depression at have noget andet at beskæftige såvel hjerne som hænder og krop med, end det der stresser.

Jeg tænker, at der er håb forude og selv om både repræsentantskabsmødet er udsat til september, Model Air Games er flyttet til 2022, VM F3B er flyttet til 2023, og en stribe andre arrangementer er aflyst eller udsat, så ER der lys forude og sommeren er på vej med masser af udendørs ophold og selvfølgelig også masser af modelflyvning, kammeratskab,

klubhygge, grillhalløj og flyvning på vej. Og lige nu i dette øjeblik sidder du med seneste nummer af Modelflyvenyt i hænderne, "and whats not to like?" som man siger.

Det bugner af gode historier om, hvordan netop hobbyen har fået god plads det forgangne år. Det kan godt være at der ikke er blevet fløjet så meget som der plejer, og slet ikke konkurreret så meget som der plejer, men så er der blevet bygget, opfundet og fundet på ... og så vidt jeg kan se er der flere, der har støvet en gammel hobby af og fundet modelfly ned fra loftet igen eller købt nyt og nu vender tilbage til modelflyvning.

Velkommen - også til jer - og god flyvning!

Redaktøren beklager!

I nr. 1/2021 fik jeg ikke på behørig vis på side 12-14 krediteret fotografierne for billederne af Lars Therkelsens flotte Sea Fury. Det er jeg rigtig ked af og derfor berigtiger jeg hermed:

Billederne her er taget af Funder Foto



Billederne her er taget af Jan Rundstrøm



UNDSKYLD mange gange!

Marianne

NY
GRÆSKLIPPER

NYT
KLUBHUS

NYT
TAG PÅ KLUBHUSET

LÆRER-ELEV
SÆT

ANSØG OM PULJEMIDLER NU

Puljen er endnu ikke vedtaget,
men bestyrelsen beder om ansøgninger på forhånd ...

Bestyrelsen havde planer om at bede repræsentantskabet om at udlodde en historisk stor pulje på hele 1 million kroner. Men Coronaen satte (også) en stopper for afholdelse af repræsentantskabsmødet i marts 2021. I stedet er beslutningen udskudt til 12. september hvor årets repræsentantskabsmøde afholdes. Vi forventer dog – med slesk tale og billig rødvin, at repræsentantskabet vedtager denne historisk store pulje. Af samme grund åbner vi nu for ansøgninger.

Har I store eller små projekter i klubben som godt kunne bruge en hjælpende økonomisk hånd, så søg nu, om hel eller delvis støtte fra Modelflyvning Danmarks puljemidler. Der er egentlig ikke

nogen begrænsninger for hvad I kan søge om, eller hvor meget – så længe pengene går til projekter eller investeringer der kommer klubbens medlemmer til gode.

Som du kan se af boblerne hér, så er der mange muligheder, men boblerne er på ingen måde udtømmende. Jeres fantasi sætter grænserne. Dog handler puljemidlerne IKKE om klubbens daglige drift, såsom arrangementer, pølser og sodavand – men om de investeringer som vil kunne gøre en forskel for klubbens medlemmer, men som der uden støtte ikke vil være råd til.

OBS: VIGTIG DETALJE!!

Det skal UNDERSTREGES at puljemidlerne kræver repræsentantskabets god-

kendelse den 12. september 2021, ligesom det skal understreges at jeres klub ikke er garanteret støtte. Får vi fx ansøgninger ind for 5 mill kr. så er vi enten nødt til at støtte alle projekter med 1/5 eller fordele på anden vis. Vi beder derfor om realistiske ansøgninger. En af boblerne siger så flot "nyt klubhus" – men enhver kan sige sig selv, at så får pengene trods alt hurtigt ben at gå på. Så er der tale om store investeringer, må vi forvente en væsentlig egenfinansiering.

Men ellers – sætter kun fantasien grænser!

Ansøgninger sendes på mail til:
info@modelflyvning.dk

Navngiv mailen: Puljemidler + klubnavn
Ansøgningsfrist: 1 september 2021

UDSTILLINGSTELT TIL
PR-ARRANGEMENTER
OG STÆVNER

FAST LANDINGSBANE
ASFALTSTRIBE

FPV BANE

TOILETFACILITETER

NYT UDSTYR
TIL ...

UNGDOMSPROJEKT

NY GRÆSPLENE

FAST STRØM
I KLUBHUSET

KLOAKERING

JERES IDÈ

PULJEMIDLER

ANSØGNINGSFRIST

1. september 2021



ET TIP

Hvis I i klubben arbejder på et stort eller måske endda et KÆMPE STORT projekt, så vil redaktøren anbefale, bogen:

Tak for donationen, Hr. fond.

- Ram plet når du søger om penge til dine projekter

skrevet af Torben Stenstrup

Den kan lånes på biblioteket, når de åbner igen, eller købes på Saxo til 298 kr.

DELTA HUSTLER XD7 – HELLO DOLLY!

Michael så noget smart på youtube og skyndte sig til byggebordet – Her deler han sin konstruktion med dig

Der skal ikke herske nogen tvivl om, at det er møjirriterende når det man har konstrueret og udtænkt, simpelthen ikke kan lade sig gøre – jeg hader det i hvert fald. Jeg er dog vel vidende om, at det er når jeg får modstand, at jeg bliver allermost kreativ og opfindsom. Sådan tror jeg mange af os har det, både inden for vores skønne hobby, men også i andre af livets aspekter.

I seneste nummer af Modelflyvenyt sluttede jeg artiklen af med at være den lykkelige ejer af en velflyvende, smuk oldtimer, som havde den skavank at den var et mareridt at få i luften.

Noget måtte gøres! Der var ingen tvivl i mit sind om, at jeg havde været en nærigrins, da jeg investerede 250 kr. i et trebens landingsstel fra Hangar 9. Det var i hvert fald ikke særligt velegnet til den belastning som placeringen af benene på Deltaplanet udsatte det for.

Samtidig havde jeg to gange knækket servoarmene på optrækservoerne, så jeg var i den grad klar til at købe et elektrisk stel.

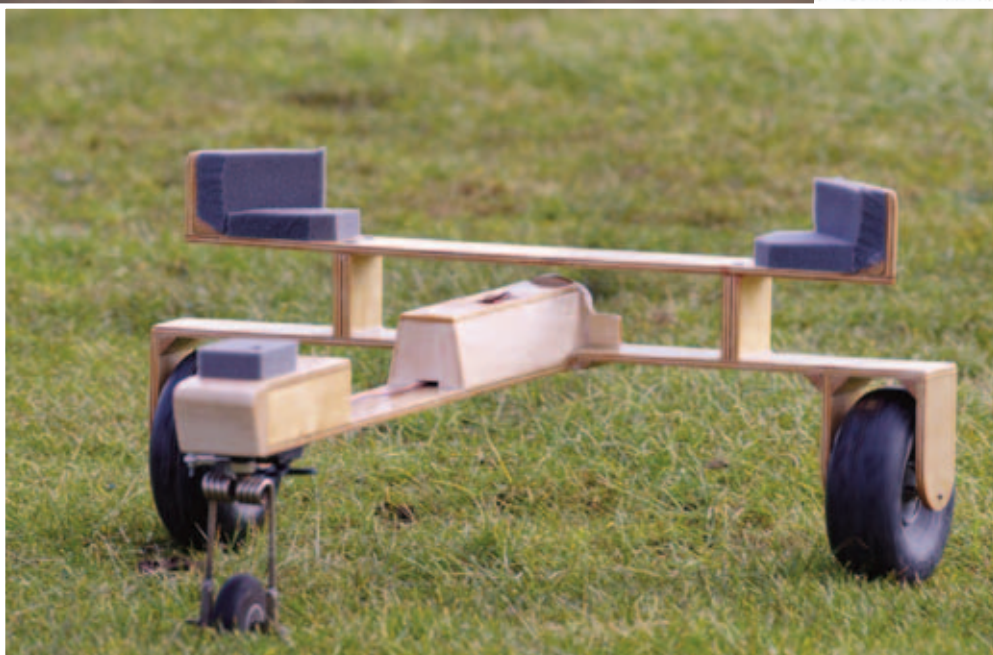
Efter megen søgen på nettet faldt jeg for et trebens stel fra E-Flite. Et godt stel helt i metal. Det var til samme størrelse modeller 25-46, som det tidligere fra Hangar 9. Det var dog noget dyrere. Jeg kunne ikke få det i Dan-

mark, og bestilte det derfor den 3. januar hos en Britisk forhandler. Det var måske så ikke lige mit lyseste moment – men det vender vi tilbage til.

I mellemtiden skulle jeg så opfinde og bygge en Dolly til mit deltaplan. Jeg brugte et par aftener med at kigge rundt på nettet. Der er mange varianter og størrelser. Ja der er sågar mulighed for at købe dem færdige. Jeg fandt på et tidspunkt en youtubevideo med en Dolly til en Jetsvæver. Den var enkel at lave og jeg kunne se at den kunne gøres modulær, så flere modeltyper ville kunne bruge den. En fræk detalje var, at den var motoriseret og fjernstyret så den kunne køre hjem efter start.



https://www.youtube.com/watch?v=F1H-Nr_b4qI eller skan qr-koden



Sådan en måtte jeg bare bygge!

Hvis du også mangler en Dolly så download tegningen fra tegningsarkivet under Delta hustler XD7, Så kan du bygge med her.

Begynd med at finde nogle store modellflyvehjul i rodekassen. Ikke sådan noget småt pjat på 60mm. Nej nogle ordentlige moppedrenge fra en gammel Piper Cub eller lignende. De skal kunne køre på en knoldet våd vinterflyveplads. Mine er fra Kavan. De er 125mm i diameter, 50mm brede og produceret i West Germany – jo de er rigtig vintage!

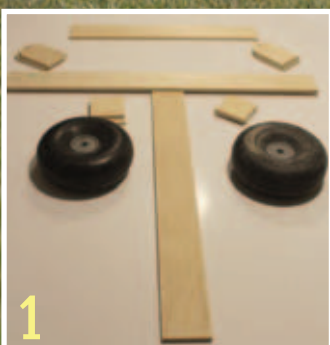
Når du nu er i rodekassen, så se om der ikke også lige skulle ligge et gammelt styrehjul næsehjul – det får du nemlig også brug for. Min Dolly er lavet mest i 6mm krydsfiner samt lidt rester af forskellig mere eller mindre ukendt oprindelse.

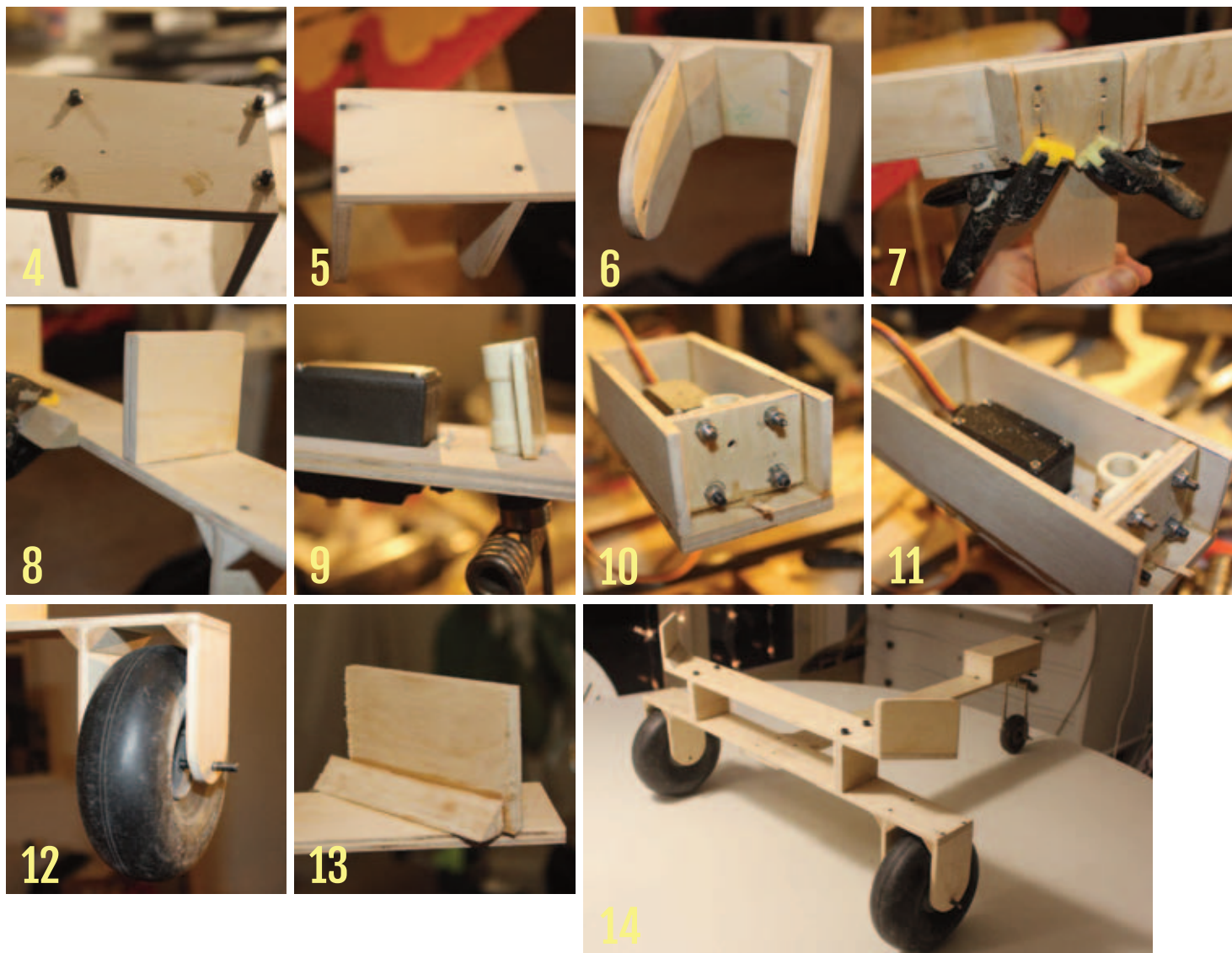
Jeg begyndte med at skære to stykker 50x500x6mm krydsfiner ud, fire stykker 50x50x6mm samt 50x80x6mm (Billede 1).

Hvis du bygger Dolly'en til en Delta Hustler skal du også udskære en strimmel på 50x460x6mm samt to stykker på 50x80x6.

Start med at lime hjulholderne på den ene af de lange krydsfinersstrimler. Det bør gøres med en 5 minutters epoxy. Så får du sejheden. Hvid lim er også vidunderligt – men det går ikke så hurtigt. Glem alt om cyano – det er for sprødt i limningen (Billede 2)

Du vil kunne se at jeg benytter en stor vinkel til at holde det hele på plads. Jeg har på min udgave rundet hjulholderne. Det er ikke nødvendigt, men det ser da pænt ud. Når den første holder er tør, rykkes videre til nummer to, tre og fire (Billede 3).





Efterfølgende bores to 3mm huller fra toppen af den lange krydsfinersstrimmel og ned i hver af de fire hjulholdere, og der limes 3mm kulstænger ned i hullerne som dyvler med epoxy (Billede 4). Efterfølgende pudses kulstænger i plan med træet. Gør det udenfor! Kulstøv og epoxy er noget stads (Billede 5).

For yderligere at styrke konstruktionen, samt at lette det senere glasfiberarbejde, limede jeg ligeledes trekantlister i hjørnerne af hjulholderne. Nu er det bankestærkt (Billede 6).

Den anden lange 6mm krydsfinersstrimmel limes nu sammen med hjulholderne så der dannes et T. Her benyttes samme teknik med epoxy, 3mm huller, kulstænger samt slibning (Billede 7)

Her vil det også være en fordel at fjerne skarpe hjørner med trekantlister i balsa.

De fire 50x50x6mm krydsfiners stykker limes nu sammen i par, hvorefter de blev limet fast på hjulakslen. Jeg lavede en afstand på 240mm imellem dem. De blev også fikseset med kulstænger nede fra (Billede 8)

Nu er det tid til at vække og fodre kragerne i din Georg Gearløs tænkehat, tage den på og udtænke en eller anden vidunderlig måde at holde næsehjulet på plads. Mit eget stel havde en gammel plastdums som var enkel at montere på et lille stykke krydsfiner (Billede 9-10)

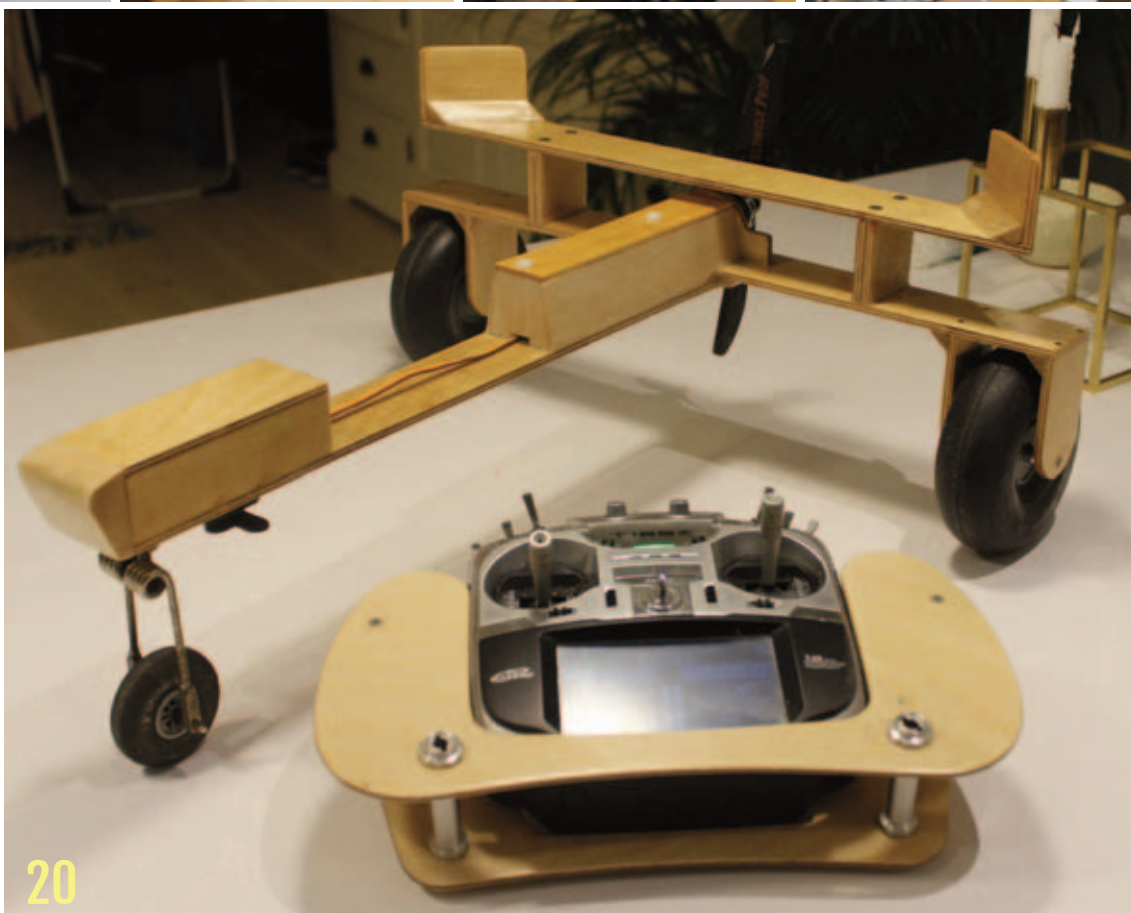
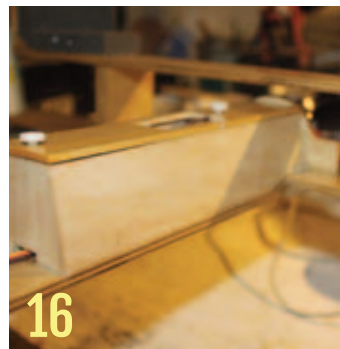
Du kan også se at jeg har monteret en gammel servo i nærheden af næsestellet. Der bygges en kraftig boks omkring næsestelsinstallationen og servoen. Boksen kan samtidig agere land/basis for fremtidige holdere til andre modeller, som vil have en tur med Dolly (Billede 11).

Låget på kassen er limet fast, og i 6mm finer. Jeg regner ikke med at skulle derind igen.

Hjulene monteres på pianowire i passende tykkelse (Billede 12), og de centeres med stelringe.

Sidste del af jobbet er at få lavet en holder som passer til deltaplanets facon. Til det benyttede jeg et 460mm langt stykke 6 mm finer, hvor to stykker 50x80x6mm finer blev limet på med epoxy, så de flugtede med deltaplanets forkant (Billede 13).

Igen fikseses og forstærkes med kulstænger og trekantlister. De skråstilte krydsfinerstyr slibes i facon til resten af holderen. Holderen skrues fast på de to 12mm krydsfinersstykker hvor der er skåret to 5mm gevind i træet i hver (Billede 14).



Motorfundament i 6mm finer samt radio og batterikassen bygges nu helt uafhængigt af selve vingeholderen (Billede 15).

Kassen kan laves af, hvad der lige er i rodekassen. Min er lavet af Balsa med et låg af Abachifiner (Billede 16). Mit motorsetup er noget gammelt BMI 3s grej som kan svinge en 9x5. Alle delene er til sidst blevet beklædt med epoxy og 25g væv, og det hele er mellemslebet og epoxylakeret et par gange. Dolly'en er ekstremt stærk og kan ikke lige umiddelbar splittes ad. (Billede 17-18).

I Dolly'ens bagende ved næsehjulsmonteringen har jeg kvitteret med en balsaklods i en fræk facon. (Billede 19). Dolly'en er nu færdig – kan du gætte hvilken vej den skal køre? (Billede 20). Ideen er nu i al sin enkelthed, at man monterer en 2.4Ghz modtager – magen til den som sidder i flyet. Når begge

modtagere er parret, og er af samme type, vil de begge udføre de funktioner de modtager fra senderen. Hvis flyets næsehjulsstyring sidder i kanal 4 og Dollyens styrbare hjul sidder i kanal 4 vil de begge styre samtidig ved pindens bevægelse. Motorgassen har jeg til gengæld lagt separat på dolly'en.

Medio februar da Dolly'en for længst var færdig, og bare ventede på godt flyvevej, kom jeg i tanker om mine landingsstel. Jeg tjekkede tracking-nummeret og kunne se, at pakken var modtaget i Kastrup den 11. januar. Der stod også at det var en god idé at være tålmodig på grund af corona. Jeg ringede straks til PostNord, som kunne un-

derholde mig med, at pakken var returneret til afsender 7 dage forinden. Jeg spurgte om det ikke var kutyme at man fik en eller anden meddelelse om, at der var told som skulle afregnes. Det kunne hun ikke forstå, men det var nok fordi det var fra England, og sikkert også noget med Corona. Jeg må indrømme at jeg blev temmelig fortørnet. Nå – den rare sælger fra align-trex (ebay forretning) sendte den tilbage igen, uden beregning. Det var et rigtigt sympatisk træk.

