

MODEL FLYVE NYT

NR. 4 • august 2019 • 43. Årgang

MIN DEBUT
SOM SKRÆNTPILOT



DRONER FORSTYRRER IKKE
YNGLENDE FUGLE

MODELFLYVNINGENS DAG 2019

JEG KOM I GANG IGEN



OPBEVARING AF MODELFLY

BIG HOTS - anden del





INDHOLD

- 3 Modelflyvepladsers re-godkendelser ...
- 4 Droner forstyrrer ikke ynglende fugle
- 8 Min debut som skræmpilot
- 12 1st. Denmark Open F3B
- 14 STORT & småt
- 16 BIG HOTS - 2. del
- 26 Besøg hos en annoncør
- 28 PULJEMIDLER gav ly og læ
- 29 En glad verdensmester i F3P
- 30 Flot Kristi Himmelfartstræf
- 32 Heat Cup 2019
- 34 Jeg kom i gang igen
- 36 Modelflyvningsdag 2019
- 42 Opbevaring af modelfly i privaten
- 44 Red Bull Air Race stopper
- 44 Fede billeder fra Jysk Modelflyvemøde
- 46 Hit med din klubhistorie ...
- 47 Søg Friluftsrådet om tilskud
- 48 Supra Fly 60, flyver igen
- 54 Bestyrelses- og udvalgs kontaktnfo
- 55 Nyt fra sekretariatet
- 56 Redaktøren mangler dit billede
- 57 Indbydelser
- 57 Kalender
- 58 Annonceformater
- 59 Kolfon og kontaktadresser

DRONER FORSTYRRER IKKE YNGLENDE FUGLE

... Hvis der vel at mærke bliver udvist de rigtige hensyn, konkurrerer rapport fra oktober 2018 fra Aarhus Universitet ...

DCE - Nationalt Center for Miljø og Energhus ...

Forfatterne viste, at størstedelen af ynglende koltrindregler fugle kun reagerer negativt på droner. I størstedelen af studier af forstyrrelser i koltrindregler blev ynglende fugle observeret, at der med droner er muligt for urolige og mange kladderbacke og mere præcise data, forhold til andre baserede talgitter.

Træskafflyvning

... Hver år kommer der omkring 100.000 træskafflyvere ...

... Hver år kommer der omkring 100.000 træskafflyvere ...

... Hver år kommer der omkring 100.000 træskafflyvere ...

MIN DEBUT SOM SKRÆMPILOT

I trykke rammer på klubben ...

... Hver år kommer der omkring 100.000 træskafflyvere ...

1ST. DANMARK OPEN F3B 2019

Om at blive skadet med at få en international konkurrence til Danmark og om at være alle de mange forberedelser ...

... Hver år kommer der omkring 100.000 træskafflyvere ...

BIG HOTS - ANDEN DEL

En byggeartikel om en kampmodel ...

... Hver år kommer der omkring 100.000 træskafflyvere ...

EN GLAD F3P VERDENSMESTER

Gernot Bruckmann fra Østtyskland har som den første nogensinde vundet sin fjerde guldmedalje i klassen ...

... Hver år kommer der omkring 100.000 træskafflyvere ...

Søg om tilskud til Modelflyklubben

(op til 50.000 kr.)

... Hver år kommer der omkring 100.000 træskafflyvere ...

SUPRA FLY 60 FLYVER IGEN

Skalbyr genopstår og flyver ekstræordinært godt

... Hver år kommer der omkring 100.000 træskafflyvere ...

MODELFLYVEPLADSERS RE-GODKENDelser ERSTATTET AF TILSYN

Mange modelflyvepladser har en stormodelgodkendelse, fordi de er egnede til at flyve med stormodeller fra. Modelflyvning Danmark lavede tidligere, op til 2013, såkaldte "re-godkendelser" af stormodelflyvepladser. Den praksis stoppes nu og erstattes nu af "tilsyn".

Har din modelflyveklub tidligere fået en regodkendelse som udløber i 2019 eller senere - så kan I se bort fra den dato. I skal blot afvente det tilsyn af pladsen, som Modelflyvning Danmark vil gennemføre inden for de kommende fem år.

Baggrunden er, at Trafikstyrelsen i 2017 delegerede muligheden for at godkende alle typer modelflyvepladser til Modelflyvning Danmark. Samtidig pålagde Trafikstyrelsen, Modelflyvning Danmark at føre tilsyn med alle modelflyvepladser.

Der er ca. 100 modelflyveklubber i Danmark og hver af dem der har en modelflyveplads vil inden for en femårig periode få et besøg i form af et "Tilsyn" af Modelflyvning Danmark.

Tilsynet består af et planlagt besøg som aftales med den enkelte klub direkte. Altså ikke et uanmeldt besøg.

Formålet med tilsynet er at sammenligne de informationer Modelflyvning Danmark har om modelflyvepladsen, med dem

som opleves på flyvepladsen. Især pladsens luftrum er vigtig at få tjekket.

Trafikstyrelsen kan anmode Modelflyvning Danmark om at gennemføre ekstra tilsyn, hvis det vurderes nødvendigt.

I år 2018 fik fem klubber i Syd- og Midtjylland et tilsynsbesøg og alle klubber havde en god oplevelse fra tilsynet.


Ved samme lejlighed kan klubben få en snak med repræsentanten fra Modelflyvning Danmark om spørge om stort og småt.

Kort summering:

- 1) Klubbers tidsbegrænsede stormodelgodkendelse af flyvepladser bliver administrativt forlænget indtil næste tilsyn.
- 2) Alle klubber med en flyveplads (almindelig- eller stormodel-plads) bliver kontaktet af Modelflyvning Danmark når det er tid til tilsyn.
- 3) Efter et tilsyn kan der gå op til fem år til næste planlagte tilsyn.

Bestyrelsen
v/ Troels Lund





Der er store fordele ved at bruge droner til at tælle bestandene af danske fuglearter som skestørke, måger og terner. Sådan lyder anbefalingen fra forskere ved Aarhus Universitet til Miljøstyrelsen.

- Droner har nået et stadie, hvor de er billige. De har fået bedre software, bedre kompas og gps og er meget nemme at bruge, så vi kan styre dem til at flyve automatisk i eksempelvis 20 meters højde.
- Og vi er helt sikre på, at dronens tal er rigtige. Ved traditionelle tællinger kan man miste overblikket over, hvad man har talt og ikke talt - eller fuglene går pludselig i luften, siger Thomas Eske Holm.

DRONER FORSTYRRER IKKE YNGLENDE FUGLE

Hvis der vel at mærke bliver udvist de rigtige hensyn, konkluderer rapport fra oktober 2018 fra Aarhus Universitet ...

DCE - Nationalt Center for Miljø og Energi, Aarhus Universitet har i et projekt undersøgt droners egnethed i naturovervågningen til registrering af forstyrrelses-effekter. Fordelen ved droner (UAV's - Unmanned Aerial Vehicles) i forhold til traditionelle overvågningsmetoder fra landjorden er, at de kan vise fuglene og deres adfærd fra nye vinkler og derfor potentielt kan give bedre og mere præcise data. Som mulig ulempe kan droner for nogle fuglearter og i visse situationer virke som en trussel og udløse flugtreaktioner eller aggressiv adfærd, hvilket vil gøre dem mindre egnede til overvågning.

Forsøgene viste, at størstedelen af ynglende kolonirugende fugle kun reagerer begrænset på droners tilstedeværelse. I studier af forstyrrelser i kolonier med ynglende kystfugle viste forsøgene, at der med droner er mulighed for unikke og i mange tilfælde bedre og mere præcise data i forhold til land-baserede tællinger.

Menneskelig færdsel i områder med ynglende vandfugle kan resultere i, at fuglene forlader deres reder med tab af æg eller unger til følge. På samme måde kan menneskelig færdsel medføre, at rastefugle forlader vigtige fouragerings- og rastee-områder, har tidligere forskning afsløret. Derfor er der lø-

Transektflyvning

- Hvad er det?

Flyvning i transekter er beregnet til systematisk at kortlægge et større område, fx en ø med ynglende vandfugle

bende behov for både at undersøge den eksisterende færdsels virkning på fugle og undersøge forstyrrelses effekter, som grundlag for forvaltning af færdsel i fuglerige områder.

Undersøgelser af forstyrrelses effekter udføres oftest ved at registrere forstyrrelsen og dens effekter på fugle via observationer, der udføres fra et højdepunkt på jorden eller fra et lavt tårn. Ideelt set skal man så tæt på som muligt og så højt op som muligt, for at kunne foretage den bedste og mest valide registrering af fuglenes reaktioner og adfærd, såvel som forstyrrelsens reelle varighed. Ved at observere fra lav højde, som er den almindelige metode, er der stor risiko for ikke at registrere hele forstyrrelsen og dens effekter. Det kan fx være vanskeligt at få overblik over afstanden mellem forstyrrelsen og fuglene der reagerer og at få præcise mål for hvor hurtigt fuglene returnerer efter en forstyrrelse. Hertil kommer, at en forstyrrelse, der indebærer simultane reaktioner fra mange fugle, kan være svær eller umulig at registrere manuelt ved at notere på papir eller indtale på bånd. Derfor har der været grund til at formode, at studier af forstyrrelser vil kunne forbedres betydeligt, hvis man inddrager droner som et værktøj.

Formodningen har været, at man med en drone vil kunne overvåge forstyrrelser fra luften og dermed registrere alle relevante reaktioner blandt fuglene. Da man via droner tilmed kan indsamle billeder og optage film fra luften, skabes der mulighed for efterfølgende at lave præcise analyser og indsamle flere og mere valide data, end det er muligt via de traditionelle metoder. Før en overvågning iværksættes, er det vigtigt at sikre sig, at overvågningen ikke er forstyrrende i sig selv, da en drone i teorien kan opfattes som en trussel og forårsage en flugtreaktion hos fuglene. I forbindelse med at evaluere fordele og ulemper ved at tage droner i brug som værktøj til overvågning og optælling af ynglefugle, er det derfor yderst relevant først at skaffe præcis viden om, hvordan individerne reagerer, når en drone flyver hen over det sted hvor de fx ligger på rede.

