

Modelflyvenyt



Nogle er født til at flyve

Martin er én af dem
Rasmus er en anden

Søges

Skalamodel af KZI

DM på Randbøl Hede

Det ser ud som den ægte kærlighed

Reportager fra

Modelflyvningens dag

DM i Skala

Warbirds over Danmark

DM i skrænt (F3F)

JM (ALS F3B)

Uge 29 i Falken



Modelflyvningens dag 2015

1153 starter på en stormende og våd dag ...

BK 15.10.-09.12.2015 Kr. 64,75



BK returuge 50



Modelflyvenyt udgives af Modelflyvning Danmark

Ekspedition og annoncer:

Strandhuse 4, 5762 Vester Skerninge

Postgiro nr. 7 16 10 77

mfn@plakatforlaget.dk

Tlf: 62 24 12 55 (i alm. kontortid)

Annoncemateriale skal være os i hænde 6 uger før udgivelsesdato.

Modelflyvenyt udkommer

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

Oplag 4.200

Tryk: GraphicCo, Odense

ISSN (trykt medie) 0105-6441

ISSN (online) 2246-4115

Abonnement

Abonnement for 2015 koster i Danmark 390,- kr. for alle 6 numre. Europa, Færøerne og Grønland: 460,- kr. Øvrige udland 575,- kr.

Hvis bladet udebliver

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

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

Forsidens billede taget af Jørgen Mouritzen i forbindelse med DM for Veteran-og Oldtimermodeller, som du kan læse mere om på side 46.

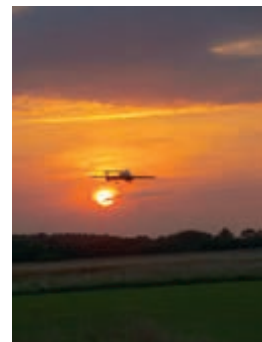


Bagsides stemningsbillede er taget af Lars Pilegaard, som fortæller om det:

Som dagens sidste lander klubbens omgangsflyver - en Boomerang - på modelflyvepladsen i Viborg. Omgangsflyver! Er det en linestyret? Nej. Den ejes af Lars, der har købt den af Lars, som havde købt den af Lars. Om historien så slutter her, vil tiden vise, for der er endnu et par Lars'er på medlemslisten".

Og Larsernes efternavne er i rækkefølge Østergaard, Pilegaard og Thomsen

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



ANSVARSHAVENDE REDAKTØR

Marianne Pedersen

Assendløsevejen 30, 4130 Viby Sjælland,

Tlf: 2087 0747 pe@pe-design.dk www.pe-design.dk



redaktionen



JØRGEN MOURITZEN

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



MICHAEL GIBSON

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



STEEN LARSEN

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



LARS BUCH JENSEN

Lavager 15, 2620 Albertslund
Tlf: 4362 1992 Mobil: 4118 5905
kmjlbj@post11.tele.dk



JESPER VOSS

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

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

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

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

Oplysninger og meninger

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

DEADLINE PÅ MODELFLYVENYT 2015

Nr.	Udkommer	Deadline
Nr 5	15. oktober 2015	04/09/2015
Nr. 6.	5. december 2015	25/10/2015

4 Indskærpelse for stormodeller

4 Indbydelser

7 Nyt fra sekretariatet

8 Kontingentopkrævning på vej

9 Bevar din profil på Forum

10 Modelflyvningens dag 2015

12 Danmark rundt i tekst og billeder

16 DM i skalaflyvning

18 Warbirds over Danmark

19 Indbydelse til Indendørsstævne

20 Hvad fatter gør ...

24 En lykkelig håndens mand med egen flyfabrik

28 Nogen er født til at flyve

30 Misundelse er en grim ting

36 DM Skrænt (F3F) 2015

38 Fascination af DLG-Flyvning

44 JM (ALS F3B 2015)

46 Det ser ud som den ægte kærlighed

50 Søges Skalamodel af KZ1

52 Uge 29 tilhører Sølvrævene hos Falken

55 Ting til salg

Danmark rundt i tekst og billeder på en solrig, stille, stormende og regnfuld solskinsdag



VEJLEDT Deltagelse på vej
I år har vi igen været på vej rundt i Danmark for at samle på billeder og tekst til dette nummer. Vi har været i Vejle, Sønderborg, Ribe, Århus, Odense, København og Roskilde. Det har været en rigtig god oplevelse at møde alle jer, der er aktive i Modelflyvning Danmark. I år har vi også været på vej til de forskellige stævner og aktiviteter, som vi har været på vej til. Det har været en rigtig god oplevelse at møde alle jer, der er aktive i Modelflyvning Danmark.

ÅRS- og DM-beretning
I år har vi igen været på vej rundt i Danmark for at samle på billeder og tekst til dette nummer. Vi har været i Vejle, Sønderborg, Ribe, Århus, Odense, København og Roskilde. Det har været en rigtig god oplevelse at møde alle jer, der er aktive i Modelflyvning Danmark. I år har vi også været på vej til de forskellige stævner og aktiviteter, som vi har været på vej til. Det har været en rigtig god oplevelse at møde alle jer, der er aktive i Modelflyvning Danmark.

DM i Skalaflyvning
I år har vi igen været på vej rundt i Danmark for at samle på billeder og tekst til dette nummer. Vi har været i Vejle, Sønderborg, Ribe, Århus, Odense, København og Roskilde. Det har været en rigtig god oplevelse at møde alle jer, der er aktive i Modelflyvning Danmark. I år har vi også været på vej til de forskellige stævner og aktiviteter, som vi har været på vej til. Det har været en rigtig god oplevelse at møde alle jer, der er aktive i Modelflyvning Danmark.

Warbirds over Danmark
I år har vi igen været på vej rundt i Danmark for at samle på billeder og tekst til dette nummer. Vi har været i Vejle, Sønderborg, Ribe, Århus, Odense, København og Roskilde. Det har været en rigtig god oplevelse at møde alle jer, der er aktive i Modelflyvning Danmark. I år har vi også været på vej til de forskellige stævner og aktiviteter, som vi har været på vej til. Det har været en rigtig god oplevelse at møde alle jer, der er aktive i Modelflyvning Danmark.

12

Misundelse



30

Fascination af DLG flyvning

HØRDER FLYVER JEG DLG?



Forfatter: Per H. Hansen

I år har vi igen været på vej rundt i Danmark for at samle på billeder og tekst til dette nummer. Vi har været i Vejle, Sønderborg, Ribe, Århus, Odense, København og Roskilde. Det har været en rigtig god oplevelse at møde alle jer, der er aktive i Modelflyvning Danmark. I år har vi også været på vej til de forskellige stævner og aktiviteter, som vi har været på vej til. Det har været en rigtig god oplevelse at møde alle jer, der er aktive i Modelflyvning Danmark.

38

KONTAKT-ANNONCE

Søges: Skalamodel af KZ1
Tilbydes: Kunst til ære for dansk flyve-historie



50

Indskærpeelse for stormodeller

Der har bredt sig en opfattelse blandt nogle stormodelkontrollanter, at en stormodel kan flyves, til godkendelsen, af en anden pilot end ejeren selv.

Det er ikke i overensstemmelse med stormodelreglernes intentioner og MDKs bestyrelse har valgt at indskærpe disse regler.

Det er stormodellens ejer der flyver stormodellen til godkendelsen.

I særlige tilfælde kan der gives dispensation til, at ejeren overlader godkendelsen til en anden stormodelpilot. – her tænkes primært på de af MDKs medlemmer, der kun bygger fly og ikke selv er aktive piloter.

Mvh
Bestyrelsen

Indbydelser

NYT fra SSG ... Svævestyringsgruppen

Endnu et konkurrenceår er ved at være slut med masser af flyvning, flotte resultater og ikke mindst en stor aktivitet fra rigtig mange konkurrencepiloter i deres langsigtede stræben efter at højne deres niveau. Når man arbejder med nye teknikker og ændrede mentale strategier, tager det lidt tid før det rigtig slår igennem. Jeg er dog sikker på at al årets træning, alle samtalerne om det ændrede fokus, vil give synlige resultater i fremtiden.

Lørdag 7. november kl. 10-16, holder vi et svæveseminar på Snejbjerg skole, hovedgaden i Snejbjerg, 7400 Herning.

Vi skal hører om de to landshold - F3B og F3K der var afsted til VM i 2015, Vi skal hører lidt om det danske F3B fly Spline, og så skal vi hører om de erfaringer vi alle har samlet under temaet: "Skærpeelse af eliteprofil". Seminariet er forhåbentlig også Svævestyringsgruppens mulighed for at komme i kontakt med dig og det er også DIN mulighed for at blive klogere på, hvad du kan gøre for at blive endnu bedre og komme i kontakt med de bedste svævepiloter i Danmark. På gensyn. Der kommer en tråd på forum hvor du kan melde dig til.

Med venlig hilsen
Erik Dahl

31. OKTOBER - 1. NOVEMBER ENTRE KR. 50,-
KL. 10 - 16 I MESSECENTER VESTHIMMERLAND BØRN UNDER 12 GRATIS

Luftsport '15








SVÆVEFLY - MOTORFLY - FALDSKÆRM - UDDANNELSE - FLYVESKOLE - VETERANFLY -
PARAGLIDER - MODELFLY - DRONER - DRAGER M.M. PÅ LUFTSPORT '15 I AARS.

F-16 DUAL DOGFIGHT SIMULATOR
BESTIL F-16 SIMULATORTUR PÅ TLF: 9862 4800 / 15 MIN KR. 250,- INCL. ENTRÉBILLET





MESSECENTER VESTHIMMERLAND - MESSEVEJ 1 - 9600 AARS - WWW.MCVH.DK

Afslutning på flyvesæsonen er lige med starten på byggesæsonen. Derfor giver vi nogle ekceptionelt gode tilbud til dig hver eneste uge. Kig forbi vores hjemmeside hver uge og find de bedste tilbud! (Endnu flere gode tilbud hver uge i den fysiske butik!)

Nogle af

Ugens tilbud

uge 41

Find alle ugens tilbud
online og i butikken!

BH Gilmore 50cc

- Spændvidde: 2150 mm
 - Vægt: 5,9 kg
 - Anbefalet motor: 44cc - 55cc
- Normalpris: 2.830,-

Ugens tilbud:
1.695 kr.

Perfekt til Vetron 50cc
boxer motor!



Glasair Sportsman

- Spændvidde: 1800 mm
 - Vægt: ca. 4,5 kg
 - Anbefalet motor: .91 - .120 eller 20cc benzin
- Normalpris: 1.980,-

Ugens tilbud:
1.195 kr.

Husk at tilkøbe pontoner!

HOBBYFLY

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

MODELFlyVNING DANMARK



MODELFlyVNING DANMARK

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

BESTYRELSEN FOR MODELFlyVNING DANMARK

1 Formand Allan Feld, AMC	Tlf: 8613 4140	allan.feld@mail.tele.dk
2 Suppleant, Ib Borris Jensen, Hangar 4800	Tlf: 2577 7537	ib@borriz.dk
3 Peter Skotte, Aviators Modelflyvere,	Tlf: 2249 2663	peter@skottes.net
4 Karsten Kongstad, Fritflyvning,	Tlf: 5752 5703	karstenkongstad@gmail.com
5 Flemming Kristensen, Silkeborg El & Svæv	Tlf: 4015 7188	fl.kristensen@outlook.com
6 Næstformand, Jens Arnt, Elektroflyveklubben (EFK 87)	Tlf: 4233 5117	jens@jensarnt.dk
7 Anders Hansen, Mfk. Falken	Tlf: 2028 5619	bankeost@hotmail.com
8 Søren Vestermarken, Mfk. Falken	Tlf: 5760 0433	sorenvestermarken@gmail.com

UDVALG OG STYRINGSGRUPPER UNDER MODELFlyVNING DANMARK

Hobbyudvalget

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

Flyvepladsudvalget

Jens Arnt, Kighusbakken 9, 3400 Hillerød. 4233 5117, jens@jensarnt.dk

Flyvehøjdeudvalget

Gunnar Hagedorn, 4045 4353, mghagedorn@dcadsl.dk

Eliteudvalget

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

STYRINGSGRUPPER UNDER ELITEUDVALGET

Kunsthøjvning (F3A)

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

Svæveflyvning (F3B+F3J+F3F+F3K+2M)

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

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

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

Helikopterflyvning

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

Skalaflyvning (F4)

Kim Broholm, Gestelevlundvej 22, 5750 Ringe

Fritflyvning (F1)

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

Linestyling (F2)

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

SEKRETARIATET FOR MODELFlyVNING DANMARK



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

www.modelflyvning.dk



NYT FRA



Sekretariatet består af :

Chris Jespersen & Martin Stuart Nielsen
De træffes på mail: info@modelflyvning.dk
og mandag kl. 16.30-18.30 på telefon: Tlf. 86 22 63 19
Sekretariatet ringer dig gerne op, så læg bare en besked.

Nye kontaktadresser

Dragsholm Modelflyveklub
v/ formand Peder G. Pedersen, Toftegårdsvej 27, 4550 Asnæs.
Telefon: 2294 0215. E-mail: pgp@os.dk

A-certifikater

Dan Frederiksen, Holstebro Flyveklub
Peter Hesselund, Rønne Modelflyveklub
Christian Rasmussen, Greve RC Center
Erling Bøg, Ellehammer RC Klub
Kim B. Lauridsen, Næstved Modelflyveklub
Martin Lund Vandborg, Dragsholm Modelflyveklub
Rene Melchior, Dragsholm Modelflyveklub
Lasse Holtmann Martinussen, Radioflyveklubben
Stig Munk, Dragsholm Modelflyveklub
Per Thomsen, Modelflyveklubben Area 15
Karl Gade, RC Klubben Falcon
Steen Schaffalitzky, Nordsjællands Fjernstyringsklub
Claus Lüders Andersen, Skanderborg Modelflyveklub
Gert Nielsen, Nordkystens Modelflyveklub
Jens Christian Agerup, Storkøbenhavns Modelflyveklub
Søren Mahler, Brande Modelflyveklub
Simon Jørgensen, JetDanmark
Jørgen Nielsen Jepsen, Ellehammer RC Klub
Jørgen Kragh, Elektroflyveklubben (EFK87)
Rene Severinsen, Elektroflyveklubben (EFK87)
John Lorentzen, Nordsjællands Fjernstyrings Klub
Bjarne Sig Jensen, Grønbjerg RC

H-certifikater

Andries Westendorp, Greve RC Center

M-certifikater

Claus Weirum Hansen, Storkøbenhavns Modelflyveklub
Per Englund Nielsen, Storkøbenhavns Modelflyveklub
Lars Andersen, Hangar 4800
Martin Hamberg, Storkøbenhavns Modelflyveklub

TILLYKKE MED CERTIFIKATERNE!

Velkommen til nye medlemmer

Sekretariatet har indskrevet 352 nye medlemmer i foreningen pr. 11.09.2015 og af disse har 35 samtidig tegnet tillægsforsikringer. 47 medlemmer har tegnet tillægsforsikringer. Vi kan derfor konkludere at tilbudet om udvidelse af medlemmernes forsikringsmæssige dækning har trukket nye medlemmer ind i Modelflyvning Danmark. Det er vi selvfølgelig rigtig glade for. Husk fortsat at tage godt imod dem ude i klubberne.

Ang. tillægsforsikring

"Til dig der har tegnet en tillægsforsikring via Modelflyvning Danmark. Sekretariatet sender automatisk opkrævning af præmien for 2016 i starten af december."

/Chris

Kontingentopkrævning ...

AF MARTTIN STUART NIELSEN, SEKRETARIATET



Er der allerede gået et helt år?

De fleste af os kender nok den sætning, når det pludselig viser sig, at postkassen igen er fyldt med gode tilbud om ,hvor det er bedst at holde årets julefrokost, når bladene på træerne igen skifter til de gyldne efterårsfarver eller sekretariatet igen skriver i Modelflyvenyt om den kommende kontingentopkrævning.

Men ja – det er allerede gået et år og inden længe er det tid til indendørs aktiviteter og mange modelflyvere får tid til igen at bruge timer på at bygge nye modeller, at læse gode bøger og ikke mindst sikre sig, at man også næste år er klar til en ny sæson på flyvepladsen.

Det starter med at få betalt kontingentet for 2016 og skal du være forsikret fra årets begyndelse er det en forudsætning, at vi modtager din indbetaling rettidigt.

Er du tilmeldt dig BetalingsService så kan du slappe helt af – opkrævningen bliver betalt helt automatisk.

Men modtager du et indbetalingskort er det vigtigt, at du får det betalt rettidigt, så du med ro i sindet kan flyve allerede fra 1. januar 2016.

Det er også vigtigt, at gøre opmærksom på, at der kun udsendes én påmindelse vedrørende kontingentopkrævningen og det bliver sendt i den første uge af december.

Her følger en kort oversigt over tidsforløbet for kontingentopkrævningen for 2016.

Ultimo oktober 2015:

Udsendelse af indbetalingskort til alle, der ikke er tilmeldt BetalingsService

Kontingentopkrævning vil fremgå af den månedlige oversigt fra BetalingsService, hvis du har tilmeldt dig.

16. november 2015:

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

Primo december 2015: (i perioden 5. – 9. december 2015):

Der udsendes påmindelse fra Sekretariatet til alle, der endnu ikke har betalt. HUSK – der tillægges et gebyr på kr. 75,00 hvis det er nødvendigt at sende en påmindelse

14. december 2015:

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

19. december 2015:

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

1. januar 2016:

Ansvarsforsikringen ophører for alle de medlemmer, der endnu ikke har betalt.

Medio februar 2016: (i perioden 15. – 19. februar 2016)

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

HUSK:

Det er vigtigt, at understrege at betaler du ikke dit kontingent vil du miste alle dine erhvervede certifikater, herunder eventuelle stormodelgodkendelser. De skal genhverves, hvis du på et senere tidspunkt melder dig ind igen.

Ultimo februar 2016:

(i perioden 22. – 26. februar 2016).

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

HUSK:

Hvis du ikke betaler dit kontingent vil du miste alle dine erhvervede certifikater, herunder eventuelle stormodelgodkendelser. De skal genhverves, hvis du på et senere tidspunkt melder dig ind igen.

Bevar din profil på FORUM

AF MARTTIN STUART NIELSEN, SEKRETARIATET



I begyndelsen af juli skiftede vores meget aktive FORUM webadresse til www.modelflyveforum.dk.

Som du kan læse andet sted i dette nummer af Modelflyvenyt er vores forum fra den 1. januar 2016 forbeholdt medlemmer af Modelflyvning Danmark.

For at kunne gennemføre det, er Forum blevet koblet til medlemsdatabasen, og dit Forumbrugernavn skal registreres i databasen.

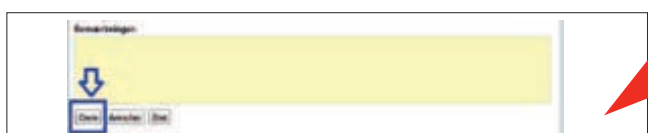
Det skal du selv sørge for, for vi kender ikke sammenhængen. Selvom der er lang tid til 1. januar 2016 så vil vi anbefale, at du allerede NU får lagt dit forumbrugernavn ind i medlemsdatabasen – så er det registreret og du er klar til at det nye forum går i luften.

Du skal blot følge vejledningen her og registreringen skal ske via medlemsdatabasen på vores hjemmeside så du skal begynde med at klikke ind på:

www.modelflyvning.dk

- 1 Herefter skal du logge på medlemsdatabasen. På selve login siden skal du indtaste dit OY-nummer og din adgangskode.
- 2 Herefter vil du være logget ind på medlemsdatabasen og får nu præsenteret startside. Her skal du vælge menupunktet Selvbetjening.
- 3 Under selvbetjening er der en række forskellige valgmuligheder og du skal naturligvis vælge den der hedder Mine medlemsoplysninger.
- 4 Du får nu adgang til dine medlemsoplysninger og skal bare blive på fanebladet Stamdata.
- 5 Herefter skal du vælge at aktivere muligheden for at redigere din stamoplysninger.
- 6 I feltet Web-alias (forum brugernavn) anfører du dit brugernavn fra Forum. Husk – det skal være skrevet på samme måde som på forum med små og store bogstaver.
- 7 Afslut ved at trykke på Gem.

Hvis du har problemer med at logge ind eller mangler din aktiveringskode på så kan du altid kontakte sekretariatet – helst via e-mail info@modelflyvning.dk eller hver mandag mellem 16.30 og 18.30 på telefon 86 22 63 19.



Modelflyvning

1153 starter på en stormende og våd Modelflyvningens Dag

I fjor have vi bedre vejr og i alt 2014 starter. I år blev det til 1153 starter – eller 1053 hvis man trækker AMCs fra, og det kan man godt gøre, fordi århusianerne holdt deres Modelflyvningens Dag en uge før vi andre i forbindelse med Århus Festuge. Og netop den søndag var det årets bedste flyvevejr i Jylland!