Lidt mindre sympatisk var PostNords håndtering og fortoldning på lidt over 500kr, stellet kostede 1500 kr. Som jeg tidligere skrev – der var jeg vist ikke den hurtigste knallert på havnen!



Selve ombygningen til det nye stel var ikke specielt sindsoprivende. Det er lidt trist, at splitte en så ny model ad, men der var ikke nogen anden udvej.

Hovedhjulene passede stort set i de oprindelige huller, og der skulle kun adderes en lille smule balsa (Billede 21).

Næsehjulet! ohhh jeg bliver helt træt ved tanken. Det skulle stort set laves helt om. Heldigvis er det meste af næseregionen lavet i krydsfiner samt hårdt træ, så der er noget at skrue i. Jeg startede med at fræse alt det bløde pyntebalsa væk, og lave hullet større. (Billede 22).

Derved kunne jeg få stellet dybt ned i kroppen, og få selve stellet til at ligge flush med vingen når det er optrukket.

(Billede 23).

Nu kunne det store hul fra det tidligere stel dækkes med balsastumper, indtil jeg opnåede et tilfredsstillende resultat.

(Billede 24).

Kønt var det ikke, men heldigvis har vi jo Oratex – og med Oratex kan man virkelig sminke småskader og rettelser.

(Billede 25).

Så til sidst så damen helt godt ud igen - nu på sine nye lange lækre momsbetalte elektriske ben fra Brexitland. (Billede 26).

Den 28 februar på denne vinters sidste dag ringede jeg til Lars Holte og satte ham

i stævne på flyvepladsen med kamera og linser. Jeg havde en god fornemmelse for at tingene ville lykkedes denne gang, og det skulle foreviges.

Dagens succeskriterier var enkle:

- Start fra dolly landing med stellet oppe.
- Start på det nye oprækkelige landingsstel, og land på det igen.

Jeg havde siden bygningen af Dolly'en monteret noget skum til at aflaste samt holde lidt mere på modellen.

Delta Hustleren blev løftet op i Dollyen, og motoren blev hurtigt startet. Modellen lå godt og fast. (Billede 27).

Dollyen var monteret med modtager, så jeg kunne taxi modellen ud til startområdet op imod vinden. (Billede 28).

Fuld Gas, og nyd Lars' billeder – kæmpe success. Og det vel at mærke på en knoldet vinterbane.

Modellen flyver skønt. Der er lidt mere pondus og fart, nu hvor stellet er helt inde, og den er en fornøjelse at flyve. Landingen var helt ukompliceret på maven, og det halve næsehjul jeg ikke kunne finde plads til inde i vingen, har nu en fin funktion som landingsmede. Efter landingen fjernstyrede jeg Dollyen tilbage til pitten. (Billede 29)

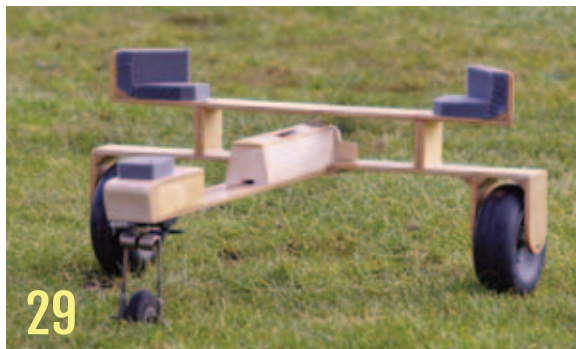
Nu kom turen så til det berømte landingsstel. Jeg måtte prøve et par gange. Modellen skiftede retning og jeg tøvede. Til sidst blev det for meget for Lars Holte, og han råbte et eller andet om, at jeg ikke skulle fedte så meget med gassen, men bare tro på det og give fuld æde. Som sagt så gjort. Modellen strøg nu i en lige linje igennem den knoldede bane og gik snart i luften. Min glæde ville ingen ende tage. Jeg trykkede på knappen og det elektriske Brexit stel forsvandt ind i Deltaen. Igen en skøn flyvning.

Landingen med stellet ude gik, men den var voldsom. Trykket på næsehjulet grundet hovedstellets placering langt tilbage i forhold til tyngdepunktet gjorde, at næsehjulet blev trykket ned i mullen og opbremsning var for voldsom. Det kan jeg imidlertid godt leve med, frem til at vores bane bliver mere stabil.

Jeg er utroligt tilfreds med resultatet på projektet og jeg kan kun varmt anbefale jer at prøve en Delta Hustler XD7 med stel, uden stel eller noget helt tredje. Der er mange muligheder. Nyd Lars' smukke billeder af modellen i fart

For øvrigt er titlen "Hello Dolly" udsprunget af ægte Norsk humor – Tak for det Lars Holte!

Michael Gibson



Start fra Dolly

Start fra stel

SEJLENDE DRONE OPMÅLER HAVNE

To mand og en idé om ubemandet overfladefartøj kombineret med hang til fjernstyring blev til erhvervssucces i Svendborg

Måske tænker du lige som jeg, at droner er sådan nogle fartøjer, der flyver rundt i luften og enten løser en eller anden opgave, er til hygge og fornøjelse for piloten på landjorden eller flyver race i rasende fart mellem træer, bånd og buer til konkurrencer herhjemme eller ude i verden. Den opfattelse må vi hellere justere lidt på, for læs bare her hvad en drone også kan være.

Det er DanaDynamics fra Svendborg, der med en lille gul trimaran, en avanceret drone, der kan fjernstyres alt efter behov, udfører søopmålinger.

Vanddybden i de danske havne ændrer sig hele tiden med vandstrømme, vejrforhold og når de store skibe starter skruerne op inde i havnen. Sand og småsten flytter sig og laver om på vanddybderne. For havnene er det livsnødvendigt hele tiden at kende og bevare vanddybderne, og få rensed sand og slam op, når vanddybden bliver for lav, så skibene hele tiden kan regne med søkortet og ikke ender med at gå på grund.

Tidligere sendte man to mand ud i en båd for at måle op. Det fungerede fint, men var også både dyrt og tidskrævende.

DanaDynamics drone er udstyret med et flerstrålet ekkolod, så der tegnes et bredt spektrum af havbunden og dybden.

Først opmåles der langs kanter af området og herefter kan dronen selv finde den mest optimale rute for den resterende

opmåling. Dronen navigerer også selv uden om forhindringer. Dronen overvåges fra land af en operatør som modtager de indsamlede data undervejs. De indsamlede data vises real-time på skærm. Dronens dybgang er bare 32 cm og søsætning kan foregå fra bådtrailer eller ved brug af kran.

Teknologien ASV-S (autonomous surface vehicles) (Ubemandede overfladefartøjer) er udviklet til sejlads i havne og kystnære områder. Dronen sejler med forskelligt måle- og prøvetagningsudstyr, afhængig af den opgave der skal løses. Dronens SWATH-lignende design sikrer en rolig gang i søen hvilket er en fordel ved opmåling og pejling af dybder.

Dronen er elektrisk fremdrevet og har en driftsperiode på otte timer. El-motoren er på 4 kW og Azimut-drevet sikrer stor manøvreedygtighed i strømfyldt farvand. Dronen er bygget i kulfiberkomposit for at spare vægt og for at øge styrken.

Udvikling er støttet af Den Danske Maritime Fond, Innovationsfonden, Syddansk Innovation og den Europæiske Landbrugsfond for udvikling af Landdistrikterne.

Miljøovervågningsdrone på vej

I løbet af 2021 søsættes en ny platform: ASV-E, der er udviklet i samarbejde med Syddansk Universitet, K.C. Denmark, Miljø-

**Specifikationer:**

Længde: 6,07m.
Bredde: 1,24m
(2,64 m udfoldet)
Dybgang: 32cm
Vægt: 965 kg.
Pris: ca. 3 millioner.



styrelsen. ASV-E skal automatisere en række opgaver med miljøovervågning til gavn for vandmiljøet.

Miljødronen kan indsamle flere forskellige data og prøver samtidig. Den automatiserer teknikker med eksempelvis vand- og sedimentprøvetagning, og den leverer korrekte dataformater til videre bearbejdning og forskning. Ligesom ASV-S kan miljødronen levere en nøjagtig bundprofil vha. multibeam-sonar. ASV-E er udviklet til sejlads i søer og til kystnært brug. Den sejler også autonomt og betjenes ligeledes af en operatør i land. Om bord er der adgang til søen gennem tre brønde så dronen nemt kan udrustes med forskelligt måle- og testudstyr.

Miljødronen kan transporteres i en større (standard) kassevogn og søsættes fra strand eller søbred.

Udvikling af ASV-E er støttet af Miljøstyrelsen, Chr. Niensens Fond og den Europæiske Landbrugsfond for udvikling af Landdistrikterne.

Virksomheden DanaDynamics har været i gang siden 2018. De begyndte med to mand og en idé. I dag er de 12.

Hydrografisk opmåling:

Dybder måles til IHO standard.

DanaDynamics anvender multibeam sonarudstyr til opmåling. WASSP S-serie bredbånds højfrekvens multistråle sonar, 160 kHz; 120 grader strålebredde; 224 stråler. WASSP DRX tranceiver.

Lyd hastigheden registreres med en probe, Valeport MINI-SVS.

Dronens position bestemmes med Hemisphere V500 RTK-antenne.

DanaDynamics anvender en bevægelsessensor for dynamisk positionering, SMC IMU 008; Roll/Pitch nøjagtighed 0,25 grader (RMS); Heave med 5 cm eller 5% nøjagtighed (RMS); Acceleration nøjagtighed: 0,05 m/s² (RMS).

Efterbehandling af opsamlede data sker i programmet BeamworX. DanaDynamics leverer kortdata i elektroniske formater og som .pdf til print. Kortdata leveres bl.a. som GEOTiff og kan vises i Google Earth.



NFK HAR INDFØRT ELEKTRONISK LOGBOG

Nordsjællands Fjernstyringsklub er gået online med aktiviteterne på flyvepladsen i Langstrup Mose

Det var ikke "en mørk og stormfuld nat", men en ganske almindelig dag i starten af december, at jeg fik en opringning fra Preben, NFKs formand, som fortalte, at bestyrelsen på et virtuelt bestyrelsesmøde havde diskuteret muligheden for at gøre logbogen på flyvepladsen i Langstrup Mose elektronisk.

Det er et krav, at vi kan dokumentere aktiviteterne på flyvepladsen, og Coronarestriktionerne gælder også for os.

Der havde været en del undskyldninger for ikke at føre papirlogbogen i klubskuret på pladsen: "Der må kun være et medlem i klubskuret af gangen", "Der var ikke mere håndsprit, så jeg vil ikke bruge kuglepennen", "Jeg kom først i tanke om at logge, da jeg kom hjem", "Jeg kan ikke huske koden til skuret" osv.

Mente jeg, at det måske var muligt at lave en eller anden form for elektronisk logbog på hjemmesiden? Jeg svarede forsigtigt, at det kunne måske nok lade sig gøre, at lave en sådan logbog på medlemsområdet. Det var ikke noget som hastede, fik jeg at vide, men om jeg ikke ville kikke lidt nærmere på det. Logbogen skulle bare indeholde oplysning om hvem, hvornår og hvor mange flyvninger. Og så skal det selvfølgelig være enkelt at bruge for medlemmerne.

Processen

Der blev grublet lidt over opgaven. Hvad var der i forvejen på medlemssiderne som måske kunne ændres til en log?

Ikke meget: Der var en blanket til melding om flyvning i dag (inspireret af EFK87's hvad sker på pladsen i dag?), medlemsoplysninger, tilmeldingssystem til klubarrangementer samt en hangar (www.rc-nfk.dk/Hangar/default.html) med omkring 150 forskellige modeller.

Mulighederne blev afvejet

Medlemsoplysninger – Tjek, så skal der ikke tastes medlemsnummer, navn og evt. kanal.

Hangar – Tjek, oplysning om model, motorisering m.m.

Flyvning i dag – Tjah. Med ændringer så ja, men uden mailnotifikation.

Tilmelding – Nix. For kompleks integration med kalenderen.

En ikke fungerende mock-up af en ny blanket blev præsenteret for Claus T. og Preben formand før jul. En evt. sammenkobling med modeller i hangaren blev skitseret sammen med et forslag om, senere at lave en oversigt over alle logs for flyvepladsen og måske også på medlemsniveau.

Kunne noget sådant bruges?

Flyvning i dag, lørdag den 19. december

Sted Langstrup Mose
 Langebjerg Hallen
 Vilhelmsø Hallen

Forventet ankomst

Flyvejournal Langstrup Mose

Afgang

Antal flyvninger

Model Blue Phoenix
 Heron

Er dit/dine fly ikke på listen, så specificer følgende oplysninger om flyet i feltet bemærkninger (model navn, motor, el, svæver, el-svæver). Listen indeholder dine fly i NFK hangaren som har status: Flyvende.

Bemærkninger

Nyt: Notifikation sendes nu hver halve time, men kun hvis der er nye meldinger.

Mock-up. Første skitse/udkast til logblanketten)

Tilbagemeldingerne var positive, så nu skulle al baggrundsfunktionaliteten gennemtænkes og udarbejdes.

Der blev lavet en ny databasetabel til at håndtere registreringerne. Hangaren blev tilpasset, så alle et medlems modeller med status flyvende kunne vises og vælges på blanketten. Der er jo ikke behov for at vise en havareret model eller en model under bygning.

Mock-up formularens faste felter og tekster blev erstattet med funktionalitet, så et medlem bl.a. kun vælge egne modeller. Og kode til opdatering af databasetabellen blev udviklet. Medlemmet skal også præsenteres for en kvittering for registreringen, så det måtte også laves.

Når der nu er puttet logninger i databasen, skal de jo også kunne tjekkes og vises. Så en oversigt skulle også udvikles. Her blev løsningen en kalender i stedet for en lang liste. Kalenderen viser dage med flyvning/logninger fremhævet.



Kalenderen vises baglæns, så aktuel måned altid er øverst. For hver flyvedag kan dagens log kaldes frem.

NFK medlemsområde

NFK FORSEEN | MEDLEMSFORSE | ANV | LOGBOG | LOGBOG

LOGBOG FOR LANGSTRUP MOSE

1 pilot har foretaget 5 flyvninger

LØRDAG, 13. MARTS 2021

Ank.	Afg.	Pilot	Modeller	Kommentar
10:30	12:30	Michael Gibson	Dara 20 Froggy, 2 ture Delta Husler XD7, 3 ture	2 flyvninger med Dara og 3 med delta husler skøn dag. Dog lidt ensom...så koldt var det heller ikke

Funktionalitet opdateret 9. februar 2021 16:42

Copyright © 1999-2021 by NFK, Nordjyllands Fjernstyringsklub. All rights reserved.

Arkiveret logbogsblad med flyvninger den 13. marts 2021

På samme måde kan hvert medlem se sin egen kalender med sine egne logninger.

Under udviklingen rejste der sig adskillige spørgsmål og udfordringer. Regler for logning blev undervejs udarbejdet og indarbejdet i kodningen:

Alle logninger skal ske samme dag som flyvningen. Ændringer og sletninger kan kun ske samme dag som flyvninger.

Hovsa: Der er jo også noget med GDPR! Hvilke oplysninger skal gemmes og hvor længe? Hvilke kan slettes, og hvornår, om nogensinde? Hvordan skal udmeldte medlemmers logninger håndteres? Hvem har adgang til at se logninger (Det var en af de nemme: Alle aktive medlemmer)

Første udgave

Medio januar var første virkende udgave på basis af mock-uppen klar til præsentation for og sendt til test hos Claus T. og Preben formand.

HOVEDPRINCIPPERNE I SYSTEMET:

- Der kan kun laves en logning pr. sted pr. dag.
- Kun flyvninger i Langstrup Mose arkiveres i logbogsarkivet.
- Flyvninger indendørs kan ikke logges.
- En log uden antal flyvninger (dvs. blankt felt) anses kun som en melding om 'flyvning i dag'.
- Når en log for Langstrup Mose tilføjes antal flyvninger (0 eller flere) bliver den regnet som flyvningslog og arkiveret.
- Der kan kun logges på dagen for flyvningen.
- En log kan kun ændres eller slettes den dag den er lavet.
- Logbogsarkivet viser kun flyvningslogning ikke 'flyvning i dag' meddelelser.

Mens Claus og Preben testede, blev der holdt øje med testlogningerne og hjemmesidens fejllogs. Der blev opfanget og fundet diverse fejl enten i kodningen eller logikken. Så mens de testede løs blev fejlene løbende rettet til og elimineret.

Efter nogle dage kom tilbagemeldingerne. Blandt andet om en mere smidig oprettelse af flyvende modeller i hangaren.

Samt at medlemmerne ved igangsætningen skal gøres opmærksom på, at de ikke kan se eller logge hvor mange gange hver model har fløjet, men kun dagens samlede antal flyvninger pr. medlem og hvilke modeller var medbragt.

Test

Da tilbagemeldingerne var tilpas gode, blev hele bestyrelsen nu inviteret til at teste løsningen. Og straks meldte Preben Boe sig til at lave vejledninger til både hangar og logning.

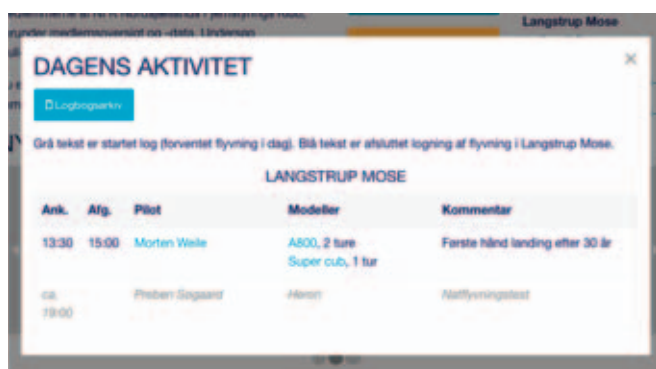
Meldingen om antal flyvninger pr. model, satte gang i tankerne. Der ville sikkert ikke gå lang tid før medlemmerne vil komme med ændringsforslag om, netop at kunne se flyvningerne fordelt på modelniveau. Det ville blive meget bøvet at ændre efter at systemet var taget i anvendelse med den nuværende løsning. Så mens bestyrelsen testede blev der arbejdet i kulisserne med at ændre i databasetabellerne og omskrive koden så registrering af flyvninger kan ske på modelniveau. Derudover blev logningsblanketten delt i to.

Den første blanket til at starte logningen og melde om mulig flyvning. Der skal kun vælges sted (hvis der den pågældende dag er flere muligheder), forventet ankomsttid og den eller de medbragte fly samt evt. kommentar. Alt sammen med nogle få klik og begrænsede indtastninger. Den samme blanket kan også bruges til at melde om deltagelse i indendørsflyvning, når det engang igen bliver aktuelt. Men for indendørsflyvningen skal der ikke logges flyvninger.

Den anden blanket er kun til logning af flyvninger i Langstrup Mose. Langstrup Mose skal være valgt som sted for at den blanket kan bruges til at logge flyvninger med de allerede valgte modeller.

Under udarbejdelsen af logningsblanketten opstod ideen om også at registrere evt. styrt med en model. Igen kun få klik og begrænset indtastning. Hvis der logges et styrt, kommer en opfordring til at beskrive hændelsen og orientere den sikkerhedsansvarlige. Endelig blev der tilføjet en ny funktion til arkivet, så logbøger for en selvvalgt periode kan downloades og overføres til regneark.

Det er muligt flere steder på medlemsiderne at se hvem der agter at flyve (loggen er startet) og hvem der har fløjet.



Pop-up oversigt med forventet og afsluttet flyvning.

Som det fremgår er der link i oversigterne både til medlemsoplysninger i medlemskartoteket og til modeloplysninger i hangaren. Oplysningerne om modeller i hangaren blev i samme ombæring udvidet til at omfatte modellens totale antal flyvninger i logbogen, samt seneste dato for log. Og der blev yderligere mu-

lighed for at linke modellen til dens støjmålerrapport i arkivet for støjmålinger.



MichaelGibsons model i medlemshangaren.

Den første vejledning som Preben havde klar, var hangarvejledningen, som også blev testet af bestyrelsen nu de jo alligevel var i gang med at teste.

Testen af logninger affødte flere ændringer af tekster og betegnelser.

Så Prebens udarbejdelse af logningsvejledningen, var som at arbejde mod et bevægeligt mål. Knapper skiftede farve, position og tekst. Samtidig diskuterede vi også indgangen til logning, som jo også skulle med i vejledningen. Det var absolut en fordel, at det ikke var kodekarlen som udarbejdede vejledningerne; men i stedet en helt anden som kunne se systemet med helt friske øjne. Det gav en god sparring i udviklingen af systemet, så det endelige resultat blev meget bedre.

Vi var nemlig alle enige om at logningen skulle være så nem og enkel som muligt. Så mange steder på medlemsiderne er der en oversigt med bl.a. en knap som fører direkte til logning. Og hvis logning allerede er startet; men ingen flyvninger registreret, så bliver medlemmet mindet om den manglende logning med en 'Afslut dagens og'-knap.



Lynoversigt med genvejsknapper.

Der blev selvfølgelig løbende holdt øje med logninger og fejllog så fejl og uheldsmæssigheder kunne rettes hurtigst muligt.

Medlemstest

Da bestyrelsen havde testet, blev det besluttet at alle medlemmer skulle have de samme muligheder som dem, for at prøve systemet. De færdige vejledninger blev derfor sendt til alle og de fik cirka 14 dage til at lege med og øve sig i at bruge systemet. Det var der en stor del af medlemmerne der benyttede sig af. Samtidig begyndte der at blive føjet flere og flere modeller til hangaren.

Igangsætning

Den 1. marts kom så den 'store dag' hvor alle testdata blev slettet og logbogen for alvor taget i brug.



Den endelige version af blanket til oprettelse og ændring af basisoplysningerne til en log.



Popup blanket til logning af flyvninger.

Samtidig med igangsætningen blev den NFK App til Android et tidligere medlem havde udviklet lukket. Den var ikke blevet opdateret til at overholde de nyeste retningslinier for Google Play og den var heller ikke ændret til at arbejde sammen med loggen.

Endelig løsning

Løsningen fungerer både på computer og smartphone. Samme indgang, nemlig medlemslog ind til hjemmesidens medlemsområde.

Fleksibilitet

Logningen kan begyndes hjemmefra ved at angive forventet ankomsttid og hvilke modeller der medbringes. Men med en smartphone, kan man i stedet starte loggen på pladsen eller afslutte den startede log ved at tilføje antal flyvninger når pladsen forlades.