Forsøgene viste, at størstedelen af de ynglende kolonirugende fugle ikke reagerede synligt på de benyttede multirotdroners tilstedeværelse (droner mindre end 1,5 kg). Det var gældende for sølvmåge, sildemåge, svartbag, stormmåge, hættemåge, skestork, skarv, splitterne, fjordterne og ederfugl. Desuden blev det konstateret, at rugende knopsvaner, grågæs og troldeænder også tolererede flyvning med multirotdroner ned til lav højde. Transektflyvninger med en lav hastighed og høj grad af forudsigelighed for fuglene er en optimal måde at mindske

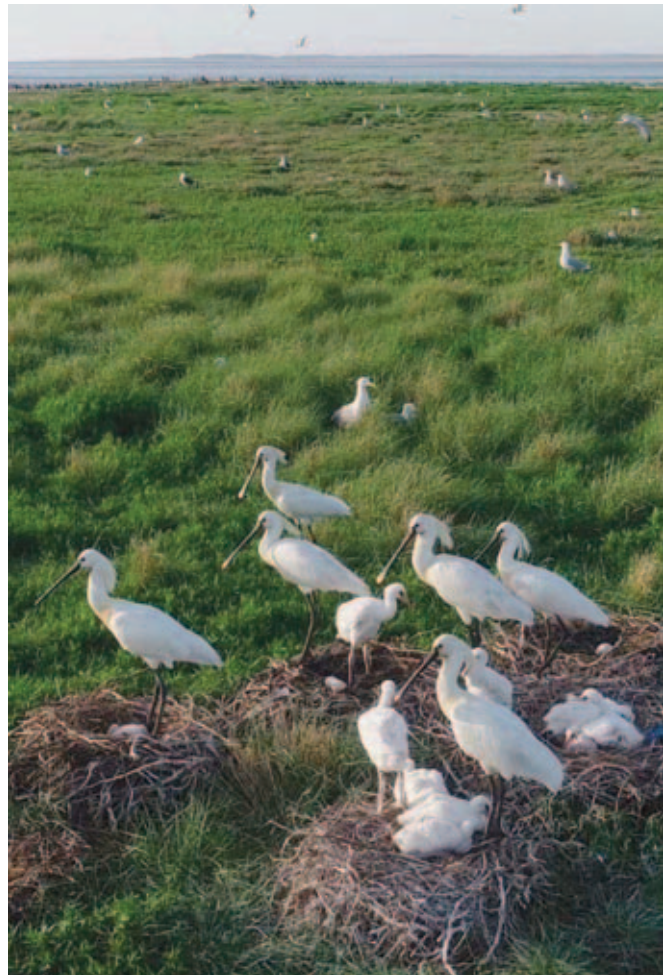


Foto af skestorkereder på Langli taget ved transektflyvning i 30 m højde den 15. maj 2018. Der var ingen reaktioner fra skestorkene som respons på dronens overflyvning.

Faktaboks:

I forsøgene blev der benyttet tre forskellige droner:

- en hvid DJI Phantom 4 Pro (77 dB)
- en mørk DJI Mavic Pro Platinum (66 dB)
- en hvid E384 fastvingedrone.

De to førstnævnte droner er multirotdroner (quadrocoptere) med fire motorer, og de blev benyttet i samme eksperiment for at undersøge, om fuglene reagerede forskelligt på droner med forskellig farve og støjniveau.

Der blev lavet undersøgelser i følgende kolonier med nævnte ynglende vandfugle:

- Yngleøer i Egå Engsø (Aarhus Kommune): Hættemåge, grågås, knopsvane.
- Begtrup Røn, en lille ø i Begtrup Vig (Syddjurs Kommune): Sølvmåge, ederfugl, svartbag.
- Vænge Sø (Syddjurs Kommune): Skarv.
- Langli (Varde Kommune): Sølvmåge, sildemåge, skestork.
- Hirsholm (Frederikshavn Kommune): Splitterne, tejt.

forstyrrelsen på og samtidig kortlægge ynglekolonier af vandfugle. Manuel flyvning med multirotdrone kan give flugtreaktioner hos fuglene. Den mest markante reaktion, vi registrerede, var blandt ynglende tejster, der forlod deres ynglehuller i molen på Hirsholm, da molen blev overfløjet med en drone. Langt de fleste kolonirugende ynglefugle reagerede dog ikke synligt på droners tilstedeværelse, heller ikke ved afstande på få meter.

Flyvning med fastvingedrone kan ved takeoff (hvor dronen kastes afsted) forårsage en kortvarig og lille forstyrrelse af de fugle, der måtte opholde sig i nærheden.

Ved transektflyvning i 70 m højde, hvor hele Langli blev kortlagt, gav dronen ingen forstyrrende effekter, men ved flyvning i 50 m højde udviste strandskader en antiprædatorreaktion, og en større flok fulgte dronen i længere tid. Strandskadernes reaktion er sandsynligvis relateret til dronens størrelse og form, som med vinger og hale kan minde om en stor rovfugl. Lignende reaktioner over for droner er registreret blandt strandskader i Holland og Tyskland. I studier af forstyrrelser giver droner en mulighed for at indsamle unikke, bedre og mere præcise data. Modsat observationer fra jorden kan man fra en multirotdrone på ethvert tidspunkt under en forstyrrelse se, hvor mange fugle der flyver op, og hvor mange der bliver liggende på reden. Billeder og film fra dronen giver mulighed for at udregne nøjagtige flugtafstande og informationer om hvor lang tid den enkelte rede er forladt. Det er endvidere muligt, at se, om en menneskelig forstyrrelse resulterer i øget prædationsrisiko med potentielt tab af æg eller unger til følge.

Rastefugle reagerer anderledes

Modsat ynglefugle reagerer mange rastefuglearter kraftigt på droner og udviser en lang flugtafstand. Både rastefugle nær ynglefuglekolonier, fx ederfuglehanner, og fugle på rastepladser, fx knortegæs, reagerede på droner ved at lette og flyve væk. Der var færrest reaktioner ved flyvning i stor højde (70 m), hvor strandskade dog udviste en tydelig reaktion. Ved flyvning i stor højde bliver billedkvaliteten ringere og artsgenkendelsen på fotooptagelser kan blive sværere. Rastende og fødesøgende fugles reaktioner på droner bør undersøges yderligere, før droner tages i brug til studier af, hvordan fugle i disse situationer reagerer på menneskelig færdsel.

Vil du vide mere:

Hvis du har interesse i den nøjagtige anvisning til en metode til flyvning med multirotdroner i kolonier med vandfugle, hvor formålet er at kortlægge ynglefuglebestande ved mindst mulig forstyrrelse, kan du finde hele rapporten via linket herunder.

Anvisningen kan benyttes af alle, der har til opgave at foretage overvågning og som har indhentet de nødvendige tilladelser til droneflyvning hos lodsejere og Trafik-, Bygge- og Boligstyrelsen.

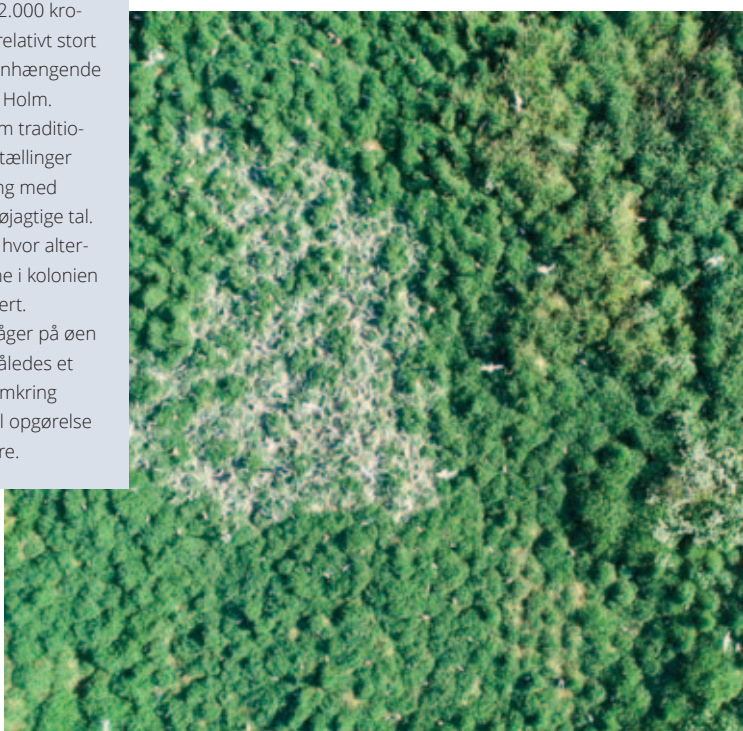
Hele rapporten fra DCE – Nationalt Center for Miljø og Energi på Aarhus Universitet, kan læses her:

<https://pure.au.dk/portal/files/134620106/TR129.pdf>



En større flok på ca. 60 strandskader udviste en antiprædatoradfærd, hvor de fløj efter fastvingedronen under hele flyvningen den 30. maj 2018.

- Med en lille drone til 12.000 kroner kan vi kortlægge et relativt stort område og få ét sammenhængende foto, siger Thomas Eske Holm. Sammenligninger mellem traditionelle tællinger og dronetællinger viser også, at overvågning med drone ofte giver mere nøjagtige tal. Det gælder ikke mindst, hvor alternativet er at tælle fuglene i kolonien på afstand gennem kikkert. En droneoptælling af måger på øen Langli i Vadehavet gav således et dobbelt så højt antal - omkring 19.000 - som en manuel opgørelse fra to erfarne fugletællere.

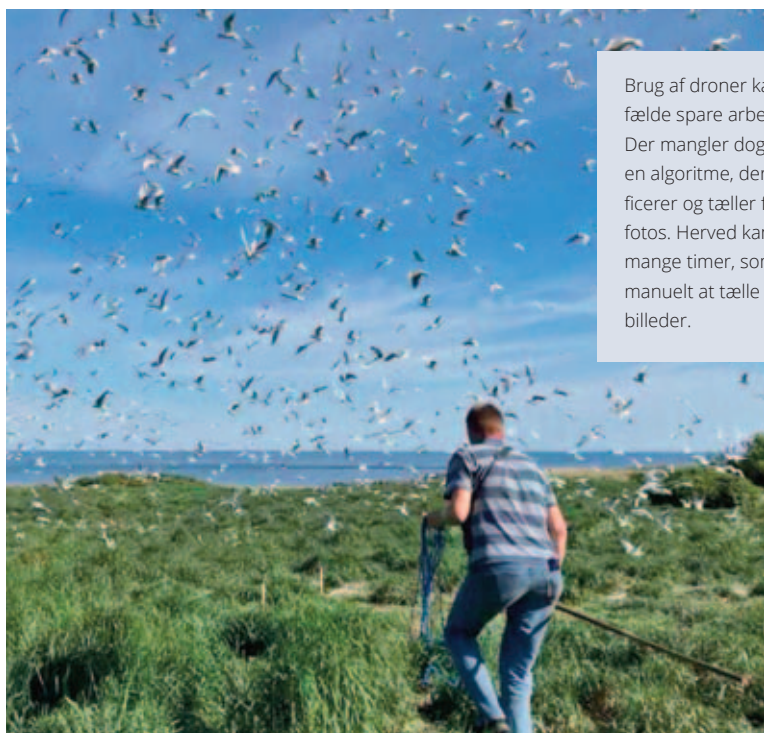


Transektflyvning over en af splitternekolonierne på Hirsholm i 30 m højde den 23. maj 2018. Ternerne reagerer ikke på dronen, der overflyver kolonien med en hastighed på 2 m/s. Billedet er ubeskåret og ved optælling zoomes der ind på billedet for at adskille de enkelte reder fra hinanden

Droner kan være mindre forstyrrende for fugle, der ruger i kolonier, end hvis fugletællere går rundt på jorden og skræmmer fuglene på vingerne, påpeger Thomas Eske Holm, seniorrådgiver ved Institut for Bioscience. Han har sammen med kolleger gennemført forsøg i 2018 på adskillige jyske lokaliteter. Biologerne konstaterer, at de ynglende fugle oftest bliver på rederne, selv om der flyver en drone hen over dem.