Vejret var bestemt ikke med de fleste af klubberne. Hos NFK havde man fx en middelvind på 15 m/sek. med op til 20 m/sek. i stødene. Læg dertil regnbyger der kom og gik. Der var enkelte modige, der fik skrabet i alt 10 flyvningerne sammen – cirka det samme antal som der var gæster tidligt på dagen, da vejret var bedst i Nordsjælland. Senere, godt og vel middag blev vejret så umanerligt, at bestyrelsen gik hjem – og med dem de sidste tapre piloter. Det kunne de nok også roligt gøre, for der kom

6. september 2015

Modelflyvningens Dag

Top 5 og bund 5

Sådan gik Modelflyvningens dag i tal

ikke flere mennesker. Regnen piskede vandret hen over pladsen.

Men kikker man ud over landet, var der selv på denne sølle, stormende og fugtige sensommer søndag steder i landet, hvor vejret slet ikke var så dårligt. Faktisk godt nok til, at man kunne sidde udendørs og gæste-novicer kunne prøve skole-flyene... et sjældent syn søndag den 6. september.

Om mandagen var tidpunktet ideelt!

Havde vi rykket Modelflyvningen Dag bare én dag frem eller rykke det én dag tilbage, så var resultatet blevet meget anderledes. For som vi har oplevet det før, så hånlo vejr-guderne præcist den 6. september, mens de småsmilede lørdag den 5. og storsmilede mandag den 7!

Om søndagen havde de professionelle skeptikere med andre ord ret i, at man ikke skal holde Modelflyvningen Dag i starten af september. Men de havde bestemt ikke ret lørdag eller mandag. De sidstnævnte to dage kunne man med stor vægt understrege, at det er alle tiders at holde den store dag netop i starten af september, hvor den kolliderer mindst med klubbernes andre arrangementer, sommerferie osv.

Vejret = antal starter

Nu skal det ikke handle om vejr det hele. Men

102	Holstebro RC	Holstebro
100	AMC	Århus
84	Lindtorp Modelflyveklub	Lindtorp
78	Hjørring Modelflyveklub	Hjørring
62	Skive Modelflyveklub	Skive
55	MFK Area 15	Løsning
52	Vestfyns Modelflyveklub	Ebberup
52	EFK 87	Ballerup
51	Silkeborg El & Svæv	Silkeborg
51	Silkeborg el og svæv	Silkeborg
48	Silkeborg Modelflyveklub	Silkeborg
46	Midtjysk Modelflyveklub	Herning
41	Pandrup Modelflyveklub	Pandrup
37	Brande Modelflyveklub	Brande
37	Brande Modelflyveklub	Brande
35	Frederikshavn RC Center	Frederikshavn
29	Jydsk Luft Cirkus	Spjald
25	RC Parken	Søgaard
24	Sleipner	Hadsten
21	Grønbjerg RC	Give
19	Svendborg RC klub	Svendborg
19	Radioflyveklubben	Frederikssund
18	Skibelund Modelflyveklub	Vojens
17	Viborg Modelflyveklub	Viborg
15	Bjerringbro Modelflyveklub	Bjerringbro
15	Ørnene	København
13	Vestjysk Modelflyveklub	Tarm
10	Borup Modelflyvere	Borup
10	Borup Modelflyvere	Borup
10	NFK	Langstrup
8	Rønne Modelflyveklub	Rønne
6	Østbornholm og Rønne MFK	Bornholm
0	Grenå Modelflyveklub	Grenå
0	Modelflyveklubben Nordkysten	Gribskov
0	Vejrup Modelflyveklub	Vejrup
0	Holbæk Modelflyveklub	Holbæk

man kan næsten aflæse vejret hen over Danmark, når man studerer antallet af starter ud fra en geografisk betragtning. Når man kikker på tabellen ser det ud til, at vejret ikke var værst i det nordvestjyske, for i hjørnet Holstebro, Lindtorp, Hjørring og Skive blev der da fløjet igennem med hhv. 104, 84, 78 og 62 runder – mens der i den modsatte i et andet hjørne af landet blev fløjet yderst småt. NFK i Langstrup og på Bornholm nåede man mellem imponerende 10 og 6 flyvninger. Dårligt så det ud i Grenå, Holbæk og Vejrup hvor det ikke blev til nogle flyvninger trods alle anstrengelser.

Katastrofe

En ren katastrofe indtraf hos Modelflyveklubben Nordkysten, hvor reklamen for Modelflyvningens dag også blev bemærket på Rådhuset. Og nogen undrede sig "Har de overhovedet lov til at flyve på den sportsplads, hvor de har fløjet i en længere år-række.". Det havde Nordkysten ikke, og kommunen brugte Modelflyvningens festdag at lukke klubbens aktiviteter ned. Sørgeligt.

Helt så skidt var det ikke i København. Men næsten. På grund af et skøjtearrangement var alle adgangsveje til Comet og Ørnenes fælles flyveplads på Københavns Fælled lukket. Der slap altså ingen tilskuere ind, og følgelig var der heller ingen starter ...

I kan ikke slå os ihjel

Til trods for alle de dystre skyer, stormen, væden og myndigheder blev Modelflyvningens Dag en kæmpesucces målt på det vigtigste parameter. Vi holder dagen for at minde hele Danmark om, hvad Modelflyvning er og vise at modelpiloter er et folkefærd der lever med en spændende sport eller hobby. Og på det felt sejrede vi ad H.... til.

Desværre er der ikke økonomiske midler til at få en professionelt mediebureau til at måle hvert et tv-indslag, hvert et radiominut og hvert et tv-indslag. Havde vi investeret i den type målinger er der god grund til at tro, at vi har fået rigtigt meget reklame for ingen penge.

Tak til Jan Magnussen

De 36 klubber som har deltaget, hvis man skal stole på at alle klubber har indberettet deres flyvninger – og det har alle klubber erfaringsvis ikke – har hver især fået mindst en artikel i en avis. Nogle har fået flere artikler i flere aviser, Og vi véd, at der har været en hel del indslag i lokalradioer samt nogle i lokal- og regions-tv.

I den anledning, kan vi roligt sende en varm tak til Jan Magnussen, som den søndag sad i sin racerbil og passede sit arbejde. For der er ingen tvivl om, at netop den kendsgerning at vi fik lov til at bruge ham og hans navn som kølerfigur, gjorde vores adgang til aviserne lettere. Og vi fik megen omtale "come rain or shine...!"

Mou

Danmark

på en solrig, stille,



VEJRUP Alt måtte tøjres for at komme igennem dagen.



VEJRUP Dobbeltdekker igennem storm.



Tunge skyer over Solskinsøen og Rønnes modelfly og piloter.

rundt i tekst og billeder

stormende og regnfuld solskinsdag

VEJRUP: Dårlig søndag, god uge

Vi havde desværre ikke noget arrangement på Modelflyvnings dag, da vi kun var to medlemmer som havde mulighed for at deltage. Men det dårlige flyvevejr her over på vestkysten havde også druknet vores bane og vinden var bestemt heller ikke til flyvning.

Dagen efter, om mandagen, kom det gode vejr og fra mandag-torsdag 10-9 havde vi ca. 55 starter, med to nye medlemmer fra i år som træner til at nå at få A-certifikat i år og et helt nyt medlem som lavede sin første landing.

Så en god uge – men en skidt start. Vi håber, at vi kan komme tilbage til næste år med en positiv tilbagemelding.

EFK 87: Værløse trak det lange strå

Vi valgte i EFK87 at slå Modelflyvnings dag sammen med vores årlige klubmesterskab. Vi havde en dejlig dag, men ikke mange besøgende, hvilket nok også hang lidt sammen med, at der samtidigt var et stort arrangement på Værløse flyveplads, der trak op mod 4.000 besøgende.

NORDKYSTEN: Kun snak – kommunen lukkede os

Vi tog morgenmaden i klublokalet, og havde 0 flyvninger pga. vinden. En del medlemmer valgte at tage på skrænten, og flyve efter morgenmaden.

Desværre betød reklamen for Modelflyvnings Dag, at kommunen opdagede os – og udstedte forbud, da de pludselig mente, at vores plads ikke lever op til lokalplanen. Ærgerligt, at de "pludselig" opdagede at vi flyver fra boldbanen efter syv år uden problemer. Vi arbejder dog stadig på at få en anden flyveplads, men kommunen er tung at danse med.

SLEIPNER: MDK forsømte at bestille godt vejr

Modelflyvning DK havde vist glemt at bestille godt vejr – ja ja solen var OK, men en middel vind på 8 til 10 m/s og vindstød på det dobbelte var hård kost. Flere

fly måtte tøjres for at blive på pladsen.

Vi fik dog fly i luften, både fastvingede, helikoptere og droner, i alt blev det til 24 flyvninger.

AREA 15: P-pladsen var godt fyldt op

Vores plads ligger særdeles godt, ikke mindst når det blæser – som det jo gjorde! Men det blev til ca. 55 starter totalt. Vores lærer-elev-flyver var konstant i luften fra 12.30 – 15.30. De tre timer blev kun afbrudt af optankning.

Parkeringspladsen var godt fyldt op, med mange besøgende. En rigtig god dag.

HOLSTEBRO: Masser af liv under solen

I Holstebro havde vi 102 starter, og som I kan se af de billeder, vi har sendt, var der masser af liv og glade dage. 8-10 af vore gæster fik lov til at flyve skoleflyet, og det var første gang for dem.

Der var også flere elever fra Holstebros Ungdomsskole på besøg, også nogle af de elever jeg som faglærer underviser i RC. Det var også første gang de var på en RC-plads.

VIBORG: Ukendt antal ...

Vi havde i Viborg 17 starter og et ukendt antal kast med dlg.

FREDERIKSHAVN: God men blæsende dag

I Frederikshavn RC Center havde vi en rigtig god, men meget blæsende dag. Blæsten satte spor i antal starter som kun nåede op på ca. 30-35 og lige så mange fine (og heldige) landinger!

Vi havde rigtig mange besøgende og en del fik prøvet at flyve sammen med en instruktør. Det resulterede i et nyt medlem.

RADIOFLYVEKLUBBEN: En del besøgende i blæsten

I Radioflyveklubben, Frederikssund, var vejret, som så mange andre steder meget blæsende. Alligevel kom der en del besøgende, som vi fik en god snak med. Der

blev fløjet en lille smule, både med multirotor og almindelige fly, så vi nåede op på 19 starter.

ØRNENE: Spærret inde – og ude fra alle folk

Vi i Ørnene var lukket inde, grundet rulleskøjteløbere i København. Ingen tilskuere havde mulighed for at komme forbi afspærringerne – og se vores i alt 15 starter.

AMC tyvstartede – og fik mange, mange flyvninger ...

I AMC holdt vi vores arrangement weekenden før, idet vi var nødt til at synkronisere med Århus Festugen.

Men hvis det gælder alligevel, havde vi den søndag sommerens bedste flyvevejr, og har nok præsteret omkring 100 flyvninger for et tilfreds og talstærkt publikum. Vi anslår at der har været omkring 350 besøgende af kortere og længere varighed. Vejrudsigten for søndag den 30. august var katastrofal helt hen til midt på fredagen, så det var et lille mirakel der skete.

RC PARKEN: Få piloter – mange tilskuere

Vi fik i RC Parken afholdt Modelflyvnings dag, og ja der var ikke særlig mange af flyveklubbens medlemmer som deltog, men det blæste også som en pelikan. Vi havde annonceret dagen i div. Dagblade, og vi blev også besøgt af mange interesserede tilskuere. Der blev ikke fløjet lærer-elev-flyvning, da det simpelt hen var for dårligt vejr, så alt i alt blev det til ca. 25 flyvninger, udført af fire mand.

Hjørring: lige mange starter og landinger!

I Hjørring Modelflyveklub havde vi 78 starter, og heldigvis også 78 landinger, på Modelflyvnings dag.

Silkeborg El- og Svæv: Børnene legede med simulator

Trods den meget kraftige blæst fik vi



SILKEBORG Vindposen er helt fyldt



SILKEBORG Klar til lufttrafik i Silkeborgs halvstorm

gennemført 51 starter. Så vi gjorde vores indsats og opfyldte målet + 1.

Vi havde et rigtigt godt besøg af mange interesserede, vi har ikke tal på hvor mange, men vi skyder på i omegnen af 100, deriblandt mange forældre med børn. De sidste havde stor glæde af den opstillede flysimulator med storskærm inde i klubhuset.

Nogle få udstillede modeller blev sikret med bøjleplækker ned i grønsværen, ellers blæste de omkuld.

Klubbens bedste pilot, Rasmus Jakobsen, gav opvisning i 3D flyvning med sine helikoptere i vistnok i 700 klassen. I en af flyvningerne var han nede og klippe græs under en inverteret manøvre. Heldigvis var det kun græsset der ikke holdt til det. Eneste skade var heldigvis kun en brækket propel på en Dogfighter.

VESTFYNS MODELFLYVEKLUB:

Verdensberømte på Fyn

Vestfyns Modelflyveklub havde 52 starter på en meget blæsende dag. Vores skøn er, at vi havde ca. 200 besøgende fordelt jævnt hen over dagen. Så der var godt gang i vores flyvergrill, som i dagens anledning blev holdt åben af vores dejlige koner, som langede pølser, sodavand, kaffe og kager over disken. Vi var i et utal af aviser før og også efter arrangementet, og på dagen kom TV2 Fyn forbi, så kendskabet til vores lille klub kom ud til rigtig mange mennesker. Rigtigt dejligt. Der blev også uddelt del masser af folder og MDK-blade ud - så nu håber vi på at der kommer medlemmer ud af det.

SVENDBORG RC: En rigtig god dag

Vi nåede 19 starter. Vi havde en rigtig god dag.

SKIBELUND: I blæst

Vi havde 18 starter, i det blæsende vejr. Ellers var det godt besøgt.

SKIVE: Kombineret festdag

I Skive Modelflyveklub fik vi registreret 62 starter og landinger. Vi havde valgt at kombinere Modelflyvningens Dag med en familiedag, og havde først et to timers program hvorefter der var frit slag for al slags flyvning og alle piloter.

Vi havde både alm. fly, helikoptere, svævefly samt multirotor og FPV fly i luften.

BORUPMODELFLYVERNE: På trods af ...

Vi havde igen i år sendt vores egen pressemeddelelse til de lokale dagblade og ugeblade, og som sædvanlig blev den vel modtaget og publiceret.

På trods af vejret havde vi en god dag, vi havde ca. 10 flyvninger i stormen, og ca. 60-70 gæster besøgte os mellem bygerne.

Blandt gæsterne var en fotograf fra Køge Dagblad, som tog en del billeder på pladsen. Vi har netop talt med en journalist fra Køge Dagblad, så vi kan forvente en artikel i bladet i dag.

LINDTOP: Kanon godt vejr og masser af liv

På Lindtorp havde vi en helt igennem en fantastisk dag med kanon godt vejr og masse af gæster og flyvninger. Ja, de første gæster var allerede på pladsen inden vi fik fortæret vores rundstykker. Vi havde et publikum på ca. 50 i løbet af dagen og nåede op på 84 starter. Der blev fløjet med næsten alt, hvad man kan forestille sig. El-fly, brændstof-fly, droner, FPV - og Bent Hjuler-Sørensen havde endda gang i Jetten.

Vi er klar igen næste år.

PANDRUP: Vi talte 41 starter og kom i TV

Vi fik enormt meget vand lørdag og det så ud som om det ville blive fiasko, da vandet u m u l i g t kunne nå at forsvinde. Vi fik gravet render og det hjalp heldigvis. Der var besøgene fra først til sidst på dagen, og besøg af vor lokale tv-station, som I kan se ved at skanne QR-koden her:



Så det blev alligevel en fin dag.

BRANDE: Fuldstændig hyggelig dag

37 flyvninger og en fuldstændig hyggelig dag med interesserede gæster på pladsen. Vores skoleflyver blev jævnlige brugt af interesserede.

BORNHOLM: Blæst over Solskinsøen

Rønne Modelflyveklub havde otte starter. Det blæste 11 sekundmeter i middelvind, og 15 sekundmeter i vindstød.

Det regnede en del med mellemrum, så det var frem og tilbage med flyene. Vi havde ca. 30-40 gæster som trodsede det lunefulde bornholmske vejr.

GRØNBJERG: Solid vestlig vind

Efter en dag med en solid vestlig vind kunne vi ved optællingen se, at vi havde haft 21 starter her på pladsen.

SILKEBORG MODELFLY: Fin dag i Stenrøgel

Vi har registreret 48 flyvninger på Modelflyvningsdag, og vi havde en fin dag på banen i Stenrøgel med besøgende fra området og naturligvis en god andel af klubbens medlemmer.

Der var tørvejr, men desværre også hård skiftende vind, som gav os en del udfordringer, og desværre også begrænsede udvalget af fly i luften.

Vores arrangement var omtalt i MJA onsdag den 2 september, og vi følger op med en omtale af dagen og håber også at få den med i avisen

NFK: Lige så mange starter som gæster

I NFK havde vi ti starter og lige så mange gæster om morgenen. 15 m/sek. i middelvind og 20 i stødene bød dagen på, og vi lukkede butikken kl. godt middag, da regnen begyndte at vælte vandret hen over jorden.

JYDSK LUFTCIRKUS: Det blev ikke til så meget

I jydsk Luft Cirkus Spjald fik vi fløjet 29 ture i dag. Det blev desværre ikke til så meget pga. den hårde vind.

MIDTJYSK: Pæn, men blæsende

Tallene fra Midtjysk Modelflyveklub i Herning fortæller, at vi havde 46 starter på en pæn, men meget blæsende dag. Det var dog desværre lidt småt med besøgende, men vi havde en hyggelig dag alligevel.

GRENÅ: Vi snakkede en del, fløj ikke

Det blæst og regnede så der blev ikke fløjet noget, men vi snakkede en del i klubhuset.

BJERRINGBRO: Trist meddelelse:

Her fra Bjerringbro skal lyde en trist meddelelse: Der har ikke været mere end 15 flyvninger i dag.

RØNNE: Stod ned i stænger

Vi slog os sammen med Rønne klubben, lige som sidste år. Desværre havde vi i vor klub på grund af vejret kun to piloter, som tilsammen havde 6 starter (5 x heli og 1 fly).

Det blæste en (voldsomt turbulent) brandstorm og stod ned i stænger, men til trods for vejret havde vi nok 50 besøgende, deriblandt den lokale avis.

Vi håber på bedre held med vejret næste år.



PANDRUP Sådan begyndte det i Pandrup. Men de fik en god dag ...



VESTFYN Sol og hygge i Vestfyns Modelflyveklub



HOLSTEBRO Se, hvor der hygges i Holstebro - i godt vejr



SILKEBORG Se lige vejret i Silkeborg på regn- og storm-dagen!



De to dommere i gang med at kontrollere omrids ift. treplanstegning.
Fly T-17 pilot Poul Münsberg.



Spacewarker II sp. 211 cm. Motor YS 120 / 16x10"
ejer Viggo Kjær



Extra 300 fra Extremeflight 317,5 cm skala forhold
40% vægt 19,4 kg motor ZDZ 180b2 rv-j champion
20 HK propel 21x12" trebladet Müller prop.
Brandstof Shell WPover 99 m. 2,5% billigste Har-
rald Nyborg olie. Ejer Flemming Bollerslev.



Piper Pawnee fra Hangar 9 med EL-opsætning
OS-motor og regulator og 6S 6200 mA. Sp. 204 cm.
Ejer Henrik Malmvig.

DM i skalaflyvning 2015

TEKST: KIM KONGSBÆK FOTO: PER HERHOLDT

I det mest fantastiske sensommer vejr afviklede Fyns Modelflyve Klub DM i skalaflyvning for klubskala og F4H. Det var den 29.-30. august 2015.

F4C måtte udgå, da der kun var én pilot tilmeldt nemlig Poul Münsberg med sin superflotte, hjemmebyggede T-17. Poul fløj så med i F4H klassen, hvor der også er bedømmelse af flyet samt ti manøvrer.

Fyns Modelflyve Klub er for nylig flyttet til ny lokalitet med Fraugde MC Klub som nabo, hvilket var meget heldigt, da de var så flinke at låne os alt de har - dvs. hele gården så vi havde et sted at spise og bad/toilet samt hele den store have til camping.

Så humøret var rigtig højt, da Kim Broholm (formand for klubben og skala styrings-gruppen) bød velkommen til en ny æra for skalaflyvningen. Da der ikke blev fløjet i 2014, var vi jo nogle, der i den grad havde set frem til, at der igen kom hul på konkurrenceflyvning inden for skala i 2015. Efter den obligatoriske lodtrækning om startrækkefølgen i de to klasser lagde vi ud med statistisk bedømmelse i F4H under åben himmel, hvilket jeg ikke kan huske at have prøvet i de år, jeg har været med, da vejret som regel ikke har vist sig fra den bedste side. Efter de fire deltagende fly i F4H havde været igennem

statisk bedømmelse, startede først klubskala og derefter F4H, så der lød sød musik resten af dagen fra de skiftende fly i luften.

Til både den statiske og til flyvebedømmelse havde vi to af de rigtig rutinerede dommere: Asger Mikkelsen fra Hangar 4800 og Heinrich Ehlers fra Kolding Modelflyveklub. Vi takker mange gange for deres store indsats for uden den, ville der jo slet ikke kunne afholdes noget DM i skalaflyvning.