Overblik

Alle kan se hvem der agter at flyve og hvem der har fløjet i dag. På medlemssiden kan medlemmerne se, hvem der forventer at flyve, og hvornår de forventer at ankomme, samt hvilke modeller de medbringer og evt. kommentarer. Ligeledes kan de se, hvem der har fløjet.

Vi kan sige, at vi nu har en logbog som gør det nemt at logge og som giver medlemmerne og klubben fuld adgang og oversigt over flyvninger til alle tider. Og det er nemt at skabe et overblik over aktivitet på flyvepladsen. Vi er fri for at tage på pladsen for at se papirloggen igennem, hvis noget skal findes frem. Men som med alle systemer, er dette system heller ikke bedre end de der bruger det. Såvel papir- som elektronisk log er afhængig af at alle registrerer altid og uden undtagelse.

PS.

Logning elektronisk er kun for NFKs medlemmer. Gæstepiloter på flyvepladsen er stadig henvist til papirlogbogen; men nu har de den for sig selv.

Sidegevinst

Hangaren er blevet fyldt med modeller over 480 er der nu. Og på medlemssidens hangar kan medlemmerne se hvem der har flest modeller i klubben – men vi sladrer ikke ;o)

Nørd info

Kodning: HTML, PHP, CSS, JavaScript, jQuery, SQL
Database: Postgresql
Framework: Zurb Foundation 6 (responsive design)

Preben & Preben



Preben og Preben
hvv. Søgaard og Boe Hansen

Redaktøren takker for en fin historie og for ualmindelig hurtig reaktion, da hun bad jer fortælle og havde hørt nyheden fra en af de "gamle sure mænd", der til start var mega skeptisk, men nu er kæmpe fan! (Jeg afslører heller ikke hvem!). I er til stor inspiration. Tak tak!



fUNDET PÅ facebook.

mest for sjov



Er der nogen der kender historien om den her?

Sådan spørger Per Sauerberg og han får følgende svar:

Jeg delte billedet i en Grønland-gruppe og fik først dette svar. "Det var til et jubilæum i godthåbshallen, den blev bygget i pladesmeden hos Grønlandsfly"

Der kom lige endnu en, med lidt flere detaljer ...

"En rimelig stor S61 model, der blev fremstillet af daværende Grønlandsfly ifm med selskabets 25 års jubilæum den 7. november 1985. Den daværende informationschef Ole Oxholm, som var konferencier og toastmaster til jubilæumsfesten i Godthåb Hallen blev hejst ned fra loftet siddende inde i modellen og bød velkommen til alle gæsterne. Jeg mener at der var ca. 600 gæster inklusiv de ansatte inviteret, hvor en del af gæsterne udefra strandende i Kangerlussuaq pga af snestorm i Nuuk på jubilæumsdagen".

Nikolaj Poulsen

Håber han dukker sig inden den starter!

Per Herholdt



Hvem har den her service?

Spørger Heino Mathiassen og får mange tommelfingre op. Hvis nogen ser den i den lokale hobbyforretning, så sig til.

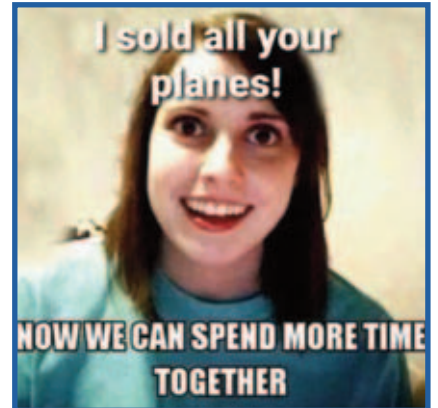


Hvor mange penge var det lige du sagde at du brugte i den her butik?

Kurt Larsen har delt Carton Alexanders opslag fra National Association of Scale Aeromodelers

Dagens billede

Kurt Larsen har delt Dave Bartholomews pic of the day fra iFlyAMA



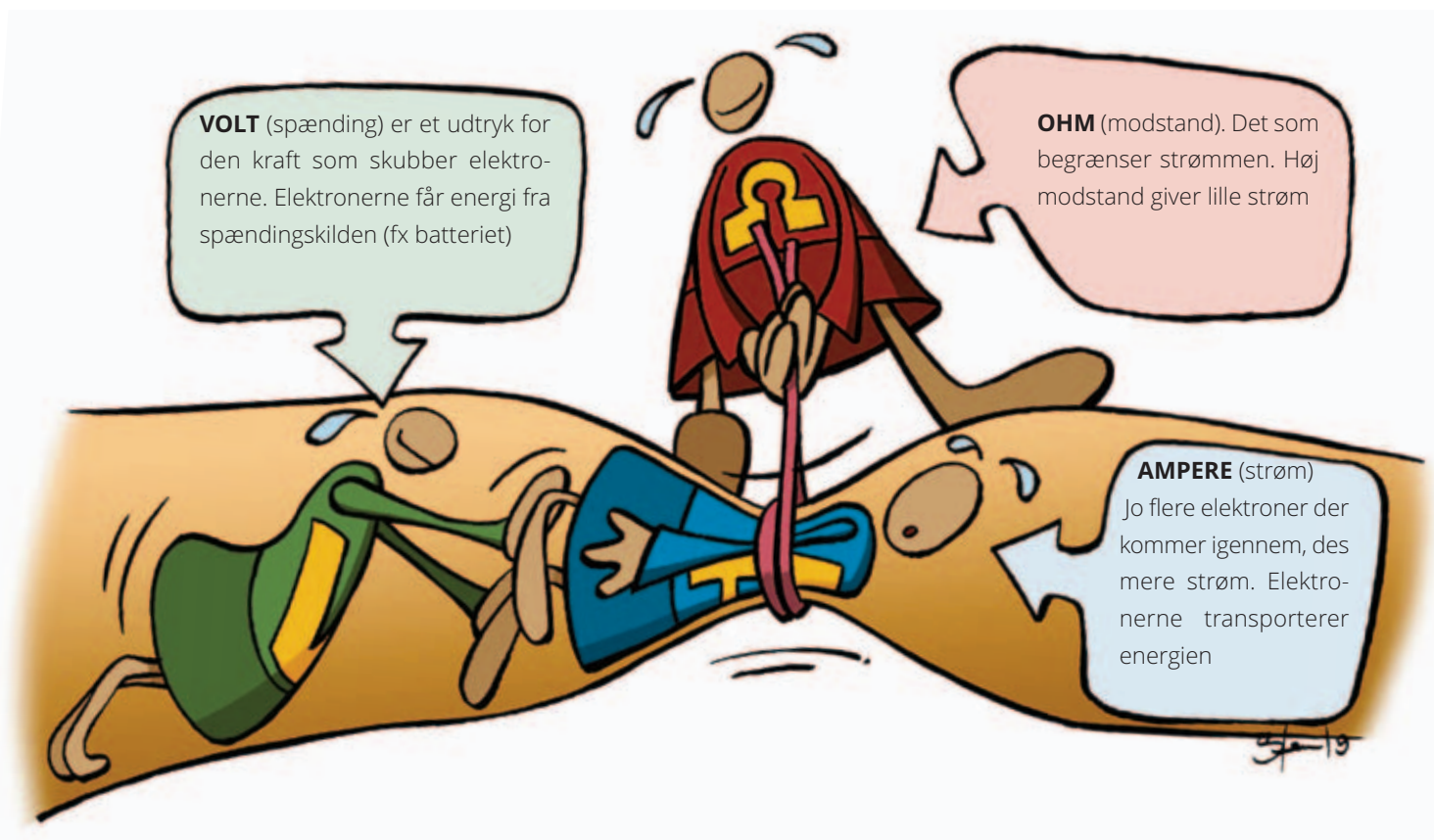
Jeg har solgt alle dine fly. Nu kan vi bruge mere tid sammen

...

Den her er også fundet på Facebook, men jeg har desværre ikke fået noteret mig hverken hvem det var der delte den, eller nogle af alle de skønne udbrud, der fulgte efter den.

Det handlede både om skilsmissegrund, om at sælge sko og tasker som hævn og ønsket om at hun i det mindste havde fået en god pris, altså det de var værd og ikke det han havde påstået at have givet for dem.





HAR DU HELT STYR PÅ STRØMMEN ?

Eller har du brug for et overblik, så kik med her ...

Vi har sikkert alle gennem tiden prøvet at stå i en situation, hvor vi var i fuld gang med at bygge en model, hvad enten det var en helikopter, et fly eller en multirotor, hvor man blev i tvivl om, hvilken størrelse ledninger man skulle bruge eller hvilken type stik, man skulle gå efter.

Jeg mindes især, da jeg begyndte at flyve med el-drevne fly, hvilken jungle

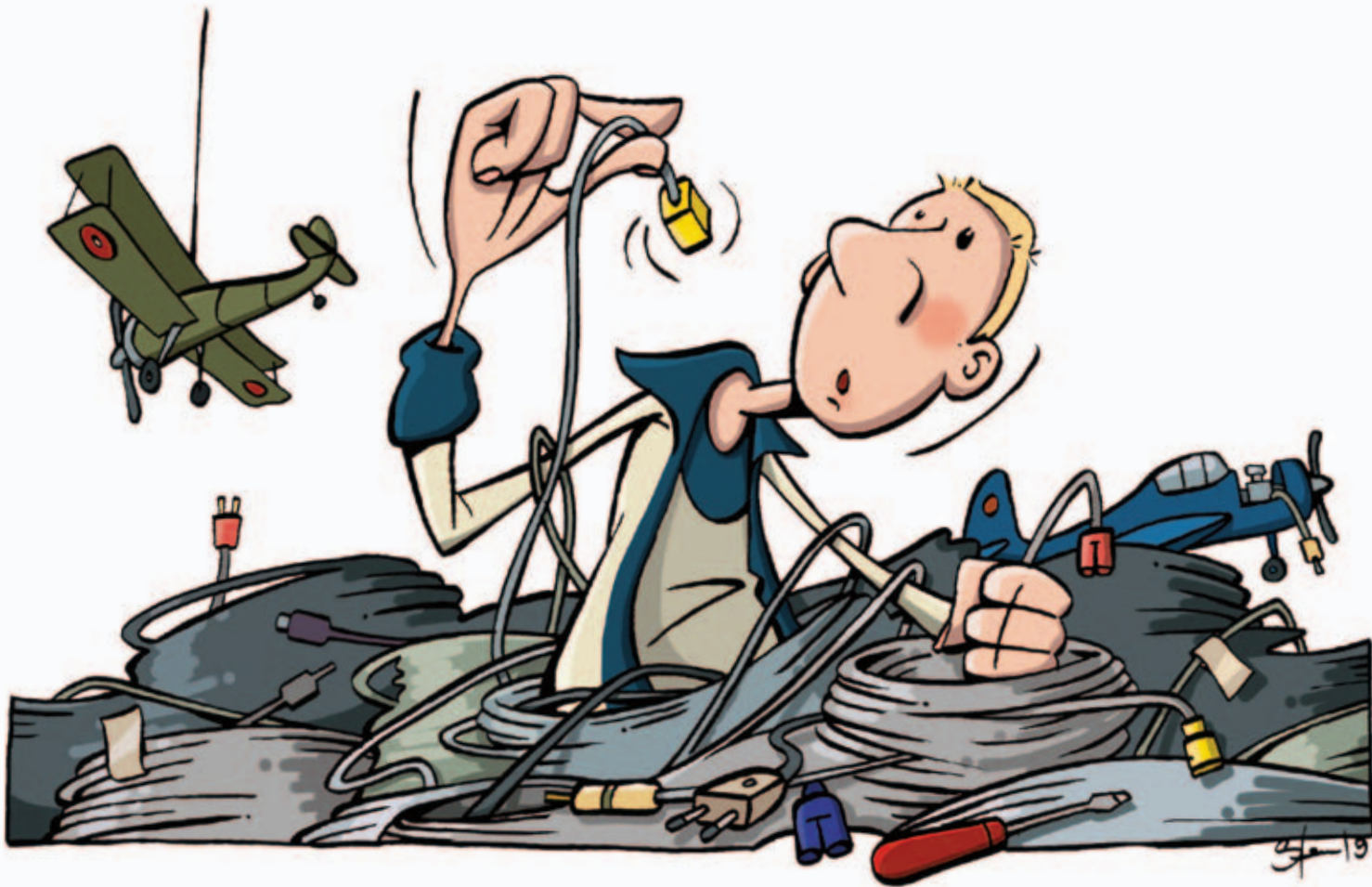
det var, når jeg nåede til det punkt, hvor man skulle installere grejet. Jeg blev virkelig i tvivl om, hvad jeg skulle gå efter, og endte da også med at lære det på den hårde måde, heldigvis uden personskade.

Producenterne af stik er ikke altid lige flittige til, at skrive det maksimale amperetræk på diverse stik eller connectorer. Jeg har her samlet data på de mest anvendte stik i vores gren af RC hobbyen. Og så har jeg samlet data i overskuelige

skemaer til fremtidig brug. Hiv siden ud eller kopier den og hæng den op i dit hobbyrum, så har du altid et overblik ved hånden.

Derudover har jeg i et overskueligt skema lavet beregninger på det maksimale amperetræk på de mest anvendte ledningsstørrelser, samt angivet hvilken størrelse AWG (American wire gauge) svarer til i mm².

Det er lige til at gå til, for både den erfarne modelpilot og nybegynderen.





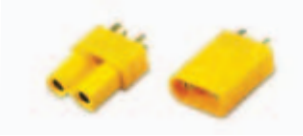












		5 volt (fx BEC på ESC)					6 volt (fx 4s NIMH eller BEC)					7,4 volt (2s LiPo)				
		Kabellængde					Kabellængde					Kabellængde				
American wire gauge	Areal i mm ²	15 cm	30 cm	60 cm	90 cm	120 cm	15 cm	30 cm	60 cm	90 cm	120 cm	15 cm	30 cm	60 cm	90 cm	120 cm
8AWG	8,35 mm ²	82,8 A	41,4 A	20,7 A	13,8 A	10,4 A	99,4 A	49,7 A	24,9 A	16,6 A	12,4 A	122,6 A	61,3 A	30,7 A	20,4 A	15,3 A
10AWG	5,27 mm ²	52,3 A	26,2 A	13,1 A	8,7 A	6,5 A	62,7 A	31,4 A	15,7 A	10,5 A	7,8 A	77,4 A	38,7 A	19,4 A	12,9 A	9,7 A
12AWG	3,30 mm ²	32,4 A	16,2 A	8,1 A	5,4 A	4,1 A	39,3 A	19,7 A	9,8 A	6,6 A	4,9 A	48,4 A	24,2 A	12,1 A	8,1 A	6,1 A
14AWG	2,09 mm ²	20,7 A	10,4 A	5,2 A	3,5 A	2,6 A	24,9 A	12,5 A	6,2 A	4,2 A	3,1 A	30,7 A	15,4 A	7,7 A	5,1 A	3,8 A
16AWG	1,31 mm ²	13,0 A	6,5 A	3,3 A	2,2 A	1,6 A	15,6 A	7,8 A	3,9 A	2,6 A	2,0 A	19,2 A	9,6 A	4,8 A	3,2 A	2,4 A
18AWG	0,80 mm ²	7,9 A	4,0 A	2,0 A	1,3 A	1,0 A	9,5 A	4,8 A	2,4 A	1,6 A	1,2 A	11,8 A	5,9 A	3,0 A	2,0 A	1,5 A
20AWG	0,52 mm ²	5,2 A	2,6 A	1,3 A	0,9 A	0,7 A	6,2 A	3,1 A	1,6 A	1,0 A	0,8 A	7,7 A	3,9 A	1,9 A	1,3 A	1,0 A
22AWG	0,33 mm ²	3,3 A	1,7 A	0,8 A	0,6 A	0,4 A	3,9 A	2,0 A	1,0 A	0,7 A	0,5 A	4,8 A	2,4 A	1,2 A	0,8 A	0,6 A
24AWG	0,21 mm ²	2,1 A	1,1 A	0,5 A	0,4 A	0,3 A	2,5 A	1,3 A	0,6 A	0,4 A	0,3 A	3,1 A	1,6 A	0,8 A	0,5 A	0,4 A

		11,1 volt (3s LiPo)		14,8 volt (4s LiPo)		22,2 volt (6s LiPo)		29,6 volt (8s LiPo)		37 volt (10s LiPo)		44,4 volt (12s LiPo)	
		Kabellængde		Kabellængde		Kabellængde		Kabellængde		Kabellængde		Kabellængde	
American wire gauge	Areal i mm ²	15 cm	30 cm	15 cm	30 cm	15 cm	30 cm	15 cm	30 cm	15 cm	30 cm	15 cm	30 cm
8AWG	8,35 mm ²	184,0 A	92,0 A	245,2 A	122,6 A	368,0 A	184,0 A	490,4 A	245,2 A	613,0 A	306,5 A	736,0 A	368,0 A
10AWG	5,27 mm ²	116,0 A	58,0 A	154,8 A	77,4 A	232,0 A	116,0 A	309,6 A	154,8 A	387,0 A	193,5 A	464,0 A	232,0 A
12AWG	3,30 mm ²	72,7 A	36,4 A	96,8 A	48,4 A	145,4 A	72,7 A	193,6 A	96,8 A	242,0 A	121,0 A	290,8 A	145,4 A
14AWG	2,09 mm ²	46,0 A	23,0 A	61,4 A	30,7 A	92,0 A	46,0 A	122,8 A	61,4 A	153,5 A	76,8 A	184,0 A	92,0 A
16AWG	1,31 mm ²	28,8 A	14,4 A	38,4 A	19,2 A	57,6 A	28,8 A	76,8 A	38,4 A	96,0 A	48,0 A	115,2 A	57,6 A
18AWG	0,80 mm ²	17,7 A	8,9 A	23,6 A	11,8 A	35,4 A	17,7 A	47,2 A	23,6 A	58,5 A	29,3 A	70,8 A	35,4 A
20AWG	0,52 mm ²	11,5 A	5,8 A	15,4 A	7,7 A	23,0 A	11,5 A	30,8 A	15,4 A	38,0 A	19,0 A	46,0 A	23,0 A
22AWG	0,33 mm ²	7,3 A	3,7 A	9,6 A	4,8 A	14,6 A	7,3 A	19,2 A	9,6 A	24,2 A	12,1 A	29,2 A	14,6 A
24AWG	0,21 mm ²	4,7 A	2,4 A	6,2 A	3,1 A	9,4 A	4,7 A	12,4 A	6,2 A	15,6 A	7,8 A	18,8 A	9,4 A

Hvilke stik og hvilke ledninger skal du bruge?



	Stik type	Maksimalt kontinuerligt amperetræk	
	Servo stik	5 A	
	JST	2 A	
	2mm bullet	20 A	
	EC2	20 A	
	XT30	30 A	
	Multiplex stik (MPX)	30 A	
	3.5mm bullet	40 A	
	XT60	60 A	
	Deans / T-Plug	60 A	
	EC3	60 A	
	4mm bullet	70 A	
	XT90	90 A	
	EC5	120 A	
	6mm bullet	120 A	
	8mm bullet	200 A	



SMADREMANDEN, KINESEREN OG EN ROMERSK HIMMELGUD

– en anderledes produktgennemgang

I juni 2019 skete det som helst ikke skal ske - igen. Jeg mistede endnu en af mine kunstflyvningsmodeller af eget design. Det var den fjerde version af en række modeller, jeg havde bygget på over en årrække. Det var den absolut flotteste og letteste. Det sidste skulle også blive modellens endeligt, da vingerne simpelthen var designet for svagt. Hvor intet voves intet vindes.

Jeg var nu for alvor inde i en stime af uheld med dette tredje styrt på kun 5 år.

Jeg orkede simpelthen ikke at støbe og bygge en ny.

Efter et par uger mente Eggert Neistrup at jeg havde surmulet længe nok over alle mine ulykker, og ringede til mig. Han fortalte mig om en kinesisk model kaldet Caelus fra firmaet Toprcmodel.com. Amerikanerne havde taget den til sig og benyttet den en del år med succes. Jeg var egentlig ret ligeglad, for jeg ville ikke spendere 2000-3000 euro på en færdig model. Det ligger af en eller anden grund ikke i mit DNA. Jeg holder virkelig af at lave tingene selv!

I den lange strøm af superlativer om hvor fantastisk modellen er, og hvor hurtigt jeg kunne komme på benene igen, fangede ordet 999 euro og tilbud min in-

teresse. Lindinger havde denne model til salg for 999 euro?

Interessen var vakt. Jeg kan godt selv bygge en model for det beløb, men det tager lang tid.

Jeg klikkede rundt på siden, fandt modellen, trykkede køb, og skulle til at betale, da jeg opdagede et felt med ordene promotion code. Noget i min hukommelse sagde mig, at jeg havde noget spam fra Lindinger i min mailbox. Jeg tjekkede det, og der lå ganske rigtigt en reklamemail fra Lindinger. Jeg tastede koden "Code30" og vupti – nu skulle Caelus kun koste mig 730 Euro. Jeg var helt tændt på ideen. Jeg besluttede at bygge modellen hur-



tigt, lave en kritisk gennemgang af Toprcmodel.com støbeteknik, tekniske installationer, tilbehør samt finish.

Der gik ikke ret lang tid så kom kassen med fragtmændene. (Billede 1).

Mine forventninger var helt i top. Jeg glædede mig voldsomt meget til at pakke dyret ud. Jeg inviterede Eggert på kaffe, for at vi i fællesskab kunne pakke modellen ud. Da låget var pillet af kassen, kunne vi konstatere at modellen var meget fint og sikkert pakket. Der var små dimser i skum til at holde det hele på plads (Billede 2).

Vi pakkede delene ud en efter en. Alt var faktisk i skønneste orden. Der var bare lige den detalje, at jo mere vi pakkede ud, jo mere bredte der sig en fæl kemisk stank i min stue. Der gik ikke længe før Eva kom ned fra 1. salen. "Jeg ved ikke hvad det er i to har gang i - men det lugter virkelig fælt og usundt". Hun kiggede lidt på modellen som næsten var samlet på spisebordet og spurgte "Er det den nye kunstflyver du har købt?" jeg nikkede bekræftende. "Den er da godt nok grim. Hvad sker der for farverne? De passer overhovedet ikke sammen" Kvinden i huset havde talt!

Jeg kiggede ned over den tornadorøde staffage, som blev blidt komplimenteret af mentholcigaretgrønne, gule, guldfarvede og sorte striber og buer som gik på kryds og tværs overalt på modellen. Undersiden i en himmelfarvet nuance på kroppen med rød hvide staffager på



vinger og haleplan. Prikken over l'et var Canopyet som var - ja undskyld udtrykket bæ-brunt. Jeg gøs. Eva havde jo ret. Hun havde fuldstændig ret. Den var virkelig rædderligt malet.