Overflyvning af en fugleø i Egå Engsvø den 7. maj 2018. Det ses, at der ikke var reaktioner i form af opflyvning blandt de ynglende hættemåger.



Brug af droner kan også i mange tilfælde spare arbejdstimer og penge. Der mangler dog at blive udviklet en algoritme, der automatisk identificerer og tæller fuglene på dronefotos. Herved kan der spares mange timer, som ellers bruges på manuelt at tælle de enkelte arter på billeder.



I en af de traditionelle metoder for optælling af kolonirugende kystfugle indgår, at man går ind i kolonien og tæller rederne. Ved denne type optælling er det uundgåeligt, at fuglene forlader rederne og går i luften, hvilket kan medføre prædation af æg og unger.

Dronens påvirkning på ynglefuglekolonien blev filmet fra land for at kunne dokumentere en eventuel forstyrrelse. Her flyver dronen i høj fart hen over kolonien uden bemærkelsesværdige reaktioner fra fuglene.

MIN DEBUT SOM SKRÆNTPILOT

I trygge rammer
på klubtur ...



Lars Klitte starter sin Zagi killer kamoufleret som sortbroget ko og med "vi støtter brysterne farver" på undersiden.

”Er du klar”?

Jaaa wow en fed fornemmelse! Fornemmelsen handler om den følelse jeg havde, da min Easy Glider Pro netop var blevet kastet ud over skrænten, og jeg første gang som modelpilot, stod med kontrollen over mit ny erhvervede svævefly, som nu hang 5 meter ude over skrænten, kun båret op af vinden - fantastisk!

Tilbage i MFN 3-2016 skrev jeg en artikel om mit comeback som modelpilot efter næsten 25 års pause. Jeg havde netop anskaffet mig en skumfidus med motor og havde genopdaget glæden ved at flyve med fjernstyrede fly. Min intention på det tidspunkt var at bygge en rigtig balsaflyver, som jeg havde gjort så mange gange før ”i gamle dage”. Sådan gik det dog ikke. Jeg var mere optaget af at flyve end af at bygge, så jeg endte med at købe et par skumfiduser mere.

Jeg har altid været fascineret af skræntflyvning. Tænk bare at kunne kaste et fly ud i ingenting og så flyver det. Derfor var jeg ikke længe om at slå til, da en af mine klubkammerater havde en brugt Easy Glider Pro fra Multiplex til salg. Nu skulle det være. Nu ville jeg prøve det. Kort tid efter kom der fra min klub – AMC - en invitation til en skræntflyvningstur til Hanstholm. Den tilmeldte jeg mig.

Jeg var lidt spændt på om det mon var klogt at begynde min svæveflyvekarriere på en skrænt. Jeg forhørte mig derfor blandt dem der skulle med på turen om det nu var klogt. Der kom hurtigt den respons fra Lars K, at han havde også haft sin svæveflydebut på en skrænt – og også med en Easy Glider. Fedt, tænkte jeg, det må jeg også kunne finde ud af så. For en sikkerheds skyld var jeg dog forbi flyvepladsen og flyve et par ture med den (den har en motor) inden

vi tog afsted. Det var rart lige at have mærket hvordan den arter sig i luften.

Vi var otte der tog afsted og vi var fordelt i to hytter/lejligheder i Vigsø et par km nord for Hanstholm. De otte var Allan, Lars K, Lars B, Peter & Jeppe, Jens & Lone samt undertegnede. Vi tog afsted fredag og i løbet af dagen var vi alle samlet. Nogle af os var taget tidligt af sted og kørte direkte til en af skrænterne hvor der kunne flyves. Da jeg ankom, var Lars B allerede i gang og Lars K var lige ankommet. Inden jeg pakkede ud, gik jeg med ud til skrænten for at se et par flyvninger og for at få de grundlæggende ting på plads. Dvs. starten, flyvning og landingen. Det lød egentlig relativt enkelt og sådan så det også ud, når jeg så de andre fløj. Jeg havde set en del Youtubevideoer med info og instruktion. Alligevel tænkte jeg, py-ha, kan jeg mon finde ud af det?

Klubben gav mulighed for fælles skræntflyvningstur

Med uro i knæene var jeg klar til min første start. Lars B kastede den ud og bum ... jeg var flyvende ... feeedt! Jeg fløj frem og tilbage for at få en fornemmelse af hvordan det var og for at få en fornemmelse af hvor meget den forholdsvis kraftige vind ville ruske i min lette skumfidus. Vinden var ikke

ideel, da den kom skråt ind på skrænten. Det betød, at der stort set ikke var noget fremdrift i den ene retning. Det vanskeliggjorde det synes jeg, og det endte også med, at jeg måtte lave en ”udelanding” ca. 50 meter fra vores plads. Men alt i alt en fin debut, jeg var tilfreds med min flyvning.

Læringen fra min første flyvetur var, at det egentlig ikke er svært. Hvis man er villig til at tage imod hjælp og lytte til de mere erfarne, så er der rigtig mange guld-korn

at hente. Et af de steder hvor jeg kunne mærke at jeg skulle være omhyggelig og oparbejde en ny ”flyverutine”, var hele tiden at huske på ”dykror og næsen ned” når farten tog af. Den normale rutine med blot at give mere gas, er jo ikke en option med et svævefly! En anden ting jeg også fik lært – når man flyver skrænt – var, drej altid ud af. Aldrig ind mod skrænten.

Også det med at lande skulle jeg lige ”justere” vanen omkring. Jeg bestræber mig på at lave mine (motor)indflyvninger så modellen er udflyjet et par meter inde over banekanten. Men på skrænten skulle jeg lære, at ”tvinge” modellen ned med dykroret. Jeg forstår nu hvorfor det give mening at have bremsere på en svæveflyver!

Allerede efter første tur var jeg blevet så tryk ved det, at jeg tænkte, at jeg sagtens selv kunne håndstarte den. Det kunne jeg sådan set også, men var ikke omhyggelig nok med, at næsen skulle pege lidt nedad i mit kast. Det betød – tror jeg – at den ikke rigtig kom til at flyve, før vinden blæste den bagover, så den tumlede rundt i luften. Det lykkedes mig at få den rettet op men den havde fortsat ikke fart nok på til at jeg kunne styre den. Så det endte med en faretruende hurtig kurs mod jorden. Hov tænkte jeg, jeg har jo motoren Så jeg gav gas i håb om at få flyvefart nok til at kunne styre mig på ret kurs. Hvis nu jeg havde været 5 meter højere oppe da ”motor-hjælps-tanker” kom til mig, kan

det være, at jeg havde nået det. Men det gjorde jeg desværre ikke. Så det endte i et havari hvor jeg skadede næsen temmelig kraftigt og brækkede side-roret af. Øv, ikke mere flyvning den dag. Heldigvis var skaderne ikke mere alvorlige, end at de kunne limes sammen igen om aftenen i hytten.

Vi var flere, der havde havarier den første dag, så der blev limet og repareret en del fredag aften.

Klublivet gav tryk til begynderens debut på skrænten

Min roommate, Lars B, havde taget en ældre vinge (Zagi killer) med, som jeg måtte få. Det var meget venligt og betænksomt. Endnu engang tak for det, Lars. Den havde vist ikke fløjet i flere år, men den blev gjort klar, ladet op, og parret med min sender, så jeg kunne flyve med den dagen efter.

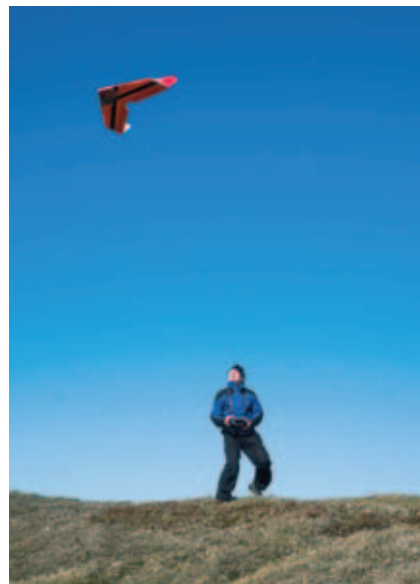
Lørdag var dog så windy, at jeg ikke ville flyve. Jeg tror vi havde vind op i nærheden af 16 m/s. Jeg brugte derfor tiden på at iagttage dem der fløj og lure tricks af. Specielt hvad start og landing angik. Desuden fotograferede jeg også en del, så der kunne blive lidt billeder til Modelflyvenyt.

Denne AMC-tur til Hanstholm er en tradition fandt jeg ud af. Flere af dem der var med, har været med mange gange og kender hinanden godt. Jeg kendte kun Allan i forvejen. Én af traditionerne er at spise frokost på Det Gamle Røgeri hvor deres Stjernes kud står i høj kurs hos mange, kunne jeg fornemme. Så der spiste vi frokost lørdag. Der var så mange fiske-lækkerier at vandstanden i Hanstholm havn steg med 5 cm pga. alt det mundvand der flød, da vi savlende kiggede på mulighederne. Det endte med at vi købte noget lækkert røget fisk med hjem til aftenmad. Fredag aften spiste vi Allans hjemmelavede mørbradgryde – mums det smagte godt. Tak for det, Allan.

Fordelen ved at være af sted med erfarne skræntfolk er, at der er samlet rigtig meget viden om fly, flyveteknik, vind, vindretning og lokationer. Så der var mange der vidste en masse om hvor det var godt at flyve ved hvilke vindretninger. Jeg var blot "medløber" og fulgte derfor bare de erfarnes råd og anbefalinger.

Søndag var vinden mere moderat og i en god retning, så vi fandt et sted, hvor der kunne flyves. Jeg bad Allan om at

Fordelen ved tur med de erfarne skræntfolk er, at der er rigtig meget viden med



Peter Christensen flyver med sin Zagi look-a-like vinge



Alle piloter er samlet for at besigtige skaderne på Peters ASW17 efter "mødet" med Jeppes Zagi look-a-like



Forfatterens nyerhvervede Zagi killer med passende patina



Peter Christensen (far) og Jeppe (søn) med en lavtgående Zagi look-a-like vinge



Forfatteren flyver med sin nyerhvervede Zagi killer (foto: Lars Klitte)



Lars Klitte på vej ud til start med sin Zagi killer kamoufleret som sortbroget ko. Bagved ses Lars Brejnbjerg

prøveflyve min "nye" Zagi killer for at tjekke at den fløj som den skulle.

Jeg havde jo MEGET lidt erfaring med skræntflyvning og slet ingen erfaring med en vinge. Flink som Allan er, fløj han den første tur og kunne konstatere, at den trods alder og patina fløj rigtig godt.