Som sagt var det et helt fantastisk vejr om lørdagen med mellem 0-2 m/sek. Og selv om det var meningen, at vinden skulle komme fra vest, ja, så var opvarmningen af jorden hen under eftermiddagen så stor, at der lige så ofte blev landet i medvind som i modvind grundet passerende termik. Det gjorde ind imellem landingerne lidt spændende, når man lige fløj ind i opdriftområdet med ikke så meget flyvefart. Men alt gik fint og alle fly kom hele med hjem igen. Vi havde skam også to første pladser. Flemming Bollerslev fløj sig til 1. pladsen i klubskala, mens Poul Münsberg blev nr. 1 i F4H. Stort tillykke med sejren til begge to.





Ryan STA fra Dura-fly Balsa Series, sp. 96,5 cm, længde 82,5 cm, skala 1:9,5 vægt 925 gram, motor NTM3530 m. 25A regulator 3S-2200 mAh. Ejer Peter Weichel.



Pitts Special S-1S skala 1:3, bygget 1980, sp. 176 cm, vægt 10 kg, motor GR-Pro 2-takt Boxer (Kina) benzin m. 2,5% olie 5200 RPM m. 20x10" træpropel (PoM) statisk træk 7,1 kp. Effekt 4,7 HK Krop: styoporskum m. glasfiber, Cowl glasfiber/epoxy. Vinge: styopor m. glasfiber/epoxy beklædning ilagt fyrretræs hovedbjælker. Ejer Poul Münsberg.

Der er mange flere billeder. De findes her: <http://1drv.ms/1LDAmS1> eller via QR-koden

Jeg vil gerne takke Fyns Modelflyveklub for et fantastisk arrangement, kokken Peter for dejlig velsmagende mad og Ole for runner- og tids tjansen, samt alle I friske piloters indsats i luften og på jorden, både de gamle garvede og Peter Weichel der var ny mand i gamet og klarede den i rigtig fin stil.

Point og placeringer kan ses her th.

Det er med vilje, jeg ikke har forklaret noget om klasserne, da jeg i de næste blade vil komme med oplæg om skala-flyvning og en gennemgang af manøvrer, som man kan gå på pladsen og øve.

På skala gruppens vegne
Kim Kongsbak

F4H

Start rækkefølge	Statisk	1. flyvning	2. flyvning	3. flyvning	Samlet point	Placering
Kim Broholm	590	1345,0	1275,5	1406,5	1965,8	4.
Ulrik Lützen	575	1364,5	1262,0	1423,5	1969,0	3.
Kim Kongsbak	635	1341,0	1388,0	1512,5	2085,5	2.
Poul Münsberg	750	1165,0	1341,0	1436,5	2138,8	1.

KLUBSKALA

Start rækkefølge	1. flyvning	2. flyvning	3. flyvning	Samlet point	Placering
Viggo Kjær	957,5	1047,5	1099	1073	2.
Flemming Bollerslev	1163,0	1174,0	1174,5	1174,3	1.
Henrik Malmvig	789,0	793,0	765,0	791,0	5.
Carsten Tingberg	847,5	1004,0	1043,5	1023,8	3.
Poul Münsberg	1037,5	962,5	943,5	1000,0	4.
Peter Weichel	643,0	694,0	624,5	668,5	6.



Warbirds over Danmark 2015

– Vejle Modelflyve Klub

Der var kun gået tre minutter efter jeg var ankommet (fredag 1300) til Vejle Modelflyveplads – en pragtfuld 320m lang bane – så ankom den første deltager med campingvogn. Kort tid efter kom der yderligere én deltager. Så var deltagerne fra Nordjylland på plads, med campingvogn og warbirds.

Både lørdag og søndag morgen begyndte med rundstykker og kaffe. Det har vist sig at være en god måde at begynde dagen på. Vi får bl.a. snakket lidt om vores modeller, hvor de forskellige deltagerne er fra. Hvordan har du lavet de ting og hvor har du handlet stumper og fly. Altså erfaringsudveksling, under gode afslappede former.

Flyvningen begyndte kl. 10.00 efter en briefing afholdt af Lars – formand for Vejle MfK. Der var ikke mange be-

grænsninger – lige bortset fra flyveområdet. Første nabo kom da også på besøg til vores briefing og fortalte om en FW190, der var ude over flyveområdet. De store warbirds kommer langt omkring. Den FW190 der var langt omkring, var i øvrigt motoriseret med en 3 cylindres 80ccm Saito, og monteret med en Keleo udstødning. En fantastisk overbevisende lyd, som nok kan give stof til eftertanke. En fornøjelse både at se og høre i luften – og med flotte flyvninger - tak Dan.

Sidst på lørdagen var Dan i øvrigt igen mester for en specialopvisning – klipning af grantræer fra bund til top – denne gang med en Me109/55ccm, som selv havde fundet frem til grantræerne. Heldigvis var der tilstrækkelig med motorkraft i modellen til at den kunne gå lodret op langs granerne, og efterføl-

gende forsigtig kante sig tilbage til bane/flyvelinie. Det var så imponerende, at vi høfligt forespurgte, om Dan ikke kunne gøre det igen, for vi havde jo ikke nået at få opvisningen på billeder og video. Dan svarede med nogle nordjyske ord, som jeg ikke rigtig kunne genkende/oversætte. Og Me109 fløj videre og landede hel og uden skrammer. Jeg synes dog, at jeg så nogle panderynker og svedperler på Dans pande? Men imponerende opvisning var det, synd vi ikke fik et billede!

Om lørdagen drillede vinden en del – vi havde turbulenser ind over banen. Men det synes ikke at generer vores deltagere. Robs Zero synes fuldstændig uberørt af vinden, og gennemførte flere flotte flyvninger. Leos Tante Ju fløj mange gange, og hvor er det flot at se den flyve i luften.



Boisen var her også med den store Piper, så stor og så imponerende. Dejligt at se ham på pladsen med en model.

Der var også to Hawker Hurricane's på pladsen. Den ene kom med Ole fra Århus og var el-motoriseret. Den anden havde Rob medbragt. Overbevisende og imponerende flyvning af begge Hurricanes. Begge i øvrigt modeller efter P3059 full-size. Dejlige og velflyvende. Desværre havde den ene et alvorligt uheld sidst på søndagen.

Per var der også med hans store P47 Thunderbolt, som altid flot og imponerende i luften.

Claus fra Sønderborg kom med en spændende Me163 med el-motor, både med røg og hjul der blev smidt efter start. Hans L4 kom rigtig til sin ret søn-

dag formiddag – vindstille smørluft, hvor der kunne styres med millimeters nøjagtighed. Alle nød i øvrigt denne søndag formiddag.

Sjældent har jeg set så megen lav flyvning som Tommy med hans Spitfire. Flere gange stod jeg og så på, med hjertet oppe i halsen, men flot var det. Der var mange flere der burde nævnes.

Tak til alle deltagere og især tak til Vejle Mfk. for lån af en fantastisk plads og bane.

Se i øvrigt mere på www.warbirdsdk.dk eller Facebook "Warbirds over Denmark" for flere informationer om modeller og deltagere. Håber vi ses til WOD i 2016

Leif Poulsen

INDBYDELSE

Indendørsstævne i Fuglebjerg
21. november 2015

Mfk-Falken har igen i år fornøjelsen, at indbyde til det traditionsrige indendørstræf i Fuglebjerg-hallen.

Vi gentager succesen med at lave et natarrangement, så vi starter allerede fredag aften kl. 20.00, hvorefter der er mulighed for at bygge og flyve hele natten og så fortsætte med træffet om lørdagen. Vi kan arrangere fælles morgenmad for natteravnene hvis der er stemning for det. Der vil selvfølgelig blive mulighed for at smide sig i en sovepose, hvis man bliver søvrig i løbet af natten.

Tilmelding sker på Forumtråd under indbydelser/MFK-Falken-Indendørsstævne og Natteflyvning.

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

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

Efter endt flyvning arrangerer vi fællesspisning i cafeteriet. Vi har igen i år entret med vores "huskok" Lisbeth, kendt fra mangt et stævne og sommerlejr, til at stå for maden.

Menuen vil blive offentliggjort på Forum, hvor yderlige detaljer om betaling vil fremgå.

Vi håber rigtig mange vil møde op og gøre det til et spændende stævne, både for deltagere og for publikum. Evt. spørgsmål til Arne Hansen: 2236 6882

Mødested:
Fuglebjerg-hallen
Bygervej 2
4250 Fuglebjerg

Vel Mødt
Modelflyveklubben Falken



Historien bag et billede:

Hvad fatter gør...

... giver masser af kvalitetstid og måske sønnen en levevej

TEKST & FOTOS: JØRGEN MOURITZEN

Per Olsen, 61 år, har fløjet modelfly i bl.a. Grenå Modelflyveklub siden midten af 70'erne. I 1986 byggede han sit første ultraletfly, på et tidspunkt importerede han ultralight ´er og nu ejer han nummer tre eller fire af slagsen, en SK9 Mark IV, som han flyver med på en lille stribe mark lige over landevejen fra fædrenegården i Mørke på Djursland, hvor han bor med sin hustru Lene og – indtil han flyttede hjemme fra – sønnen Rasmus på 24 år.

Det var et foto af Rasmus med en stor svæveflyver taget ved Grenå Modelflyveklubs 35 års jubilæum, som Ole Steen Hansen sendte Modelflyvenyt; tro mod temaet på denne ny artikelserie skal vi se på, om der gemmer sig en historie bag billedet.

Det gør der. Historien om en ung industritekniker ansat ved Randers Tandhjulsfabrik, som har arbejdet siden han som 14-årige startede med fritidsjob nede i Brugsen i Lime, og som efterhånden har sparet en pæn sum penge op. Penge der er blevet brugt på modelfly og som – for der er stadig en pæn lille formue på bogen – skal bruges på mere flyvning i fremtiden.

Der gemmer sig også en historie om far og søn, som - siden Rasmus var gammel nok til at vide hvad en flyvemaskine er - i helt usædvanlig grad har levet for og talt flyvning. De har været sammen på modelflyvepladserne i Århus og Grenå "nærmest altid", de har været sammen til det store modeltræf



i Tarp i Tyskland de sidste 10-12 år, når Rasmus købte en stor-svæver købte far Per et "trækdyr", da Rasmus var 9-10 år fik han for første gang pinden i fars ultralight, han foretog sine første selvstændige landing som 11-årig og fik sit PPL certifikat til ultralight som 17-årig. Siden har han fløjet 370 timer i ultralight'en – de fleste sammen med sin far, men også en del alene og i den senere tid nogen sammen med kæresten Stefanie, som han deler lejlighed med i Randers.

I tonsvis af kvalitetstid

- Men man siger ikke for meget, hvis man påstår, at det menneske som jeg har tilbragt de fleste af mine vågne fritimer sammen med er far. Vi har haft tonsvis af kvalitetstid takket være flyvningen, som har bundet os tættere sammen end de fleste, tror jeg.

Far Per har været besat af flyvning lige siden han i slutningen af 70'erne så en Starfighter på finalen til bane 28 i Århus. Mo-

delflyvning og interessen for full size-flyvning var så intens, at den nærmest trængte sig helt ind i hans gener. Og blev givet til drengebarnet, som fik sin fars interesse nærmest i vugge-gave.

- Fik jeg det ikke ind med generne, så fik jeg det ind, fordi snakken ved middagsbordet, på vej til og fra skole, i bilen og overalt, hvor jeg færdes med far, næsten altid drejede sig om et eller andet der havde med flyvning at gøre, småler Rasmus. I sådan en grad, at han i dag – som voksen – har en lille smule dårlig samvittighed over for sin mor. "Hun har helt sikkert tit haft lyst til at køre en tur ned til stranden og spise en is sammen med familien. Men familien var på modellflyvepladsen, i Tarp, ude at flyve i ultralight 'en eller med et modellfly på vores egen landingsbane. Og når vi endelig var hjemme og sammen med mor, så talte vi flyvning ...

Har fløjet alt

Rasmus har ikke kun talt flyvning. Han har også fløjet stort set alle former for modellflyvning – mest i selskab med sin far. Han startede i Modellflyvning Århus med metanol som 6-7 årig og fik A-certifikat lige så snart han blev gammel nok. Han har fløjet alt fra den Twinstar han fik som 16-årig, har selvfølgelig fløjet andre og større el-fly, og han har fløjet helikopter, storsvævere, stormodeller som fx Extra 300 og for tre år siden købte han en Boomerang Sprint. Han elskede lyden og duften af jet'en, men efter et års tid, var det ikke sjovt at ligge og flyve frem og tilbage længere. Han har selvfølgelig fløjet 3-D, F3B og kunstflyvning. Rasmus har fløjet alt og næsten med alt. For tiden er det hans DG 800 S 6 m 1:3 svæver, der optager hans meste tid på modellflyvepladsen. Uden det altså forhindrer ham i at flyve noget af det andet, hvis tilfældet giver sig ... Men mest af alt er han optaget af selv at

komme i luften i ultralight'en og af fremtidsdrømmene, som er alt andet end landbaserede.

Nu bliver det alvor

- Som sagt har jeg sparet en pæn lille sum sammen i banken, og nu overvejer, hvad de skal investeres i, fortæller Rasmus. Jeg har set mig lun på en lille bil, som jeg og kæresten, Stefanie kunne tænke os. Men jeg har også en meget større og voldsomt mere risikabel drøm. Nemlig drømmen om at bruge pengene til at komme i gang med en uddannelse til trafikpilot.

*Det er
vanskeligt at
forestille sig
et liv uden at
flyve!*

Rasmus har allerede undersøgt hvad flyvemedicinerne vil sige til ham og hans gode helbred. Og han har også talt med flyveskolen i Tirstrup, Grey Bird Aviation. Stefanie har givet sig tilsagn om, at hun vil stå ved hans side, uanset hvad han beslutter. Og far Per... mon ikke han har det lige så?

- Det er helt op til mig selv, om jeg tør tage chancen. På den ene side er der ingen tvivl om, at det er flyvning jeg gerne vil. Og vi ved jo også fra prognoser der er helt dugfriske, at der bliver et kolossalt behov



for piloter de næste 10 år på grund af et stærkt stigende antal nye fly, ruter og passagerer.

-Men på den anden side kender vi jo også alle sammen historierne om de unge 2. piloter, der lever en meget usikker og meget lidt struktureret tilværelse for en ussel løn, og som vel for manges vedkommende i virkeligheden er luftfartens underklasse. Det kan være en realitet i hvert fald for en årrække for alle dem, der ikke er så heldige at blive ansat i et af de store statslige luftfartsselskaber i nærområdet eller et eller andet fjernt sted i verden.

Hjertet og hjernen

- Det er et erhverv, hvor man som ung pilot uden anciennitet kan tvinges til Langtbortistan til et usikkert job som 2. pilot i en årrække bare for at få timer nok til at bevare et dyrt erhvervet certifikat. Vil kæresten så stadig kunne holde ved? Kan man undvære familien og kammeraterne? Kan man skaffe sig økonomi nok til at klare sig igennem til avancementet og de gode kaptajns-lønninger kommer, og man kan begynde at betale af på den studiegæld, man erhverver sig sammen med trafikflyvercertifikatet? Bliver helbredet ved med at holde?

Der er masser af spørgsmål, der tårner sig op i kampen mellem hjerne og hjerte, økonomi og realiteter. Rasmus har tumlet med tankerne længe. Nu har han givet sig selv en deadline. Han og Stefanie tager i uge 39 på en syv dages ferie på Kos. Når de kommer hjem, har Rasmus taget sin beslutning. En som meget vel kan blive den alvorligste i hans unge liv – og som er en direkte følge af hans vuggegave og mange, mange kvalitetstimer med fra Per.

Målsætningen er enten af blive trafikpilot - eller også skal han fortsætte som industritekniker, dygtig modelpilot og PPL-pilot i far Pers ultralight. Det er afgjort ved udgangen af uge 38. Én ting er allerede afgjort og har været det siden han kunne kravle: Rasmus er og bliver indædt forelsket i fly, deres manøvreegenskaber og begrænsninger. Og af at sidde og kikke ned på landskabet fra fartøjschefens plads i et fly.

- Hvad det er, der gør at jeg er så bidt af flyvning og af at flyve? Det er jo ikke til at svare på... At man kan, er det svar nok? At man holder sin skæbne i egne hænder? At der er så smukt både over og under skyerne? At det er dét, man har snakket om og foretaget sig siden man var gammel nok til at holde i en styrepind? At man gerne vil gøre sin far stolt? - Det er umuligt at svare på. Men det er også vanskeligt at forestille sig et liv uden at flyve.

MOU



Ny artikelserie i Modelflyvenyt:



Der kom et (dit?) billede

Et billede siger mere end mange ord, siger man jo. Det passer ofte. Men lige så tit dækker et billede for mange gode og interessante ord – eller rettere historien om eller bag personen eller motivet på billedet.

De ord vil Modelflyvenyt gerne hjælpe med at sætte på personer og begivenheder, som læserne deler med os.

Vi efterlyser billeder

Sagt på en anden måde efterlyser vi billeder af alle tænkelige slags fra landets modelflyvepladser og fra de begivenheder, hvor modelpiloter samles og konkurrerer, hygger sig eller bare er. Meget gerne fotos af helt usædvanlige, morsomme, specielle eller dagligdags situationer. Men altid med et menneske på eller med et menneske bag situationen – det vil sjældent være nok at sende et foto af en modelpilot, som der findes mange af i verden. Vi er også nødt til at have nogle ganske få ord om hvem mennesket er på, eller bag fotoet, samt hvad der efter din mening gør billedet bemærkelses- værdigt. Det er vi nødt til, hvis vi skal gå videre og forsøge at dække hele historien bag mennesket eller begivenheden.

Vi håber, at der i den kommende tid sendes en flod af billeder med ledsagende bemærkninger til Modelflyvenyts redaktør, Marianne Pedersen, på pe@pe-design.dk. Hun og redaktionen vil så udvælge "månedens billede" og koste en af redaktionens skrivende medlemmer ud for at opsnuse og gengive den historie, der er gemt bag billedet.



En lykkelig håndens mand med sin egen lille fly-fabrik

TEKST OG BILLEDER AF JØRGEN MOURITZEN

Må vi præsentere Vagn, 67. Han er uddannet alt-mulig-mand, blev fyret fra Velfac Vinduer som 55-årig og er efter fem år på efterløn blevet pensionist stadig med en lille folkepension - og slidegigt, så han kun har "et vist antal skridt at gøre godt med pr. dag". Selvfølgelig er han stadig uden ansættelse og lønnet arbejde, men ikke uden sysselsætning på heltid.

Vagn, som egentlig kommer fra København – eller er bådflugtning fra Holbæk, som han selv siger - bor i dag langt ude på landet i Hee ved Ringkøbing. Sammen med sin kone Gaby, søn, hund og kat. I et meget lille hus, som han kalder "noget gammelt skidt", men som han og hans kone købte for snart 15 år siden, fordi det "ikke kostede mere, end vi kan blive boende, hvis jeg blev fyret". Klog disposition, for Velfac Vinduer, hans sidste arbejdsgiver, meddelte ham i 2003, at de kunne klare sig uden ham. Vagn Hansen er en lykkelig mand. Af mange grunde. Han elsker sin kone, og hans tre børn er selvfølgelig guldklumperne i hans



liv. Uanset om vi taler om de to store sønner på 40 og 42 år, som han har med sin første kone, eller "den bette knægt som nu er 14 år Og 170 cm. høj," som er hans og tyske hustru Gabys kærlighedsbarn. Huset har han efterhånden og med egne hænder fået sat i flot og moderne stand indvendigt; det er kun ude fra det ligner noget, som de færreste vil finde på at bryde ind i. På grund af det med benene bruger Vagn de fleste af sine vågne timer i det store rum helt ude mod venstre, hvor

Gaby - sagt med et smil - kun har begrænset adgang. Det er hobbyrummet. Vagns verden, hvor det ene fly efter det andet ser dagens lys.

Vagns lille fabrik

Vagn bygger nemlig ikke kun til sig selv men også til fremmede. Eller til folk, som han i hvert fald kender; og kun til nogen, der "vædsætter forskellen på ARF og mine fly". Der er nemlig 70 timer i hver eneste af de Mus, som han oftest bygger. Når alt gøres op efter salget af en Mus viser det sig, at handlen har indbragt 26 kr. i timen, som skal dække både arbejdsløn og materialer.

Vagns belønning er ikke mammon, og det gør ikke så meget – for som Vagn siger, er penge kun et problem hvis man står og mangler til tre pladser balsa og lidt. Til gengæld er det vigtigt, at hans fly skaber glæde, kan holde til det meste og gerne længe. For hvert eneste af hans fly og næsten alle detaljerne er lavet 100 pct. i hænderne og med kærlighed. Den kærlighed til modelfly, som Vagn har haft siden han begyndte med linestyling og sin første Viking 2,5 dieselmotor som 12-årig. Ja, forholdet har faktisk varet endnu længere. For han byggede sine første fly som 8-årig af et par træpinde og pap til vinger.

- Jeg bygger 3-meter modeller, fortæller Vagn med et – typisk - drillende smil om munden. De skal helst ses på 3 meters afstand. Men så er de også flotte. Og de kan holde til lige så mange g-kræfter, som selv de værste piloter kan finde på at byde dem.