Jeg var nu indehaver af en kinesisk kunstflyver, opkaldt efter den Romerske himmelgud Caelus, med en lugt af kemikaliefabrik. Jeg hadede den allerede inderligt. (Billede 3).

Jeg blev ikke i bedre humør, da jeg fik kigget nærmere på modellens logo. Caelus mærkerne er printet som overføringsmærker og lagt på før klar lakering - hvilket er snedigt. Opløsningen på det oprindelige billede har været alt for lav i forhold til den størrelse logoerne skulle printes i. Resultatet er en meget grov pixelering. (Billede 4).

Det er smaddersynd, da det netop er det, som lige løfter modellens design til næste niveau på mange kunstfly.

Jeg pakkede modellen ned i kassen igen, satte låget på, tætnede med tape for evt. lugtskener, og flyttede kassen ud i den mørkeste afkrog af mit hus.

Fem måneder gik hurtigt med morskommere projekter, hvor jeg totalt benægtede eksistensen af mit nye kunstfly. I slut februar 2020 lugtede jeg forår, og besluttede at jeg hellere måtte komme i gang igen. (Billede 5).

Det var desværre ikke med Caelus, som det kan være med god vin som ligger på lager.



Den lugtede ikke mindre af sweatshop og kemikalier, og jeg havde det stadig lidt spidst med designet. Det brune canopy fyldte mere og mere i min bevidsthed. Smag er jo meget individuelt.

Støbeteknisk er den helt på niveau med, hvad jeg selv kan producere. I forhold til andre producenter står den også godt. Jeg har set betydeligt dyrere modeller, som har haft en ringere kvalitet, og hvor der har været sjusket med detaljer og finish. Selvfølgelig findes der nogle østeuropæiske eksemplarer, som er helt vidunderligt smukke, både ud- og indvendigt - der er vi ikke helt med denne model.



* Hylse, en. († Hølse, se u. bet. 3). flt. -r. (sv. hylsa, no. hylse; fra ty. hüls; besl. m. III. hylle) 1) † hud ell. hinde, hvormed noget er omgivet. Huden eller Hylsen, som omgiver Egge - Materien (i purpursneglen) er . . fast. KSelskSkr.XI.33. VSO. 2) (fagl.) hylster, kappe (af metal), der omslutter (enden af) en tap, (skrue)bolt olgn.

Citat: sproget.dk

Modellens krop er lavet som en skalstøbning med et lag hvid epoxy eller autolak i formen. Derefter er der vakuumstøbt med 1-2 lag tyndt materiale yderst, et lag 1.2mm airex-lignende støttemateriale, samt et tyndt lag glasvæv inderst. I snuden og frem til første vingestyk er modellen forstærket med carbonvæv. Det ligner den dyre 93g. (Billede 6).

Der er brugt nylon afrivningsvæv allerinderst, for at støbningen skal få en ru overflade. Det er kun gjort på de steder hvor det er nødvendigt – altså der hvor der skal limes ting fast. Det viser mig, at de har relativt godt styr på deres støbe- og byggeproces. I bagkroppen er limet et stykke 5mm depron ind som stabilisator. det er en enkel, let og stabil løsning.

Omkring vingerens placering er forstær-

ket med 2mm letvægts finer. (Billede 7). Den er laserskåret og meget fint udført. Vingerørets hylse* er limet i med en stor mængde epoxy rørt op med mikroballer. Det ligner sytten øre – men det skal nok holde (Billede 8).

Der var slup i vingerøret, men det blev fikset med 3M scotch tape. Batteripladen er ligeledes lavet i laserskåret 2mm letvægts finer, men her er letningshullerne blevet for store, så stabiliteten til et batteri på 1kg var ikke til stede. Jeg har armeret træet med et lag 70 grams glasfiber som har fat 30mm op ad kropssiden. Det gav en noget mere troværdig stabilitet i pladen. (Billede 9).

Jeg har valgt at udstyre modellen med en Plettenberg Advance 30-10 med en Master Mezon 95 opto "lte" regulator.

Installationen var ekstremt enkel, idet kroppen har side- og nedadtræk indbygget i snuden. Motorholderen fulgte med, men til en anden type motor. Imidlertid kunne jeg klonen den elliptiske facon, og på meget kort tid producere en plade til Plettenberg motoren i 2.5mm glasfiberplade (Billede 10).

Jeg limede motorholderen på plads med motor, spinnerbagplade samt propel monteret. Modellen stillede jeg lodret, og små stykker 1mm finer blev stukket imellem spinnerbagplade og krop. Spinneren blev placeret helt præcist i forhold til kroppen. (Billede 11).

Derefter limede jeg små stykker balsa smurt med epoxy i klemme mellem motorpladen og kroppen indvendigt. Efter nogle timer skruede jeg propel, spinner



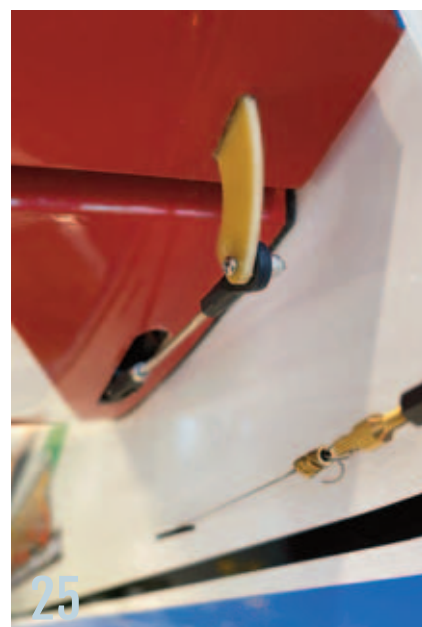
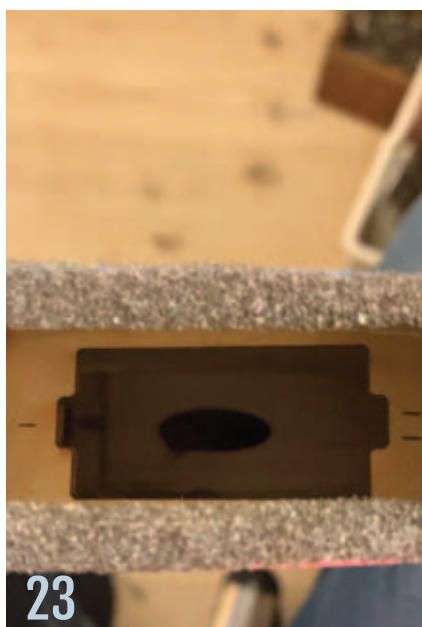
og motor forsigtigt af, og motorpladen var nu fritlagt (Billede12).

Først da kunne pladen endeligt limes fast med en tyk fuge af epoxy og mikroballer (Billede13) og motoren kunne monteres endeligt. Indsugningen til køling af regulator og motor er ikke lavet i støbningsen, og man må derfor ty til sin dremel og slibepapir. Lidt irriterende opgave idet malingen springer af lige i kanten, nærmest som en emalje (Billede14).

Regulatoren sidder helt i bunden af cowlet (Billede15) og får rigelig luft til køling. Vingejusteringsmekanismen er i nylon og temmelig stor og tung. Her kunne man nok godt spare nogle gode gram hvis

man ville. Det ligner faktisk et setup man sagtens kunne bruge i en større IMAC model (Billede16).

På billedet kan du se den ved siden af en "normal" størrelse vingejustering til F3A. Modellens sideror er ligeledes støbt i Vakuum som en sandwichkonstruktion. (Billede 17). Det er en voldsomt tyk bagkant sideroret har – 16mm (Billede 18). Rorhornet er udført i glasfiberplade, og skal limes på plads med epoxy. Der er allerede forberedt en lille slids, som skal passes til. Fin detalje og nem installation. Hullerne til wireføringen må man til gengæld selv opfinde. Det er altid lidt nervepirrende på en færdigmalet model (Billede19).



Siderorsservopladen er ligeledes lavet i larserskåret finer. Den havde ingen strukturelle udfordringer og servoen, en Futaba BLS175 S.BUS2 SV, faldt nærmest ned i det præfabrikerede hul og kunne skrues fast.

Modellens landingsstel er i carbon, og i virkeligheden som F3A stel er flest. Det er todelt, og monteres gennem to slidser i kroppen som fører ind til en H-konstruktion lavet i 3mm finer. (Billede 20).

Det er rigtigt svært, at vurdere hvor godt det vil holde da det sidder svært tilgængeligt - så land pænt! Kåberne som følger med, er ligeledes fint udført. Det er sådan nogle små buttede nogle (Billede 21). Meget anderledes end mine egne - men

jeg kan godt lide designet. Fittingsposen til monteringen er af meget kraftig kvalitet. Det kan vise sig at være noget skidt til sidst, men det er i hvert fald holdbart.

Modellens haleplan er igen skalstøbt. Selve højderorsklapperne ser ud til at være støbt i separate forme. De kan også være delt og efterbearbejdet som en klassisk skumvinge. (Billede 22)

Der er først sprøjtet en hvid epoxy eller autolak i formene hvorefter der er lagt et til to lag 49 gram glasvæv, et lag 1.2mm airex lignende støttemateriale og et lag 49 grams glasvæv øverst. Derefter er der trukket vakuum på det, og den indre struktur er efterfølgende

limet på halvdelene inden skallerne er limet sammen. Den indmad jeg kan få øje på, er lavet af balsa og finer, og det er nydeligt udført. Der skal en servo i hvert haleplan, og den skal monteres inde i det hule haleplan (Billede 23).

Det er igen en af de opgaver, hvor man skal holde tungen lige i munden. Der skal fræses og skæres en slids, så rorhorn og kuglelink kan bevæge sig frit. Igen sprang malingen om ørene på mig - kønt er det ikke (Billede 24).

Rorhornene til højderoret er igen i glasfiber, og den lille slids er allerede udført, så de kan umiddelbart limes på plads med epoxy (Billede 25).

Bagkanterne på højderoret er som på



siderøret voldsomt tykke – hele 10mm (Billede 26).

Jeg har monteret to Futaba BLS 173 SBUS2 SV servoer i halplanene (Billede 27)

De to haleplan monteres på kroppen ved hjælp af to karbonrør. Det forreste og tyndeste er fast forankret i kroppen. Det bageste er justerbart (Billede 28).

Det vil sige at hylsen (*se side 16) inde i kroppen er monteret så den kan justeres op og ned og derved ændre haleplanets indfaldsvinkel. I halen har kroppen en lille aftagelig glasfiberluger, som kan skrues af for evt. justering (Billede 29).

Det er igen en smart detalje – men den kan også vise sig at give vægtproblemer.

Modellens vinger (Billede 29) er støbt på fuldstændig samme vis som højderøret. Der er dog lidt mere indmad i form af balsaribber samt en balsaliste som holder vingerørshylsen på plads (Billede 30).

Det hele er nydeligt udført. Der er forberedt til servomontering, og et par Futaba BLS171 SBUS2 SV fra skuffen dumpede direkte ned i hullerne og kunne skrues fast. Rørhornet er igen i glasfiber og utroligt enkelt at sætte på plads. Generelt har alle de leverede fittings til rør forbindelser været gode brugbare standard varer. Selvfølgelig kan man opgradere og købe sig fattig i eventyrlige F3A dimser, opfundet af en

eller anden ex pilot som vandt Verden mesterskabet for 20 år siden. Det er jo et valg.

Vingerne sættes på kroppen via de to kulrør (Billede 31), og skrues fast på kroppen med to 6mm nylonskrue i hver side. Det forreste rør har fat i justeringsmekanismen tidligere omtalt. Det er her, at vingens indfaldsvinkel kan finjusteres, hvis bæstet ikke makker ret. Der er lidt pladsproblemer idet siderors kablerne sidder i vejen (Billede 32).

Har du en stor tømmer næve bliver det besluttet op ad bakke at montere vinger.

Man kunne overveje at ændre siderors servoens placering.



32



33



34



35



36



37

Modellens batteriluge eller Canopy, er det centrale adgangspunkt for samling af model, motor, regulator, radio samt ikke mindst udskiftning af drivbatteri. Derfor er det vigtigt, at det er udført på en måde, så der er let og hurtig adgang, men samtidig skal lugen/canopyet selvfølgelig ikke kunne falde af i luften ved voldsomme manøvrer. På modellen er det udført med et låsesystem jeg har kaldt OXAI modellen. Det var der jeg så den løsning de første par gange. Princippet er at man stikker to metalstyr siddende på canopyet med en fræset rille (Billede 33), ned i et hul i kroppen hvor en lille fjeder hopper ind i rillen (Billede 34), og holder den på plads – i princippet. Det er enkelt, men det skal laves relativt præcist. Forrest

på lugen/canopyet sidder en simpel kulstang som styr (Billede 35).

Modellens Topvinge giver mig lidt hovedbrud. Jeg tror der igen er tale om en vakuum skalstøbning som det meste af modellen. Der er dog temmelig mange hårde punkter hvor der er balsa lagt ind. Vingen bliver monteret med tre små lækre alustyr og unbrakosruer. (Billede 36)

Modellens bemaling er jeg ikke så vild med. Ser vi bort fra det skæve farvevalg er det utroligt pænt lavet. Jeg har dem mistænkt få at bruge de samme graffiti basefarver som mig selv. Det giver den lidt emaljeagtige karakter, som jeg har obser-

veret i forbindelse med diverse huller og riller, som skulle laves. På mine egne modeller har jeg været klar over det fænomen, og altid udført huller inden bemaling. TopRcModel.com har faktisk gjort sig umage. Der er ingen støbe- grater overhovedet. Graterne imellem farverne er også absolut minimale. Den klare lak er fin og ensartet – ikke perfekt som et Steynway Flygel, men absolut til at holde ud at kigge på (Billede 37).

Man kan jo altid forsøge, at polere sig til en bedre finish – men det er ikke nødvendigt i dette tilfælde. Selve samlingen af modellen tog mig ikke mere end fem dage. Det er absolut i orden. Modellen er havnet på 4050 gram, uden drivbatteri. Det er i den tunge, men brugbare ende.



Vi kan i dag godt købe batterier på under et kilo.

Men så kom Coronakrisen og jeg kastede mig ud i en kæmpe husombygning, Så Caelus blev endnu engang sendt til tælling. Denne gang fik hun dog en fin plads i hobbyrummet, hvor der var blevet plads et år tidligere.

Første flyvning skulle finde sted i august 2020. Byggestøvet fra husombygningen havde lagt sig, og jeg var meget klar til at prøve lidt F3A. Lige inden jeg forlod matriklen, testede jeg det hele igen. Min Plettenberg teede sig. Den kørte kun på to af tre ledninger – pokkers! Jeg skrev til Plettenberg og fik intet svar. En gang til - stadig tavst. Så skrev jeg til Lorenz, som havde solgt mig motoren, og så skal jeg love for at piben fik en anden lyd.

Et par mails på tysk fra ham, og jeg havde fuld kontakt. De er meget venlige hos Plettenberg og de reparerede motoren, skiftede lejer og testede den for 100 euro inklusiv porto.

I oktober var modellen klar igen. Jeg var spændt som altid med en ny model. Jeg lavede de sidste rortjek, og gav gas. Modellen steg uden problemer til vejrs. Den var som alle F3A fly godmodig, men den fløj ikke specielt rent. Jeg grovtrimmede modellen, og kunne konstatere at der nok var noget indfaldsvinkel på haleplanet



som skulle rettes. Jeg begyndte med en trekantmanøvre med kvarte rul. 60 grader op, to kvarte rul, rundt om hjørnet inverteret til det vandrette ben knald. Noget faldt af modellen i det inverterede hjørne og der lød et smæld. Jeg råbte til de andre på pladsen om at holde øje med nedfaldsstedet. Jeg bragte modellen tættere på og kunne konstatere, at det var den absolut mest udskældte del som manglede på modellen – det bæ-brune Canopy. For at gøre det hele lidt mere besværligt mente flere at det var faldet ned i sivene. I NFK flyver vi over et stort vådområde med meterhøje siv. Det er som at vinde i lotto hvis man genfinder noget derude. Men ak og ve - nu savnede jeg lige pludseligt det hæsleige og udskældte canopy helt umådeligt meget, og måtte derfor en tur ind i twilight zone. Efter en times tid orkede jeg ikke mere. De tre meter høje siv forhindrede mig i at se længere frem en 25 cm. Det gjorde det jo ikke lettere at Canopyet var brunt – vell (Billede 38).

Kineseren lærte jeg at kende kort efter mit uheld. Jeg besluttede at skrive til producenten Toprcmodel.com, da den amerikanske forhandler F3unlimited.com ville have små 200\$ for et canopy uden porto told og moms. Det ville stikke helt af prismæssigt.

Jeg fik hurtigt svar fra Mr. Henry. Om det er Mr. Henry som laver det hele selv, eller

han er sælger aner jeg ikke, men han er yderst venlig og høflig. Vi udvekslede billeder om modeltype, og hvilken version og bemaling jeg havde. Han fortalte mig at det ville koste mig 133\$ med porto, og at det ville lande i Danmark om tre uger, færdigt malet og flyveklart. Jeg var ovenud lykkelig og overførte pengene til Mr. Henry. Efter 3 uger havde jeg intet hørt – der var total radiotavshed. Jeg skrev til ham, og spurgte om en update. Han var som altid meget høflig, spurgte hvordan jeg havde det i dag, og fortalte mig at canopyet lige var nede hos maleren, og ville blive sendt i morgen.

4 uger gik.... Jeg skrev endnu en mail, og samme høflige svar, men denne gang med beskeden "det bliver sendt i morgen, og du får et tracking nr." Dagen derpå kom der selvfølgelig ikke noget tracking nummer, og jeg tog min "nej hat" på og indså at pengene var tabt.

Så blev det alligevel jul. Midt i december, da jeg kom ud i carporten, havde Post Nord stillet en kasse som ikke var til at tage fejl af. Den var fra Mr. Henry i Kina. Mr. Henry havde holdt sit ord og produceret og sendt mig et nyt canopy. Min fornemmelse af ham var korrekt – en fin fyr. Jeg løftede Caelus ind i stuen og pakkede canopyet forventningsfuldt ud.

Skuffelsen var enorm. Nu havde jeg ventet i otte uger og så var farverne helt forkerte – ja lige med undtagelse af den bæ-brune – den sad så at sige lige i skabet. Den hvide var ikke den samme, og den tornadorøde havde han udskiftet med ferrari rød. (Billede 39) som stak helt af. Caelus blev nu for tredje gang hængt til udskældning i mit hobbyrum.

Anden flyvning kom lidt som en overraskelse. Pludselig fik vi et par dage i marts 2021 med helt vindstille.

Jeg besluttede at give Caelus en sidste chance, så jeg ringede til Eggert og satte ham stævne i Langstrup. Mens vi samlede modellen, harcelerede jeg stadig voldsomt over det fejlmalede canopy som nu på en eller anden måde håned mig endnu mere end det originale (Billede 40 på næste side)



Eggert satte modellen ud på pladsen. Jeg tjekkede rorene og gav gas. Den kom hurtigt op på himlen, og jeg kunne igen mærke de fantastiske F3A egenskaber disse modeller besidder (Billede 41). De er så fine og følsomme i deres flyveegenskaber. De kan lave de vildeste manøvrer, men man har aldrig fornemmelsen af at de gør noget uforudset. De føles nemme at flyve. Som jeg stod der og betragtede hende, gik det op for mig at jeg ikke kunne se de underlige farver nær så tydeligt mere. De flød ud på de 150 meter og jeg styrede bare en lækker velflyvende kinesisisk kunstflyver som ikke havde kostet mig særligt mange penge (Billede 42).

Jeg fik en lille smule dårlig samvittighed over at jeg havde hadet modellen så indædt. Nu fløj hun så fint rundt på himlen, og jeg kunne igen begynde at flyve lidt F3A. Det var jo faktisk kun farverne som var mit kritikpunkt af modellen. Måske hjalp det også lidt på humøret, at jeg tidligere havde malet det ekstra hvide Canopy som Mr. Henry havde sendt til mig, i lige nøjagtig de farver jeg kunne lide og helt uden brug af brun.

Så måske bliver det alligevel min bedste model nogen sinde?

(Billede 43)

Michael Gibson

Modellen er fra TopRcModel.com





FAKTA

Caelus Full Composit ARF	TopRcModel.com
Spændvidde:	1830 mm
Længde:	1982 mm
Vingeeareal:	58.92 dm ²
Færdig vægt uden batteri:	4050 gram
Motor:	Plettenberg advance 30-10
Regulator:	Master Mezon 95 opto "Lite"
Højderor:	Futaba BLS173 S.BUS2 SV
Sideror:	Futaba BLS175 S.BUS2 SV
Krængeror:	Futaba BLS171 S.BUS2 Sv
Modtager:	Futaba R7008SB S.BUS HV

Har du også en model?

Har du også en model, der fortjener nærmere præsentation i Modelflyvenyt? Så skal du ikke få sved på panden eller præstationsangst af Michael Gibsons fine, finurlige og lange beskrivelse af Caelusen her. Fat kamera eller mobiltelefon og tag nogle skønne billeder af din model, gerne i sit rette element, men også gerne nogle særlige detaljer - og send det sammen med nogle fyldige billedtekster til redaktøren. Se adresse side 59.





VI PRÆSENTERER: ØMFK

Alias Østjydsk
Modelflyveklub



Østjydsk Modelflyveklubs klubshus set fra oven en dejlig sommerdag

Østjydsk R/C Modelflyveklub (ØMFK) ligger ca 3 km syd for Horsens (mellem Horsens og Bjerre). På modelflyvepladsen flyves der med modelfly i alle afskygninger, lige fra mindre skummodeller til store skalamodeller og selvfølgelig helikoptere.

Åbent huse og instruktører til rådighed

Klubben afholder to åbent huse om året. Modelflyvningens Dag og et i august, (når vi må!). Det har de sidste år betydet ca. 15 nye medlemmer. Vi stiller en instruktør til rådighed for alle nybegyndere, og det fungerer sådan, forklarer formanden, Palle Bonde, at der hver onsdag (fra april til oktober) fra kl 19.00 er en instruktør på pladsen. Og så kobler vi en nybegynder og en instruktør sammen som et makkerpar.

Instruktøren hjælper så den nye modelpilot bl.a. med at gennemgå modellen for eventuelle småfejl og generelt for at sikre, at modellen er sikker at flyve med og selvfølgelig med at lære at flyve. Vi har tidligere kørt med skiftende instruktører, men nu kobler vi folk sammen, så kan de bedre internt aftale hvornår der kan trænes. Instruktøren sikrer, at den nye pilot kommer igennem alle de forskellige øvelser.