Det var igen med uro i knæene men også med spænding – på den gode måde – at jeg fløj min første tur med Zagi killeren. Den flyver overraskende stabilt og er meget nem at have med at gøre. Jeg fik fløjet en del ture med den og synes også at jeg efterhånden fik en så god fornemmelse af den, at jeg følte mig tryk ved den. Jeg mærkede ingen "nykker" overhovedet.

Der er ingen tvivl om, at jeg kommer til at flyve mere skrænt fremover. Lars B havde et par modeller med fra Arthobby. De er udført i en meget fin kvalitet og er smukke og enkle at se på. Jeg tror jeg må have mig en af deres 2m udgaver til skræntflyvning. Der er ikke så meget byggearbejde, som når man bygger balsa pind for pind helt fra bunden. Så tror jeg, at jeg har energi til det at bygge/samle en Serena fra Arthobby!

Tak til alle der var med på turen for både hygge samt hjælp, råd og vejledning. I har alle bidraget til, at min debut som skræntflyvepilot blev en stor succes.

Og til dig som endnu ikke har prøvet skræntflyvning, så vil jeg blot opfordre til at få det prøvet. Det er sjovt og anderledes og en god afveksling ift. at flyve med motorfly.



Lars Thomsen



1ST. DENMARK OPEN F3B 2019

Om at bide skeer med at få en international konkurrence til Danmark og om at gøre alle de mange forberedelser ...

Det hele begyndte i foråret 2018 hvor vi snakkede om, at det ville være fedt at holde et stort F3B stævne i Danmark engang! Foråret gik og vi tog på vores tilbagevendende tur til Tyskland. Første stop var Lünen og derefter et smut forbi Martin Weberschok (ham der laver Radical Jazz og Device) for derefter at køre hele turen til Munchen. Da stævnet i München var slut spurgte Martin, om vi ikke var friske på at lave en World Cup /Eurotour i Danmark i 2019. Mit svar var: Måske, men ikke sikkert.

Jeg skulle efterfølgende til WM i F3F på Rügen hvor jeg igen løb ind i Martin. Der fandt vi en god dato til den Event vi skulle holde i Danmark. Datoen blev 11.-12. maj 2019.

Nå, ja, hvor svært kan det være, så efter filosofien: Hellere komme galt af sted, end slet ikke at komme af sted, gik jeg i gang med at skrive rundt til de mennesker, som normalt er med til F3B konkurrencer i Danmark, for at høre om nogen af dem ville være med til at afholde dette fede stævne. Og heldigvis kom der tilkendegivelse fra Jan, John, Niels, Bo og Regnar. Så nu havde vi et hold, der kunne arbejde sammen om at lave konkurrencen.

Jeg inviterede til første møde oppe ved John hvor alle kunne komme, Nice. Så var vi ligesom i gang.

Men der var lige nogle ting som skulle være på plads. Hvor skulle det holdes osv. Jeg havde længe gået med tanker om at det kunne holdes på Sønderjysk Flyveplads i Rødekre. Så jeg kontaktede Lasse, som næsten er nabo til flyvepladsen, om han kunne arrangere et møde med dem, for at få en aftale på plads om, at vi kunne bruge deres plads. Aftalen faldt på plads. Vi må efterfølgende konstatere, at de gik helhjertet ind i arrangementet og gav os en formidabel service.

Efter at pladsen var ok så kom de andre ting som skulle laves, det gjaldt alt vores udstyr lige fra spillinjer til distanceudstyr. Godt at der var seks måneder til vi skulle holde stævnet, tænkte jeg.

Første ting som vi lige skulle have styr på var spil/omløber linjer. Dem vi normalt bruger er til 10 mand og da vi gik efter at blive 30+. blev nye linjer indkøbt og denne gang x2 da vi jo selvfølgelig skal kunne stille op i to retninger.

Anden ting var, at vores sigterapparater er designet til fire mand og nu ville vi flyve fem i distancen. Så her skulle der lige forlænges alurør og nye liner skulle på og da der er to så går der jo også lidt tid med det.



Stort billede: Jesper laster sin flyver til Speed
 Indsat øverst: John Rasmussen Starter
 Indsat nederst: Søren Krogh starter



Tredje ting. Vi skulle flyve otte i termikken og der skulle vi så bruge otte landepunkter, hvilket Bo lavede.
 Fjerde ting. Vi skulle bruge ti flag i fem forskellige farver, hvilket Niels' kone Lone lavede.
 Femte ting: Højtaleranlæg så vi kunne kalde folk op til distancen osv. Det blev lavet af nogle walkier og en megafon som blev koblet sammen med walkien. Så virkede det også.
 Ja så manglede der lige anlægget som skulle bruges. Vi havde det gamle i baghånden, som vi vidste virkede, men der kan vi kun flyve fire i distancen. Så jeg satte mig for lige at lave et nyt anlæg. Hvor svært kan det lige være? Efter seks måneder og mange timers arbejde var det klar og blev brugt igennem hele stævnet. Der er altid plads til forbedringer, men vi nåede det! Efter flere møder og aftaler kom dagen hvor vi var klar til at tage imod 38 piloter fra Tyskland, Sverige, Tjekiet og Danmark. Vi mødtes på pladsen fredag den 10. tidligt for at få stillet alle ting op. Vi var vel klar lidt efter kaffetid, hvor piloterne stille og roligt ankom. Der kunne flyves/trænes fredag.
 Konkurrencen begyndte lørdag og sluttede søndag ved kaffetid. Hele konkurrencen blev dirigeret af Jan og John sammen med Trine som styrede distancen. Med god hjælp fra en række frivillige fik vi bemandede A og B-baserne. Alt forløb efter planen

og vi kunne se tilbage på mange måneders forberedelser og nyde at alt gik godt.

Så mon ikke vi prøver igen til næste år

Hvis du har lyst at læse mere, er der et referat på tysk, hvor du kan læse nærmere om nogle af vores gæsters oplevelse af konkurrencen her:

<https://www.f3b.de/node/17>,

og alle resultater kan ses på:

http://www.f3xvault.com/?action=event&function=event_view&event_id=1404.



Nye modelpiloter på vej?

Er du vild, vi er stolte ...

De her skønne unger var på forsiden af Modelflyvenyt 3/2019. Det handlede om Erik Dahl Christensens artikel om at få en hel førsteklasse til at interessere sig for modelflyvning. Godidé, god historie og gode billeder, så selvfølgelig skulle de hver især have et nummer med hjem til far og mor ...

Erik skrev til billedet: *Glade unger. Tusind tak for bladene. Børnene blev meget glade, og vi kiggede det igennem sammen og snakkede kort om hvad artiklerne handlede om.*

Valdemarsdag

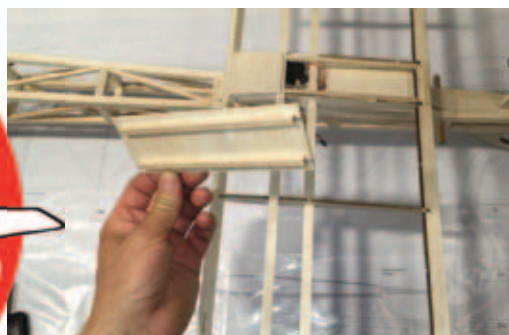
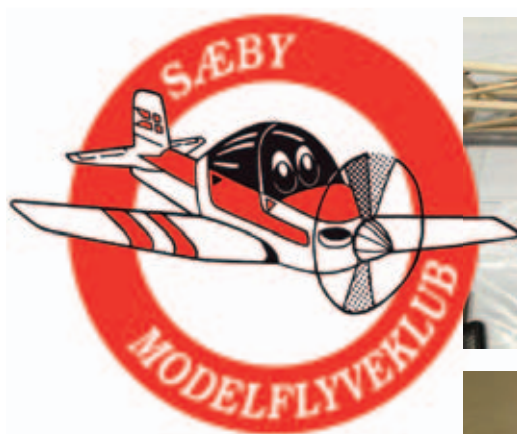
(15. juni) 2019 - var en helt særlig dag!

Dannebrog kunne fejre 800 år og blev fejret på behørig vis over hele landet.

Også forsvarret havde valgt at festligholde 800 årsdagen med rundflyvning med det ny-om-malede, dannebrogfarvede F16 fly. Flyet skal forblive i den bemaling, fortalte en talsmand på tv, så kan vi bruge det til udstillinger, opvisninger, flyshow og den slags. Det er et fly, der er taget ud af det aktive beredskab.

STORT & småt

Samlet af
redaktøren



Lebbeskovlen

- et vinterprojekt i Sæby Modelflyveklub

Et af vores vinterprojekter i Sæby Modelflyveklub blev for Michael Bjerregaard Jacobsen og to andre medlemmer til en fantastisk flot model fra 50'ér, en Leprechaun på 260 cm i spændvidde og er efterfølgende blevet en stor succes! Det er den mest afslappende form for flyvning, hvor der er mulighed for både kaffe- og tissepauser under flyvningen :-)

Navnet Leprechaun havde vi svært ved og udtale i klubben så den blev omdøbt af et af medlemmerne til "Lebbeskovlen"... så kan man jo syntes, hvad man vil om det navn.

Jeg er gået i gang med en mere, som skal afleveres til en god ven, så han kan komme i gang med modelflyvning igen. Find flere billeder på Facebook, hvor også denne historie er fundet.



Kulula

Et sydafrikansk flyselskab med humor

Anders Tind Sørensen har fundet billederne af nogle af Kulula flyselskabets fly, med de sjove tekster på. He he, skriver han, jeg vil godt se nogen der laver denne bemaling på en skalamodel!

Flyene er fundet på <https://aviationhumor.net>

DEN GLEMTE COCKTAIL

Aviator

Cocktailen bliver omtalt første gang i 1916 og er formentlig opfundet af den hollandske bartender Hugo Ensslin, der var kommet til New York i 1896 og lod sig inspirere af Wright brødrenes første flyvninger. Cocktailen er omtalt i Ensslins bog: Recipes for Mixed Drinks fra 1916, som blandt drinksnørder og bartendere har fået særstatus, fordi den er en noget nær en komplet cocktailliste fra New York fra før spiritusforbuddet.

Viollikøren blev svær at skaffe og flere (bl.a. Harry Craddock) har siden forsøgt at erstatte den med andre likører. Og det blev der kun vingeskudte drinks ud af og Aviator gik i glemmebogen. Kan du imidlertid skaffe viollikør (Italien skulle være et godt sted at lede) så får du her opskriften.

AVIATOR

- 4 cl Gin
- 2 cl Citronsaft
- 1 cl Marachinolikør
- 0,5 cl Creme de violet

Mål alle ingredienser op i en shaker fyld med is, ryst 10 sek. si og server i cocktailglas med et kirsebær som pynt.

Alternativt find en velassorteret cocktailbar - og bestil en Aviator dér. Den skulle være det værd!