Tema over historisk model

Det er først og fremmest "Musen", Vagn taler om når han tale om sine modelfly. Musen er hans egen konstruktion, og han har efterhånden bygget flere end en halv snes stykker af dem. Forbilledet er et linestyret fly, konstrueret af Robert Petersen. Et fly som vandt DM i Aalborg i 60'erne. Vingen er fuldsymmetrisk, og kroppen en skalkonstruktion i balsa beklædt med glasvæv/epoxy. I første omgang var Musen tænkt som et alternativ for Multiplex Fun-jet, men Vagn har givet Musen sit helt eget liv.

Han har selvfølgelig selv tegnet Musen, lige som man han tegner alle de fly, han konstruere og bygger: På et stykke brunt karduspapir uden for mange detaljer. Det er nærmest kun vingens og kroppens form, Vagn tegner. Målene, spanter, haleplan og sideror osv. bliver



Vagn Hansen er uddannet alt-mulig-mand og har ellers ikke lært noget – men han kan alt.

Det er et motto, fortæller han, da vi besøger ham på hans lille husmandssted langt ude på landet, hvor han tilbringer de fleste timer i sit værksted. Fordi han får abstinenser, hvis han er væk fra balsa for længe..

skabt i processens forløb og med den dybe indsigt og erfaring, som et langt liv har givet ham. For Vagn har aldrig studeret modelbyggeri eller aerodynamik, materialelære eller elektronik. Men han har talt meget med sine modelpilotkolleger om det, selvfølgelig, og læst mange artikler i forskellige tidsskrifter som fx US Modellers og på nettet ... og så kommer det bare til ham. Han kan i hvert fald tale aerodynamik i praksis på helt lige fod med den af sine sønner, som underviser piloter og flymekanikere i aerodynamik på Flyvestation Karup.

Opskriften

Han elsker selvfølgelig at tale modelfly og giver gerne opskriften på fx kroppe af 1,5 mm balsa og 163g glasvæv videre. "Sandwichen ser således ud: 4x163+B+1x163+B+1x163+B, epoxy efter behov. Vingen opbygges inderst efter traditionel metode med stående hovedbjælke og torsionsbeklædning, D-boks. Der pudses efter sidste lag epoxy/væv og males så.

Det er naturligvis ikke kun krop og vinger, rorene med de store flader, Vagn selv fremstiller. Propellerne fremstilles også i balsa og glasvæv (4 x 163 g glasvæv, 3 lag 1,5 mm balsa. Det der skal blive til en propel sættes i spænd i en formgivende jig, slibes i profil og der af-

sluttes med fire lag glasvæv/epoxy).

Forbindelsesstænger laves i kulrowing, beslag til kuglelink af cykelegere, spinneren af epoxy og balloner, landingsstel af kul/glasvæv osv., osv. Alt er håndarbejde, "noget der holder, i modsætning til ARF-flyene hvor jeg er helt sikker på, at man bevidst lave konstruktionsfejl. Fabrikkerne tjener jo ikke nok, hvis deres fly holder for længe ...!"

For resten er Vagns søn ved at bygge lidt Peanut Scale, og til det brug var det nødvendigt med stænger på kun 0,3 mm. Dem lykkedes det også for Vagn at fremstille i kulrowing ... og de holder også!

Bestykningen på en typisk "morfar-Mus" er Diamond elmotor 3650, 900 kW med et 4S batteri. Detaljerne er: 55 ampere, 880 Watt på fuld skrue og en hastighed på mellem 150 og 170 km. /t i indicated air speed. Hvis han bygger til en ung og hidsigere pilot end den typiske bedstefar, sættes hastigheden op til over 200 km/t.

Nu må ingen tro, at Vagn kun bygger sine elskede Mus. Han har f.eks. blandt mange andre bygget en næsten-skala Tiger Moth og en skalalignende Stearman. Historien om den sidste er meget typisk: Nogen forærede Vagn en kalender med et flot billede af den rød-hvide amerikanske militærtræner, som der blev bygget mere end 10.000 af i 1930'erne og 40'erne. En dobbeltdæk-

ker, der har tiltrukket mange drenge-
hjerter. Og også Vagns.

Skala – næh, men...

Næsten alle dem, der har ønsket sig en Stearman, har enten anskaffet sig tegninger og/eller byggesæt og er så gået i gang. Ikke Vagn. Frem med det brune karduspapir og på frihånd forvandle kalenderbilledet til helt enkle tegninger af vinger, krop med haleplan og ror. Så i gang med balsa og glas. Lige pludselig har han en dobbeltdækker med de 170 cm spænd, som der er plads til i familiens Peugeot 107.

- Jeg anerkender, at der ikke er kom et skalafly ud af det. Men når man ser min

Stearman på mine berømte 3 m afstand, som alle mine fly skal ses på, så ligner det altså rigtig godt nok! Den er flot, synes jeg, og selvfølgelig flyver den også næsten skalarigtigt... og pragtfuldt.

Vagn har bygget en snes fly den senest halve snes år. Musen, dobbeltdækkerne og singleplanes til forbrændingsmotor og til el, til linestyring og mest til radiostyring. Han har stort set ikke købt andet end lim, lidt, balsa, krydsfiner samt kul og glasvæv – når der selvfølgelig ses bort fra servoer, motorer, regulatorer og batterier. Og fra de "kunder," der flyver dem, har han kun fået ros. Både for flyveegenskaberne og for hold-

barheden – og for, at hvis der endelig sker noget med et af hans fly, så kan man også få ham til at reparere det!

Ikke lært noget – kan alt hvad man vil

Hvordan han kan? Vagn har den holdning, at man kan, hvad man vil. Det har han efterprøvet i sit arbejdsliv med el-arbejde, smedearbejde, træarbejde og som ikke-uddannet beslagsmed i de 20 år fra 1979 til 1999 hvor han havde hestepension med 45 heste. "Jeg har aldrig lært at beslå heste, men jeg nåede da så langt, at dommeren ved et skoeffersyn til et stævne sagde til mig, at "det var den bedste skoning han havde set den



Dette er en Stearman. Indtil man ser nærmere på den. Så er det ikke en Stearman.

Dét mangler, dén detalje er ikke rigtige, dét der er forkert...!

Men det ér en Stearman. Vagns Stearman.

Tænk på, at han kun havde et billede af en Stearman på en kalender at kikke på.

På baggrund af dét billede lavede han en meget enkelt regning. Så gik han i gang.

Og hvad ligner det røde fly med de to vinger? Rigtigt. En Stearman.

Vagns helt egen Stearman.



dag". Et godt eksempel på, at man kan, hvad man vil, både med hoved hænder og lårmuskler ... jeg kom i træning til at kunne trykke viseren på en badevægt op på 80 kg. imellem lår og knæ, så der var ikke mange heste, der kunne sparke sig løs, når først amatørsmeden fik fat. " Vagn ledsager anekdoten med et af de mange smil der følger hans ustandselige sjove og skarpe bemærkninger. Det er længe siden, Vagn har beskæftiget sig "professionelt" med andet end fly. Og i dag laver han da også andet end husreparationer og fly. Henter og bringer sønnen fra skole fx, hvis Gaby ikke kan for sit job som pædagog for voksne fysisk og psykisk handicappede,

passer hus og bil og alle husfaderens sædvanlige sysler. Men det er altså først og fremmest fly og flyvning, det drejer sig om. 25 pct. flyvning - i en af de to klubber han er medlem af - og 75 pct. byggeri.

- Jeg vil godt indrømme, at jeg også kan finde på at drive den af med en videofilm herude i værkstedet mens Gaby - sidder inde i stuen og ser tysk tv.- Jo, og så er vi da også sammen en hel del. Men jeg fjerner mig ikke meget fra værkstedet... jeg får abstinenser, hvis jeg er væk fra balsastøv i al for lang tid.

MOU



Børge Pjerri Hansen 1924 - 2015

Der var ikke tvivl i fritflyvers sind, da vi lørdag den 18/7 så dødsannoncen i avisen. Det var vores Børge Hansen, der var gået bort, 91 år gammel.

Børge havde mellemnavnet Pjerri, og det var det, Børge brugte til sine modeller, kendt af alle. Pjerri 75 var den model, som blev udgivet som byggesæt for den lidt øvede begynder og som vi alle har bygget. Den fløj så godt, at mange har prøvet at miste den i termik.

Pjerri 69 var den store internationale konkurrencemodel, som er blevet kopieret af mange, både dengang i 1950'erne, da den var moderne og i de senere år, hvor interessen for veteranmodellflyvning er blevet stor.

Børge begyndte at flyve som 14-årig i 1938 hjemme i Hobro. Han gjorde sig hurtigt gældende ved konkurrencer, både individuelt og på landsholdet, som han havde fast plads på frem til 1963.

Børge var en fremragende bidrager til tidsskriftet FLYV, med fine referater fra de store konkurrencer og med artikler om modellernes udvikling. Flere af hans svævemodeller er publiceret i internationale tidsskrifter som Aeromodeller. Og svævemodeller var jo hans speciale, selvom han også prøvede kræfter med Wakefieldmodeller.

Børge var en meget seriøs udøver af modellflyvesporten. Han byggede sine modeller med stor omhu. Han havde stor indflydelse på sine holdkammerater i forberedelserne til de store konkurrencer. Han var ligeledes et stort forbillede for mange yngre modellflyvere, som så op til ham for de flotte resultater og den seriøse tilgang til sporten. Han var mentor for flere af dem. Der var ikke så meget pjat, når Børge var til stede. Helt fortjent modtog han som den første danske modellflyver i 1962 FAI's Tissandier-Diplom, som gives for stor og initiativrig indsats i flyvesport.

Børges ry er aldrig blevet nedtrappet og hans indsats for dansk modellflyvning står som noget enestående.

Vi er ham megen tak skyldig.
Æret være hans minde
(forkortet af redaktøren)

Nogen er født til at flyve

- Martin er en af dem

AF HELGE LAURSEN

Pengene fra konfirmationsgavebordet fik i nogen grad vinger at flyve på, for flyvning er ikke gratis.

Det opdagede 14-årige Martin Kofod Jensen fra Hjortshøj ret snart, efter at han var trådt ind i wannabe-piloternes rækker.

Engang i foråret indfandt Martin sig på Århus Modelflyve Clubs (AMC) bane i Lystrup Enge med et modelfly i favnen. Nu skulle der flyves rigtigt, efter at han havde øvet sig i timevis med flysimulator på computeren.

Det fly bed ret hurtigt i græsset, og den næste også. Men Martin mistede ikke modet. Han spurgte og spurgte de mere erfarne modelpiloter og sugede viden til sig. En dag hen på sommeren kom han så med en pæn stor motoriseret svæveflyver, lavet af EPO-skum.

Siden er det kun gået fremad – og opad. I dag flyver Martin langt mere sikkert og inspireret end mange af hans langt ældre klubkammerater i AMC. På det seneste er han desuden begyndt at flyve rigtige svævefly i Århus Svæveflyveklub.

Det var nu ikke hjemme i familien, at Martin hentede flyveinteressen.

Hverken hans far Kim eller hans mor Lene flyver – endnu da. For Martin mener nu nok, at han snart kan lokke sin far til at fatte senderen til model-flyene.

Det var egentlig et par onkler, der vakte Martins interesse for flyvning. En af dem er svæveflyver, en anden var på vej mod et sæde i en F-16 jager, men det glippede.

- Vi har altid snakket meget om flyvning. Det gav den første interesse. Elektronik har også altid interesseret mig. Det førte til en rigtig prøveflyvetur for nogle af konfirmationspengene, og så vidste jeg bare, det var sagen, fortæller Martin.

- Jeg blev fanget af modelflyvning næsten med det samme. Det er bare en fed fornemmelse, når man selv styrer sit fly rundt over pladsen og prøver at finde noget termik, der kan løfte flyet rigtig højt op. Jeg får meget at vide af de ældre piloter i klubben om forskellige flytyper, og nu går jeg og drømmer om at bygge et svævefly selv i løbet af vinteren, siger Martin, der trods sin ret korte karriere som modelpilot har hele hovedet fyldt med ideer om fremtiden i luften.

Endnu højere op

Næste mål mod skyerne er Martin godt i gang med at forfølge. Midt på sommeren blev han nemlig medlem af Århus Svæveflyveklub og han har allerede haft de første starter som elev.

- Og, tilføjer han med et megasmil, jeg har fløjet mine første to loops og styret flyet både til start og landing for første gang – uden at instruktøren greb ind.

- Det er rigtig fint, når vi får eleverne så unge. De lærer meget hurtigt, de kommer med åbent sind så vi skal ikke begynde med at pille unoder ud af dem. Og så er det jo dejligt, når der kommer en, som bare brænder for at flyve og som oven i købet har et indlysende talent, siger en af klubbens meget erfarne instruktører, 71-årige Frits Schneider.

Han fortæller ikke uden stolthed, at hans egen søn begyndte i samme alder som Martin og siden vandt adskillige danske og udenlandske mesterskaber.

På denne søndag, hvor vi møder Martin på svæveflyvepladsen ved Tilst, er der høj sol og fint flyvevejr. De første starter går fint, men Martin og hans instruktør Lis Arneberg når ikke mere højde, end det startspillet sender dem op i. Så snart må landingsrunden påbegyndes, dog med et par små svinkeærinder med Martin ved rorene.

Sidste start bliver noget bedre. Termikken har indfundet sig, og flere af de erfarne piloter er forsvundet højt op og langt bort. Martin og Lis rammer "loftet" i omkring 1000 meters højde, og så er der tid til at øve mange flere manøvrer. I svæveflyvning er højde så at sige den "kapital" man flyver på. Når den er brugt op, er der kun en vej tilbage, og det er ned.

Det kom Martin og Lis så med pæn fart og undervejs rutede de lidt med højden ved at lave et par loops. Elevens selvtillid fik yderligere et par hak opad, da Lis lod ham lande flyveren selv.

Og vel nede på græsset bekræfter Lis indtrykket af sin 14-årige elev som en knægt med gode talenter for svæveflyvning.

- Han flyver som pr. instinkt, synes jeg. Når jeg til at begynde med bad ham dreje med flyet, ja så drejede han det. Og jeg havde vel at mærke aldrig fortalt ham, hvordan han skulle gøre det, fortæller Lis. Så han skal nok blive en god pilot, tilføjer hun. I første omgang må han vente til han fylder 15 år, før han kan flyve solo. Certifikatet kan han erhverve som 16-årig.

Men det der med at blive pilot lever selvfølgelig allerede godt i Martins drømme om fremtiden:

- Jeg kunne da godt tænke mig at blive erhvervspilot, med tiden. Men ikke F-16 jagerpilot. Jeg gider ikke det der med krig og så'n.





Martin er 14 og allerede erfaren i luftsport. Øverst sidder han i cockpit på et fullsize svævefly og nederst tv dyrker han afslappet modellflyvning. Nederst th er han netop landet efter vellykket svæveflyvning.



Misundelse

TEKST OG FOTOS: JØRGEN MOURITZEN



er en grim ting

- så bliv væk fra Holstebro!





Full size modeller gør klar til at lette



"Klubhuset" ude ved banen er bestemt ikke noget at prale af - men så skulle I bare se "det store klubhus".
Og hvad ... ved banen er der da plads til, at et par af klubbens medlemmer med størst anciennitet kan ordne verdenssituationen.

I Holstebro har man løst de fleste af de problemer, som mange klubber i Danmark kæmper med:

Sameksistens med "rigtige fly" og naboskabet til værdifulde naturområder, usle faciliteter for fly og medlemmer, perfekt synergi mellem "rigtige" piloter og RC-ditto, forbilledligt samarbejde med naboer og kommune for at nævne nogle få.

Derfor har vi besøgt Holstebro RC igen. Det er ikke så længe siden vi sidst beskrev klubben. Ved dette besøg har vi fokuseret på, hvorfor Holstebro RC burde få titlen som "Årets Klub".

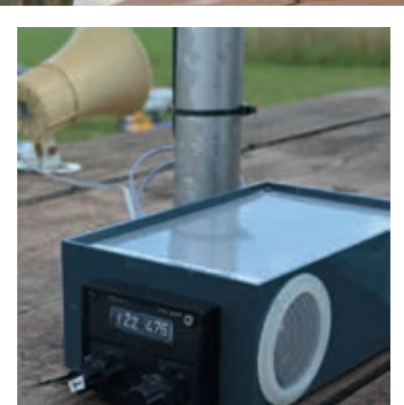
Hvis luftfartsmyndigheder, naturforvaltningsfolk, kommuner, modelflyveklubber og andre med interesse for general aviation flyvning (mindre private fly) i almindelighed og modelflyvning i særdeleshed skulle få lyst til at besøge en flyveplads hvor alle gode kræfter er forenet i samdrægtig og positiv harmoni, skulle de tage og besøge Holstebro Flyveplads. Ja, for et par af de førstnævnte burde et besøg være obligatorisk før de udtalte sig og besluttede ...

Der er mange gode grunde til, at forfatteren af denne artikel ville udnævne Holstebro RC til "Årets Klub" hvis en sådan titel ellers fandtes. De fleste af dem kan beskrives med fire ord: Geografi, natur, samarbejde – og som sagt harmoni.

Geografien

Først er der placeringen af flyvepladsen i Ndr. Felding, som omfatter alle de tre

grene som tilsammen udgør en klub, Holstebro Flyveklub: De radiostyrede fly, full size svævefly og ultralet flyene. Der er mange privatejede af sidstnævnte slags placeret i det store hangar anlæg (som påtænkes udbygget) og klubben ejer selv en EuroFox, der bruges til uddannelse af andre UL-piloter og som trækdyr for svæveflyene. Lige nu venter man på at græsset bliver færdig med at gro på den udvidelse af start- og landingsbanen, som dermed kommer op på 1000 m og bliver rigelig lang til de fly, som er hjemmehørende på pladsen men også de større "almindelige GA-fly" som fx Piper og Cessna, der jævnligt lander i Holstebro, hvis deres ejere skal besøge Holstebro eller omegn. I dén henseende er Holstebro Flyveplads helt på linje med de talrige andre private flyvepladser i landet. Den almene geografi med en placering langt fra Holstebro (men meget tæt på landsbyen Nr. Felding hvis beboere



Formanden Lennart Frederiksen er et roligt gemyt. "Det ordner sig," er et af hans valgsprog. Og det gør det. Både med blandingen af model- og full size fly, og med medlemmer fra begge lejre samt med alt det andet. TH billede af radioen som gør, at modelpiloterne kan følge med i trafikken på den store bane hvor de "rigtige" fly starter og lander.

man har et meget nært og godt samarbejde med bl.a. takket være de mindst to årlige "åbent hus-hygge-arrangementer"! er ideel. RC-afdelingens placering er sensationel.

Placeringen

Holstebro RCs flyveplads, med det lille læskur, ligger mellem hovedbanen og det medvindsbæn som "de store fly" skal bruge uanset om de flyver ind til bane 03 eller bane 21, højst et par hundrede meter i vandret afstand fra starten af bane 03. Lander man på banen mod nord, er det store fly at naturlige årsager meget lavere end 100 m. ligesom de fly der starter på bane 21 ikke når op i de 1000 fod (ca. 300 m.) før de par passeret RC klubbens plads. Et landende fly på medvind – det være sig til den ene eller anden bane – ligger typisk i 1000 fod, og vil have RC klubben lige til venstre hhv. højre for landingsbanen.

"De rigtige piloter" i store fly har udfordringer. Dels skal de altså altid flyve ind til Holstebro på et medvindsbæn der aldrig må ligge mellem banen og Nr. Felding, som man naturligvis nødtigt vil overflyve af hensyn til støjen. Dels har de Karup TMA område (luftkontrolleret luftrum der kræver lufttrafikjenestens tilladelse før trafik kan finde sted) over sig i 1500 fod (300 m). Og endelig skal de holde udkik efter anden lufttrafik. Bl.a. modelfly.

Kravene

Der stilles også særlige krav til modelpiloterne i Holstebro, der som udgangspunkt har meget mindre luftrum at boltre sig i end de fleste andre RC-klubber på grund af naboskabet med full size-flyene og deres start- og landingsbane. Desuden skal de selvfølgelig i skærpet grad holde udkik med store fly for at overholde de vandrette afstande til startende og især landende fly, som bogstaveligt talt kan dukke op på medvindsbænet omkring modelflyvepladsen fra alle retninger. (Afstanden fra jorden og op behøver modelpiloterne principielt ikke spekulerer på, for de må som bekendt ikke flyve højere end 100 m., og fly på medvindsbænet er altovervejende 50 m højere, når de er etableret på medvind i sædvanlig højde).

- Men alligevel. Hvordan gør I i praksis, RC-formand Lennart Frederiksen?

- Når du sådan beskriver procedurerne med ord lyder det selvfølgelig noget kompliceret. Men det er det faktisk ikke i virkelighed, siger Lennart. For det første har vi ørerne og kan hører det som alle kan høre. Der ud over har vi en radiomodtager som lytter ind på Holstebro (og mange andre private flyvepladsers) frekvens, 122,475. Til radioen er der tilsluttet en højttaler, så alle der opholder sig i nærheden af klub og bane kan høre alt, hvad der bliver sagt i den.