Når den nye pilot mestrer start og landinger og generel flyvning, så bliver han/hun givet fri og så er det bare med at flyve løs på klubbens 6600m² store bane.

Vi rådgiver også om indkøb

Vi anbefaler også kommende medlemmer, at de altid kommer ud og besøger os på pladsen - og gerne flere gange INDEN de investerer i deres første modelfly eller helikopter.

Når man som begynder står og skal vælge sin første model, så ved enhver, at der er en masse faldgruber. I ØMFK kan man møde en masse erfarne modelpiloter, som kan guide den enkelte til en sikker vej ind i modelflyvningens vidunderlige verden. Det kan være en uoverskuelig opgave for en nybegynder.

Det sociale liv i klubben - et bevidst valg

Alle er velkommen i ØMFK, for det er stedet hvor passionen for modelflyvning og godt kammeratskab mødes, fortæller Palle Bonde. Vi prioriterer det sociale meget højt. Der er et rigt socialt liv i klubben og en rigtig fin hjælpsomhed medlemmerne imellem. Det meste af året hvor der kan flyves, hygges og flyves der i stor stil på pladsen. Klubben har foruden hjemmesiden www.omfk.dk også en facebookgruppe, hvor man yderligere kan orientere sig om klubben liv og aktiviteter. Vi bruger i øvrigt facebook aktivt og laver opslag på mange andre grupper ... Fx "Det sker i Horsens". Til august (hvis corona tillader det) vil vi udvide vore åbent hus, med veteranbiludstilling og med vores lokale mc-klub, og så har vi et medlem der er motortosset han vi udstille og starte nogle af hans lastvognsmotorer, bilmotorer, modelflymotorer mm..



Michael Thomsen da han i september 2020 var klar til at flyve selv efter nogle få timer med en instruktør.



Helt typisk klubhygge (fra før coronareglerne).



Formand Palle Bonde



John Nieuwenhuizen er et af de nye medlemmer, der i sommeren 2020 formåede både at få adgang til at flyve på ØMFKs plads OG at tage sig et A certifikat.

FAKTA:

Østjydske Modelflyveklub (ØMFK)

Etableret 1972

PLADSADRESSE OG FACILITETER:

Bjerrevej 300, 8783 Hornslyd

Klubhus: Ja plus overdækket terrasse

Toilet: Ja

Camping: Kun til træf

Vand: Ja

El: Generator og solcelle anlæg til opladning af lipo batterier og til el i klubhuset

Varme: Gas

Komfur: Gas plus gas-grill

Telefon: Nej

FORSIKRING

For at flyve i ØMFK skal man være i besiddelse af en ansvarsforsikring som gælder ved flyvning med modelfly. Det får man ved at være medlem af Modelflyvning Danmark (MDK).

HVORNÅR MÅ DER FLYVES?

Flyvning med motormodeller er kun tilladt **onsdag, torsdag, lørdag og søndag**. Torsdag må i tidsrummet fra 9:00 - 15:00 flyves med Ducted Fan modeller og andre, lidt mere støjende modeltyper, og "normal" motorflyvning må foregå i tidsrummet 9:00 - 22:00 eller til solnedgang (hvad der kommer først!) Med hensyn til hover-øvelser på banen med helikopter onsdag, lørdag & søndag, så kan der træffes aftale derom, hvis de fremmødte flyverpiloter ikke generes unødigt.

Med hensyn til fastvinget flyvning på banen om torsdagen, så kan der træffes aftale derom, hvis de fremmødte helikopterpiloter ikke generes unødigt. Hvor torsdagen falder på en helligdag, fx Skærtorsdag, er motorflyvning ikke tilladt.

Flyvning er kun tilladt i tidsrummet fra 09:00 - 22:00 eller til solnedgang (hvad der kommer først!)

Man-, tirs- og fredag må der klippes græs/repareres maskiner/ordnes klubhus fra 10:00 -17:00.

Man-, tirs- og fredag må der svæveflyves fra 10:00 -19:00 uden motor (heller ikke el-motor!) Der må udlægges gummitov til højstart i perioden fra høst til såning.

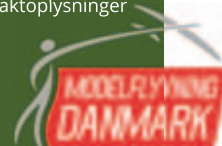
Antal medlemmer pr. 15.3. 2021
53

ER GÆSTER VELKOMNE?

Ja naturligvis.

A-certifikat er påkrævet og modellen skal støjtestes før flyvning af bestyrelsesmedlem eller instruktør. Kontakt klubben først. Se kontaktoplysninger på hjemmeside:

www.omfk.dk





UNGE VINDER MED DRONEPROJEKT

Fire innovationselever fra Morsø Handelsskole vinder konkurrence ved landsdækkende Entreprenørskabsmesse

Næsten 500 unge fra hele landet dystede på gode ideer til National Entreprenørskabsmesse i februar 2021. Her fik iværksætterdrømmene frit løb, da deltagerne pitched deres ideer online for en række dommere fra erhvervs-livet. Holdet WO-drones fra Morsø Handelsgymnasium - EUC Nordvest slog dog alle de andre og løb med førstepladsen.

Gennem flere måneder har de unge fra hele landet knoklet med at finde på og udvikle nytænkende iværksætterideer, som de skulle pitche til National Entreprenørskabsmesse. I år har de unge haft en ekstra udfordring, da de alle har haft skolegang hjemmefra, og det kan bestemt være udfordrende at nytænke og udvikle ideer på afstand af hinanden.

Vinderholdet blev WO-drones

Vinderholdet består af Camilla Højgaard, Frederik Bødskov Larsen, Maja Korsgaard Sørensen og Mikkel Bæk Christensen, der alle er elever på Morsø Handelsgymnasium. Deres skoleprojekt handler om en drone, der kan hjælpe landmænd med at spotte, hvor på deres marker, der er flyvehavre. Det er lovpligtigt for landmænd at bekæmpe flyvehavre, men det kan være ganske svært at finde på store arealer. Ved overflyvning

af landmandens marker kan dronen identificere flyvehavre og herefter markere områderne med flyvehavre på et kort, så landmanden kan se, hvor der skal sættes ind.

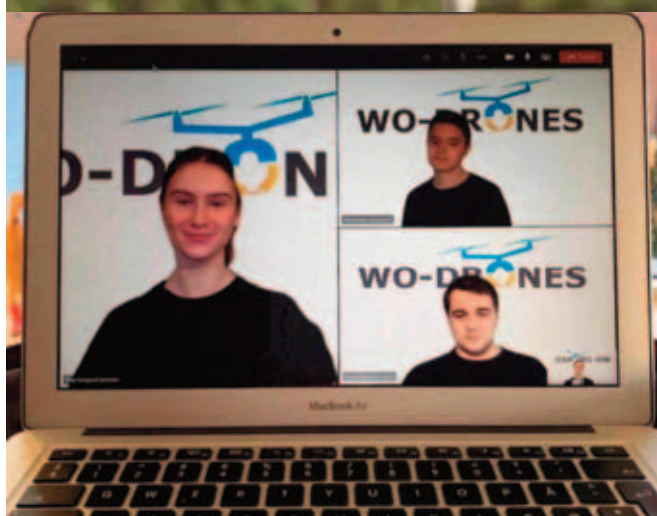
- Det er rimelig vildt at vinde! Det har været spændende at arbejde med vores idé, men vi har også lært, at der ikke er noget der er "bare lige". Det kræver masser af arbejde. Det har også været fedt, at man bruger undervisningen på en anden måde og ligesom tænker det ind i sin egen virksomhed.

Imidlertid er de fire stadig gymnasieelever og nu i gang på 2.g med andre skoleopgaver, så det der med at udvikle en egentlig forretning på opgaven må vente lidt endnu.





Den Nationale Entreprenørskabsmesse er arrangeret af Fonden for Entreprenørskab og en del af entreprenørskabsforløbet Company Programme. Alle deltagerne har arbejdet med deres idé eller produkt som en del af et skoleforløb og for mange af dem er National Entreprenørskabsmesse første gang de fremviser deres idé eller produkt offentligt. Konkurrencen har flere gange været katalysator for opstart af reelle virksomheder.



FLYVEHAVRE SKAL BEKÆMPES

Fra bekendtgørelse om flyvehavre

... i uddrag ...

§ 1. Ejeren eller brugeren har pligt til at holde alle dyrkede og udyrkede arealer fri for flyvehavre. Ved flyvehavre forstås planter af *Avena fatua* L., *A. sterilis* L., *A. ludoviciana* Dur. og andre vildtvoksende etårige havrearter, der har løsningslag ved grunden af en eller flere kerner i småakset.

Stk. 2. Denne bekendtgørelse gælder for alle ubebyggede og ubefæstede arealer.

Stk. 3. Pligten til at holde alle dyrkede og udyrkede arealer fri for flyvehavre gælder også for offentlige myndigheder.

På konkurrencedagen præsenterede alle deltagerne deres ideer online for erfarne erhvervsfolk, som gav eleverne feedback på ideen og bedømte elewirsomhederne på bl.a. ideens potentiale, produktudvikling, markedsføring og økonomi. Hele 127 hold af elever havde kvalificeret sig til konkurrencen via regionale messer.

Drone skal hjælpe landmænd mod flyvehavre

Vores idé, fortæller Camilla, går på at en drone, (DJI phantom multi spectacle) der overflyver marker kan identificere flyvehavre.

Med billeder fra dronen kan landmanden nemt se, hvor der skal sættes ind.

Jeg er selv landbrugsdatter fortæller Camilla Højgaard og har brugt mange, mange timer på at gå gennem marker og plukke flyvehavre. Sidste sommer tænkte jeg, at der måtte være en nemmere måde at gøre det på. I dag bekæmper vi flyvehavre

enten ved, at sprøjte marken med sprøjtegift i forsommeren, eller ved manuelt at finde og fjerne flyvehavren i juni og juli.

Ulempen ved den første metode er naturligvis, at det kræver et stort forbrug af sprøjtegifte, mens ulempen ved den anden metode er, at det tager utrolig mange timer at komme igennem markerne manuelt.

Netop muligheden for at forhindre unødigt ned-sivning af sprøjtegift til grundvandet blev fremhævet af dommerpanelet, da de forklarede, hvorfor holdet, der kalder sig WildOat Drones, (WO-Drones) blev årets vindere.

Præmierne fra både de regionale og nationale konkurrencer i alt 22.000 kr. skal bruges på udvikling af software til dronen, når altså vi får tid, for de andre skoleopgaver.

ERFARINGER MED KUNSTGRÆS?

Modelflyveklubben Lolland skal flytte, og efterlyser erfaringer med kunstgræs?

Modellen står på kunstgræsbanen i Odense på kanten til markens almindelige græs. Så ses det tydeligt hvilken forskel den nye landingsbane har for de mange modeller.

Modelflyveklubben Lolland stod pludselig og skulle have en ny plads at flyve fra, heldigvis var der en flink landmand der ville modtage klubben.

Nu ville de fleste nok tænke at græs ikke kunne være et problem på den fede Lollandske muld, men ikke al jord på Lolland er af den beskaffenhed.

Området hedder Rødby Fjord. Det er ikke uden grund det hedder noget med fjord, for det var det en gang en fjord. Det betyder at der er mere sand end humusjord, en vestjyde ville vide hvad det betyder!

Sagt på jævn dansk: der er f..... langt mellem græsstråene og det vil tage en krig før det ny såede græs vil dække jorden. Ok lidt gødning vil nok hjælpe, men alligevel. Så var det jeg kom i tanke om, at der var to klubber der fik tildelt et beløb af modelflyvning Danmark for nogle år tilbage (Jeg sad selv i udvalget der delte penge ud, et fedt job!) men hvordan havde de to klubber og deres kunstgræs det? Det måtte efterprøves.

Jeg fik kontakt til formanden for Odense Modelflyveklub, Torben Rasmussen, og det korte svar er: Det er vi rigtige glade for. Det var ikke nok for mig. Hvordan gjorde I

det? Og hvordan med vedligehold? Formanden fortalte, at man først havde klippet græsset helt ned og derefter brugt en mosfjerner. Mosset var revet sammen og kunstgræsdugen var udlagt som et gulvtæppe og sømmet med passende afstand hele vejen rundt som forhandleren havde anbefalet. Ang. vedligehold så vil græs gerne kybe ind over kunstgræs-tæppet. Det klares med lidt kemi for at græsslåmaskinen ikke kommer ind over kunstgræsset for det tåler det ikke.

Den anden klub jeg har talt med er Sønderborg Modelflyveklub og formand Hans Peter Nørgaard. De to



Den nye flyveplads på Lolland lader noget tilbage at ønske

Kunstgræsbaner slås fast med syv-tommersøm.

klubber med kunstgræs har baner på hhv. 4x25 meter og 8x50 meter. Smart fordi tæppet sælges i 4x25 meter, deraf kan man udlede at den ene klub er dobbelt så god til at lande.

Med kunstgræs er der også den fordel, udover at det ikke skal slås, at der er mindre rullemodstand så meget små hjul kan sagtens bruges. Derimod er det en udfordring for krigsfugle med halehjul, der gerne vil rulle langt for ikke at vippe over.

Jeg ser også en anden fordel, hvis en klub ligesom vores skal flyttes til et andet sted, ja så ruller man

”bare” tæppet sammen og ruller det ud igen et nyt sted. Det er nok straks værre, hvis der også er et klubhus der også skal med.

Den ideelle bane mener Hans Peter Nørgaard er tre længder og to i bredden dvs. 75 x 8 meter. Der er mindre glidmodstand på kunstgræs, så vi oplever at de mindre fly løber af banen på de 50 meter.

Per Egelund Nielsen
formand for både Storkøbenhavn
havns Mfk. og Lolland Mfk.

ERFARINGER MED KUNSTGRÆS?

Flere klubber går med overvejelser om de skal investere i kunstgræs på hele eller dele af deres modelflyveplads og spørger til erfaringerne med det?

Hvordan holder investeringen mål med arbejdet med det?

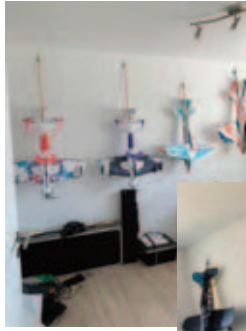
Og hvordan fungerer det i dagligdagen?

Ligger du inde med den slags erfaringer, så skriv nogle linjer om både plusser og minusser. Skriv til redaktøren på pe@pe-design.dk og vedlæg gerne billeder der beskriver dine erfaringer.

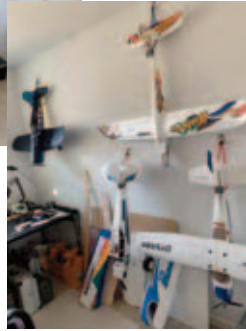
Næste deadline: 3. maj 2021



Adrian Kristoffersen Baandrup
Flyene hænger i hanebjælkerne og vingerne over og helikoptererne som på billederne!



Birger Nyborg



Ib Borris Jensen
Kroppene hænger i propelakslen, vingerne på en hjemmelavet vingereol.

VIS MIG DIN HANGAR ...

Redaktøren har efterlyst forskellige måde at opbevare de mange forskellige modeller på, når de er hjemme i hangaren

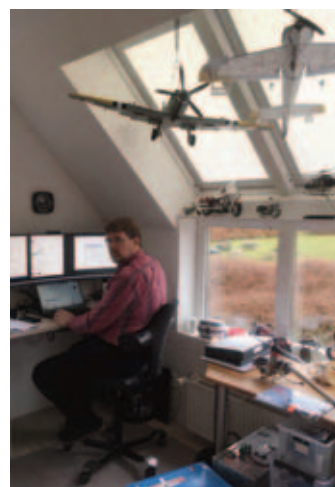
Jeg opbevarer mine modeller rodet og utilgængeligt fortæller Anders H. Langhoff på Facebook og vedhæfter ikke noget billede, men trænger øjensynligt til lidt inspiration til hvordan de kunne opbevares.

Bjarne Dalsgaard Jensen efterlyser pladsbesparende opbevaringsløsninger, fordi det begynder at fylde for meget. Derfor har redaktøren bedt en række modelpiloter om at fremvise deres hangar til inspiration.

Har du også en idé til opbevaring af modeller når de ikke er med på flyvepladsen, så send redaktøren et billede.

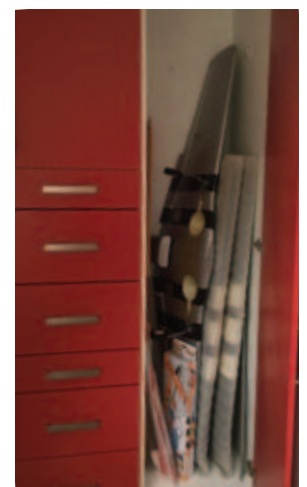
Og kender du én som har fundet på noget snedigt, men som måske ikke selv lige synes det er noget særligt, så tip bare redaktøren.

Nogen gange er det bare de små ting, der gør hverdagen nemmere og værkstedet/hangaren mere ryddelig.



Troels Lund

Jeg har mine modeller over hele huset. På hemsens, i garagen, i værkstedet. De store vinger har jeg i et skab. Jeg (og mine kolleger i flybranchen) synes det er sjovt, når jeg arbejde hjemmefra og sidder under en spitfire.





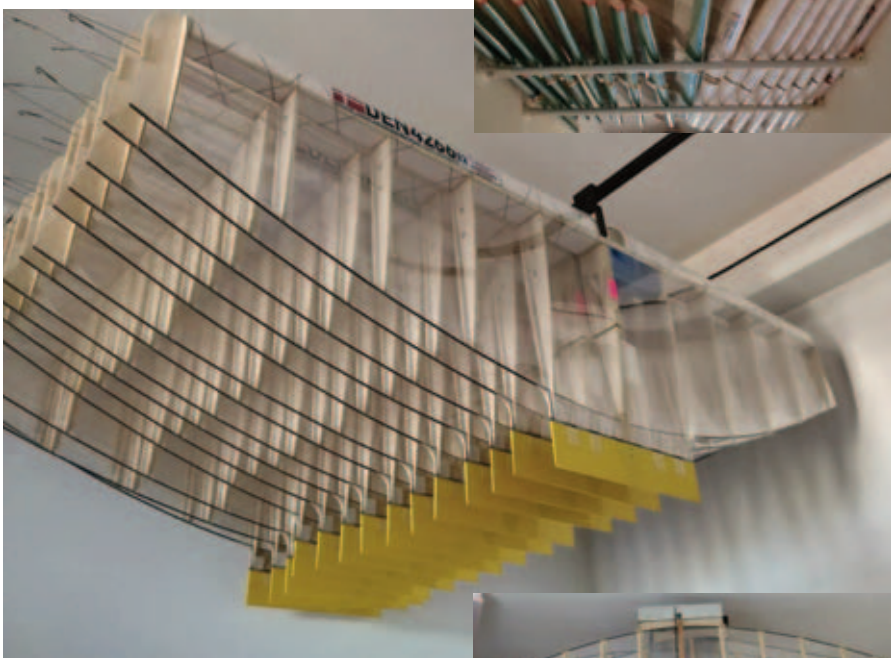
Kasper Holger

Niels Mortensen

Har du også en sjov, anderledes eller alternativ løsning på opbevaring af dine modeller eller andet modelflyveudstyr? Så send et billede og et par linjer til redaktøren på: pe@pe-design.dk



Palle Bonde



André Ø. Bertelsen
IKEA-gardinstantang og en 3D-printet krog. Til mit forsvar er det både kærestens og mine modeller - derfor både DEN og BEL mærker!



Leif Petersen
Jeg har Lodrette lister med rundstokke stukket i.

HVAD RØR' SIG I SKALA DANMARK

VM 2020 blev først udsat til 2021 og så helt aflyst
nu håber alle på skala VM i 2022 ...





Som for så mange andre, er mesterskaberne blevet aflyst. Vi var et landshold på fire plus holdleder, der var klar til at tage til VM i Norge i 2020, men det blev aflyst.

Allerede i slutningen af 2020, meldte arrangørerne ud igen, at det heller ikke blev 2021 de fik holdt VM. Nu er der fastlagt ny dato i 2022, så nu kan vi glæde os til næste sommer.

Der skal udtages et landshold efter DM i år, så alle får chancen for at kvalificere sig i klasserne F4H og F4C. Vi håber også på, at vi kan få en dommer med til VM i Norge.

Jeg har selv været i gang i hobbyrummet i vinter, med at gøre min RV-4 fra Hangar 9 klar til sæsonen. Efter et stall på vej ind til landning til DM sidste år, måtte den have ny beklædning og limes efter et par steder. Jeg synes det er et godt eksempel på hvordan man kan transformere en ARF til en F4H model.

Med de regelændringer der kom for tre år siden, opnår man stort set mulighed for max statiske point, når man har beklædt og dekoreret modellen selv.

Data på RV-4: Spændvidde 214 cm, vægt 9 Kg motor Saito FG57T med KS 4T dæmper. Den lyder fantastisk. Her i vinter har jeg monteret et røganlæg på den, jeg er spændt på om det giver lidt ekstra flyvepoint hos dommerne.

Den model jeg vil flyve med til VM, hvis jeg bliver udtaget, er en KZVIII i ca. 30% skala. Den er lavet ud fra Jørgen Kaars tegning. Den har været en tur i scanner og forstørret. Scorpiodesign har tegnet og laserskåret vingerribberne, ellers er alt andet lavet fra bunden. Vi er to skalatosser, der

har bygget hver sin model, det har været en lærerig men også til tider en "tung" proces. Der er ingen hjælp at hente på tegningen, det er kun omridset vi har kunnet bruge. Jeg har valgt at lave den til elmotor. Jeg har dårlige erfaringer med rystelser fra store encylindrede motorer, så det blev el.

Jeg har skiftet til et Jeti DC16 anlæg sidste år, det har fantastiske telemetri-muligheder. Jeg har monteret en MUI 150, som giver mig spænding på Lipoerne og strømforbruget i real time. I senderen har jeg programmeret alarm for lav spænding, og en alarm når 70% af min strøm er brugt. Jeg kan varmt anbefale Jeti, den har rigtig lækker finish, og softwaren er virkelig brugervenlig. Mulighederne for telemetri er rigtig mange, og priserne er fornuftige.

Setup i den er min KZVIII:

Motor: AXI GA6000 Propel 22 X 12
ESC: Dualsky XC13036HV 130A
Lipo: 12S 8000Mha.

Den har i skrivende stund ikke været i luften, så om setup'et passer til flyet vides ikke endnu. Når den har haft sin jomfrutur, kommer der et opslag på F4 Danmark på facebook.

Modellen er kommet op på 13 kg og er 250 cm i spændvidde.

Jeg glæder mig til at møde skalapiloterne til vores skalacup og til DM. Har du spørgsmål til skala konkurrence, finder du mig i bladet under eliteudvalget.