/Marianne



BIG HOTS — ANDEN DEL

En byggeartikel om en kæmpemodel ...
Nu med en lille smule oldtidskundskab

Far og søn moment, mens de bygger vinger i et oldgræsk hobbyrum

Ikaros – i græsk mytologi søn af Daidalos, som byggede Labyrinten i Knossos til kong Minos. Da Minos planlagde at dræbe far og søn for at bevare labyrintens hemmelighed, flygtede de på vinger, som Daidalos havde konstrueret af fjer og bivoks. Nord for Samos fløj Ikaros sig i overmod (Hybris) så højt op i luften, at Solen smeltede vokset, og han styrtede i havet (Nemesis), der siden har heddet Det Ikariske Hav.

Hybris og Nemesis: 'Hybris' er et græsk ord, der kan oversættes med 'overmod' mod guderne. Når man begår hybris, rammes man ubønhørligt (som med en naturlovs nødvendighed) af nemesis.

Hvorfor nu det ? jo nu skal I bare høre.....



LØRDAG 11. MAJ 2019

Eva er rejst. Hun har pakket sit tøj og er fløjet til Spanien. Det var dog helt planlagt. Når katten nu alligevel er ude – igen ...

Så skal der bygges kæmpe krop til Big Hots på spisebordet, og spises pizzaer i sofaen foran fjernsynet.

Jeg har, ligesom med ribberne til vingerne, skåret alle krydsfinersiderne og spanterne ud i løbet af vinteren. Jeg er så klar.

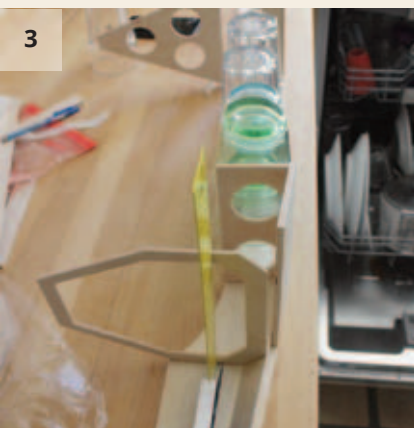
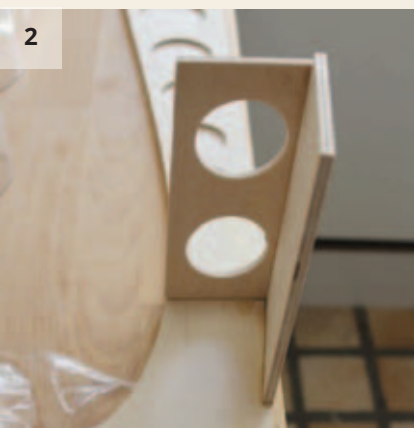
Kropssiderne er på tegningen udført i 6mm krydsfiner, som nede ad kroppen mod halen bliver faset ned til en 3mm finer. Alt sammen er lettet med en masse store huller. Det orker jeg bare ikke at glo på. Jeg kan se for mig hvordan disse store oracover beklædte huller vil buldre og vibrere som et andet militærorkester i takt til Zenoahs hårde totaktsslag. Jeg har desuden i sinde at male kroppen efter alle kunstens regler. Og sådan bliver det. Vingerne må jeg leve med er oracover beklædt. De er trods alt lidt større end min hovedør. Der er nok en betragtelig vægtforøgelse i vente, hvis jeg også maler dem.

Jeg har skåret siderne i 4mm birkefiner i fuld længde og lavet alle hullerne, hvorefter jeg har limet 2mm let balsa på under pres (1). Vægtmæssigt tror jeg det havner samme sted. Spanterne i kroppen er skåret ud efter tegningen i krydsfiner i dimensioner fra 3 til 9mm krydsfiner.

Den ene kropside blev placeret på det berømte og meget lige køkkenbord. Her kunne jeg stille og roligt lime spanterne på et efter et, og hele tiden tjekke at vinklerne var korrekte. Jeg startede med pladen til landingstellet, og et kropsspant som har fat i denne (2).

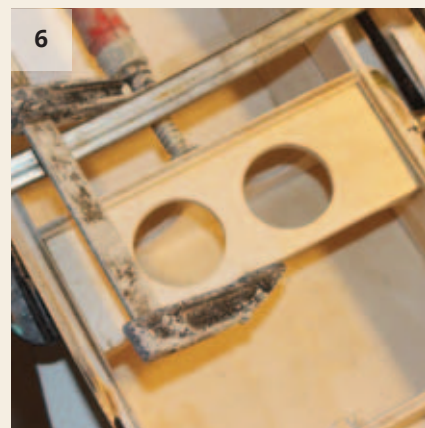
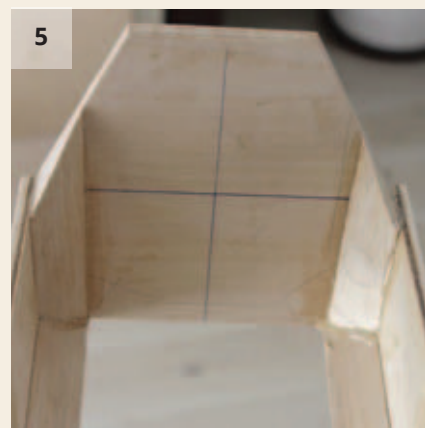
Spanterne bagved og foran vingen blev derefter limet på plads. Alt er limet med 10 min epoxy (3).

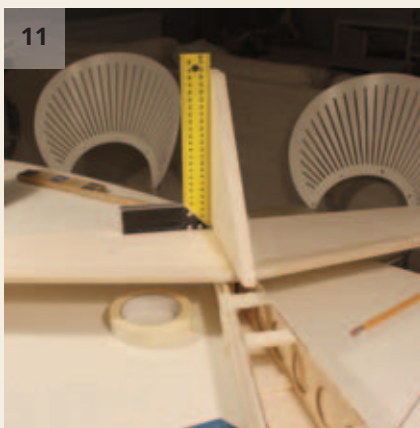
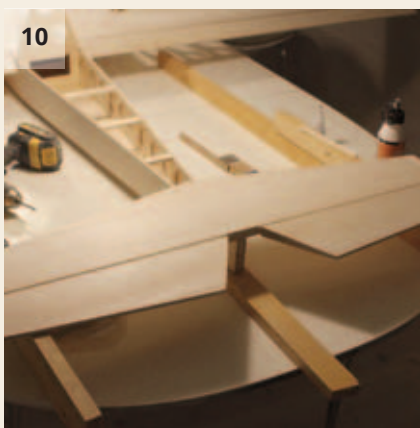
Anden kropside blev limet på kroppen sammen med det tykke motorspant (4). Hele bundpladen er ligeledes udført i 3mm krydsfiner og begynder ved landingsstelpladen og bevæger sig helt tilbage til bageste spant. Hele flyets



næseregion er forstærket med nogle gevaldige trekantlister. Dem har jeg selv høvlet ud af noget 20mm blød balsa (5). De to 6mm krydsfiner stykker som vingerne skal skrues fast i er monteret med epoxy (6+7)

Det er en rimelig god idé, at gøre det grundigt og være omhyggelig. Det er en ordentlig kleppert af en vinge, der skal holdes fastspændt på kroppen.





Sidste punkt på dagsordenen er samling af kropsiderne i halen. Det kan godt være svært, da kropssider aldrig har samme stivhed. De bøjer som regel meget forskelligt. Så hvis du bare smider en klemme i enden på damen, og kvitterer med en klat lim, kan jeg garantere dig en kropsfacon som en banan, med de efterfølgende flyvende morsomheder sådan en nu har. Derfor er det supervigtigt at bruge alle de hjælpemidler man kan opfinde, for at sikre sig et lige resultat.

Jeg benyttede tegningen – god logisk og enkel idé troede jeg – kiggede på resultatet, målte en gang til og skilte det ad igen. Tegningen var IKKE lige. Efter et stykke malertape på bordet og en masse opmåling samt små balsastykker her og der lykkedes det i fjerde forsøg. Ingen flyvende banan til mig (8).

Jeg har beklædt bunden – helt traditionelt – med 3mm balsa hvor årerne er på tværs af flyveretningen fra bageste spant og helt til enden. Det er limet med hvid lim.

Fantastisk byggedag og det er tid til et statusbillede på tæppet (9).

... musene spiller igen på bordet.

SØNDAG 12. MAJ 2019

Kroppen er slebet. Men det er vist også det, der bliver tid til i dag. Den står på massiv rengøring, Spaniensture varer heldigvis ikke evigt.

TIRSDAG 14. MAJ 2019

Hjemmet er normaliseret. Der skal ikke være alt for "crowded" når jeg nu skal samle uhyret på spisebordet. Krop-

pen hviler på bordet, vingen er lagt op på kroppen, og afstanden til bordpladen er ens langs hele vingens for og bagkant. Haleplanet er placeret på samme måde og bliver understøttet af diverse lister indtil alt er helt lige. Haleplanet er herefter limet fast med epoxy og alt er krydsmålt (10).

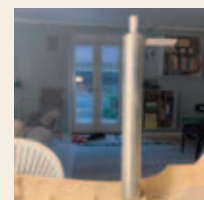
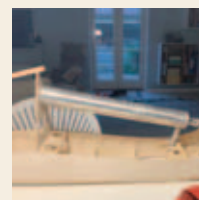
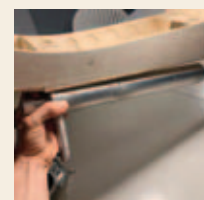
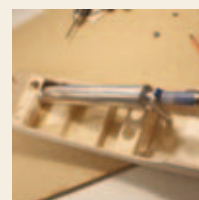
ONSDAG 15. MAJ 2019

I dag fik jeg kun limet sideroret på plads. Det var super simpelt idet det blot skulle placeres oven på højderoret. Igen har jeg benyttet epoxy til limningen (11).

En kraftig balsaliste som skal agere ryg på dullen fik jeg også limet på plads (12) Den skal ad tid både høvles og forstærkes. Jeg synes bare den var morsom at få på nu.

FREDAG 17. MAJ 2019

Jeg har nu siddet en hel aften og gloet på den store KÆMPE udstødning Eggert har langtidslånt mig. Skal den være udvendig, indvendig, overliggende eller trucker style?



Det bliver virkelig svært. Kroppen er ikke just stor. En ting står dog helt klart. Min flyver skal være støjsvag. Det bliver den ikke, hvis jeg nøjes med den lille sorte frækert af en potte, som Toni Clark leverede med motoren. Den buldrer, skralder og larmer som en arrig kommunal buskrydder, og det gider jeg ikke høre på.

LØRDAG 18. MAJ 2019

I dag tog jeg skridtet fuldt ud og lavede plads til Eggerts potte i kroppen. Jeg synes det ser lovende ud (13). Der er dog ikke meget plads omkring potten. Det hele har faktisk været noget irriterende møg at lave, hvor det har været særdeles svært at komme til at slibe. Min dremel har virkelig været på overarbejde (14).

FREDAG 24. MAJ 2019

Jeg har kastet mig over manifolden.