- Når så et fly starter på banen, melder piloten i radioen, at han er klar til start på bane 03 eller 021. Og alle fly som vil ind og lande på pladsen – uanset om det er hjemmehørende eller fremmede fly – kalder op til Sdr. Felding radio og fortælle hvad deres intentioner er og hvor lang tid der forventes, før de ankommer til pladsen. De får aldrig svar, for der er ingen der passe radioen på Nr. Felding=Holstebro Flyveplads- Men alle der lytter på frekvensen får besked. Også os.

- Vi modelpiloter véd med andre ord altid hvornår der er fly i luften omkring vores flyveplads og hvad de vil. Så er det bare væk eller ned, hvis der er risiko for, at vore modelfly kommer for tæt på anden trafik. Og det meget korte af det lange er, at vores placering eller sameksistensen med de store fly aldrig har givet anledning til farlige situationer eller andre problemer.

Ingen problemer, siger full size-piloten

At samværet mellem modelfly og rigtige fly ikke er ønsketænkning men faktisk som Lennart beskriver det, får vi bekræftet af Erik Leander. Han er formand for Holstebro Flyveklub og også dagens slæbepilot i den livlige svævetrafik som finder sted da vi besøger pladsen.

- Jamen, der er slet ingen problemer, siger han. Jeg kan måske huske en eller

to gange over en lang årrække hvor vi i radioen lige har sagt, at modelpiloterne skal komme lidt hurtigere væk. Men normalt ser vi dem ikke, og i hvert fald generer de ikke den almene flyvning på og omkring pladsen. Nul problemer, men tvært imod mange synergi-fordele. Hvis vi mangler en mand til at holde tippet på et svævefly, der er klar til start eller til at skubbe et fly ind i hangaren, vil en kort melding i radioen næsten altid skaffe hjælp fra modelpiloterne, som også tit hjælper med at slæbe svæveflyene tilbage til startstedet eller hangaren efter landing. De er aldrig bange for at give en hånd med, når der er brug for praktisk hjælp. Til synergifordelene hører også, at der gennem tiden er en hel del RC-piloter de er begyndt på svæveflyve- og/eller UL-uddannelsen, og i dag er både modelpiloter og piloter med PPL og/eller svævecertifikat. Der er også flere eksempler på, at trafikken går den anden vej; fra pilotsædet på en full size fly til pindene på senderen til modelflyene.

Flere blande-pladser?

Lige netop den symbiose mellem flyene

på pladsen og piloterne som man ser i Holstebro, skulle måske inspirerer mange andre modelflyveklubber i Danmark? Overalt i landet er der RC-klubber som kæmper desperat for at finde en flyveplads eller bevare deres eksisterende, og selv om der naturligvis ikke er noget galt i at kæmpe for sin selvstændigheden og sin egen plads, er Holstebro et eksempel på hvor meget man

Når man deler lidenskab til flyvning, så er man forenet uanset luftfartøj

kan opnå, hvis man slår geografien og klubberne sammen.

Overalt i vort lille land kan man inden for et halvhundrede kilometer finde en full size flyveplads, hvor mange af de store problemer der er forbundet med landzone- og naturmiljøspørgsmål er løst i og med GA-flyene kan anvende pladsen. I stedet for at 100 klubber kæmper for at få eller bevare hver deres plads, kunne det så ikke være en løsning at finde

samarbejdspartnere omkring én og samme plads?

- Vi har rigtigt mange fordele her i Holstebro, siger Lennart Frederiksen. På et af vore skilte står der en tekst med et indhold som er noget i retning af, "at når man deler lidenskab til flyvning, så

er man forenet uanset hvilket luftfartøj, man råder over".

- De tre grene har hver en mand i Holstebro Flyveklubs bestyrelse, og på den måde fremstår vi både officielt og i praksis som en enhed overfor kommunen og dens beboere. Stort set alle de aktiviteter, vi gennemfører hen over året, gør vi fælles. Alle er med. Når vi har udstilling i gågaden eller andre steder flyver vi med de små indendørsfly samtidig med, at vi udstiller vore modeller side om side med de store svævefly. Når der er åbent hus på pladsen kan publikum både se og prøve modelflyvning og svæve- eller UL-flyvning. Når vi skal tale med kommunen om hjælp til græsslåning eller andre projekter, er det en meget større og bredere forening, som henvender sig. Og det har givet en lydhørhed hos de kommunale beslutningstagere, som er særdeles produktiv. Vi har en god dialog og får megen hjælp fra Holstebro Kommune. Her er man jo heller ikke er blind for, hvad det betyder for en by som vores, at have en flyveplads som også erhvervslivet kan flyve til og fra.

Danmarks bedste klubfaciliteter

Samarbejdet mellem dem "der deler lidenskab for flyvning" har også ført til det, vi uden tøven kalder landets bedste klubfaciliteter.

På en måde skyldes de ultramoderne faciliteter - som omfatter en stor (men for lille) hangar, klubhus med bl.a. to overnatningsværelser, køkken, møderum og en stor forsamlingsaal med plads til mindst 100 mennesker og panoramaruder ud til flyvepladsen.

I 2009 satte en pyroman ild til klubbens daværende hangar og klubhus, og alt - også klubbens fly - brændte. Ud af ruinhoben er der ved medlemmernes store arbejdsindsats og med midler fra forsikringsselskabet (der ikke dækkede det fulde skadesbeløb), kommunen, private fonde og de knap 100 medlemmers egne lommer, rejst et byggeri, som få andre flyveklubber i Danmark kan måle deres anlæg med. Og slet ingen RC-klubber.

Holstebro RC "klubskur" ved selve modelflyvepladsen er bestemt ingen ting at skrive hjem om. Et halvtag og et lille hus bygget af de forhåndenværende stumper og på størrelse med tre-fire ude das. Men absolut tilstrækkelig til at give ly for regnen, brygge en kop kaffe og sikre værdier som klubbens skolefly, ra-

Så meget afstand er der mellem modelbanen og den rigtigt landingsbane - rigeligt, for modelflyene er væk, når full size flyene kommer eller går.



dioen til at modtage de store flys meldinger og andre småting. Men "ynken" er let at holde ud, for når medlemmerne vandrer en halv startbane op, kommer de til det store, lyse, næsten nye og velindrettede klubhus. Der er her, man finder de perfekte rammer til både hverdag og fest og både sommer og vinter. Mageløst velindrettet og flot – som mange andre også kunne få det, hvis de bare ville accepterede at køre nogle få kilometer længere og slå sig sammen i større enheder med andre, "som deler lidenskab for flyvning".

Mere geografi - over værdifuld natur

Naturbeskyttelse og dyreliv er en stor udfordring for mange af landets RC-pladser, hvor fugle og dyr ofte bruges afgørende faktor i modstanden mod nye pladser eller opretholdelsen af eksisterende. I Holstebro bevises det, at det udmærket går at blande fly og fugle. Mindre end 100 m fra Høstebro RCs bane ligger Jydske Dragonregiments øvelsesplads, hvortil der på hverdage fra kl. 18 til solnedgang og i weekenden fra morgen til aften er offentlig adgang, som blandt andet flittigt benyttes af den nærliggende rideskole. Området befæres af dragonernes tunge materiel i form af panserkøretøjer, pansrede mandskabsvogne og anden militærudrustning – og bruges til skydeøvelser bl.a. fra panser. Området overflyves foruden af GA-fly og modelfly også hyppigt af bl.a. forsvarets tunge AW-101 Merlin helikoptere. Der er altså masser af trafik både på jorden og over den. Hvad skriver Jydske Dragonregiment så om det stykke af Danmarks geografi, som det er sat til at forvalte? "Skyde- og øvelsesområdet rummer nogle af de bedst bevarede naturområder i Danmark, og terrænerne udgør i dag vigtige fristeder for en lang række sjældne og truede planter og dyrearter." Foruden mange andre dyrearter er der i øvelsesområdet fundet oddere og fra fugleriget den meget sjældne Stor Tornskade, Hødelærker og Agerhøns. I området, der kaldes "et af forsvarets mest varierede og naturskønne" og tiltrækker ornitologer fra hele Europa, er der mange landskabstyper. Både bakke-kamme, sletter og vådområder. Og der

er 51 gravhøje hvoraf de 26 er fredet, desuden er der oplysning om 24 pladser fra sten- og bronzealderen.

Hvis det er flyvevejr, så mødes vi på pladsen. Så kan jeg pudse vinduer i morgen

Hvor mange modelflyvepladser i Danmark kæmper for at få lov til at eksistere i et sådan område, eller bare på grænsen til det? I Holstebro gør man. Det gør Holstebro til det perfekte udflugtsmål hvis man som modelflyveklub vil invitere myndigheder og naturfredningsfolk på en ekskursion!

Alt det andet

Mange ord om alt andet end selve RC-folket i Holstebro. De ord blev skrevet sidst, vi talte klubben. Ordene om indendørsflyvning i en lokal sportshal, om deltagelsen i alle tænkelige PR-event, om kaffe- og grill-arrangementerne som oftere end i mange andre danske klubber omfatter hele familien, om medlemstallet som snart runder 25, om den stemning i klubben som måske bedst beskrives med formandens ord om: "Hvis det er flyvevejr, så mødes vi på pladsen. Så kan jeg altid pudse vinduer i morgen". Et eksempel på den ro og harmoni, der kan sættes under brøkestregen for alle de

oplevelser man som gæst har her på pladsen - og måden hvorpå problemerne minimeres til udfordringer af en størrelse som kan løses ved samarbejde.

MOU



Herover sidder formanden i sofaen i det store klubhus man har fælles i Holstebro og som man kan se herunder er det ganske lækkert. Misundelse er en grim ting ...





Kaj H. Nielsen i gang med opgaven

DM skrænt (F3F) 2015

Hanstholm 15-16. august

Deltagerantallet til årets Danske Mesterskab i skræntflyvning blev desværre halveret i ugen op til mesterskabet. Det var de udenlandske deltagere der trak i nødbremsen grundet vejruddisigten for weekenden, der lød på masser af REGN begge dage.

Fredag aften brød uvejret løs med torden og regn, så det var med bange anelser, at vi mødte op i Vigsø lørdag morgen. Efter en lille snak med vejrtjenesten i Karup blev banen sat op, da der måske var en lille chance for lidt flyvning mellem regnbygerne. Lige som vi var klar til start kom regnen. Enkelte deltagere nåede ned til bilerne inden, medens resten måtte i gang med det store håndklæde. Regnen fortsatte og dagen blev aflyst før middag, da vejruddisigten for søndagen så lovende ud.

Søndag var der lovet svag vind og måske lidt regn og vi fik afviklet 12 runder på øst-skrænten i Vigsø. Midt på dagen blev stævnet afbrudt af en lille byge ellers var vejret med os. Vinden svingede fra 4 – 7 mtr/sek. I runde 13 faldt vinden ned under de 3 mtr/sek. som er minimum vindstyrke for afvikling af en runde - kan lige nævne at max. vinden er 25mtr/sek. (90km i timen). Runden blev ikke gennemført og der blev truffet en fælles beslutning om at afslutte DMet med 12 runder.

Hurtigste tid under årets mesterskab stod Søren Krogh for. Tiden blev 52,08 sekunder for de 1000 meter. Vi blev forskånet for haverier, men der blev dog klippet enkelte grene af de buske, der står ned ad skræntkanten.

Tak til Benthe og Niels for hjælpen som svingdommere. Også tak til deltagerne for hjælp til afvikling af mesterskabet. Flere detaljer for stævnet kan ses på www.f3xvault.com Her kan man se tiderne for de enkelte runder, samt de enkeltes placering efter hver runde.

Det Danske Mesterskab blev vundet af Knud Hebsgaard!

Resultatet for DM F3F 2015:

Plac.	Navn	Point	Procent
Nr. 1:	Knud Hebsgaard	10881,53	100,00%
Nr. 2:	Søren Krogh	10424,09	95,80%
Nr. 3:	Jørgen Larsen	10137,14	93,16%
Nr. 4:	Kaj H. Nielsen	10120,09	93,00%
Nr. 5:	Lars Pedersen	9496,17	87,27%
Nr. 6:	Henryk Zybler	9063,70	83,29%
Nr. 7:	Per Haslet	8809,87	80,96%
Nr. 8:	Bjørn Krogh	0,00	0,00%

Esbjerg Modelflyveklub
Knud Hebsgaard



Alle deltagerne ved DMet. Bagerst fra venstre ses: Bjørn Krogh, Per Haslet, Lars Pedersen, Knud Hebsgaard og Kaj H. Nielsen
Forrest sidder fra venstre: Jørgen Larsen, Henryk Zybler og Søren Krogh



Top 3. Fra venstre Jørgen Larsen, Knud Hebsgaard og Søren Krogh



Fascination af DLG flyvning

HVORFOR FLYVER JEG DLG?

TEKST: PETER MADSEN
BILLEDER: AXEL HANDRUP

Jeg er de sidste to år blevet meget bidt af DLG flyvning og kunne derfor godt tænke mig at fortælle lidt om det. Noget af det jeg rigtig godt kan lide ved DLG-flyvning (og vel svæveflyvning generelt) er, at to flyvninger aldrig er ens, og at man aldrig helt ved, hvad man får. Det gør det også ekstra fedt, når det så lykkes. Nogle har kaldt det for luftens fluefiskeri, og det er nok ikke helt ved siden af. Jeg har før fløjet en del helikopter (3D) og også forsøgt at træne lidt IMAC, men fælles for disse og mange andre kunstflyvningsarter er jo, at det gælder om at lave de samme manøvrer igen og igen til det forhåbentlig ender med perfektion, hvilket i sig selv kan være meget svært og udfordrende. Jeg

har dog fundet ud af, at det ikke tiltaler mig så meget at skulle øve det samme igen og igen, og for mig handler DLG flyvning også mere om, at flyve med naturen i stedet for imod den, som tilfældet nemt kan være med helikopter og ikke mindst kunstflyvning, hvor man kæmper imod vinden for at holde figurerne så rene som muligt. Ligeledes kan jeg rigtig godt lide den simplicitet, der ligger i DLG flyvning, og ikke mindst det med at flyet kommer lige så stille glidende hen til en og dumper ned i hånden, hvis man timer det rigtigt. Der er ikke noget med at skulle stille spil op og hente liner, som tilfældet er med nogle andre svævekategorier. Man er bare alene med sit fly og sender og behøver ikke mere for at kunne kaste og flyve. Desuden kan man flyve rigtig længe på et lille batteri uden at skulle lade op (i stor kontrast til fx min heli-

kopterflyvning). Der er bestemt ikke noget galt med de andre former for flyvning, og jeg nyder da også meget at se det og selv flyve det lidt engang imellem, men mit hjerte er faldet pladask for DLG.

I ét med naturen

Når det kommer til min DLG-flyvning føler jeg nemlig, at jo mere man er ét med naturen (mærker vinden, temperaturændringer, markernes og træernes reagerende på vinden etc.), jo bedre kan man læse luften og få viden om hvor termikken er. Der er et eller andet meget fascinerende over at kunne stå og sige at 'lige der er termikken' og så kaste flyet og flyve derhen og undersøge om det er rigtigt. Når det så lykkes, er det selvfølgelig kronen på værket! Den største fare ved DLG flyvning er dog tiden. Man falder nemt i den med 'lige et kast



En af de mest fascinerende ting ved DLG flyvning er uden tvivl selve kastet, hvor de gode kaster flyet op i over 60 meters højde.

mere' og pludselig er der gået en time mere end man havde regnet med at bruge.

Derudover er jeg også lidt af et konkurrenceelement og kan godt lide konkurrenceelementet og det strategiske, der kan ligge i DLG konkurrenceflyvning (F3K), hvor jeg kan måle mig selv i forhold til både andre og min egen fremgang, og så er det jo hyggeligt at være sammen med andre mennesker med samme passion, og selvom det er konkurrence er der altid en hyggelig og afslappet stemning til de danske konkurrencer selvom man selvfølgelig forsøger at gøre sit bedste, når man flyver.

Flyene

Hvad skal man så have for at flyve med DLG? De fleste ved, at flyene generelt er ret dyre i forhold til størrelse og vægt. Men i forhold til hvad man får, synes jeg ikke det er så galt og har altid sagt, at målt på antal flyvetimer i forhold til pris, er det klart de billigste fly jeg har haft.

Et godt råd, hvis man har lyst til at få en DLG, er at købe en god men brugt model. De fleste på 1.5m ligger vel på mellem 1500-3500 kr., alt efter alder og stand. Derudover kan man få nogle mindre, som selvfølgelig koster mindre. Jeg startede selv med en ELF, som er en lille 1m DLG der vejer lige under 100g. Den flyver kun med side- og højderor,

og grundet den lave vægt er den ikke god i ret megen vind, men når det ikke er over 3 m/s flyver den fantastisk. Man kan nu også få en lille skum-DLG fra Parkzone, som koster omkring de 600 kr., men igen kan den ikke flyve i ret meget vind. Det er helt klart en af fordelene ved en større DLG på 1,5m: de har for det første krængeror, hvilket også gør at man kan bremse dem ved landing og ændre profilen på vingen når man flyver ved at bruge krængerorene som flaps, så man kan komme hurtigt frem eller give lidt ekstra camber for bedre stig i termik. Derudover kan de flyve i meget mere vind, og flyver faktisk ganske udmærket, selvom det blæser meget. Den sidste konkurrence jeg var til i Odense, blæste det gerne mellem 8-11 m/s indtil middag, og selvom det var svært at finde og blive i termik, fløj flyene ganske udmærket, når de fik noget ballast i.

Der findes efterhånden mange rigtig gode DLG'er på markedet. Fælles for de fleste er, at det er enkeltpersoner, der producerer og sælger dem, hvilket betyder, at der kan være en vis ventetid på dem. Der findes dog også nogle modeller, der næsten altid er på lager eller ikke har så lang ventetid. Der findes masser af information om de enkelte modeller på nettet, specielt på rcgroups.com forum under 'hand-launch'. Ellers er der helt sikkert også

meget hjælp at hente på vores eget forum under Modelflyvning Danmark eller hos DLG folket rundt om i landets klubber.

Kastet

En af de mest fascinerende ting ved DLG flyvning er uden tvivl selve kastet, hvor de gode kaster flyet op i over 60 meters højde. Der er en del at lære omkring teknik for at kunne kaste så højt, men selve kastet er sådan set ikke svært i sig selv. Mange nybegyndere er bekymret for, om de nu kan slippe modellen på det rigtige tidspunkt, men det er faktisk ret nemt, og når man først har prøvet det nogle få gange opdager man, at flyet nærmest glider ud af hånden på en af sig selv.

Mange tror, at man skal kaste flyet opad, men det bør man faktisk ikke - i hvert fald kun en lille smule. For det første risikerer man, at vingetippen i modsatte side af den man holder i, rammer jorden, mens man forsøger at kaste og derudover kan man ikke få nær så meget rotation i kroppen, hvis man kaster opad, som hvis man kaster mere ligeud. Det er netop rotationen i overkroppen der er med til at skabe kraft i kastet, sammen med den kraft man kan overføre fra benene. Det, man gør er, at man giver flyet en lille smule højderor i kastet på en kontakt på senderen, som man holder inde mens man

drejer rundt og så slipper efter man har kastet flyet og det, pga. den lille smule højderor, har roteret opad af sig selv. Et godt råd til at lære at kaste rigtigt, er at det ikke må gøre ondt. Gør det ondt, gør man det forkert og generelt, ud over træthed og brug af musklerne, skulle man gerne kunne kaste hele dagen uden at kunne mærke det.

Termik

Termik er for mig, sammen med selve kastet, selvfølgelig det meste fascinerende ved DLG flyvning. Det at kunne fange en boble i 5-6 meters højde og tage den op til 100m er simpelthen noget af det mest fascinerede ved termikflyvning for mig, og det hele endda fra et håndkast.

Der er mange tegn der viser noget om, hvor man kan finde termikken, som vindhastighed, vindretnings-ændringer, varm/kold luft, fugle og insekter samt omgivelserne (træer, marker, græs etc.). Det hele skal så krydres med erfaring og lidt mavefornemmelse, og når det går op i en højere enhed, resulterer det ofte i at man finder termikken. For hvert år jeg har fløjet DLG, er der sjøvt nok kommet mere og mere termik, eller rettere, jeg er nok bare blevet bedre og bedre til at finde den. Men det er ikke nok at finde termikken, man skal også kunne udnytte den, og nogle gange kan det være svært at blive i en termikboble, da det kan være svært at definere hvor den præcist er og hvor den bedste del af den er. Man cirkler selvfølgelig rundt i boblen og forsøger ofte at splitte den op i dele. Synes man modellen stiger bedre i den ene halvdel drejer man cirklen lidt derover og evaluerer så de næste par cirkler, om det nu også var bedre og flytter så eventuelt cirkelen lidt igen for at se om det skulle være bedre. Ikke så sjældent igen falder man ud af en boble og kan ikke finde den igen, eller den forsvinder simpelthen bare, selvom det nok oftest er det første der er tilfældet.