Kim Broholm
formand for skalaudvalget

Data på RV-4:

Spændvidde: 214 cm
vægt: 9 Kg
Motor: Saito FG57T
med KS 4T dæmper



TEGNINGS- ARKIVET

er fuld af drømme og bunker af tegninger.
Her får du sidste nyt fra det righoldige arkiv

Tegningsarkivet lever et lystigt liv, og jeg håber at du har benyttet det flittigt derude i løbet af vinteren.

Tegninger er drømme. Hvis jeg skulle bygge alle de fantastiske tegninger jeg er stødt på igennem tiden, skulle jeg blive mindst 275 år gammel, så en masse må nøjes med at flyve rundt inde i mit hoved og fortsætte som drømme, men det er nu også skønt ...

Arkivet har nået et stade, hvor der ikke pludselig kommer en masse nye tegninger på en gang mere. De nye materialer kommer mere dryssende nu. Det skyldes reglen om, at det skal være danske konstruktioner, eller konstruktioner som er blevet bygget og beskrevet i Modelflyvenyt – senest den amerikanske Delta Hustler XD7. (Se side 6)

Vi laver forbedringer og opgraderinger hele tiden.

Nyeste tilføjelser

I dette nummer har vi en artikel af Jørgen Korsgaard som beskriver et par af hans ældre konkurrencemodeller. De er begge lagt online i tegningsarkivet.

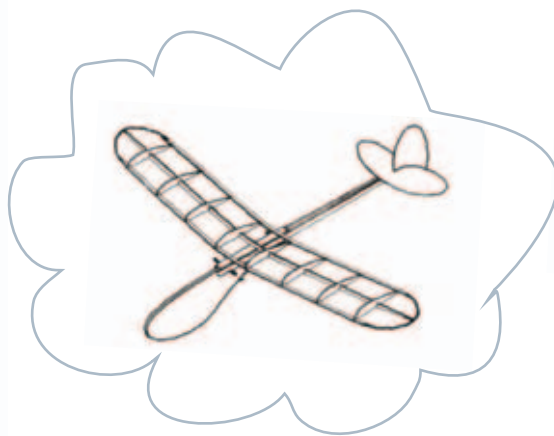
Fra dansk til tysk

I efteråret fik vi en henvendelse fra en tysk fritflyver som virkelig gerne ville bygge en Victory fra DMI. Hans største problem var imidlertid at han ikke forstod den fine danske stykliste på tegningen. Jeg snakkede på et tidspunkt med en klubkammerat – Tommy Persson, og han fortalte at han var 100 meter mester i tysk, og at han da gerne ville oversætte styklisten til tysk. Da Tommy afleverede styklisten havde han oven i købet også fundet den originale tyske byggemanual fra det tyske marked – skrevet af DMI.

Tusind tak for det Tommy.

Lars Pilegaard og gyrokoptere

Jeg fik ved en af mine samtaler med



Lars Pilegaard, en snak om seneste nummers artikel om Gyrokoptere. Det er et skægt emne, og nogle har måske prøvet at flyve de besynderlige maskiner med større eller mindre held. Lars, og hans søn Thomas designede i sin tid en Gyrokofter kaldet Tumse. den er motoriseret med en lille cox baby bee, og den er utroligt enkelt at bygge. Den kan absolut godt give både sommerfugle i maven, og meget morskab at flyve med.

Den har vi selvfølgelig lagt online på tegningsarkivet samt link til artiklen i Modelflyvenyt nr. 4-1986.

Nu du har netop dette blad (4-1986) på skærmen, vil du på side 15 kunne læse selvsamme Lars Pilegaards grundige gennemgang og byggebeskrivelse af det dengang helt nye byggesæt til den store kobra 20.

Lars kommer også ind på alternative konstruktionsmuligheder, med lan-

dingskrog, Corsair vinger samt speed udgaver med svimlende hastigheder.

Jeg synes at det er helt genialt, at vi har vores eget tegningsarkiv, som er lige så gratis og fint som Aerofred og Outerzone. Disse sites har begge lagt et kæmpe arbejde i deres mange tegninger, men jeg føler at vores lille samling måske ville drukne hvis den blot var en del af deres uendelige mængde af konstruktioner.

Flere tegninger ...

Jeg får en gang imellem henvendelser om små tegningssamlinger som skal doneres bort eller smides ud. Dem vil vi gerne meget gerne modtage inden de når genbrugspladsen. Der er altid guld-korn at finde.

Vi er stadig på udkig efter nye og gamle danske konstruktioner, det være sig til vands til lands og i luften..

Michael Gibson

Hvem er mentorer?

Det er en gruppe af vores mest erfarne elitepiloter. De har alle gjort sig i internationale konkurrencer i årevis og har masser af erfaring at dele ud af. Jeg tænker at læsere af Modelflyvenyt vil nikke genkendende til navne som André Bertelsen, Steffen Jensen og Henning Forbech.

HAR DU HØRT OM MENTORPROJEKTET?

Modelflyvningens elitepiloter har taget nyt værktøj i brug i kampen om at blive de bedste, og få nye piloter ind i rækkerne ...

Redaktøren fik lov at være med på en lytter da mentorgruppen holdt deres andet møde i begyndelsen af marts. Som alt andet for tiden foregik det selvfølgelig virtuelt med et aftenmøde hjemmefra på hver vores computer. Sportschef Erik Dahl Christensen er tovholder og leder aftens møde.

Den overordnede idé er en skærpelse af eliteprofilen hos den enkelte såvel som hos hele eliten bla. ved at lære af verdens allerbedste piloter.

Det handler naturligvis om at få vores unge, nye, håbefulde elitepiloter hurtigere frem til drømmemålene om medaljer ved at de kan trække på nogle af de aller mest erfarne elitepiloter.

Det kan være helt lavpraktiske råd, som at huske at bestille overnatning i god tid, så man ikke skal bruge lang tid på at transportere sig frem og tilbage til stævnestedet, når man er ude til konkurrencer. Og det kan være råd af mere personlig karakter,

som hvordan man psykisk forbereder sig til den enkelte konkurrence og hvordan man styrer nerverne, når det virkelig gælder.

Og hvad taler de så om?

Der er en coronaagtig rutine i at logge ind for at deltage i mødet og næsten på minuttet er alle klar. Erik har fremsendt en dagsorden og første punkt er en rundtur til den enkelte. Hvordan går det med træningen - og har du fået spillet dart?

Dart, tænker redaktøren, men det har åbenbart været samtalepunkt sidste gang. Det der med at træne sig selv og hjernen ved at træne noget helt andet end den særlige manøvre eller kastedisciplin, som man gerne vil være verdens bedste i.

Ikke alle har spillet dart, men de fleste har også brugt tid på andet end at træne. Martin har fx spillet skak, og Benjamin har jongleret lidt. Christian har heller ikke spillet dart, *for skiven hænger i skuret* - fortæller han, *og der er for koldt på den her årstid.*

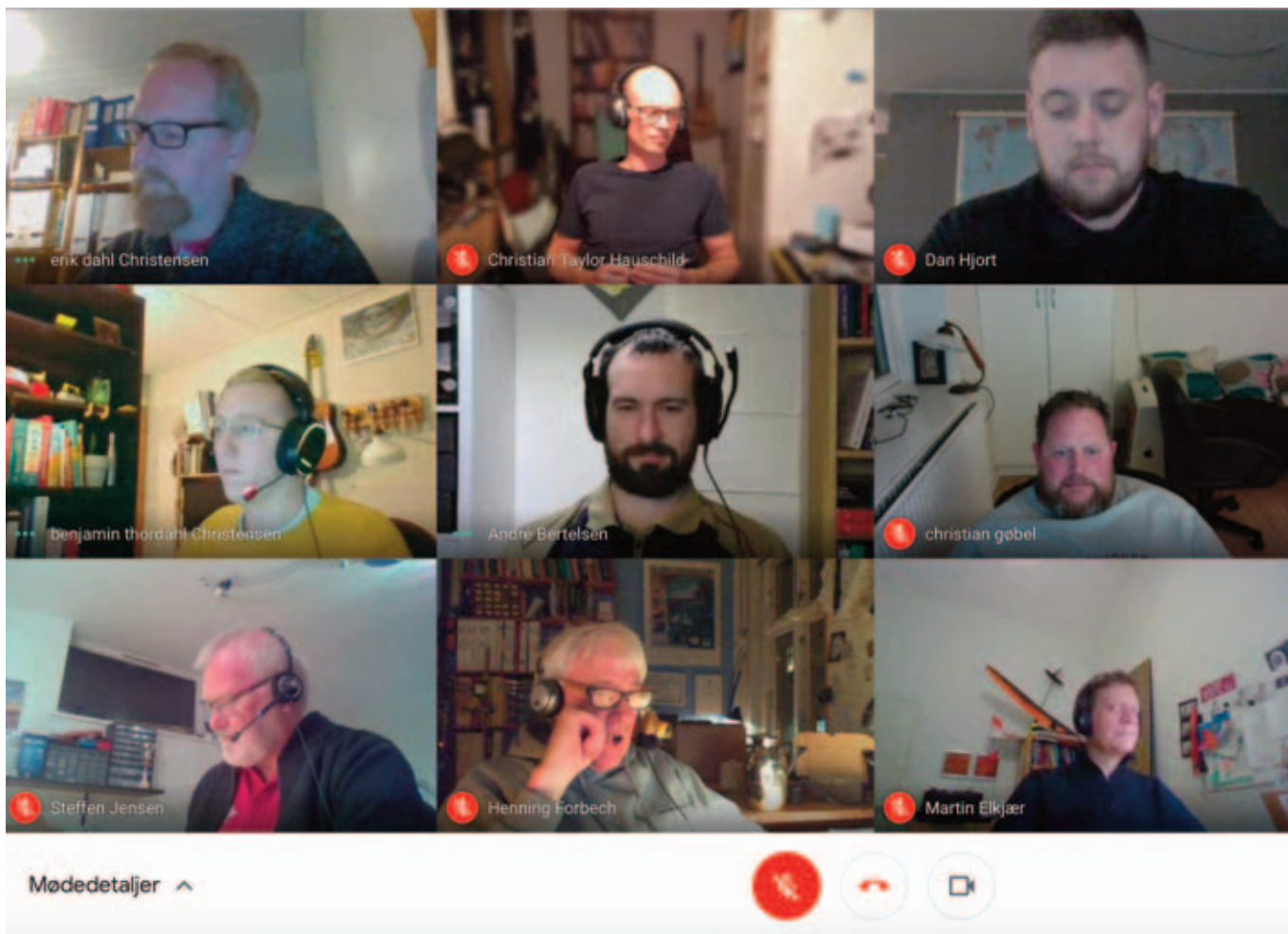
Jeg har til gengæld øvet mig i den disciplin at komme hurtigt ind i zonen ind i fokus. Jeg fik en stor opgave hvor jeg skulle dreje 200 ens knager og den har jeg brugt til at øve det.

God stemning og fortroligt rum

Det er tydeligt at der er en god stemning og et meget fortroligt rum at samtale i. Og det er tilladt at spørge om hvad som helst. *Hvad gør du, Dan, for at flyve yndefuldt,* spørger Christian?

Jeg sørger for at have tisset af en halv time før jeg skal flyve, svarer Christian, *ti minutter før gør jeg flyet klar og så har jeg brug for fem-ti minutter for mig selv, til at tjekke hvordan vindposerne går og være helt klar når det er min tur til at gå i readyboksen. For mig er det vigtigt at have en fast rutine, så har jeg ro på til at kikke på de andre og holde øje med hvad de dygtigste piloter gør.*

Og sådan går det et par timer denne tirsdag aften. Spørgsmål, gode råd og ideer til fremtidig træning flyger gennem luften og sågæt et tip om at læse eller



lytte til The Inner game of Tennis, skrevet af W. Timothy Gallwey bliver givet videre inden der bliver set frem mod næste møde. Hvad skal trænes inden da, hvor henter den enkelte hjælp til mentaltræning og hvem kan nå at mødes med hvem.

Mentaltræning og de bedste i verden

Fælles for vores menties er at de er nysgerrige på hvad mentaltræning kan gøre for dem, de vil gerne inspireres af dygtige danske piloter og også gerne af nogle af de bedste internationale, fortæller Erik Dahl Christensen.

Lige nu arbejder vi på at få to udenlandske piloter til Danmark, når altså verden åbner igen. Vi er i forbindelse med Juan Rombaut, der flyver F3A i Spanien. Og vi er i forbindelse med Anthony Rotteleur fra Frankrig. Begge har et enestående generalieblad og mange medaljer i skuffen, så dem kan vi bestemt lære noget af. Og de har begge meldt tilbage at de er bærede over at blive spurgt og vil rigtig gerne, så snart det lader sig gøre.



Øverst: Juan Rombaut nederst: Anthony Rotteleur

Redaktøren glæder sig til at følge mentorprojektet og planlægger nogle interview ...

Hvem er så de nye menties?

Det vigtigste for vores nye elitepiloter for at være med, er at de har drivet til at blive bedre og er interesseret i at lære mere om, og har lyst til at afprøve nye måder at blive bedre på. På holdet i år har meldt sig: Benjamin Thordahl Christensen, Dan Hjort, Christian Gøbel, Christian Taylor Hauschild og Martin Elkjær.

De har meldt sig til at få hjælp med at:

- forbedre egne resultater
- forberede sig til konkurrencer eller mesterskaber.
- lave analyse af træning og læse resultater.
- finde nye teknikker der kan hjælpe den enkelte til at blive bedre.



Billederne af Tiger Moth er taget af mig, og pilot, ejer og byggherre er Jørn Rasmussen fra Børkop. Tiger Mothen vejer 8,3 kg og en spændvidde på 2,26 m. Billederne er taget i sommeren 2020. Den anden er ejet af John Madsen og såvidt jeg husker også fløjet af ham. Det er taget i efteråret 2019. Alle billeder er fra vores flyveplads i Ebberup VMK

Indbydelse til Skala Cup hos Skibelund Modelflyveklub



Lørdag den 29. maj 2021 kl. 9.30–15.00



Skalastyringsgruppen kan hermed med stor glæde invitere til Skala Cup på Skibelund Modelflyveklubs flotte flyveplads.

Vi har valgt at denne Cup afholdes som et endags arrangement og som noget nyt flyves der kun i klassen Klubskala. Det er en enestående mulighed for interesserede piloter at komme ud og prøve kræfter med skalaflyvningskonkurrence på et hyggeligt og uformelt niveau. Da vi kun har Klubskalaklassen på programmet, er der ikke statisk bedømmelse af fly og dermed god tid til at koncentrere sig om flyvningen og formaliteterne omkring konkurrencedeltagelse.

Alle kan deltage, blot man har en model der er en kopi af et "rigtigt" fly, man behøver ikke at have bygget noget som helst selv, det eneste krav er, at der er en pilot i flyet. Det vil sige at enhver der ligger inde med en ARF-model, som kan flyve, kan deltage. Så hvis det er noget du har gået og tænkt over, så meld dig til og kom ud på pladsen til en hyggelig dag med ligesinde.

Flyveprogrammet for Klubskala omfatter i alt seks manøvrer udover Start og Landing. De seks manøvrer skal fordeles på to obligatoriske; "360 graders cirkel med konstant højdetab" og "Ottetal" samt fire manøvrer som du selv vælger. Altså næsten det samme som til A-certifikatet og dermed noget de fleste har prøvet.

Typisk vælges manøvrer som passer til flyets forbillende, men de nye regler gældende fra i år, giver mulighed for at vælge mellem alle manøvrer så man behøver ikke at gøre det sværere end man selv synes. Sørg for at læse om de valgbare manøvrer, i Klubskalaregler 2021 (PDF) som du finder på Modelflyvning Danmarks hjemmeside: <https://www.modelflyvning-danmark.dk/sport/eliteudvalg/skala/regelsaet-for-skala-flyvning/> Se eksempler på flyveprogrammer herunder:

Model: Yak 55M

Jordstart
1. Ottetal
2. Immelmann
3. 360° cirkel m. højdetab
4. Rulning (højre)
5. Loop
6. Halvt Cubansk 8-tal
Anflyvning og landing

Model: Super Cup

Jordstart
1. 360° cirkel m. højdetab
2. Chandelle
3. Ottetal
4. Wingover
5. Ligeud flyvning
6. Overskydning
Anflyvning og landing

Kort tjekliste for deltagere:

- Tilmelding til dagen hos Kim Broholm på kim.s.broholm@gmail.com eller 41577570 senest 15 maj
- Pudse støvet af din flyver (ARF-model eller anden fin flyver, med pilot)
- Tænke over et flyveprogram der passer til dig og dit fly (se eksempler ovenfor)
- Udskrive og udfylde dommersedler hjemmefra (vi har ikke printer med)
- Træne frem til arrangementet
- Møde op med godt humør, vi er flere der nok skal hjælpe og det er et helt uformelt miljø

Du er altid velkommen til at stille spørgsmål til os på vores Facebook side (F4 skalagruppen Danmark), hvor du kan få gode råd og vejledning lynhurtigt fra de mere end 150 medlemmer:
<https://www.facebook.com/groups/336515350329005>

Følg med på Modelflyvning Danmarks Forum, kalender og Facebook for opdateringer til indbydelsen!
Vel mødt Skalastyringsgruppen

PRØV AT FLYVE MED WAKEFIELDMODELLER

Sådan opfordrer Jørgen Korsgaard og inviterer en tur tilbage til rødderne ...

For tiden har Modelflyvning Danmark omkring 6.000 medlemmer. De fleste af disse flyver med droner og fjernstyrede modelfly. To meget mindre grupper flyver med linestyrede og fritflyvende modelfly. Forfatteren af denne artikel – Jørgen Korsgaard – flyver først og fremmest med fritflyvende modeller – og især med gummimotormodeller. Han har skrevet artiklen i håb om at inspirere andre til at flyve med F1B-modeller, de såkaldte Wakefieldmodeller.

I Danmark er der en lille hyggelig flok fritflyvere, der dyrker deres hobby og lidenskab med stor intensitet. De fleste flyver F1A, så følger F1B og derefter to elektriske klasser. For at flyve F1A skal man have en rigtig god fysik, da der skal løbes og accelereres en hel del for at få modellen slynget så højt op som muligt. Selvom højstartslinjen kun er 50 meter, kan man opnå udgangshøjder, der er markant større. Den form for fritflyvning kræver hjælp af mange indstillinger på den elektroniske timer og højstartskrog. De andre klasser kræver slet ikke samme fysik og kan derfor dyrkes til langt op i alderen. For tiden er der knap ti, der flyver med Wakefieldmodeller. Den ældste er over firs og resten følger ned efter til omkring de 40 år.

Sådan kan du komme i gang

Hvis man vil prøve at komme i gang med F1B modeller, skal man

jo lige være klar over, at det er forbundet med en ret stor indsats! Man skal have en model, gummimotorer, et optræksstativ, en la-destok og en optrækker. Desuden skal man jo også kunne transportere tingene, så det vil være praktisk med en modelkasse og en kasse til udstyret. I lidt ældre tid kunne man bygge sig en enkelt opbygget svensk model "Tilka" eller en amerikansk "Wake-UP" og lidt senere en byggesætsmodel Prima, som sommetider stadig kan købes. De to førstnævnte modeller i er helt i træ og beklædt med japanpapir og dopet. Enkelte danske Wakefieldflyvere har arvet gode, men aflagte modeller fra andre.

Vil man selv bygge en relativt moderne model, er det med anvendelse af en hel del kulfiber, som kan købes hos leverandørerne (se sidst i artiklen). Det kræver, at man er i stand til selv at lave underside-jigs til vingerne, der bygges på dem. Man kan ikke bygge kulfibervinger direkte på et byggebræt. Egentlig er det ikke så svært at bygge i kulfiber, men det skal øves lidt. Det skal lige indskydes, at ribber stadig laves i balsatræ!

Man kan også købe de enkelte mere eller mindre færdige dele hos leverandørerne.

I Modelflyvenyt (5/94) kan man læse om at bygge vinger i kulfiber. I Modelflyvenyt 6/99 kan man læse alt om at snitte propeller. Her bruges et købt propelsystem, der kan bruges til Instant Propel Start. Dvs. når du kaster modellen starter propellen og timeren. I gamle dage holdt man propelbladene ude med den ene hånd, inden modellen blev startet. I Modelflyvenyt 1/00 kan man læse



Jørgen Korsgaard kaster modellen hårdt og næsten lodret.

alt om gummimotorer, optrækstativer, ladestok m.m. Er man god til lidt snedkerarbejde kan man også lave en fin modelkasse, der kan rumme fire modeller og en noget mindre kasse til alt det nødvendige udstyr, gummimotorer osv. Materialet er 3,5 mm birkekrydsfiner med forstærkninger af fyrrelister – 10x20 mm og 10x40 mm. Man laver først en helt lukket kasse, der derefter saves igennem på midten, hvor den brede 10x40 mm liste sidder. På denne måde er man sikker på, at låg og bund passer sammen.

Moderne tider

Langt de fleste fritflyvere i dag ved jo, at næsten alle Wakefieldflyvere køber deres modeller og udstyr hos 2-3 fabrikanter. Kun få dukker op til konkurrencer med selvbyggede modeller. En fabriksmodel RTF (Ready-To-Fly) koster mellem 9.000 og 15.000 DKK. Og diverse udstyr adskillige tusinder til.

En af fiduserne ved at købe hele udstyret er, at man stort set ikke behøver et større eller mindre hobbyrum. Men man skal nok regne med mellem 50 og 70.000 danske kroner til det formål.

Når man skal ud at flyve med en wakefieldmodel for første gang, vil det være klogt at kontakte en af de aktive til at hjælpe med det.

I de gode gamle dage kunne man blot tage cyklen og drøne ud til den nærmeste græsmark eller stubmark. Som regel kunne man let få lov at flyve der, men nu om stunder er det faktisk svært at finde markens ejer, da han formentlig bor et helt andet sted end lige ved marken. Og det er sikkert også svært at få lov til at bruge marken.

Et tilbageblik

I 1968 var jeg medlem i modellflyveklubben "Nordenfjords" i Åbybro 25 km nord for Ålborg. Erik Knudsen var dengang formand for klubben og fløj stadig med gummimotormodeller. Det blev jeg meget inspireret af og gik hjem og konstruerede en slags kopi af russeren Matveevs model, som var lidt af en kopi af Bob Hatcheks Skyscraper.

Jeg fik hurtigt bygget modellen, som jeg snittede en abachipropel til. Den virkede ret fint, og jeg fortsatte nogle år mere med at snitte abachipropeller. Det viste sig, at min model faktisk kunne flyve, og det endte med, at jeg med Erik Knudsens og Jim Prydsøs hjælp fik taget C-diplom i klasse C-2 – i dag F1B/Wakefield. Et C-diplom dengang var det fineste, og man var så også eliteflyver. På en og samme dag skulle man flyve tre flyvninger af mindst tre minutters varighed hver. De kommende år fik jeg bygget flere C-2 modeller og deltog i mange konkurrencer. Sidst i 70'erne og i starten af 80'erne blev det dog mest til A-1 og indendørsflyvning. Men derefter tog jeg så fat igen med nye modeller og vandt DM både i 1985, 86, 90, 99 og 2016. Siden har jeg koncentreret mig meget om at flyve i denne meget interessante F1B klasse.