Jeg havde på fornemmelsen at det ville blive en ordentlig mundfuld, og det blev det. Jeg havde indkøbt et par færdige manifolder samt lidt løse rørstumper i håb om at noget af det ville kunne passe, men uanset hvordan jeg vinklede motoren kunne jeg ikke få enderne til at mødes. Derfor besluttede jeg at motoren skal have hængende cylinder (15). Og at der skal saves og sølmoddes en CGD-Manifold (Custom Gibson Designed Manifold). Jeg har virkelig været ved at smide hele den bunke skrot i skraldespanden flere gange, men hvor der er vilje er der pludseligt en manifold. Blev den pæn og lækker? NEJ. Men den er tæt (16).

MANDAG 27. MAJ 2019

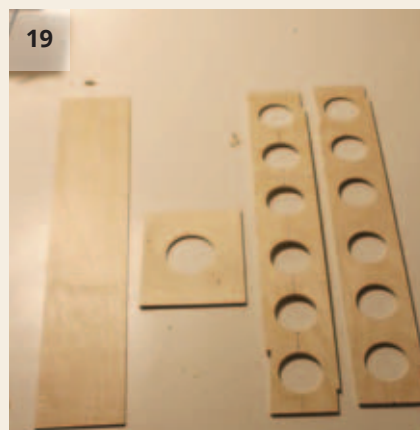
Det går overhovedet ikke med monterepotten Eggert har lånt mig. Den er simpelthen for tæt på alting. Der er få millimeter rum imellem vingen og pottens metal. Og med en vis erfaring inden for brændende modelfly, synes beslutningen ikke svær.

Jeg har derfor lænset byggekontoen – igen, og bestilt en fin ny potte, som lige er en tand mindre. Med sine kun 50mm i diameter mod de 60mm på den større potte, giver det mig nu mulighed for at

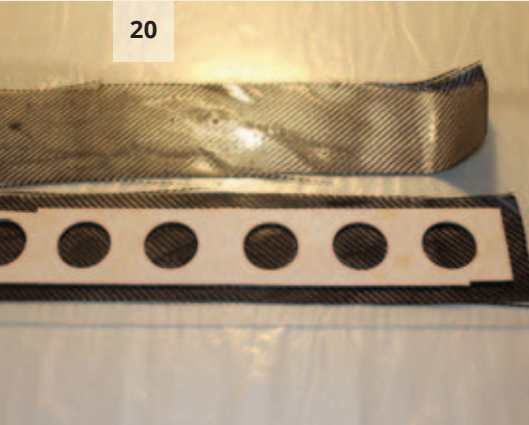
lave en mere sikker indbygning (17+ 18). Hele bunden under potten er nu væk og potten vil kunne afgive sin varme ud i det fri. Jeg har designet og skåret delene til potteskakten, som skal beskytte resten af flyveren indvendigt imod pottens varme (19).

Alle skaktdelene er beklædt med epoxy og Texalium på glasplade og under pres (20+21).

Texalium er et virkelig "gejl" materiale som er fuldstændigt uegnet til modelfly!



20



21



Det er aluminium coatet, meget stift og mest tiltænkt ski og snowboard design, men det ser smadder frækt ud.

Hvis du vil vide mere om glasplade støbning, skrev Kasper Holger en fin "howto" i modelflyvenyt nr. 5-2003

TORS DAG 30 MAJ 2019

Kristihimmelfart. Jeg har begået Hybris. Jeg har overtrådt nogle uskrevne regler og været for overmodig. Guderne er vrede på mig og nu kommer straffen – Nemesis.

Straffen for at bygge modelfly i stuen, som en anden tyv i ly af natten.

Dagen begyndte dejligt. Min rødbede-farvede projektpose stod ved siden af klaveret. Den var fyldt til randen med herlige byggesager. Eva sagde lidt gnavent "Kunne du ikke tage alt det der skidt og sætte ud i dit hobbyrum. Jo selvfølgelig, svarede jeg. Da jeg løftede posen kom der en lyd som når man adskiller to store stykker velcro. Ude i køkkenet stivnede Eva ved lyden. Det gjorde jeg også. Ikke på grund af lyden, men mere fordi vores helt ny lakerede trægulv var fyldt med et fint rødbede farvet mønster (22). "Hvad har du lavet" spurgte Eva iskoldt. "Ahh det er ikke noget" svarede jeg og løj. Det skal jeg nok få af.

Lidt slipmiddel var dryppet ud i posen, og havde gjort bunden af posen våd. Iso propylalkoholen havde opløst både farven på posen og mit 2K lak på gulvet. Intet kan tage det. Det er trængt dybt dybt ned i pigmenteringen. Jeg ringede til gulvmanden og han vil godt komme og rette op på mine dumheder med kort varsel. Han kommer faktisk allerede i morgen, det bliver dyrt, og det er i særdeleshed mit Nemesis.

FREDAG 31. MAJ 2019

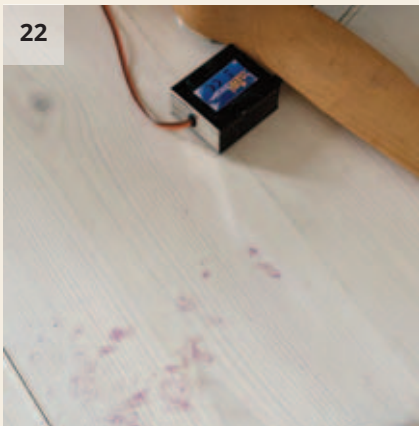
Gulvet er fikset – ingen modelbygning.

SØNDAG 2. JUNI 2019

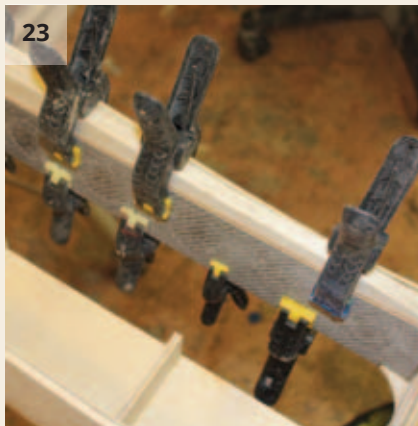
Jeg har lovet ikke at være helt så flittig med at bygge indenfor mere.

Så i dag har jeg bygget kæmpeflyver i mit alt for lille og overfyldte hobbyrum.

22



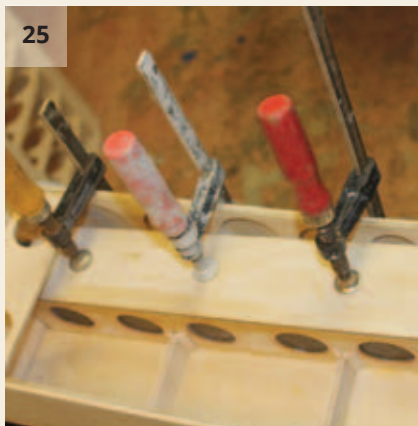
23



24



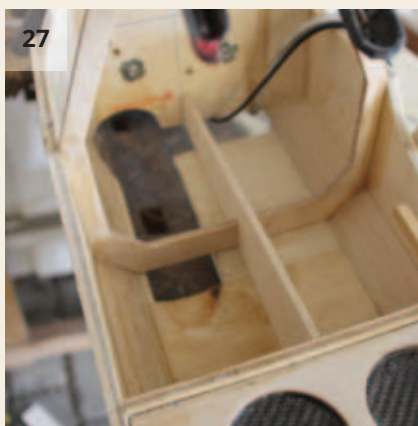
25



26



27



Potteskakten er blevet færdig. Jeg startede med først at lime sidepladen i, som skulle sidde tættest på kropssiden. Den kunne så holdes på plads med balsastykker mens limen tørrede (23).

Den anden skakt side som er placeret i midten af kroppen er ligeledes holdt midlertidigt på plads med balsastykker (24).

Til sidst har jeg limet skaktoppen på plads og fikseret med tvinger (25).

Det begynder at ligne noget (26).

TORSDAG 6. JUNI 2019

Det duer ikke at bygge meget store modelfly i et overfyldt hobbyrum på ni kvadratmeter. Det er lige til at få en alvorlig byggeblokade af. Jeg kan selvfølgelig sætte ting til tørre og lignende, men at stå og gå rundt og bygge er helt håbløst. Jeg banker hele tiden vinger, kroppe, balsaplader ind i hinanden. Så i dag har jeg taget konsekvensen og lavet mig en sommerresidens i carporten.

Pludselig slog det mig, at jeg for 25 år siden havde arvet en høvlebænk, som lå hensygnende hen på min mors loft. Den har Magnus og jeg hentet i dag. Det er helt genialt.

Jeg har i dag fået lavet skakten fra motorspantet og hen til potteskakten. manifolden og røret som forbinder til potten skal ligge her i (27+28)

Den del af skakten er ikke beklædt med texalium, men må nøjes med et godt klister støbe epoxy. Yderligere fik jeg monteret et oldgammelt Lanier Extra 300 landingsstel. Det er monteret med

6mm unbrako skruer og islagsmøtrikker (29).

LØRDAG 15. JUNI 2019

Nu kan vingen skrues fast. Jeg har endeligt fundet nogle 6x100mm unbrako skruer. Jeg fandt dem på nettet, og jeg er blevet tørret. Men jeg har dem og kan komme videre.

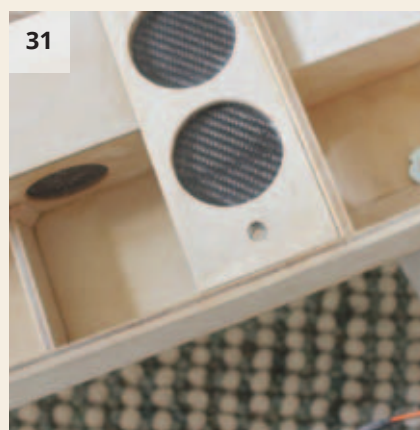
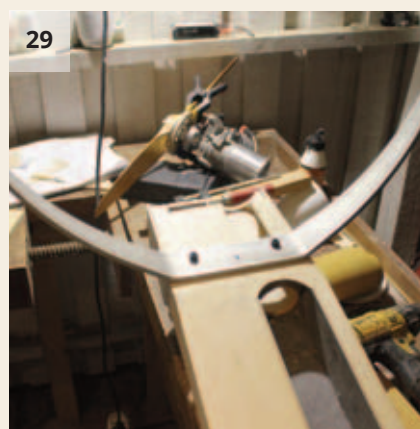
Der sidder tre skruer i alt. To igennem hovedbjælken og en igennem bagkanten. De tre skruer skrues ned i 6mm islagsmøtrikker i de to 6mm krydsfinersspanter. Jeg har lavet en kile til skruen i bagkanten. (30+31).