Konkurrencer

At flyve DLG har langt fra noget med konkurrence at gøre, og de fleste flyver dem da også uden at deltage i konkurrencer. Men jeg synes nu alligevel, at der er en del gode grunde til at prøve at deltage i en konkurrence i det mindste et par gange. For et første lærer man rigtig meget af det, og det bliver ofte meget nemmere at finde termik, når der er en

5-6 andre i luften til at hjælpe med at markere hvor den er. Derudover har man mulighed for, at få svar på nogle af alle de spørgsmål man har, og folk er generelt meget glade for at kunne hjælpe og give tips og råd omkring alt fra flyvning, trimning til byggeteknik osv. Ud over at være konkurrence, er der også altid en masse social hygge og generelt en dejlig afslappet stemning. En ting som jeg personligt (som far til to små børn) også ser som en stor fordel er, at de danske konkurrencer kun er enkelt-dags og normalt startes der ikke flere runder efter kl. 16, så man er ikke tvunget til at være væk fra familien en hel weekend. En anden ting jeg godt kan lide ved konkurrencerne er, at man får fløjet en masse, da der normalt afvikles mellem 8 til 12 runder. Så der er masser af flyvning hele dagen, hvilket jeg rigtig godt kan lide.

Når det kommer til F3K, som konkurrencedelen hedder, så flyver man en masse forskellige opgaver, typisk indenfor et 10 minutters vindue/tidsramme (og nogle enkelte opgaver indenfor et vindue på syv minutter), hvor det gælder om at nå nogle forskellige mål. Det kan være man skal forsøge at flyve fem gange to minutter, hvor det så handler om at flyve så tæt på to minutter i hver flyvning og derefter hurtigt kaste modellen igen for ikke at miste tid på jorden. En anden opgave kunne være de to sidste flyvninger med en max tid på fx fire minutter. Så er det kun de to sidste flyvninger man laver indenfor det ti minutters vindue der tæller og en flyvning kan max give en tid på fire minutter, også selvom man flyver længere. Her har man så to minutters ekstra tid, som man ikke behøver at flyve i. Det vil sige, at man har tid til at kigge sig lidt om og se om de andre finder noget godt eller bare vente, hvis man ikke synes man har noget godt at gå efter. Eller man kan forsøge at flyve og finde noget termik, og lykkes det ikke første gang, så har man stadig tid til at komme tilbage og forsøge at få de maksimale to gange fire minutter. Hvis man fx kaster med det samme tiden starter og der får en fire minutters tid, så har man den luksus, at man kan bruge de næste to minutter på at se, om de andre finder noget man kan bruge, og skulle det ske, kan man så tage den termik de har fundet og bruge. Der er ingen skam i at bruge det de

andre viser er der - tværtimod ville det være dumt ikke at gøre det. Netop det strategiske element i konkurrencerne er noget af det, jeg rigtig godt kan lide. Man er under et vis tidspres fra de 10 minutter man har at flyve i, for at nå sine mål indenfor denne tid. Oveni det kan man så anlægge forskellige strategier, og lykkes de ikke, så er man nødt til løbende at komme op med nye strategier for at nå målet, eller i det mindste mindske ens tidstab. Jeg giver her fire eksempler fra dette års første konkurrence i Bording på hvordan jeg tænkte og udførte de fire forskellige flyvninger.

Først skal det dog siges, at der i Bording blev gjort brug af en regel om, at man ikke måtte flyve det sidste minut før tiden for vinduet startede, hvilket gør at man er mere afhængig af, hvad man kan læse af luften/vinden end normalt, hvor man må flyve op til lige før vinduet starter, og dermed se om man kan finde løft med flyet.

Sidste 5 min i 7 min vindue

Den første flyvning jeg vil fortælle om var også konkurrencens første, og her havde man kun et 7 minutters vindue, indenfor hvilket man skulle forsøge at få en 5 minutters flyvning. Det er dog kun den sidste flyvning der tæller, så får man tre minutter i den første flyvning, og tror man ikke man kan gøre det bedre, så er det med at stoppe. Tror man, at man kan gøre det bedre, ja så er der jo fire minutter igen, og så er det med at komme op og forsøge (og håbe på at man ikke må nøjes med to minutter og skulle have taget den første flyvning alligevel).

Nå, men til selve flyvningen. Under normale omstændigheder er luften ret god med mange små, men ikke så stærke bobler af løft om formiddagen, og jeg have mens jeg prøvte mine tre modeller lidt tidligere, fundet masser af god løft, og selv min tunge model på 320g havde ingen problemer med at stige godt i det, så kravet fra min egen side var helt sikkert at få de 5 min., da jeg vidste at luften var til det og at der skulle være en god mulighed for at finde løft.

Jeg besluttede mig til, som næsten altid hvis jeg har en fornemmelse af hvor der er løft, at kaste med det samme tiden startede. Det gør, at man har mindst to



forsøg til at finde noget (lidt under et minut til hvert forsøg), før man er nødt til at gå efter de fem minutter. Jeg kunne mærke en ændring i vinden 30-40 sekunder før starten, men var usikker på, om jeg kunne nå den boble jeg troede var der, da den jo var drevet noget med vinden inden start. Fem minutter er relativt lang tid at skulle være i én boble, og derfor kan man drive så langt tilbage i medvind at man bliver nødt til at søge frem og finde en anden boble, da de små modeller relativt hurtigt bliver svære at se. Men det blæste ikke ret meget så tidligt på dagen og jeg havde jo ekstra tid at gøre godt med, så jeg valgt at gå efter boblen for at se om jeg ikke kunne nå den og hvor hurtigt den drev væk. Heldigvis var den, hvor jeg troede den ville være og heldigvis drev den ikke særlig hurtig væk og jeg fik hurtigt god højde på og var rimelig sikker på at kunne nå de fem minutter. Det gjorde jeg da også, og det var en dejlig fornemmelse at starte med at gennemføre første opgave relativt stressfri og med max points. Så var man ligesom godt i gang og selvtilliden fik et lille boost.

Ladder

En anden runde i Bording bød på 'Ladder', hvilket er en opgave, hvor man starter med at flyve 30 sekunder og derefter forøges tiden med 15 sekunder så

næste tid hedder 45 sekunder, derefter 1 min, 1:15/1:30/1:45 min og til sidste 2 minutter. Man skal opnå tiden for at den tæller og man kan gå videre i jagten på næste tid, så når man fx ikke 1:30 min, men kun 1:25 skal man forsøge den tid igen, før man må gå videre til at forsøge næste tid. Man har i denne opgave lidt ekstra tid, og derfor er der ikke så meget stress med at skulle lande præcis på tiden. Dog er det, som det skulle vise sig for mig, en god idé ikke at bruge for meget tid mellem flyvningerne, da man kan få brug for den til at se sig lidt omkring, hvis man ikke ved hvor man kan finde løft. De første flyvninger er som regel nogenlunde lette at nå, men efterhånden som tiden kommer nærmere og nærmere de to minutter, bliver det sværere og sværere at nå tiden og man kan derfor få brug for noget termik.

Min flyvning i konkurrencen gik ganske fint i starten, og der var faktisk godt med termik, hvilket jeg ærgrede mig lidt over, da jeg hellere ville have haft det til sidst til de lange flyvninger, hvor jeg nærmere skulle bruge det. Som regel er termikken jo efterfulgt af synk/ned-afgående luft og det ville jo ikke være så fedt, hvis det skulle komme til de lange flyvninger. Det viste sig desværre, at det blev præcis sådan og allerede omkring tiden på 1:30 begyndt det at gå galt. Jeg nåede den dog lige og skulle så i gang med 1:45 tiden, som jeg ikke nåede.

Men så gik det op for mig at jeg jo havde lidt ekstra tid, både fordi jeg havde været hurtig til at få modellen i luften igen efter de forudgående flyvninger, og fordi jeg nu ikke kunne nå den sidste tid på to minutter, og derfor også havde ekstra 15 sekunder derfra som jeg ikke skulle bruge i mit andet forsøg på at nå de 1:45. Så jeg spurgte hurtigt min timer, hvor lang tid der var tilbage af selve vinduet og mens jeg fik svaret, synes jeg at min streamer på min sender indikerede, at der skulle være noget løft lidt skråt bag os i medvinden. Så hurtigt kastede jeg min model og søgte derhen, hvor jeg mente termikken skulle være. Efter to hurtige cirkler kunne jeg med det samme se, at der ikke var noget, så hurtigt tilbage og nå et forsøg mere for at se om jeg kunne finde noget og nå min 1:45 tid. Heldigvis for mig kastede jeg mere eller mindre lige op i løft og nåede som den eneste i min gruppe tiden på et minut og 45 sekunder, og vandt dermed runden. Så lidt held skal der også til. Jeg elsker det at man skal træffe beslutninger hurtigt mens man flyver og altid vurdere, om det er den rigtige strategi man følger.

Poker

Et andet eksempel fra konkurrencen i Bording var i det der hedder 'Poker', hvor man også har ti minutter, men selv



skal sige hvor længe man vil flyve, men max må kalde fem tider. Så man kan altså nøjes med at flyve fx en gang og så kalde en tid på 9:58 minutter, hvis man tror luften er god nok til det. Man kan også kalde fem tider og dele tiden op på den måde. Man må dog ikke kalde en ny tid, inden man har nået den tid man kaldte før. Det kan nogle gang få folk i problemer, hvis de tror at der er god luft og kalder fx tre minutter, men luften kun er til to minutter.

Luften var ikke alt for god da vi fløj Poker, og mit sidste kald var 1:45, og det gik bestemt ikke godt, så med ca. 30 sekunder igen, lå jeg meget lavt og måtte kæmpe for hvert sekund og presse min DLG til det yderste og samtidig passe på ikke at overskride grænsen, da et stall ville resultere i at jeg bestemt ikke kunne nå tiden. Faktisk troede jeg ikke rigtig selv på at det kunne lykkes, men på magisk vis lykkedes det lige præcis at flyve tiden ved at flyve tæt på træerne (godt under toppen af dem) og udnytte den vind der ramte dem. Jeg var meget tæt på at ramme flagstangen ved det lille hus på Bording Airport, og der var da også et par af de deltagere der ikke fløj, der nærmest måtte flygte for ikke at blive ramt af min lavtgående DLG.

Bedste 3 af 6, max 3 min.

Selvom det går godt, kan det også gå galt! Da vi fløj 'bedste 3 ud af 6, max 3 min', hvor man max må bruge 6 kast og de tre bedste tider tæller. Dog er max tiden man kan flyve 3 minutter. Således er det bedste resultat man kan få 3 x 3 minutter. Jeg kunne lige så tydeligt læse en boble, der lige før vi startede bevægede sig fra foran os og ned på højre side og var en smule bagud da tiden startede. Jeg kastede og skyndte mig at flyve hurtigt direkte hen til den, og begyndte med det samme at stige godt. Det gik rigtig godt opad, og hurtigt var jeg meget højt, men også lidt langt tilbage. Jeg besluttede mig derfor at begynde at søge fremad for at forsøge at finde noget godt luft til næste kast, da jeg var sikker på, at jeg var højt nok til at kunne komme godt foran mig selv og samtidig nå tiden på de tre minutter. Der var dog seriøse synk hele vejen frem, og meget hurtigt (før jeg nåede frem til mig selv) var jeg i lav højde, og det endte med, at jeg måtte smide 16 sekunder og fik kun 2:44 i første flyvning.

De efterfølgende to flyvninger gik dog ok, og jeg fik de tre minutter i dem, men den første flyvning er klart den, der ærgrer mig mest ved den konkurrence, da jeg uden problemer kunne have nået tiden, hvis bare jeg var blevet ved boblen og ikke forsøgt at søge frem så tidligt. Det gjorde også, at jeg resten af konkurrence blev højt oppe indtil jeg var 110% sikker på at jeg kunne nå min tid, for så at dykke hurtigt ned meget høj oppe fra, da jeg bestemt ikke ville begå den fejl igen.

Afslutning

For mig virker DLG som en form for 'hjernerensning' eller mindfulness, hvor jeg virkelig kobler af fra hverdagen og lever fuldstændig i nuet og mærker naturen omkring mig. Det kan både være afslappende og spændende alt efter hvad man laver, og det har samtidig givet mig meget mere flyvetid i luften end årene før jeg fløj med DLG. Både fordi man altid lige skal have en tur mere, men også fordi det er så enkelt at gå til og hurtigt lige at smide flyve ind i bilen og flyve en times tid, uden de store forberedelser, pakning, ladning, samling og udpakning af udstyr.

DLG er samtidig en rigtig god måde at lære om termikflyvning på, da det hele foregår tæt på en selv og man kan mærke og se hvad der sker i luften og hvordan det påvirker flyet. Jeg har også haft stor glæde af den viden, jeg har opnået med DLG i forhold til flyvning med andre typer svævere, og det er også blevet væsentlig nemmere at finde termik med dem efter jeg er begyndt at flyve med DLG.

Når man flyver DLG, så giver det næsten altid fantastiske naturoplevelser og en følelse af ro. Jeg kan også rigtig godt lide, at man både kan flyve det som konkurrence, men også samtidig sagtens kan bruge det til rent afslapning og hygge.

Er man interesseret i et prøve at flyve med DLG, er der er del erfarne DLG piloter rundt omkring i landet, og jeg er sikker på at de, ligesom mig, med glæde vil dele ud af deres erfaringer og være behjælpelige med at svare på spørgsmål. Afslutningsvis skal det siges, at har man i forvejen, ligesom mig, ikke det store kendskab til termik, så kræver det at man er villig til at lægge lidt arbejde i det for at få mest mulig ud af flyvningen, i forhold til at lære lidt om termik og hvilke tegn man skal kigge efter for

at finde ud af hvor det kan være. Heldigvis er det grundlæggende i det forholdsvist simpelt, så det kræver ikke alverden. Selvfølgelig kan man også bare kaste og håbe at finde noget termik, men jeg synes selv det er langt sjovere, hvis man har en ide om, hvor man måske kan finde noget.

Jeg håber, at denne artikel har givet et lille indtryk af nogen af de elementer der kan ligge i DLG flyvning, hvad enten man vil flyve for sjov, eller kunne tænke sig at prøve at flyve konkurrence, hvor det også i høj grad handler om en hyggelig dag med ligesindede.

Peter Madsen



JM (ALS F3B) 2015

Der var lagt op til en god konkurrence i Sønderborg
den 15. – 16. august

TEKST: SØREN KROGH
FOTO: AF KELD JENSEN

Os fra klubben mødtes onsdag for at få fordelt de opgaver som skulle udføres under dette års JM i F3B. Det blev aftalt at der skulle stilles bane op fredag eftermiddag, da vejrudsigten så rigtig god ud med vinden stabilt fra sydøst.

Der mødte flere op fredag for at træne speed, blandt andre en måske kommende F3B pilot fra Filskov. Det var F3F piloten Per Haslet og han havde ikke prøvet at spilstarte sin model før, så han så lidt skræmt ud over metoden. Men efter at havde snakket med nogle af dem som trænede speed, besluttede han at det skulle prøves. Jeg tror han fik et par starter og fik blod på tanden. Vi aftalte med Per, at vi giver ham besked når vi træner her i Sønderborg, så han kan komme og være med.

Nye hjælpere klar til weekenden.

Der var tilmeldt tolv personer, elleve danskere og en enkelt helt fra Sverige. Vi mødtes klokken otte lørdag morgen til opstilling af spil og efterfølgende morgenmad. Da klokken var ti gik vi i gang med at flyve distance. Der var planlagt seks runder i alt, så hvis vi skulle nå det, måtte det ikke gå for meget galt. Vi havde lejet fire hjælpere til at ringe for os i distancen, da der desværre ikke var nogen fra Sønderborg Modelflyveklub, som ville hjælpe os. To af hjælperne havde aldrig prøvet at ringe, så vi var lidt spændte på om det nu gik, og det gik stort set perfekt. Vi nåede alle seks distancerunder, så kunne hjælperne få fri og vi kunne spise middagsmad og få regnet point ud. Den bedste distance blev fløjet af Karsten K. Jeppesen, han klarede at flyve 26 ben.

Så skulle der flyves speed, vi nåede kun tre runder, da jeg skulle til en 40års fødselsdag om aftenen. Søndag morgen tidlig fløj vi de sidste tre speedrunder. Den bedste speedtid på 13.34 sekunder fløj jeg selv.

Udfordrende termik

Vi sluttede konkurrencen af med at flyve alle seks varighedsflyvninger, og det var slet ikke så nemt, at flyve termik, da der var en del vind. Der var flere som tabte tre til fire minutter i flyvningerne og det er slet ikke normalt. Alle kunne dog se at John V. Rasmussen havde totalt styr på termikken, da han vandt stort set alle sine termikflyvninger. Han må anses for at være termikkonge i Danmark. Super flot fløjet af John. Måske han kunne lave en træningsweekend kun i termik, Så vi andre også kan få det lært?

Jeg vil mene, at alle havde en god weekend og fik fløjet en masse. Detaljeret resultat af JM (ALS F3B) kan ses på F3xvault.com

Jeg takker for et godt fremmøde og håber vi ses i fremtiden. Vi håber at der er flere som kunne være interesseret i at afholde et F3B stævne. Et stævne pr. år er nok for lidt til at holde gang i F3B.

Søren Krogh





Måske tænker du, at det må være fotografen der siger noget meget morsomt, da dette billede bliver taget, men det der faktisk sker er noget helt andet. For der er slet ingen fotograf. Torben og Regnar (begge bagerst yderst th) har brugt lang tid på at opstille ikke mindre end to selvudløserkameraer. De koordinerer og trykker på selvudløserknapperne samtidigt og spæner så tilbage til deres pladser. Det ene af kameraerne beslutter sig imidlertid for, at falde ned fra sin kunstfærdige opstilling samtidig med at det tager billedet - derfor er holdet ved at dø af grin - og det har det andet kamera så heldigvis opfanget.

Bagerst fra venstre er det: Jan Hansen, Bo Petersen, Finn Matthiesen, Karsten Jeppesen, Torben Krogh og Regnar Petersen
 Forrest fra venstre sidder: Niels N. Sørensen, Jesper Jensen, Keld Jensen, John Rasmussen og Søren Krogh

RESULTATER

Placering	Navn	Point	Procent
1	John Rasmussen Danmark	14.730	100.00%
2	Jesper Jensen Danmark	14.230	96.61%
3	Søren Krogh Danmark	13.991	94.98%
4	Jan Hansen Danmark	13.803	93.71%
5	Karsten Jeppesen Danmark	13.789	93.61%
6	Niels N. Sørensen Danmark	13.423	91.13%
7	Keld Jensen Danmark	12.525	85.03%
8	Finn Matthiesen Danmark	11.364	77.15%
9	Regnar Petersen Danmark	11.191	75.97%
10	Torben Krogh Danmark	10.899	74.00%
11	Bo Petersen Danmark	3.875	26.30% *
12	Hans Birgander Sverige	3.211	21.80% *

* Udgik efter distancedisciplinen
 Detaljeret resultat af JM (ALSF3B) kan ses på F3xvault.com

INDBYDELSE

F3J Julestævne
 14.-15. november 2015

Det foregår på Blendstrup Flyveplads
 Tilmelding 1. november

Velkommen til JULE F3J Stævne i Blendstrup. Weekenden byder på masser af flyvning og hygge, en konkurrence der afholdes i meget afslappet stil. Overnatning er mulig hos de lokale Bed & Breakfast og fællesspisning frokost samt lørdag aften i Blendstruphalles cafe, hvor der vil blive serveret den traditionelle julemenu.
 Find mere her: www.f3xvault.com

Glød dig til næste nummer

I Modelflyvenyt 6/2015 kan du læse beretningen om VM i F3B i Holland, hvor John Rasmussen, Søren Krogh og Jan Hansen deltog som piloter, assisteret af Niels Sørensen, Regnar Petersen og ikke mindst Jan Hansens søn og kone.



Det ser ud som den ægte kærlighed vi husker fra vores barndom ...

Tænker man tilbage i den tidlige danske litteratur, er det mest velbeskrevne, efter barnet der ligger i vuggen, billedet af børn der tumler sig i leg over engen og under en dansk sommersonne med endeløse af små, drivende cumuluskyer.

Det var maleriet på Randbøl Hede lørdag den 29. august. 7-8 drenge, fordelt på et større lyng- og græsareal bag en pigtrådsafspærring, der skulle holde det par håndfulde køer inde, som drenge legede imellem. Hver af knægtene koncentrerede sig om deres modellfly. De fleste af flyene havde deres forbillede i starten af 50'erne eller endnu tidligere. De mest avancerede blev sendt op i termikken med en stor elastik og en kæmpe propel. De andre blev kastet op eller løbet op med en snøre.

Når først drengen havde fået deres gamle maskiner sendt op i lufthavet, var der ikke mere, de kunne gøre. Der skulle ikke styres, bare håbes. Håbes på, at man havde gjort alt det rigtigt under forberedelserne til flyvningen, og håbes på at flyet gik ind i en rigtig og effektiv kurve - og fandt en termikboble så den kunne blive oppe i det halvandet minut, der skulle til for at flyve en tællende runde i Danske Modellflyveres Veteranklub.