Tradition for gode danske resultater

Danmark har gennem årtier kunnet gøre sig gældende på en god måde i Wakefieldklassen, som i øvrigt også er den ældste konkurrenceklasse i verden. Grundlæggeren af oliefirmaet CASTROL, Lord Wakefield of Hythe (1880-1941), udsatte i 1928 den imponerende vandrepokal, der stadig uddeles til vinderen af klassen til VM. Som nogen sikkert kan regne ud, stammer Wakefieldnavnet netop fra ham.

Thomas Køster vandt VM i Finland i 1965, og F1B holdet vandt holdkonkurrencen i Gøteborg i 1971. Undervejs har der været andre flere flotte præstationer. Det skal lige indskydes, at Thomas Køster har vundet VM i alle tre klasser. I 1977 var det i gasmotormodelklassen, F1C, og i 1979 fløj han Per Grunnets model til VM sejr i USA. Den formelle VM sejr gik dog til Per. Wakefieldholdet vandt ved samme lejlighed sølv i holdkonkurrencen.

Men der er jo generelt som tidligere nævnt ikke ret mange fritflyvere her i landet, og det vil nok være svært at omvende RC eller CL folk til at flyve Wakefield. En af meget populære og enkle RC klasser er F3K, som er en svævemodel på max. 1,5 meter og som slynges op i luften med håndkraft. For at få en god flyvedag behøver man blot en model og senderen. Og det er nok den RC klasse, der kommer tættest på fritflyvning.



Propellen sættes på.

På Sjælland kan man bruge den gamle flyvestation Værløse, og i Jylland er der Kongenshus Mindepark og Randbøl hede. En enkelt af de gamle bruger Rødekro flyveplads i godt vejr, og når de store fly ikke skal flyve.

Du kan købe det hele

Hvis man har ubegrænsede lomme penge kan man købe det hele:

- 3-4 Modeller RTF
- Færdige gummimotorer AA i poser med 5 styks RTF
- Optræksstativer AA og STS
- Optrækker med elektronisk tæller og momentmåler AA og STS
- Specielt halvt rør til optræk af motorerne uden for modellen AA og STS
- GPS sender og modtager
- Termiksøgningsudstyr
- Stopur
- Højdelogger
- Strandmusling (læsejl)
- Modelkasse og udstyrskasse – kan man dog selv bygge
- Kikkert med kompas, fx Steinar, Bresser m.m.
- Nøjagtig vægt med en passende størrelse vejeskål.

Mht. motorgummi findes der kun en eneste leverandør i verden, og det er et amerikansk enmandsfirma ved navn FAI Model Supply.

Får man en portion motorgummi hjem, venter der en masse arbejde. Gummien skal afvejes i portioner på 29 gram. Motoren må ganske vist max. veje 30,00 gram i smurt tilstand, som det hedder. Men smørelsen vejer ca. 1 gram. Efter afvejningen skal der bindes en knude, og motorerne skal lægges op ved hjælp af en justerbar lineal.

Så kommer vask og tørring, så en mere eller mindre videnskabelig strækning af motorerne. Det kan være meget tidskrævende og i øvrigt også anstrengende. Derefter skal de smøres, så strengene glider lettere mod hinanden under optrækket og under stigningen. Langt de fleste bruger silikone olie/pasta, mens enkelte stadig holder sig til en hjemmelavet blanding af brun sæbe og glycerin.

Wakefieldleverandører:

Alexander Andriukov. Fortkortet AA. Han er egentlig fra Ukraine, men flyttede i 90'erne til USA med kone og søn. Hjemmeside: www.andriukov.com

Stepan Stefanchuck bor stadig i Ukraine i byen Lviv tæt på grænsen til Polen. Fortkortet STS. Han har ikke nogen hjemmeside, men et lille katalog, man kan få ved at maile til ham: sts@mail.lviv.ua

Igor Vivchar leverer også ting og sager, bl.a. som tidligere omtalt en begyndermodel ved navn Prima. Vivchar er fra Litauen.

Motorgummi FAI Model Supply, USA, www.faimodelsupply.com

En hel del materialer til F1B og andre klasser leverer **Mike Woodhouse**, www.freeflightsupplies.co.uk

Bygning med halvfabrikata

Her køber man færdige ubeklædte dele, så man selv skal beklæde, lime nogle ting sammen osv.

Nedenstående dele er fra Andriukovs katalog. Stefanchuks priser er næsten på samme niveau. I øvrigt har jeg valgt at skrive priserne i dollars, som de an-



Jørgen Korsgaard står og venter på termik lige inden starten. Til venstre et termometer.

føres i katalogerne.

Vinger	300
Haleplan	50
Finne	50
Forkropsrør	37
Bagkrop	40
Samlemuffe	47
Propelblade træ	79 (Kulfiber 140)
Pylon med elektronisk timer	450
Propelsystem/nav DPR (fast stigning)	140
I alt	1146 dollars

Stefanchuk sælger en fin RTF model med elektronisk timer for 1490 dollars. Andriukov starter ved 2000 dollars!

Se de to byggetegninger

Artiklen er ledsaget af tegninger af to JK modeller, som i årtier har fået navnet DIMPLE plus årstal. (DIMPLE er en udmærket skotsk whisky i en meget charmerende flaske med smilehuller!) Den ældste model er bygget i klassiske materialer med anvendelse af meget lidt glasfiber. Den er forsynet med teknikaliteter, der gør den ret let at trimme og flyve med. Den anden model er bygget med stor anvendelse af kulfiber, hvilket kræver



Christian Schwartzbach trækker sin model op

mere med jigs (beddinger) osv. Desuden er den forsynet med Andriukovs propelnav med variabel stigning. Jeg er meget villig til at hjælpe en ny F1B modelpilot med at komme i gang.

Efter al denne snak kunne det godt overvejes at begynde med at bygge en mindre gummimotormodel i klasse P-30. Det er en fin lille klasse. Den skal veje mindst 40 gram uden gummimotor og må max have 10 gram gummi. Længde og spændvidde må ikke overstige 30 inches, dvs. 76 cm på hver led. Der fås pt. et par byggesæt fra USA.

Jørgen Korsgaard

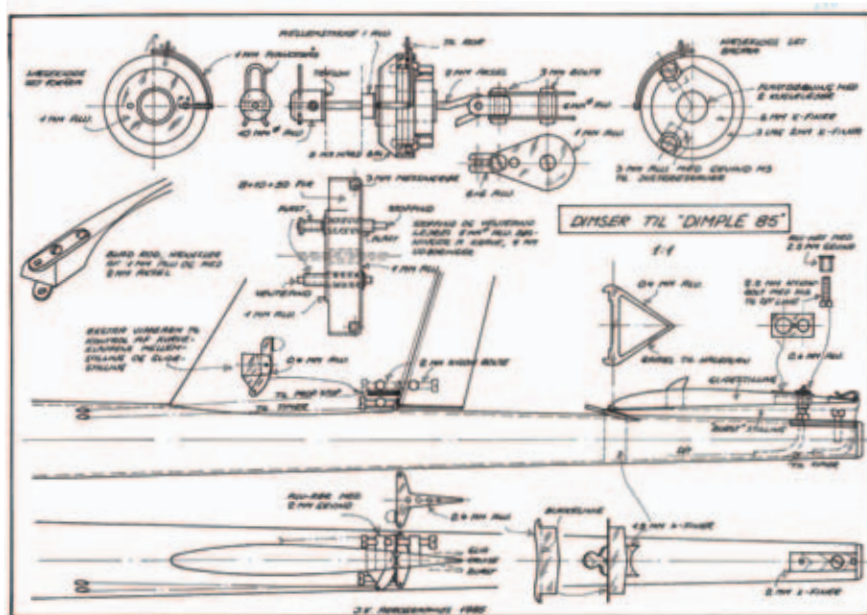
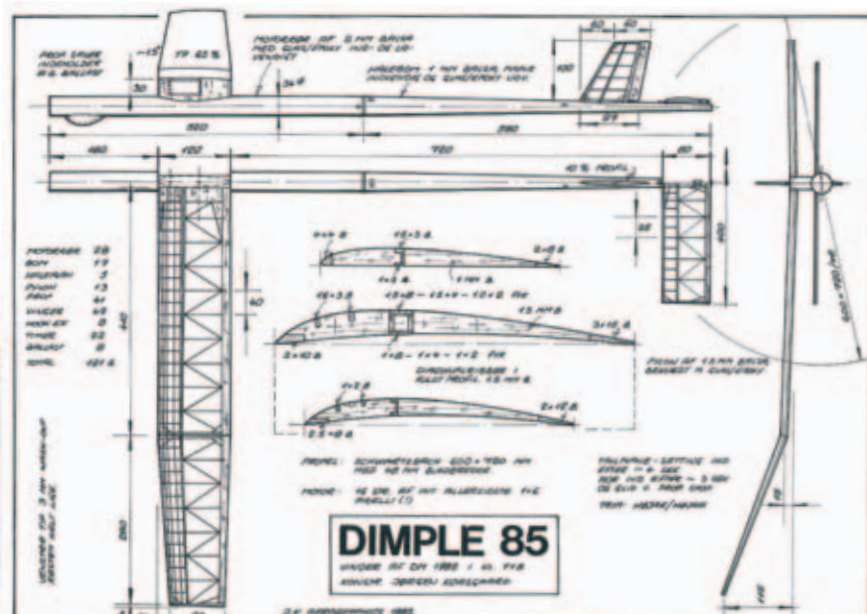
Kilder:

- Modelflyvenyt 5/99: Bygning af kulfibervinger
- Modelflyvenyt 6/99: Lav selv propeller
- Modelflyvenyt 1/00: Gummimotorer

Tegningerne DIMPLE 85 er lavet af Jørgen Korsgaard og her gengivet i 40%. De findes naturligvis i Modelflyvenyts tegningsarkiv i 100% = A4 størrelse og lige til at printe ud. På næste side finder du tegningerne til DIMPLE97 i fuld størrelse.

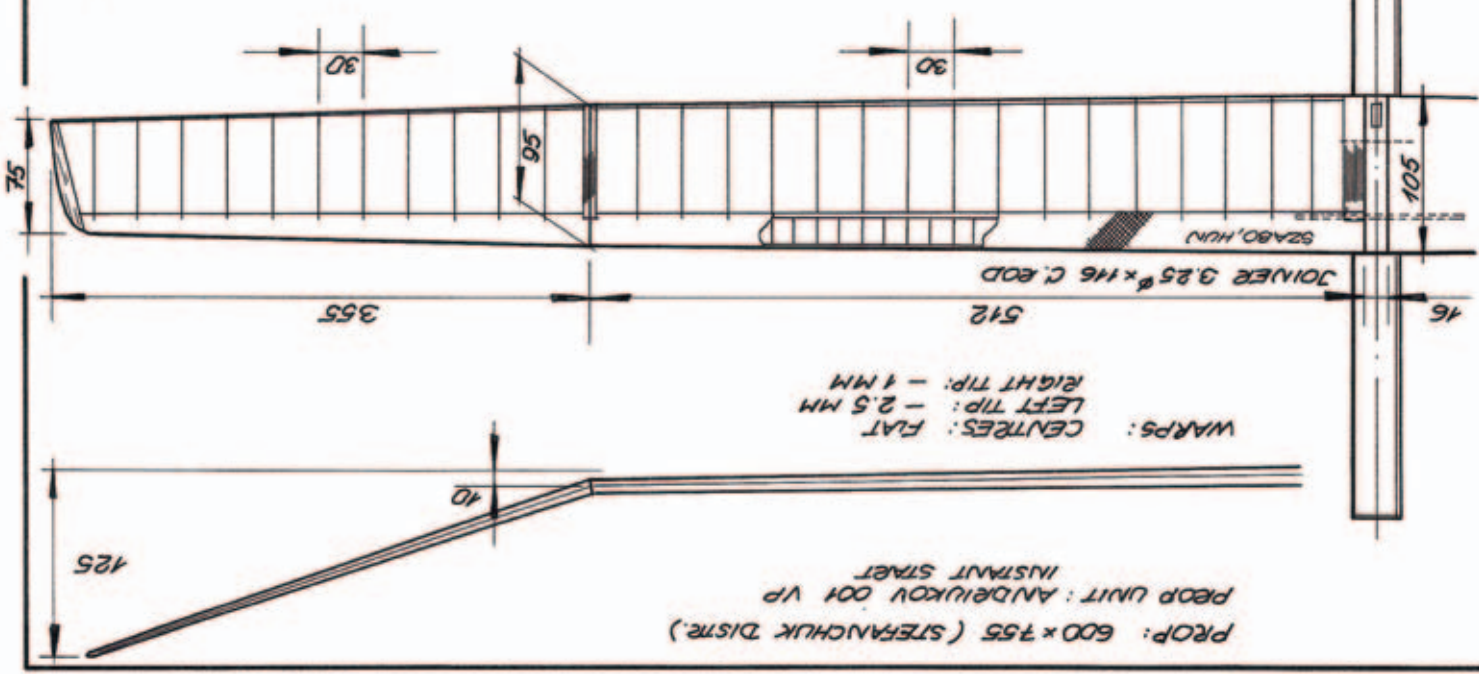
Find tegningerne i tegningsarkiver her:

- <https://www.modelflyvningdanmark.dk/tegninger/dimple-85/>
- <https://www.modelflyvningdanmark.dk/tegninger/dimple-97/>



PROP: 600 x 755 (SFRANCHUK DISTR.)
 PROP UNIT: ANDRIUKOV CO1 VP
 INSTRUIT STRAET

WARPS:
 CENTRES: FAT
 LEFT TIP: - 2.5 MM
 RIGHT TIP: - 1 MM



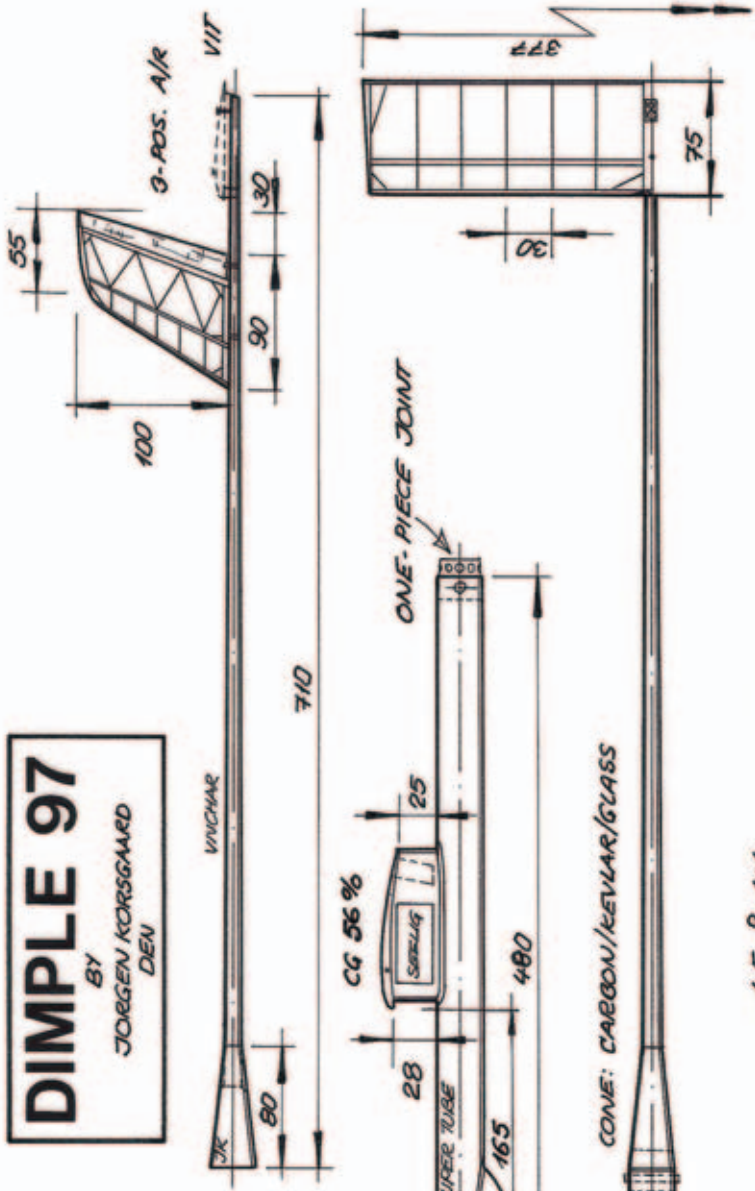
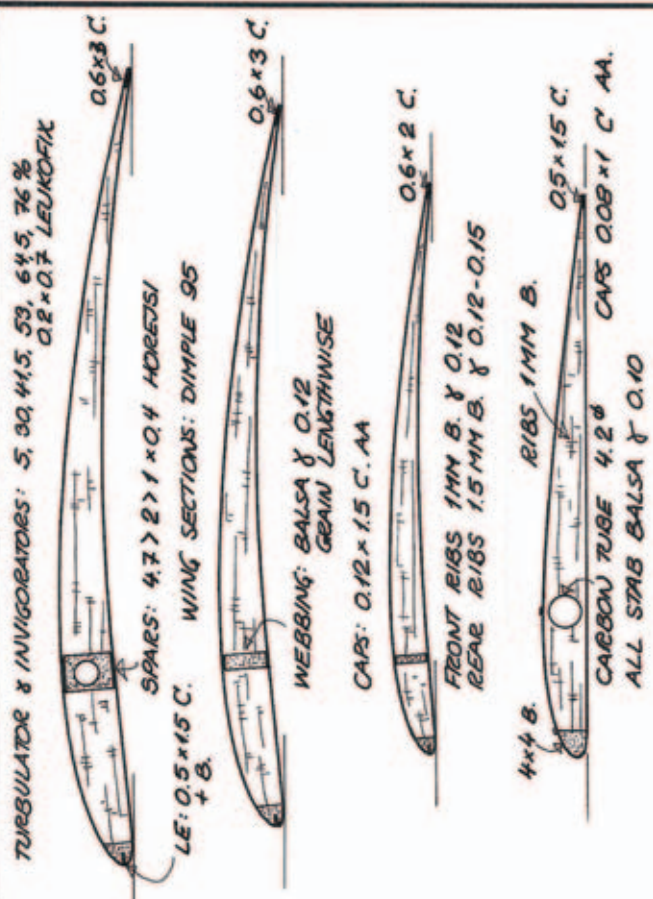
DIMPLE 97

BY
 JOEGEN KORSGAARD
 DEN

SELF MADE (AT GREAT PLEASURE!):
 WINGS, STAB, FIN, PYLON, JOINT
 PROP BLADES, TIMER START, CONE,
 STAB SPARE TUBE, ETC.

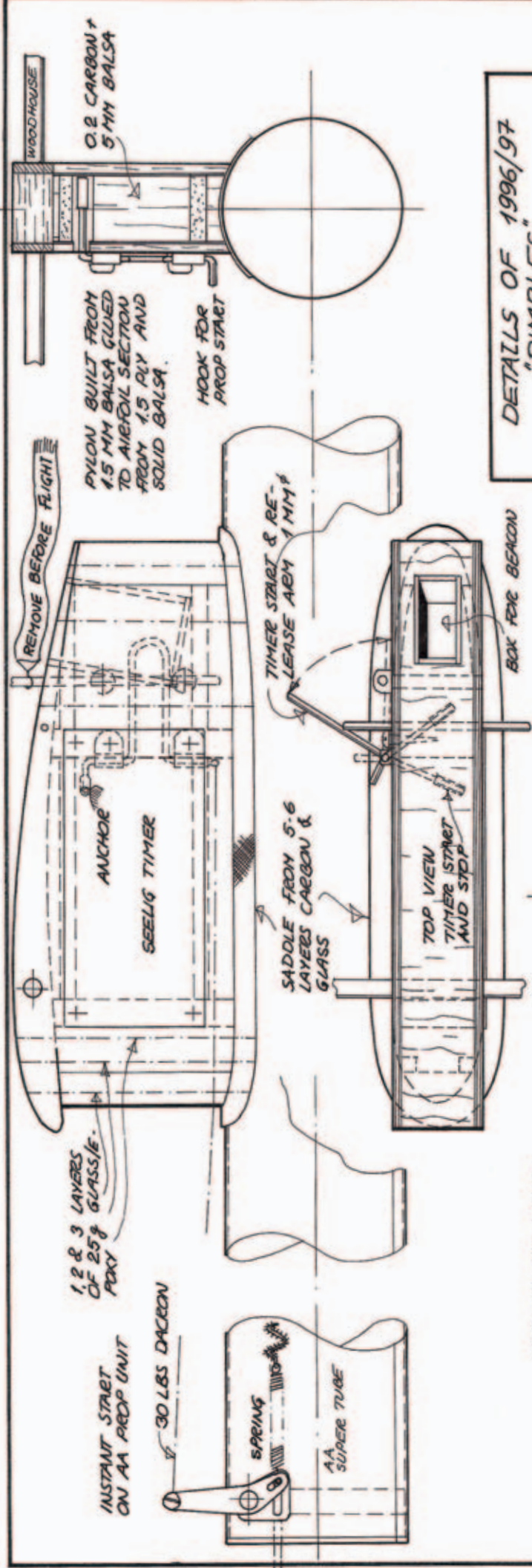
- WING: 16.10 DM²
- STAB: 2.80 DM²
- WING: 51.5
- STAB: 3.9
- FUSELAGE: 80.0 (BODY ETC. 13.5)
- PROP: 50.0 INCL. BOGGIN
- TRANSMITTER: 3.5
- BALLAST: 7.5
- TOTAL: 196.4 g

WING: 14g/M² MYLAR
 STAB & FIN: 7g/M² MYLAR

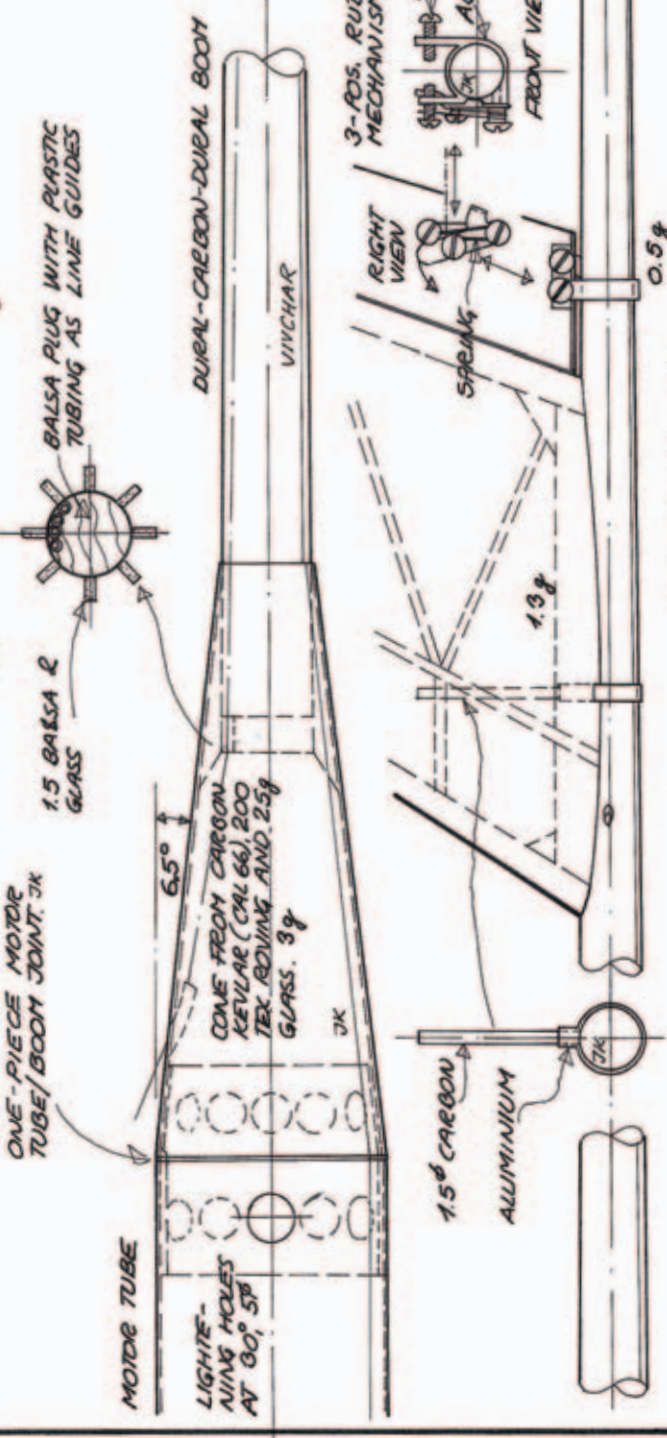


1:5 & 1:1

JK.97



DETAILS OF 1996/97
 "DIMPLES"
 FIB MODELS
 JOEGEN KORSGAARD
 DEN



DRAWINGS 1:1

JK.97

MODELFlyVNING DANMARK



www.modelflyvningdanmark.dk

MODELFlyVNING DANMARK

er den danske landsorganisation for modelflyvning i Danmark. Modelflyvning Danmark er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale (FAI). Og desuden medlem af European Model Flying Union (EMFU).

www.modelflyvningdanmark.dk indeholder oplysninger om foreningen, medlemsskab, stævnekalender mm. Desuden finder du her vores fælles online forum, hvor op mod tusinde medlemmer udveksler erfaringer. Modelflyvning Danmark tilbyder herudover sine medlemmer en ansvarsforsikring og bladet Modelflyvenyt.