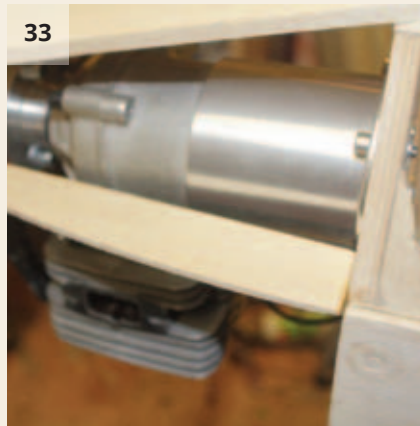
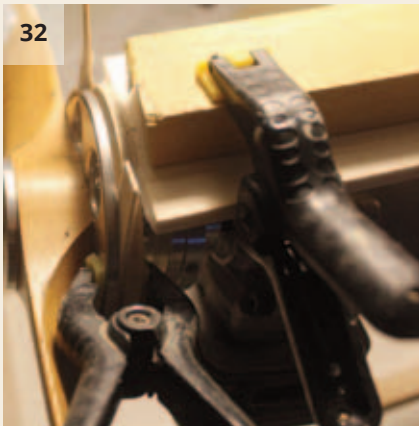
TORSDAG 20. JUNI 2019

En ulykke komme sjældent alene. Jeg mistede min helt nye F3A dobbeltdækker i dag. En negativ snap fik vingerne til at bryde sammen. Det er trist. 26 flyvninger.

Jeg besluttede allerede fra starten at jeg ikke ville bestille epoxyowl hjem, da det meste alligevel skulle fjernes for at få plads til den store Zenoah 62. Desuden elsker jeg et cowl som er flush med kroppen. Derfor drukner jeg nu sorgerne over den seneste Nemesis med at give min Hots en god gammeldags træsnude. Det første jeg gjorde var at skære en krydsfinersring, som er en lille smule i overmål i forhold til spinneren. Derefter monterede jeg motoren, med propel og spinner bagplade, og fikserede krydsfiners ringen med klemmer på denne. (32).

Cowlet er nu bygget pind for pind (33), motoren ude (34), klods for klods (35), høvle lidt udvendigt (36), høvle lidt indven-





digt (37) og tjeke med motoren inde (38). Det er en super langsom, men meget hyggelig proces. Det er virkelig modelbygning, og med en stor portion tålmodighed, masser af sliberi og dertil hørende hoste er jeg yderst tilfreds med resultatet (39).

MANDAG 24. JUNI 2019

Jeg er rigtig godt tilfreds med næsen. Det vil sige kun når man kigger på modellen fra venstre side. Fra højre side er det en helt anden snak (40).

Der sidder to "gevækster" på Zenoahen, og jeg kan ikke falde i søvn om natten, før de er gemt af vejen. Derfor har jeg skåret og slebet to dråber ud af blåt skum (41), som er limet fast på kroppen, og hele næsen er beklædt med 70 grams glasfiber. Den indvendige del af cowlet er ligeledes blevet beklædt med glasfiber og epoxy. Omkring dråberne har jeg lagt flere lag glasfiber (42).

TIRSDAG 25. JUNI 2019

Glasfiberen er hærdet. Næsen er blevet spartlet og slebet. Jeg har hældt acetone på det blå skum, som derved bliver opløst. Nu er der kun glasfiberafstøbningen tilbage, og de to gevækster på motoren er nu helt skjult inde i dråberne. Det begynder at ligne noget (Billede 43-44).

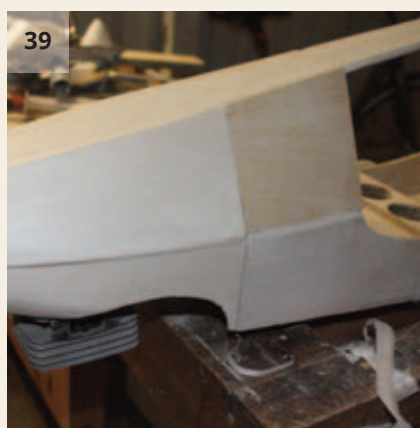
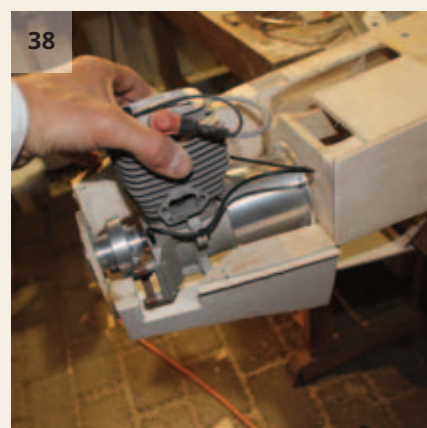
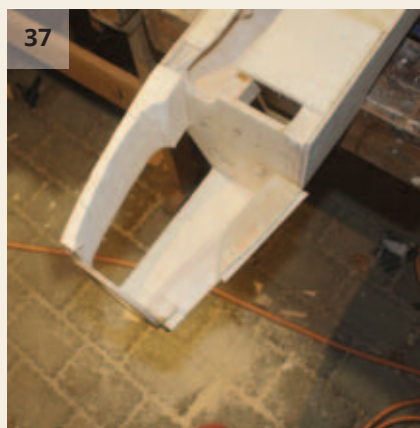
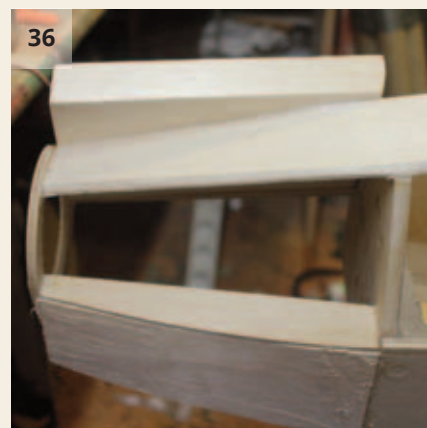
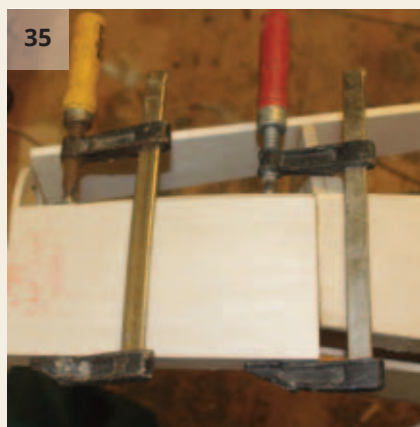
LØRDAG 29. JUNI 2019

I dag har jeg bygget hele halen færdig. Først blev ryglisten hølvet til, hvorefter en håndfuld støtte lister blev limet fast. De skal til dels holde ryglisten på plads men også styrke de 3mm balsaplader, som skal limes på som yderside. (45).

Læg mærke til, at jeg afstiver ryggen med et stykke stige træ mens skelettet bygges op. Nede omkring sideror og højderor valgte jeg at lime mindre stykker træ på, idet jeg synes det var lidt op ad bakke at få 3mm balsa siden til at passe pænt omkring (46).

Sidste del af sideroret – forkantlisten, bund og topliste, blev limet fast. Forkantlisten blev dog først hølvet 99% færdig (47).

SØNDAG 30. JUNI 2019

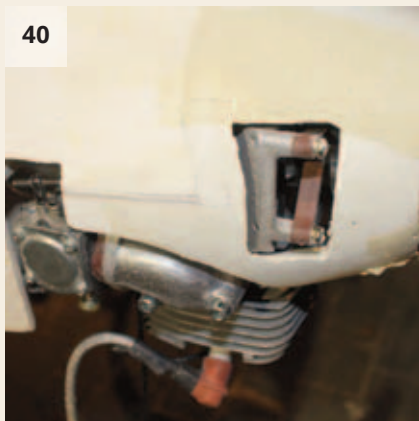


Nu mangler jeg kun at bygge den sidste, men bestemt ikke uinteressante del på kroppen – canopyet.

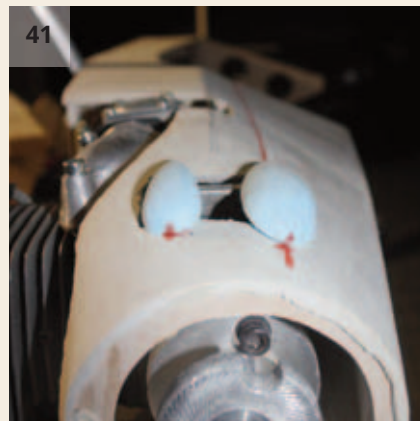
Jeg har gruet for at skulle lave denne del, idet canopyet skal monteres løst oven på vingen og fikses med skruer. Dele som denne har en kedelig tendens til at blive upræcise og skæve og derved beskæmmende for modellen. På tegningen var der lagt op til at siderne på canopyet skulle udføres i krydsfiner. Det fandt jeg lige frækt nok, så det blev altså erstattet med 3mm balsa lagt i sandwich med en 1.5mm balsa med årene på tværs (48).

Siderne er virkelig svære at få præcise ned mod vingen, og de skal slibes, afprøves, slibes igen, osv. De to spanter i canopyet er bare kopier, hvor pladetykkelsen er trukket fra (49).

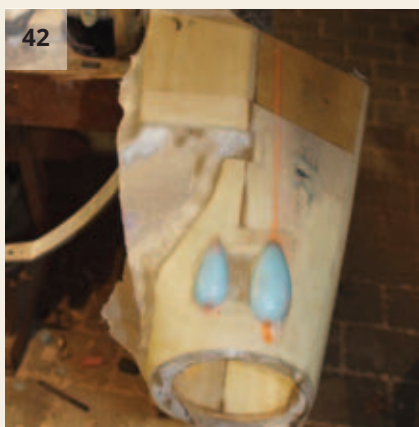
Jeg må vist sove på hvordan det hele skal fikses.



40



41



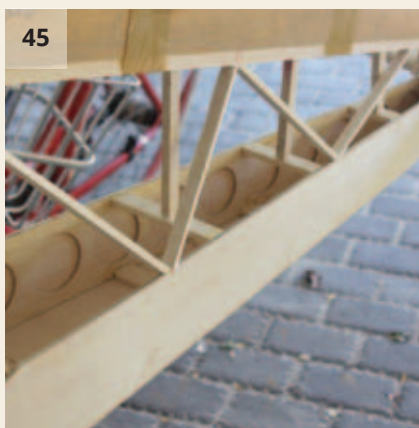
42



43



44



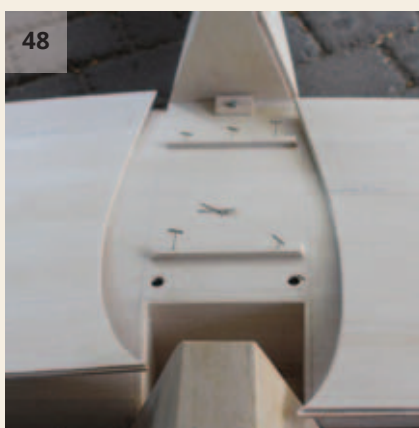
45



46



47



48



49

50



52



51



MANDAG 1. JULI 2019

Jeg besluttede at fræse nogle slidser i de to kropsspanter på kroppen, og lime nogle aeroplan "tunger" ind med epoxy (50-51).

De skal være land for et 6mm gevind hver, skåret direkte i træet. Derefter er der kun en vej – sammenlimning af det hele. Inden limen blev smurt på, samlede jeg flyet og beskyttede med brun pakketape de dele som kunne komme i kontakt med uønsket lim. (52).