Drengene på 70 +

Billedet fra Randbøl den lørdag, af drengene der løber og leger med deres primitive modellfly, af den ensomme figur der sidder på en campingstol midt i lyngen med en øl og en håndmad og

et 50'er fly af balsa, japanpapir og dope liggende ved sin side kunne godt være rigtigt, hvis man kun kikker på glæden, gløden og begejstringen i deres øjne. Men skal billedet være helt troværdigt, er man også nødt til at tillægge, at stort set alle 10 drenge har passeret de 70 år og er godt på vej mod 80 eller mere.

Idyllen er heller ikke helt ægte, når man kun kikker overfladisk på de gamle fly som tumlinger, der må klare sig selv i luften. Der er lagt et kæmpearbejde i konstruktionerne, byggeriet, trimningen og indstillingerne af ror og alle andre flader. Og nok kan man ikke styre flyene når de først er sluppet, men et sindrigt system af gummibånd, knappenåle og tråd gør, at man kan bringe hele halen til at løfte sig 60-70 grader, når

man ønsker flyet ned. Hvilket man typisk gør efter de halvandet minut, som er konkurrencekravet i dag. Man vil jo nødtigt bruge sine gamle ben mere end højest nødvendigt, når flyet skal hentes ind igen langt ud fra ...

I de gode gamle dage var der ikke andre måder til at bringe halen op og flyet ned end en lunte og et gummibånd. Luntene – af passende længde, hvilket en del eksperimenter afgjorde - blev tændt og anbragt under gummibåndet lige inden flyet blev sendt op. Når så gløden nåede gummibåndet og fik det til at briste, trak en anden elastik halen op.

Glødende lunter på Randbøl

Der var glødende lunter på Randbøl også ved disse Danmarksmesterskaber, men når sandheden skal frem, trækker de fleste piloter i dag bremsen ved hjælp af nymodens radioudstyr, som sender besked til en mini-servo om at udløse halen. Og selv om sekretæren for DMV Karl Erik Widell har en stiltfærdig svidende bemærkning til overs når han møder en af nutidens radiostyringspiloter – "radiostyring... ja, det er vel også en slags modellflyvning" (selv om han faktisk også flyve radiostyring en gang imellem!) – er der også andre tegn på nyere tider. Elektroniske vindmålere og pejleudstyr, fx. "Men det er kun for at man ikke skal lede for længe," som farverige Bjarne Jørgensen fra Odense Modellflyveklub bemærker tørt. Han er årgang 1936 og har fløjet siden 1948. Den dag i dag har han altid et fly eller to på byggebrættet, og han er en af de flittige veteranpiloter, som nødtigt undværer et dansk mesterskab eller hygetræffene, som der er 7-8 af om året, halvdelen på Randbøl hede, de andre i Slaglille på Sjælland. "Jeg har da også fløjet både linestyring og radiostyring," fortæller han. "Men der er intet, der slår en Wakefield."

FAI klassens F1B Wakefield har sit navn efter Lord Wakefield af Hythe, som allerede i 1911 udskrev en konkurrence og skænkede en pokal – Wakefields Gold Cup – til den, der kunne flyve i længst tid med et fly med gummimotor. Siden 1951 er the Wakefield Cup det officielle FAI-trofæ for VM for gummimotormodeller. Det er vundet én gang af en dansker – Thomas Køster i 1965.

Gummi – og kærligheden til det

"Gummi er det mest interessante materiale i modellflyvningen," mener Bjarne fra Odense. "Det er et organisk materiale som altid er under forandring hvad præstationer angår. Og det er ikke let at få fat i det rigtige gummibånd. Mange har prøvet, men det er kun én lille fabrik i USA, der kan lave det gummi, vi skal bruge til modellflyvning."

Hvis gummi er interessant for en passioneret Wakefield-pilot, er brugen af det ikke mindre interessant for et barn af nutidens modellflyvning, kan man se, når Karl Erik Widell "lader" sit motorfly. Den umanerligt store og hjemmegjorte propel der er monteret på det, som vi almindelige dødelige motorflyvere vil kalde brandskottet, og hele skottet med propel og aksel kan i dets hængsel klappes til siden. Derefter fisker Karl Erik hele to gummibånd ud af kroppen. I "slap tilstand" er hvert af dem en meter lange. Men de er ikke slappe ret længe. Først fastgøres det ene gummibånd i en krog monteret på et gammeldags håndbor, og så drejes der mens der tælles omdrejninger ved højthviskning for sig selv og på et tælleaggregat monteret på bordmaskinen. Når gummibåndet har fået så mange omdrejninger, som erfaringen siger der er behov for til dagens start, fanges det andet gummibånd og får lige så mange. Hvorefter elastikkerne fortrøjes til propelakslen og flyet er klart til start.

Der er intet, der slår en Wakefield

Det paradoksale i, at en ingeniør som Karl Erik, der det meste af sit aktive erhvervsliv bl.a har beskæftiget sig med aerodynamikken i atomkraftværkers turbineblade, i dag går så intensivt op i gummimotorer og "papirfly" strejfer én og får en til at gå glad videre. Tilværelsen er altså mangefold. Og god...

Det er let af flyve Wakefield - svært at gøre det godt

Det er let at flyve et Wakefield-fly. Man løsner i en og samme bevægelse motorbremsen og kaster flyet skråt op imod vinden. Derefter er der ikke andet at gøre end følge flyet med øjnene, håbe at man kan sine forudbestemte indstillinger korrekte og håbe, at flyet finder termik og bliver i luften i det krævede



Hans Fr. Nielsen er formand for oldtimerne - og har fløjet med lunte i masser af år ...



Her ser vi, hvorledes luntene tilpasses, monteres ...



- og er lige ved at brænde over ...



så halen løftes og flyet dermed daler mod jorden.

tidsrum. Derefter er det bare at vente på det øjeblik, hvor flyet skal "skydes ned" = halen løftes og bremsen udløses. Og så er der selvfølgelig den ofte lange vandring ud mellem køerne for at hente sin model ...

Lyder det kedeligt for en nutidens "motortosse"?

Det er ikke et spor kedeligt. Og det spændende begynder længe før man når flyvepladsen, nemlig ved byggebrættet. Det er ikke ARF-fly det her. Det er konstruktioner der skal bygges pind for pind, liste for liste, balsaplade for balsaplade og japanpair med dope eller spannlack, som det hedder nu om stunder. Det er former der først opstår, når spanter og profiler er de helt rigtige og når de sættes sammen så det hele ikke vejer noget.

Det stille drama i luften

Det er også spændende, når der flyves. Vi lyttede ind på den samtale, Bjarne havde med sig selv, efter han havde sendt sin Wakefield fritflyver afsted. Lyt selv med:

"Det er go' luft i dag..."

"Hvor den stiger... Åh, nej..."

"Bare den dog ville begynde at kurve..."

"Nu løfter det lidt igen. Kan du se den?... den er lige dér, over toppen på den der lille hvide sky til højre for den hvide ko".

"Skal jeg skyde den ned, tror du... der er jo skidt hvis den kommer alt for langt væk og jeg alligevel ikke får min tid."

"Nej, nu løfter den lidt igen...nu går det opad."

"Hvor lang tid er der gået?"

"Jamen det er jo strålende. Så henter jeg den ned. Vil du hente den?"

"Den ligger lige ude ved den der ko. Nu håber jeg ikke koen er for nysgerrig, så få vi den jo ikke hel med hjem."

Som man kan høre, er der masser af følelser på spil, når der flyves konkurrence. Til gengæld er selve konkurrencen yderst afslappet. Deltagerne tuller mere eller mindre rundt som det passer dem, og de flyver, når det passer dem. Hver af dem har fået udleveret et startkort for hver klasse, de deltager i. Og man tager selv tid eller har en god ven som tidtager, og man udfylder selv kortet. Der stilles aldrig spørgsmålstegn ved resultaterne. Det er gentlemen, der flyver med i veteranmeisterskaberne.

10 gentlemenpiloter deltager denne lørdag på heden. Deltagerne flyver med svævefly i tre klasser, og for Wakefield-modeller er der fire klasser.

Desuden er flyene inddelt i to klasser efter alder. Fly (der er konstrueret) fra 1953 eller tidligere er med i veteranklassen, medens fly fra 1953 til 68 hører til i

Oldtimer-klassen. I alt cirka 30 modeller er med, og de har navne, som kan gøre en modelflyveinteresseret med museal interesse helt stille af betagelse. "St. Louis, Veggan, HFN7 Fox, Cumulus, Aurikkel, KR 21 Diogenes, Torpedo, Prometheus, Skymaster, Stratos og Suomi", for at nævne nogle af dem. Og så var der også "KEW 53", en hjemmekonstruktion med et foto af skaberen - Karl Erik Widell - på halen, og "Ølhunden", som Frede Juhl var den stolte ejerpilote af.

Det knager i leddene - og i foreningens fuger

Det stemmer meget godt, når formanden for Danske Modelflyve Veteranklub Hans Fr. Nielsen siger, at kun en håndfuld af de ca. 70 medlemmer er aktive. For der er ikke mange af de aktive,

der er udeblevet i dag hvor det drejer sig om DM.

"Vi har i de senere år snakket en del frem og tilbage om, hvor længe vi skal blive ved som selvstændig forening," siger han". Ca. 70 medlemmer er vel ikke så dårligt, og så sent som i foråret kom der da også tre nye medlemmer"

"Og to medlemmer døde i samme forår", er den én i kredsen omkring os der indskyder.

Hvor længe holder DMV sig i luften?

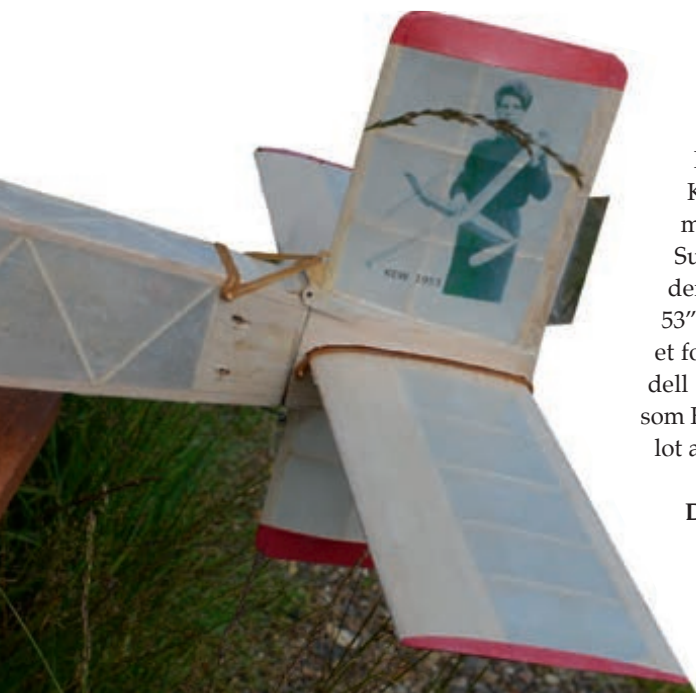
"Ja, alderen er selvfølgelig et af de store problemer," erkender Hans Fr. Nielsen, som ikke kender gennemsnitsalderen men mener, at den nok er omkring de 70". Men det absolut største problem er, at det kniber med at få nogen - og helst yngre - til at overtage arbejdet i foreningens ledelse. Det er især dét, der har fået os til at tale om, hvorvidt den opløsende generalforsamling mon ikke snart nærmer sig".

Det er meget aktive pensionister, der i dag sørger for at holde Dansk Modelflyve Veteranklub på vingerne. For der er arbejdskrævende opgaver nok at tage sig af. Ud over det almindelige foreningsarbejde, som alle klubber og foreninger grundlæggende skal tage sig af, udgiver den lille klub også sit eget blad, "Oldtimer Modelflyverne". Prøv at gætte hvor mange - eller rettere få - der er involveret i at skrive bladet, at sætte det op og trykke det og at få det ud med postvæsenet? Rigtigt: Meget få". Og et forsøg på at reducere i hvert fald den praktiske del af arbejdet ved kun at udgive bladet i et netversion er indtil videre ikke lykkedes. Ganske vist kan bladet hentes på www.dmvk.dk - men der er stadig en del af Oldtimernes som ikke har adgang til nettet hjemme fra. Og så er der dem, der godt kan lide at have et "rigtigt papirblad" mellem hænderne.

Oldtimerne forvarer en betydningsfuld kapital

En stor og væsentlig opgave, som Dansk Modelflyve Veteranklub har pålagt sig selv, er at bevare memorabilia fra modelflyvningens danske barndom, som man arbejder ihærdigt for kunne præsentere for offentligheden på et museum

Formand Hans Fr. Nielsen: "I lokalaviser og andre danske medier, i forsamlinger og hvor vi ellers kommer, har vi bedt danskerne om at kikke på lofter



Når ens model er hjemmekonstrueret og hjemmebygget er den rigtige udsmykning til flyet vel et foto af sig selv? Karl Erik Widell tog dog et billede af sig selv i den unge udgave fra den gang han begyndte på modelflyvningen.

og i deres gemmer for at hente ting frem, som stammer fra modelflyvningens tidligste. Alle disse ting forsøger vi at samle, og målsætningen er helt klart et museum for dansk modelflyvning.”

”Det er ikke nogen nem opgave. Vi har talt med adskillige eksisterende museer med tilknytning til luftfart, og vi har talt med Modelflyvning Danmark om at få hjælp til opgaven. Men det er desværre en vanskelig opgave at løse. Vi vil jo gerne, at de effekter, vi har samlet, vises året rundt og på en præsentabel måde, og ønsker selvfølgelig mindst af alt, at de bare forsvinder ned i et magasin på et eller andet museum. Så lige nu ved jeg ikke rigtigt, hvad vi gør – ud over at vedblive med at samle spændende ting sammen og arbejde videre med vores omverden for at få modelflyvningens barndom gjort synlig for eftertiden.”

Historien kan let levendegøres

Et af de mest betydningsfulde bidrag til et forhåbentlig kommende modelflyvemuseum vil være den omfattende samling af gamle fotografier og tegninger, DMV har samlet og løbende registrerer. Utallige begivenheder og personer er blevet fastholdt for eftertiden, men kartoteker er langt fra fuldstændigt. Så foreningen efterlyser hele tiden tegninger og fotos (som man kopierer, så ejermanden kan få sine ting retur hvis han ønsker det) lige som man gerne vil have supplerende oplysninger om de begivenheder og personer, der findes i kartoteket. Gamle flymodeller, motorer og tidsskrifter er også særdeles velkomne.

Et helt særligt afsnit af samlingen er de mere end 300 tegninger af fly fra ca. 1950 til 1980, som DMV i dag råder over. Alene navnene er et kik tilbage i den nyere danske historie, som bl.a. er så fascinerende, fordi vi er en hel del som har dem dybt begravet nede i hjernens dybeste kringelkroge, navnene på fly, som i vor barndom og ungdom repræsenterede være hedeste ønsker eller største kærligheder. Hvad siger man om

navne som Olympia, Telstar, Calle, Thermic, Pluto, PW-56 Opvind, Torpedo, Voodoo, Junior Pilot, Artist osv., osv... kalder det minder frem eller hvad?

Det rigtigt gode ved minderne og tegningerne i veteranflyvernes arkiver, at det ikke behøver blive ved minderne. Hvis man efter at have studeret den lange række af tegninger savner duften af balsa og finder en model, der taler særligt varmt til modelbyggeren i en, så kan den for en meget beskedent sum til kopiering og porto rekvireres fra Dansk Modelflyve Veteranklubs hjemmeside – www.dmvk.dk – hvor man finder bl. a. tegningsarkivet og mange andre oplysninger om en forening, der siden stiftelsen i 1992 med næb og kløer har holdt fast i modelflyvningens barndom.

Fra fyrrene til 2010'erne med smil i hjerterne

Det er let at fortabe sig i fortiden, når man kommer ind på Veteranernes hjemmeside. Historien fascinerer og forfører et gammelt hjerte. Men i dag, denne skønne solskinsdag på Randbøl Hede, er forførelsen og minderne endnu varmere hos de få tilskuere. De gamle

Flyveglæden lyser ud af dem

drengene man ser med deres svævefly og gummimodeller er eksperter i modelflyvning. De véd - både med deres hjerner og med deres hænder - mere om modelfly og flyvning end os, der går ned til hobbyhandleren og køber en drone eller en ARF-model. For de står på erfaringernes og historiens fundament.

Og det bedste ved det hele: De har den ægte og oprindelige flyveglæde i deres hjerter. Det kan man se i deres ansigter og i deres øjne, når de kommer traskende godt en kilometer tilbage over heden med deres elskede model, hvis forbillede er fra midten af fyrrene, men som igen i dag har klaret opgaven at flyve de halvandet minut, som udfordringen var til dette DM.

MOU



Bjarne Jørgensen er flittig med håndsvinget og det materiale, han elsker. Om lidt er gummiet - og "motoren" - klar til at yde den trækraft, han har besluttet er nødvendig i dag.

Resultater fra Danmarks Mesterskaberne for Veteran-og Oldtimermodeller den 29 august 2015 afholdt på Randbøl Hede

Veteran klasse A 1

(5 modeller tilmeldt)

1 Noah MacKey med Veggan nr 1	272 point
2 Ove Nesdam med Jokum	140 point
3 Hans Fr. Nielsen med HFN-7 Fox	125 point

Veteran klasse A 2

(4 modeller tilmeldt)

1 Hans Fr. Nielsen med Sherif-2	90 point
2 Poul Christensen med Aurikkel	75 point

Oldtimer klasse A-2

(3 modeller tilmeldt)

1 Poul Christensen med Skymaster	120 sek.
2 Hans Fr. Nielsen med.....HFN 24 Chris	64 sek.

Veteran klasse C-0, C-1 og C-2.

(4 modeller tilmeldt)

Kl. C-0, 1 Tobias Jørgensen med Trumf	246 point
Kl. C-1...1 Bjarne Jørgensen med Kadet	118 point
Kl. C-2...1 Bjarne Jørgensen med Torpedo	200 point

Veteran klasse C-3, Wakefield

(2 modeller tilmeldt)

1 Bjarne Jørgensen med Korda 37	896 point
2 Karl Erik Widell med KEW 53	238 point

Oldtimer klasse C-3, Wakefield

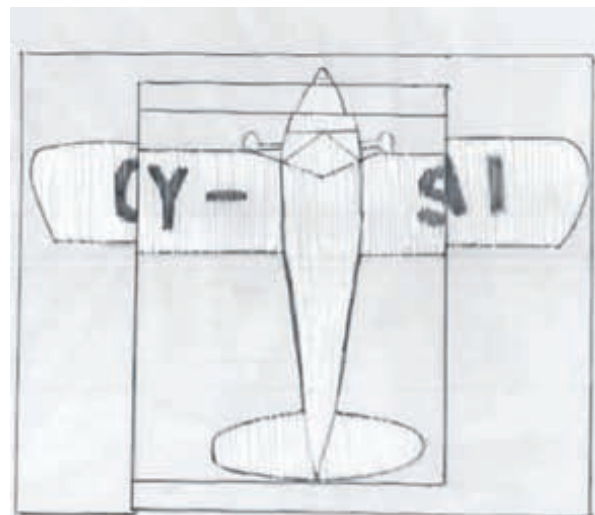
(2 modeller tilmeldt)

1 Karl E Widell med Prometheus	235 sek.
--------------------------------	----------

KONTAKT-ANNONCE

Søges: Skalamodel af KZ I

Tilbydes: Kunst til ære for dansk flyve-historie



Marianne Jørgensens skitser til det kommende kunstværk til Skovlundes tidligere flyveplads.

Forestil dig, at et menneske går hen over den mark i Skovlunde i 2016, hvor der var flyveplads fra 1946 til 1986. Han eller hun sparker lidt i jorden, og bliver så opmærksom på noget hårdt. Naturlig nysgerrighed gør, at der må graves omkring det, der kunne minde om,... er det en del af et fly? Efterhånden som jorden kommer væk åbenbarer der sig en full size KZ I'er. Tilsyneladende er den parkeret og efterladt på pladsen og langsomt er den sunket ned i jorden for til sidst at forsvinde helt under overfladen på græslandingsbanen.

Drømmen er meget mere end en drøm. Faktiske er den en konkret vision, som har fået Ballerup Kommune til at vurdere et værk fra til den anerkendte billedkunstner Marianne Jørgensen, der er kendt for store projekter der involverer organiske skulpturer i jorden eller over jorden. "Kan det lade sig gøre?", spurgte kommunen Marianne Jørgensen.

Det kan det, mener Marianne. Og hun er fyr og flamme og tænker allerede i udgravning, betonstøbning og skabelsen af en KZ I'er i aluminium i størrelsesforholdet 1:1. Hun ser for sig "en hel flyvemaskine", som ved udgravningen viser sig at ligge lidt skævt under jordoverfladen, og ved en delvis fritlæggelse åbenbarer halen, det øverste af kroppen, det meste af vingerne og en antydning af landingsstellet.

Udgravet hyldest til dansk flyvning og danske piloter

En "glemt og gemt" hyldest til et af de første "rigtige dansk producerede rejsefly", KZ I der fløj første gang i 1937. Flyet blev skabt af den legendariske flyfabrik Skandinavisk Aero Industri, som blev stiftet af ingeniør Viggo Kramme og Karl Gustav Zeuten samme år som KZ I fik sin luftdåb.