Fra venstre: Lars, Peter, Allan, Stephan, Niels Christian, Troels, Andreas og Martin



Sekretariatet for Modelflyvning Danmark

består af: MARTTIN Stuart Nielsen & CHRIS Jespersen
Postadresse: Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge
Tlf. 86 22 63 19
Træffes: mandag kl. 16.30-18.30. Du er altid meget velkommen på mail: info@modelflyvning.dk
Vi svarer så hurtigt vi kan.

Kontaktoplysninger Modelflyvning Danmark

Bestyrelsen for Modelflyvning Danmark

Formand	Lars Kildholt	Greve RCC	Tlf: 2015 9777	mdkformand@gmail.com
Næstformand	Peter Skotte, Troels Lund	Aviators Modelflyvere Høje Taastrup Mfk.	Tlf: 2249 2663 Tlf: 2511 1007	peter@skottes.net tromilu@gmail.com
	Martin Bjørnskov	Guldager Mfk.	Tlf: 3124 0248	mrb@martinb.eu
	Allan Feld	AMC	Tlf: 8613 4140	allan.feld@mail.tele.dk
	Andreas Thomsen	Silkeborg El&Svæv	Tlf: 6013 1632	mc-hauge@hotmail.com
	Niels Christian Nielsen	Brønderslev Mfk.	Tlf: 4135 0042	nielschrgandrup@gmail.com
Suppleant	Stephan Wiese	Odense Mfk.	Tlf: 2185 0739	stephan@stephanwiese.dk

Udvalg og styringsgrupper under Modelflyvning Danmark

Flysikkerhedsudvalget

Flyvepladsansvarlig	Troels Lund		Tlf: 2511 1007	Mail: tromilu@gmail.com
Højdeudvalget	Gunnar Hagedorn		Tlf: 4045 4353	Mail: mghagedorn@tdcadsl.dk
Stormodeludvalget	Troels Lund		Tlf: 2511 1007	Mail: tromilu@gmail.com

ELITEUDVALGET

Formand:	Allan Feld		Tlf: 4041 5970	Mail: allan.feld@mail.tele.dk
Sportschef:	Erik Dahl Christensen		Tlf: 5238 9093	Mail: erikdahlchristensen@gmail.com

Styringsgrupper under Eliteudvalget

Fritflyvning (F1A+F1B+F1C+F1Q)	Steffen Jensen		Tlf: 2533 2105	Mail: steffen.hjorth.jensen@gmail.com
Linestyling (F2A+F2B+F2C+F2D)	Niels Lyhne-Hansen		Tlf: 2262 1951	Mail: niels@lyhnet.dk
Kunstflyvning (F3A+IMAC+F3P)	Jakob B. Andersen		Tlf: 2070 1161	Mail: jakob.b.andersen@outlook.dk
Helikopterflyvning (F3C+F3N)	Stephan Wiese		Tlf: 2185 0739	Mail: wiese@linuxmail.org
Svæveflyvning (F3B+F3J+F3F+F5J+F3K+2M)	Erik Dahl Christensen		Tlf: 5238 9093	Mail: erikdahlchristensen@gmail.com
El-svæveflyvning (F5B+F5F+Hotliner)	Joachim Bo Jensen		Tlf: 3154 6021	Mail: vonand@icloud.com
Skalaflyvning (F4C+F3H)	Kim Broholm		Tlf: 6264 1231	Mail: kim.s.broholm@gmail.com
Multirotor (F9)	Michael Hessellund Ørting		Tlf: 2020 2023	Mail: michael@hessellund.eu

Foreningsnyt

SAMLET AF REDAKTØREN

Certifikater

Der har ikke været nogen godkendelser af certifikater siden december måned - underligt nok, så derfor er der ikke nogen at ønske tillykke med de nye certifikater i dette nummer.

Repræsentantskabsmødet 2021

Modelflyvning Danmarks repræsentantskabsmødet 2021 var programsat til søndag 14. marts, men blev pga. foramlingsforbud udsat til 12. september 2021.

Du kan se dagsorden, regnskab, budget og evt. indkomne forslag på hjemmesiden www.modelflyvningdanmark.dk

Du kan også se hvem fra bestyrelsen der genopstiller til valget og hvem der ikke ønsker genvalg og dermed efterlader en plads til nye kandidater ... Hvis du skulle have lyst.



Hvis du undrer dig over at der ikke er skiftet ud i bestyrelsen i 2020 eller 2021, så er det fordi der ikke har været afholdt Repræsentantskabsmøde hverken i 2020 eller 2021 - endnu.



Pas på jer selv og hinanden i såvel klubhus som på flyveplads

Mens dette nummer færdiggøres til tryk forhandler folketingets partier på Christiansborg om en genåbning af Danmark.

Jeg tænker at vi alle sammen holder vejret og håber ...

Håber på en sommer med masser af flyvning og masser af aktivitet på modelflyvepladser og i klubhuse ...

Uanset udfaldet af de politiske forhandlinger, er det nok realistisk at det bliver en sommer i skyggen af coronapandemien, og at der derfor stadig er grund til at passe på hinanden ...

Håndspritten er kommet for at blive, det er hostet i albuen også sammen med de grundige håndvaske og den øgede opmærksomhed på rengøring på fællesarealer og kontaktplojder.

Redaktøren vil gerne høre hvordan I har sat det på dagsordenen eller i system på jeres plads? I jeres klubhus ... Hvad gør I for at passe på hinanden??

Del de gode ideer - og skriv nogle linjer og send et billede til:

pe@pe-design.dk

Marianne

VIGTIG BESKED

til ejere sendere af typen
Multiplex Profi TX

PROFI TX SOFTWARE UPDATE 4.04

Achtung • Attention • Attenzione • Atención

17 Sehr geehrte Kunden, aufgrund eines Fehlverhaltens im Akkumanagement des Senders, wird die 4.0 Software durch die 4.04 ersetzt. Bringen Sie daher Ihren Sender auf den neuesten Softwarestand. Die Version 4.04 ist mit Ausnahme der beschleunigten Telemetriedatenauswertung identisch zur Version 3.56.

18 Dear customers, due to a malfunction in the battery management of the transmitter, the 4.0 software is replaced by the 4.04. Therefore, update your radio to the latest software. Version 4.04 is identical to version 3.56 with the exception of accelerated telemetry analysis.

19 Chères clientes, chers clients, en raison d'un bug dans la gestion des batteries de l'émetteur, le logiciel 4.0 est remplacé par le logiciel 4.04. Mettez donc votre radiocommande à jour. La version 4.04 est identique à la version 3.56, à l'exception de l'analyse accélérée des données télémétriques.

20 Caro cliente, a causa di un errore nella gestione della batteria del trasmettitore, il software 4.0 sostituito sarà sostituito dal 4.04. Pertanto, si prega di aggiornare il trasmettitore all'ultima versione del software. La versione 4.04 è identica alla versione 3.56 ad eccezione della valutazione accelerata dei dati di telemetria.

21 Estimado cliente, debido a un error en la gestión de la batería del transmisor, el software 4.0 será sustituido por el 4.04. Por lo tanto, actualice su transmisor a la última versión del software. La versión 4.04 es idéntica a la versión 3.56, a excepción de la evaluación acelerada de los datos de telemetría.

Det er kommet redaktionen for øre, at Multiplex har udsendt en advarsel om en nødvendig softwareopdatering til sendere af typen Multiplex Profi TX.

Det viser sig, at der er en fejl i batterihåndteringen i sendere med software version V4.0. Derfor er der kommet en software opdatering med version V4.04 som retter fejlen.

Har du sådan en sender med den angivne softwareversion opfordres du hermed til hurtigst muligt at hente den nye software på Multiplex' hjemmeside og opdatere din sender.

Det er medvirkende til øget sikkerhed på flyvepladsen og for dine modeller.

Se det oprindelige opslag fra Multiplex her: <https://www.multiplex-rc.de/>

Peter Weichel

SPAR TID · SPAR PENGE · SPØRG FØRST I ROTORDISC'EN
NETSHOPPEN MED KNOWHOW
 - hurtig svar og hurtig levering



Et lille event eller stiftelse (2020) tog vi ved hånd og fødder så, så du ikke bliver nødt til at købe helikoptere.

🌐 www.rotordisc-re-helicopter.dk
 Kan også kontaktes via mail

ROTORDISC'EN
 Aktiviteter og Legetøj - Siden 1981
 Telefon tid: Man.-Tir. 0900-1200 - Onsdag lukket -
 Tor.-Fre. 0900-1200
 Mail: re-helicopter@rotordisc.dk / TEL: 75885454
 Besøg kun efter aftale.



MODEL AIR GAMES 2021

Vi har desværre været nødt til at aflyse VM F3B 2021 og ModelAirGames2021.

VM F3B bliver udskudt til 2023 og blive fortsat i Danmark. Stedet bliver muligvis Aaberaa som planlagt hidtil.

Udvalget bag ModelAirGames laver ny kickstart til oktober og håber at kunne flytte arrangementet til pinsen 2022 på Skinderholm, Herning.

Mvh sportschef
 Erik Dahl Christensen



TILBUD
Så er det nu hvis du skal have en ny sender

SANWA SD-10G
BEGRÆNSET ANTAL

- 92104 10-Channel 2.4GHz FHSS-3 Receiver
- Safety Link Model / Receiver Binding
- 20 Model Memory User Naming
- Easy-to-Read LCD Display
- Six Digital Trim Switches
- 3-Position Programmable Switches
- 2 Programmable Side Levers Dial Knob
- Programmable Channel Assignments
- Easy-to-Read LCD Display
- Simple Wing and Model Templates
- Servo Reversing, Centering, End Point, and Limits
- 3-Axis Triple Rates and Bi-Directional Exponential
- 10-Channel Programmable Fail Safe
- Stop Watch, Rhythm, System, and Integral Timers

Der medfølger batteri / lader og modtager

For pris 2725,00 NU: 1798,00



IC Communication Folehaven 12 2500 valby 36170333 www.iccom.dk

KALENDER



I disse coronatider:

Fra bladet går i trykken til du har det i postkassen går der tre uger ... meget kan ske i den tid. Tjek også arrangørens hjemmeside, facebook osv.

2021

17.-18. april 2021	F3F SM Skrænt
17.-18. april 2021	F3A Falcon Cup
15.-16. maj 2021	F3A stævne, RC parken, (JM)
21. -24. maj 2021	Helibatic DM1. F3C/F3N
23. maj 2021	MODELFLYVNINGENS DAG
29.-30. maj 2021	EHS /EURO Heli Series i Greve
12. juni 2021	EHS/EURO Heli Series i Østrig
19.-20. juni	Grenå Cup
26. juni 2021	Vinger over Viborg - skalatræf
3.-4. juli 2021	Helibatic DM2
16.-24 juli 2021	RC-Sommerlejr 2021
17. juli 2021	EURO HELE Series i Tyskland
29. juli -1. august	F3A Nordisk landskamp
30. juli-6. august	Wold Championship F3C/F3N i Rumænien
1.-7. august 2021	VM F3B
5.-8. august 2021	F3A Scandinavian Baltic Scale Masters 2021
13.-15. august 2021	Roskilde Airshow
21.-22. august 2021	Helibatic 3 - Finalen
3.-5. september 2021	Sloping Denmark Eurotour og World Cup i F3F
4.-5. september 2021	EURO HELIES Series i Schweiz
12.-13. september	RC Parken Cup

2022

15.-16. januar 2022	Elite- og landsholdssamling
22. maj 2022	MODELFLYVNINGENS DAG
3.-6. juni 2022	Model Air Games 2022

2023

14. maj 2023	MODELFLYVNINGENS DAG
??	VM F3B, Danmark

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se mere på airshow.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk

se modelflyvningdanmark.dk



ER DIT/JERES ARRANGEMENT IKKE MED I KALENDEREN?

Så er det fordi du som arrangør ikke har fået det lagt ind i den elektroniske kalender på Modelflyvningdanmark.dk

Er du arrangør skal du oprette dit stævne eller arrangement dér, så kommer det også med i kalenderen i Modelflyvenyt.

Og som du kan se, er det ikke spor for tidligt at lægge 2021-arrangementer ind i kalenderen.

Modelflyvenyt har fået nye annonceformater

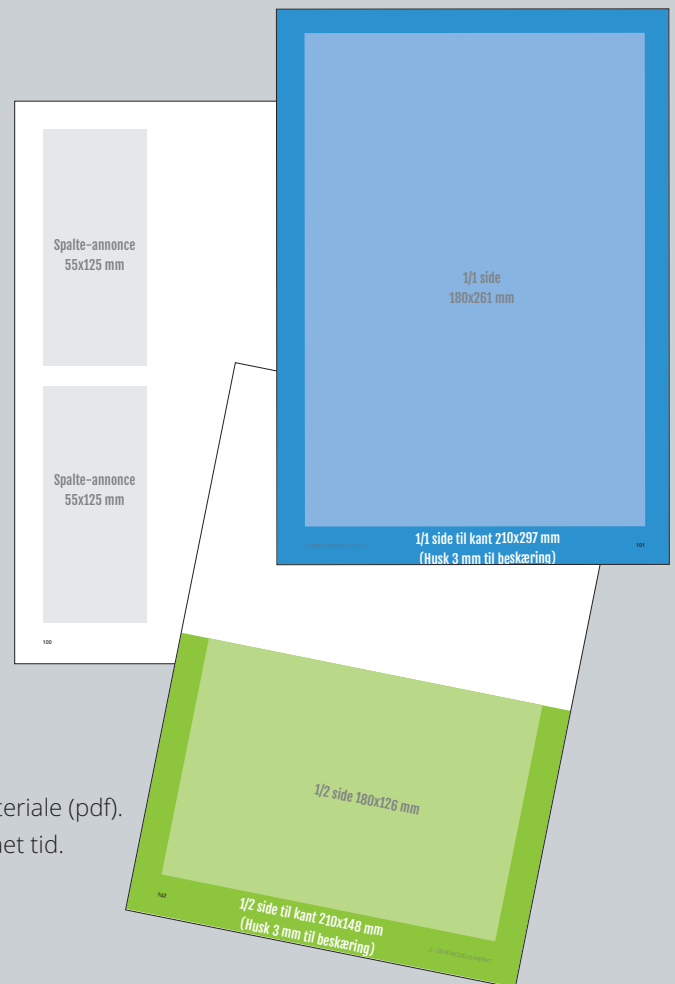
Fremover opererer vi med tre forskellige annonceformater.

En **spalteannonce** der har målet: 55x125 mm den koster 950,- kr. pr. indrykning.

En **halvsideannonce** der måler 180x126 mm eller går til kant og måler 210x148 mm (Husk 3 mm til beskæring) den koster 2800,- kr. pr. indrykning.

En **helsideannonce** der måler 180x261 mm eller går til kant og måler 210x297 mm (Husk 3 mm til beskæring) den koster 4.900,- kr. pr. indrykning.

Alle priser er ekskl. moms og forudsætter at du leverer tryklart materiale (pdf). Skal vi stå for layout og opsætning, bliver det faktureret efter medgået tid. Kontakt vores redaktør: Marianne Pedersen Tlf. 2087 0747, Mail: pe@pe-design.dk



IC COMMUNICATION

Se alle de nye tilbud på: www.iccom.dk/shop

MAX-91SZ-H RING PS-HYPER
Normalt 1625,00
Tilbud 998,00

Pitch Gauge
Tilbud 45,00

MAX-32SX-H RING
Normalt 998,00
Tilbud 498,00

80 Forskellige PROPELLER
På tilbud fra 5 til 15,00kr

Funkey Jet Stream class 28-46
Normalt 1495,00
Tilbud 501,00

Funkey Agusta 109A class 28-32
Normalt 1495,00
Tilbud 501,00

IC Communication Folehaven 12 2500 Valby tlf. 36170333 mail@iccom.dk



Forsidens billede er taget af: Lars Holte. Det er Michael Gibson, der er ved at klargøre sin Delta Hustler til start. Læg mærke til "Dolly" - den vogn, der gør det ud for afsæt for modellen. Læs mere om tilbivelsen af den på side 8.

Nu skilter vi også med det ...

Modelflyvenyt har i virkeligheden længe været en miljøgodkendt tryksag, vi har bare ikke skiltet med det - det gør vi nu!

Svane mærket:

Svanemærket er et nordiske miljømærke for produkter, der ikke er fødevarer. Det blev etableret af Nordisk Ministerråd i 1989, og Danmark tilsluttede sig i 1997. Svanemærket anvendes i alle nordiske lande.

Varer med mærket indikerer varen er blandt de mindst miljøbelastende i den pågældende varegruppe. Svanemærket sætter grænser for udledning af giftige stoffer og for indholdet af uønskede stoffer i varen. Ydermere stilles der garanti for at kravene for sundhedsproblematiske indholdstoffer er blandt de mindst miljøbelastende. Svanemærket revurderes løbende for at være på forkant med forskning og udvikling på området.

FSC mærket:

Er en garanti for træ og papir, du kan købe med god samvittighed. I en FSC-skov bliver der ikke fældet mere træ, end skoven kan nå at reproducere. Samtidig er FSC en garanti for, at dyr og planteliv bliver beskyttet, og at de mennesker, der arbejder i skoven, er sikret uddannelse, sikkerhedsudstyr og ordentlig løn.

FSC er desuden den eneste globale mærkningsordning, der har bred opbakning fra grønne organisationer som WWF, Greenpeace og Verdens Skove (tidligere Nepenthes).

(kilde: Wikipedia)

Modelflyvenyt udgives af

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

Oplag 6.000

Tryk: STEP, Svendborg

ISSN (trykt medie) 0105-6441

ISSN (online) 2246-4115

Ekspedition og sekretariat

Modelflyvning Danmark, sekretariatet
Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge

Tlf. 86 22 63 19

info@modelflyvning.dk

Abonnement

Abonnement for 2020 koster i Danmark 410,- kr. for alle 6 numre. Øvrige udland 525,- kr.

Hvis bladet udebliver

er bladet beskadiget i forsendelsen eller skifter du adresse så skal du henvende dig til sekretariatet. Tlf. 8622 6319 info@modelflyvning.dk

Ved eventuel udmeldelse

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



Modelflyvenyt er dit blad

Brug det - og skriv til det! Send din artikel til en af grenredaktørerne. Brug også gerne redaktøren eller 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 send dem med wetransfer, dropbox eller lign.

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

Deadline på Modelflyvenyt i 2021

Nr.	Udkommer	Deadline
3.	15. juni 2021	02/05/2021
4.	15. august 2021	04/07/2021
5.	15. oktober 2021	05/09/2021
6.	5. december 2021	24/10/2020



REDAKTION

Ansvarshavende redaktør
MARIANNE PEDERSEN
Aksel Nielsens Vej 10
7140 Stouby
Tlf: 2087 0747
pe@pe-design.dk
www.pe-design.dk



Grenredaktør LARS BUCH JENSEN
Tlf: 41 18 5905
kmjlbj@post11.tele.dk



Grenredaktør MICHAEL GIBSON
Tlf: 2333 0134
michael.gibson@oracle.com



Grenredaktør PETER WEICHELS
Tlf: 2046 1618
peter@weichels.dk



HER ER PLADS TIL DIG!
Ring eller skriv til Marianne, hvis du har lyst til at være med på holdet bag Modelflyvenyt



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST

dji FPV

Redefine Flying



Immersive Flight Experience
Brand-New S Mode
4K/60fps Super-Wide Angle
HDL Digital Transmission
Emergency Brake and Hover

Ja, vi er nordmænd, men vi har et fantastisk udvalg af produkter til gode priser.
FRI FRAKT ved bestilling over 1.000 kr !
Vi leverer til Danmark, og vi fortæller uden yderligere omkostninger.

 **EleFun**.dk