- På en eller anden måde er der en smuk flyvehistorisk markering, hvis det gamle fly fik sit mindesmærke på den flyveplads, hvor det faktisk fløj, siger Marianne. Og flyvepladsen som i 40 år var hjemsted for hundreder af danske fly og tusinder af piloter, professionelle såvel som amatører; som for manges vedkommende fik både deres luftdåb og deres uddannelse som aviatorer her på græsset, hvor et mindesmærke nu skal fremstå – nedsænket i en gamle landingsbanen.

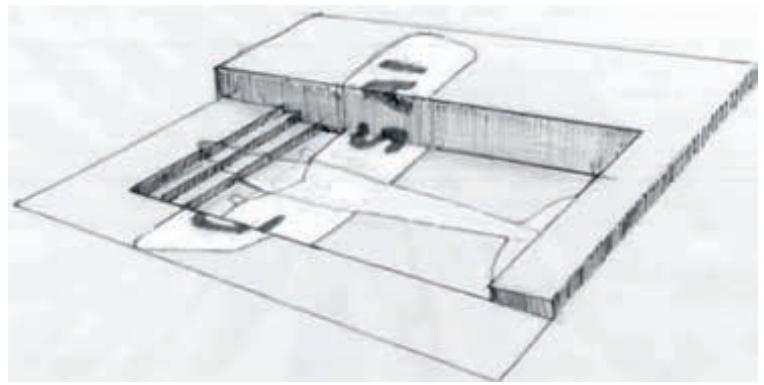
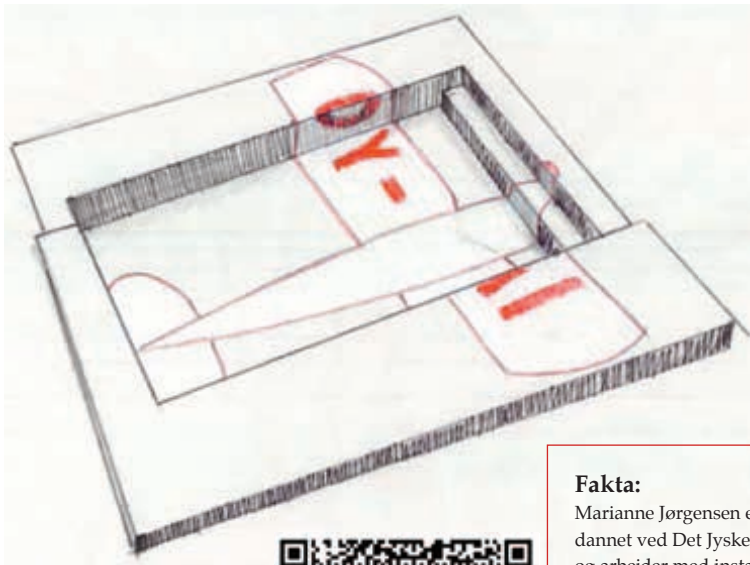
Marianne Jørgensen er ikke i tvivl om, at projektet kan realiseres hvis hun bare kan få et intimt, kunstnerisk og konkret forhold til den gamle KZ I'er. Billeder og tegninger har hun allerede i rigt mål, og hun har også planlagt besøg på flyvemuseet på Danmarks Flymuseum i Stauning, hvor der står en replika af veteranen. En meget lille model i størrelsesforholdet 1:72 har hun også fået fat i.

- Men skal man have det rette stoflige forhold til flyet tror jeg det er vigtigt, at man får en meget større model som man kan studere på nært hold både med øjne, hjerne, fornemmelse og hænder, siger Marianne. Alle sanser skal i brug, hvis man skal få formen, hensigten og funktionen ind under huden.

Det er her, du kommer ind

Det er her alle danske modelflyvere kommer ind i det kunstneriske billede: Hvem har en skala-model af en KZ I, og hvem kan undvære den til opstilling på kunstens alter i et halvt års tid, så Marianne kan blive intim med den?

Marianne skal nok sørge for transporten frem og tilbage fra ejeren til hendes værksted i Århus, og hun står inde for, at der

**Fakta:**

Marianne Jørgensen er født i 1959. Hun er uddannet ved Det Jyske Kunstakademi i 1981-85 og arbejder med installationer, skulptur, arkitektur, video og fotografi.

Hun har udstillet både internationalt og nationalt. Hun har bl.a. modtaget Danmarks største hæderspris til kunstnere, Carl Nielsen og Anne Marie Carl-Nielsens legat, som hvert andet år tildeles tre danske billedhuggere.

bliver passet godt på flyet, og at modellen ikke lider overlast. Hun skal bare lige kikke og kikke og kikke og suge det helt rigtigt fly til sig.

- Problemerne er selvfølgelig ikke løst med, at jeg får fat i et fly. Der skal laves en hel del jordarbejde, men jeg er ferm med min egen lille gravemaskine, og forsøgene med at få den beton, som skal være flyets "rede", til at ligne jord er allerede godt i gang. Jeg er også ved at lære mig den teknik som gør, at jeg selv kan støbe aluminiumsskallen på stedet. De ting skal jeg nok lykkes med. Det vigtige er at få fat i en model af KZ I'eren. Og så at få økonomien på plads, smiler Marianne.

Helt uden midler er projektet heller ikke. Ballerup Kommune har foreløbig stillet 50.000 kr. i udsigt til ideens realisering. Måske kan man også forestille sig, at nogle fonde eller virksomheder vil deltage med lidt økonomi, så projektets anslåede kapitalkrav på lige godt det dobbelte af kommunens bidrag kan bringes til verden.

- Lige nu er økonomien ikke helt afgørende. Det afgørende er, at kommunen giver endelig tilsagn og jeg kommer videre med den kunstneriske side af projektet. Dertil har jeg desperat behov for at få adgang til – gerne - låne en stor model af det store danske fly.

Hjælp til kunsten

Hvis du kan og vil hjælpe Marianne Jørgensen, så send hende en mail evt. med et fotografi af din model på mailadressen joergensen.marianne@gmail.com

Du kan også gå ind og møde Marianne og hendes kunstneriske CV på nettet. Googl hende eller start med QR-koden herover.

- det er en god introduktion til kunstneren og hendes omfattende produktion. Og noget der skaber tillid.

MOU



I Falken

tilhører Uge 29

TEKST OG FOTO: AF GITTE ILLUM PETERSEN

Som lovet i seneste nummer af Modelflyvenyt kommer her en beretning om uge 29 på Modelflyvepladsen i Falken Mfk.

Traditionen tro inviterede Falkens sølvkræve på forlænget weekend i uge 29, og medlemmer i alle aldre tog imod invitationen. Således var ældste fremmødte medlem 75, og yngste ikke mere end 7 år.

Camping og kage

I alt var 10 campingvogne linet op på pladsen, og en 11. campist dukkede op. Det var en lærenem knægt på 14, der ikke så det som noget problem at ligge i telt med en flok noget ældre piloter. Undervejs kom andre piloter til, nogle blot for at kigge, andre for at deltage i dagens løjer. Og alle havde det hyggeligt. Klubbens næstnyngste medlem på 10 kom også forbi med feriekage, og naturligvis var en sådan beklædt med grøn glasur iblandt kokos, for at det skulle ligne en landingsbane!

Vejret

Vi var heldige med vejret det meste af tiden. Ingen af dagene var uden flyvning, om end der både torsdag og lørdag var en kende langt mellem flyene. Det var ikke alle der fløj lige meget. Nogle kommer især for det sociale samvær, og nyder at sidde foran klubhuset og kommentere andres flyvning. Og som uerfaren pilot, får man mange kommentarer med på vejen, men også al den hjælp man kan tænke sig. Således var det aldrig et problem at finde en instruktør til at hjælpe. Hverken når der var tale om en veteran, der gerne ville have testfløjet et nyt fly, eller de af os, som netop er ved at lære at flyve. Vores unge ven havde hjælp de første dage, men hurtigt klarede han sig selv, og faldt næste endnu hurtigere ind i tonen på pladsen. Og da der blev arrangeret konkurrencer om torsdagen, så var han erfaren nok til at deltage på lige fod med klubbens ældre piloter.

Fis og ballade - som altid

I det hele taget blev der lavet mange sjove indslag. Først på ugen starter en af klubbens erfarne piloter med at smide en Carbon Z Cub i luften, og flyve den på en måde man ikke skulle tro var muligt for et fly af den størrelse. Senere blev selvsamme fly brugt til at lave rævejagt, hvor den fløj rundt med en lang serpentine efter sig. Det er åbenbart



En melbombe er på vej mod målet

SØLVÆVENE

- og deres følge



ikke så let at klippe den, som man skulle tro, i hvert tilfælde blev det til en morsom jagt. Stumper af serpentin dalede stille ned fra himlen, til stor glæde for pladsens yngste, som mente at det da sagtens kunne bruges til at pynte lidt i forældrenes campingvogn. Et synspunkt de vist ikke delte.

Senere på ugen, blev der mere udfordring. To vinger blev trukket op samtidig, og så var det om dels at holde vingen i luften i længst tid, og samtidig komme tættest på et mål lagt ude på landingsbanen. Endnu en gang en fornøjelse for andre at se på, og en udfordring for de piloter der deltog.

Præcisionsflyvning med melbomber

Torsdag var der flere udfordringer i luften, da der blev enighed om at lave præcisionsflyvning igen. Denne gang skulle færdighederne afprøves ved, at et engangsbæger blev sat fast på toppen af flyet. Heri blev lagt en melbombe, som piloterne efter tur skulle forsøge at få til at ramme et mål på jorden. Endnu engang var der udfordring til piloterne... og flyene. Se det store billede her i baggrunden.

En Funcub mistede hjulene under første landing, men det gjorde ikke så meget, så blev det bare kastet af en anden næste runde. Tætteste bombe lande blot 1,75 m fra målet... Den der kom længst væk.. tja, de tal

husker vi ikke, men den var da inden for banen, så helt tosset var det heller ikke.

Mad, opvask og klassisk arbejdsfordeling

Uden mad og drikke, dur helten ikke, og derfor er det hos Falkens tradition, at vi spiser aftensmaden sammen, og grillen tændes kl. 18:30, hvor alle mandfolkene klarer madlavningen... i hvert tilfælde den del, der kan gøres med en grill-tang. Efterfølgende spises i klubhuset, og konerne tager opvasken, det må da kaldes arbejdsfordeling!

Lørdag aften arrangeres et festmåltid, tilberedt af vores "hus-kok", der denne gang forkælede os med schnitzler i en størrelse man må lede længe efter andre steder. Og torsdag aften stod den på æggekage, men ikke sådan som vor mor lavede den... i hvert tilfælde ikke min mor. Næ, denne her er med makaroni, løg, tomater, bacon ikke at forglemme og så naturligvis tomater og asier!

Tak og på gensyn i 2016

Endnu engang har Falkens Sølvæve arrangeret en hyggelig uge, hvor der har været plads til sjov og alvor, læring og leg og ikke mindst plads til unge såvel som gamle. Tusind tak for hyggeligt samvær, og vi ser frem til at møde jer igen næste år.

Gitte Illum Petersen



Der er altid masser af løjer i Falken. Uge 29 er ingen undtagelse. Her pakkes melbomber til præcisionsflyvning.



Der er også masser af hygge og hjælpsomhed.



Nogle landinger er pænere end andre

airborne consult
 Overvejer du at bruge din drone erhvervsmæssigt?
 Har du brug for en dispensation fra BL 9-4?
 Det kan vi hjælpe dig med!

- Driftshåndbog
- Dispensationsansøgning
- Risikoanalyser
- Teorikursus
- Ansvarsforsikring

Læs mere om vores service på vores hjemmeside
www.airborneconsult.dk

Airborne Consult ApS
 Københavnsvej 31
 3650 Ølstykke
 Tlf: 2893 0259
mail@airborneconsult.dk

SÆLGES

Jagerfly fra først i 30'erne og evt. motor

Model i semi-skala af amerikansk jagerfly fra først i 30'erne Boeing P26A Peashooter ARF skala 1:5,6, spv. 71" (1800 mm); flyet er næsten færdigsamlet. Flykrop, cowl og hjulkåber af glasfiber og balsabeklædt skumvinge samt sideror og haleplan af balsa. Multiplex Micro 5/7 35 MHz modtager og 4 stk. Multiplex Europa BB-servoer og en Graupner C507 motorservo. Sælges for kr. 2300,- inkl. fin pilot fra Pete's Pilot i skala 1:6, eller for kr. 2100,- ekskl. modtager.

Eventuelt ekstra tilbehør til P26A: Fuldstændig ny firetakmotor O.S. 91SII med lille O.S. dæmper og O.S. aluminiumfundament. Sælges for ekstra kr. 1900,-. Pris: kr. 2300 for fly.

Ryan PT-20

Amerikansk træningsfly fra 40'erne. Model af Ryan PT-20 ARF fra Japansk producent, spv. 64" (1630 mm); flyet er udstyret med firetakmotor Enya 46-4CII (7.5 cm³), og servoer fra Graupner: C507, C5007 og C508. Cowl, krop og haleror af glasfiber og vinge samt højderor af balsatræ og let krydsfiner. Flyet har kun haft ganske få flyvninger og er i fin stand.

Pris: 2200

Super model af YAK-54 med stærk motor

Super lækker 1.klasses ARF QB model af YAK-54 fra AeroWorks, USA, spv. 1830 mm med stærk 33 ccm firetaksmotor O.S. FS 200S-P Surpass med pumpe og lyddæmper samt trebladet 16/10 G-Sonic propel og alu spinner; Multiplex 7-kanal 2.4 GHz telemetri modtager # 55811 RX-7-DR M-LINK, 2 stk. Hitec HS-5625 og 3 stk. HS-5645MG digitale servoer og HS-475HB motorservo. En førsteklasses model med flot pilot, alu-rorhorn og titaniumstødstænger med venstre- og højre-gevind. Fly og motor har kun haft seks flyvninger og er begge i meget fin stand. Samlet købspris kr. 11200,-; sælges for kr. 7900,- inkl. vingeposer.

Henvendelse til Lene Ohlrich
Lene@ohlrich.dk
 2370 8501



TEGN ABONNEMENT PÅ MODELFLYVENYT

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

390,- KR.

Send din bestilling til mfn@plakatforlaget.dk

For 6 blade i 2015

CARROCAR AB

Distributør før Radiostyret Modelsport siden 1977

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

info@carrocar.se · www.carrocar.se

POWER Toys
EST. 1992

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

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

WWW.POWERTOYS.SE

Darklake RC

Nyhed! KDS AGILE på lager!

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

og SAB Goblin

på vores hjemmeside, så kig forbi!

www.darklakerc.dk
Mulighed for afhentning i Glumsø efter aftale
Telefon: 31 54 55 25

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

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

NETSHOPPEN MED KNOWHOW
- hurtig svar og hurtig levering

Vi har det der behøves
f.eks.: Align T-REX / Hubs / SAB Goblin / Century Futaba / FunTech / Hubs / Emax / OS / YS / OPTIFUEL EasyPower / GoblPro / Hyperion / SAB / Edge / Rotor Tech / Radix/K&S / Værktøj og diverse tilbehør.

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

ROTORDISC'EN
Amfundsvej 4, Lundeboalle Skov 7321 Godbyerg
Tlf: 7405451 / E-mail: rc-helicopter@rotordisc.dk
Telefontid: Man.-Tir. 0900 - 1200 Onsdag-Lørdag 0900 - 1200
Besøg Man. 1600 - 1900 Andre dage kun efter aftale

www.rotordisc-rc-helicopter.dk

AVIONIC

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

Produkter til skarpe priser. F.eks:

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

Beta
KUN 199,-



Sky Walker quadro.
KUN 229,-



Funtastic.

Sej begynder model med motor

RTF.

KUN 1795,-



Besøg vores hjemmeside og få inspiration:
www.avionic.dk

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

holte hobby

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



BLADE 180 CFX
BNF kr. 1795,-



Fra 1500,-

Nyhed



Vingfang 2 meter
KUN 1099,-

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

Super Frontier 46 TWM

Vingfang 2040 mm, Længde 1670

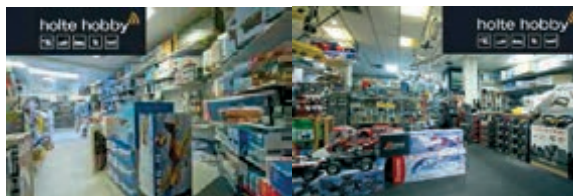
Vægt 3300 gr.

Motor: Nitro 2T 0.46, EL Power 46

Spitfire 30 cc fra Hangar9 kr. 4.725,-

Vingfang: 205 cm, Længde: 164 cm

Flyvevægt: 7,5 - 8,4 kg. Til Benzin /Nitro/ El



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

D.S. ENGINES

2 stjerner fra OS : RIGTIGE
BENZIN motorer med GLØDERØR



GTT 10 10ccm
KUN 2190,00 kr.



GTT 15 15ccm
KUN 2365,00 kr.

Se dem hos din forhandler eller her: IC Communication

Vi har stort reservedels lager, også til udgæede motorer

Folehaven 12 2500 Valby
www.lccom.dk 36170333

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



Taranis X9D Plus
16 kanals sender
med indbygget
telemetri og
talesyntese.
Priser fra
1.895,- kr.



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

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



Headplay HD videohjelm
med indbygget 32 kanals
5,8GHz videomodtager.
Super alternativ
til videobriller.
Pris 2.495,- kr.



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

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

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



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



Mobius kamera

Et af markedets mindste HD kameraer,
vægt 38 gram. Optag på SD-kort eller
brug videoudtag. Indbygget batteri.
Pris 595,- kr.

O.S. MOTOR

High Performance Brushless Motors

Motor	Trust	ESC	Cell	Prop	Pris
OMA-2810-1250	0,7 - 1,3 kg	25 - 40A	2 - 3	8x4 - 10x4	310,00
OMA-2815-1100	0,8 - 1,6 kg	20 - 40A	3	8x4 - 10x4	355,00
OMA-2820-950	1,0 - 1,7 kg	25 - 40A	3	9x6 - 12x8	400,00
OMA-3805-1200	1,2 - 1,7 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x5	265,00
OMA-3810-1050	1,0 - 2,0 kg	50 - 60A	2 - 3	9x6 - 11x10	240,00
OMA-3815-1000	1,1 - 2,3 kg	50 - 70A	2 - 3	9x6 - 12x6	265,00
OMA-3820-960	1,9 - 3,1 kg	60 - 80A	2 - 3	11x4,7 - 14x7	525,00
OMA-3820-1200	1,3 - 2,5 kg	50 - 70A	3 - 4	9x6 - 12x8	525,00
OMA-3825-750	1,6 - 2,5 kg	40 - 50A	3 - 4	12x8 - 14x7	615,00
OMA-5010-810	1,7 - 4,0 kg	80 - 90A	3 - 4	12x8 - 14x10	825,00
OMA-5020-490	3,7 - 6,1 kg	60 - 80A	4 - 6	14x7 - 16x12	860,00
OMA-5025-375	2,9 - 6,3 kg	50 - 70A	5 - 8	14x8 - 16x12	880,00
OMH-4535-1260 Heli	550-600 class	80 - 95A	4 - 6	550-600 class	870,00
OMH-4535- 560 Heli	600-650 class	70 - 80A	10-12	600-650 class	935,00
OMH-5825- 520 Heli	700-800 class	100A	10-12	700-800 class	2360,00
OMH-5830- 490 Heli	700-800 class	100A	10-12	700-800 class	2400,00

ESC	Pris
OCA-230 m / prog-kort 6-17V 30A	410,00
OCA-240 m / prog-kort 6-25V 40A	485,00
OCA-260 m / prog-kort 6-25V 60A	640,00
OCA-280 m / prog-kort 6-25V 80A	775,00
OCA-150 6-25V 50A	590,00
OCA-170 HV 14-50V 70A	775,00
OCA-1100 HV 14-50V 100A	1200,00
OCP-1 Programmer OSA ESC s	195,00

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

INNOVATION & TECHNOLOGY

Graupner

Færdigmonteret
og programmeret



ALPHA RACE COPTER 250Q

Oplev forskellen

PRÆCISION - POWER - PERFEKTION

Enestående // Modtager GR-18 med integreret HoTT-Flight Control // Software Made in Germany

Start FPV-Racing med positionsmodus eller professionel flyvning i drejerate-modus

Telemetri: Spændingsmoduler med underspændingsadvarsel

Race-optimerede Graupner C-Props // Støjsvag og 10 % højere virkningsgrad

Håndviklede 2300 KV børsteløse motorer med speciel multivikling og optimeret køling

Kraftig og let i komplet kulstoffiber // 2 mm ramme- og 3 mm armlader med Graupner HoTT design

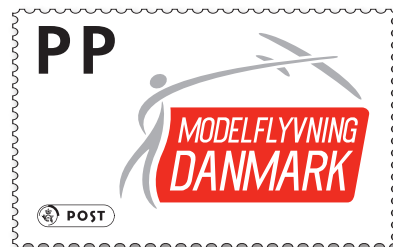
Alle komponenter garanterer sammen enestående præcise flyveegenskaber



No. 16520.HoTT



2 in 1
GR-18 Flight Control



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST



FOTOGRAF: LARS PILEGAARD. SE TEKST SIDE 2)