Spanterne fikserede jeg med klemmer, og hele molevitten limede jeg sammen med epoxy og holdt det på plads med gaffatape, rigeligt gaffatape. (53)

De to stykker stige træ på billedet er med til at holde det hele på plads i de rette vinkler.

ONSDAG 3. JULI 2019

Jeg havde nær aldrig fået skilt uhyret ad igen. Selvfølgelig var der smuttet lidt lim ind et par uheldige steder, men en

spartel ind under canopyet gjorde tricket. Skruehuller er nu boret til de store 6mm unbraco skruer (54), og det hele er slebet til (55).

LØRDAG 6. JULI 2019

Endelig! Nu er jeg endelig i mål. Magnus og jeg har målt tyngdepunkt, hvilket indikerer at modellen er meget næsetung (56).

Det er ikke så tosset endda. Så kan jeg tillade mig at smide nogle, eller alle servoerne ned i halen. Det giver nogle dejligt korte rorforbindelser.

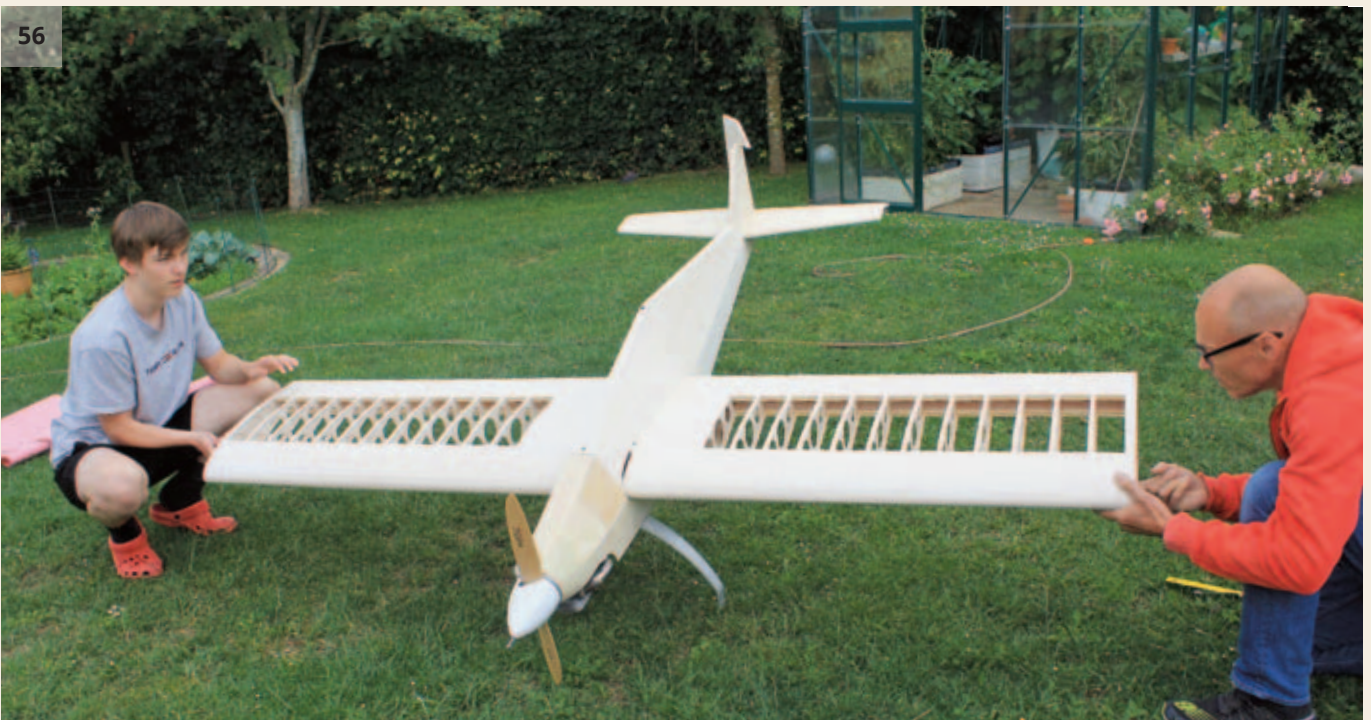
Vægten i halen vil også øges når krop og haleplan bliver beklædt med glasfiber og malet.

Har jeg for øvrigt fortalt jer at BIG HOTS selvfølgelig skal males som et temafløj? Et stort grønt muskuløst temafløj ...

Men alt det må I vente med til næste gang. Indtil da må I have en rigtig dejlig sensommer ude i hobbyrummene og selvfølgelig på flyvepladserne når solen skinner. (57).

/Michael Gibson

56



53



54



55



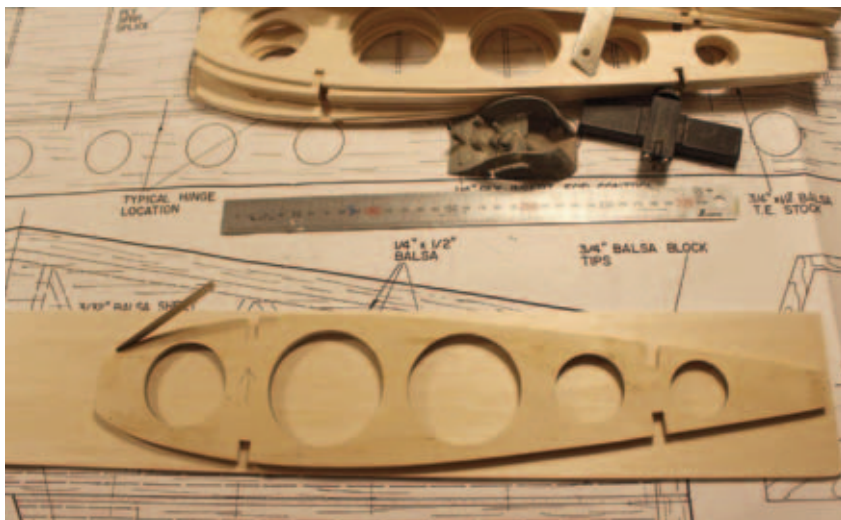
57



Jeg har fået et par spørgsmål under byggeriet af min BIG HOTS

Gibsons

Brevkasse



I vinter da jeg forberedte byggeriet spurgte **Ander Borup Johansen** mig om det virkelig kunne betale sig at lave alle disse letningshuller.

Jeg besluttede mig derfor for at samle alt "affaldet" fra hulproduktionen og veje det når modellen var træfærdig. Og Anders – der er 342 gram. Dertil skal lægges det til som forsvinder som spåner, savsmuld samt fint støv. 360 gram besparelse var hvad jeg fik ud af det. Det er ikke så meget på en model som il slut kommer til at veje omkring 9-10 kilo, men jeg mener stadig at alt tæller, når vi snakker flyvemaskiner, og så ser det fedt ud på en vinge!

Jeg modtog en mail fra **Torben Back Sørensen**, som spurgte mig, hvordan jeg havde lavet hullerne så fine og skarpe på vingeribberne.

Ribbeskabelonen havde alle hullerne, så når jeg havde skåret ribben ud tegnede jeg med blyant hvor cirklerne skulle være. Derefter skar jeg dem ud med en skarp hobbykniv, og sleb dem fine med rundstokke og grå vvs rørstumper i forskellige diametre med sandpapir på. Produktionstid var cirka 5 minutter pr. ribbe. Det var nu meget hyggeligt at sidde og nusse med.

Som Torben også havde konstateret, er balsa ikke så glad for hulsave.

Alle hullerne i krydsfineren er udført med hulbor. Hvis du har en rigtig smart måde fx til at lave balsahuller på den halve tid, så send os et byggetip med lidt billeder.

Har du også et spørgsmål?

Så skriv til Michael Gibson på: michael.gibson@oracle.com

Hvem ved, måske kommer dit spørgsmål også i Modelflyvenyt.

OM RC-NETBUTIK

RC-netbutik kan kontaktes på mail.
Åbningstiden i forretningen kan ses nederst på forsiden af hjemmesiden.
Butikkens email har åben 24 timer i døgnet

Telefon: 42488010 i åbningstiden.
Ingen telefonid lørdage.

E-mail: info@rc-netbutik.dk

Adresse: Ambolten 8, 1 sal.
2970 Hørsholm.

Hjemmeside: www.rc-netbutik.dk

CVR nummer: 28925549.

Indehaver: Søren Nilsson

BESØG HOS EN ANNONCØR

RC-Netbutik i Hørsholm

Indehaver: Søren Nilsson

På en solrig eftermiddag, besøgte jeg på redaktionens vegne en af vores annoncører fra bladet. Denne gang blev det RC-Netbutik i Hørsholm, i Nordsjælland. Butikken ligger i Hørsholms industri kvarter lidt uden for byen, ikke langt fra motorvejsafkørslen ved Kokkedal.

Jeg havde aftalt at mødes med indehaver Søren Nilsson for at høre lidt om hans forretning, og hvad netop han kan tilbyde os modelpiloter.

Hvad er din butiks speciale og hvordan skiller den sig ud fra de andre forhandlere?

Min ekspertise ligger særligt i el-fly, som har haft mit hovedfokus i mere end 15 år. Butikken har dog på opfordring, fra især den lokale flyveklub, i det seneste års tid også tage et mindre sortiment af brændstoffly, motorer og tilbehør dertil med i programmet.





Hvilke unikke produkter har RC-Netbutik?

RC-Netbutik har opnået forhandling af flyene fra firmaet VQ Models, som fremstiller en række ARF-fly i flot og skalalignende detaljering. Blandt andet er beklædning meget detaljeret med nitter og panellinjer, utroligt flot udført når man tænker på, at det er folie, der er monteret. Butikken er lagerførende i de mest omsatte modeller og kan hjemtage andre efter behov.

Udover VQ Models, kan man bestille modeller fra andre kendte fabrikanter bl.a. Hangar 9, Extreme Flight, SebArt og Horizon, der må dog regnes en mindre leveringstid som typisk er fra Europæisk distributør.

Herudover forhandles nogle prisbillige radioanlæg fra bl.a. Free-Sky og Jumper, de anlæg tilbyder en række spændende features som Open Source-styresystem, farveskærm, telemetri og Jumper anlægget kan "kommunikere" med de mest gængse modtager protokoller og understøtter bl.a. Futaba, Spektrum og mange flere.

Butikken har et bredt udvalg af mainstream racedroner i mange prisklasser, en næsten RTF-variant af dem er Hawk 5 fra Emax. Der er mange størrelser at vælge imellem, så tag en snak med Søren, inden du køber.

Udover ovenstående tilbyder RC-Netbutik et udvalg af byggematerialer (fx balsatræ, lister, diverse plader, skruer m.m. samt håndværktøj til modelbyggeren).

Et prisbilligt alternativ til Dremel, er el-værktøjet fra Italienske Mini PG som butikken fører en række forskellige kits fra, disse er rigt forsynet med tilbehør.



Hvordan er det at drive hobbyforretning i Danmark, med internettet som nærmeste konkurrent?

Det kræver sin mand og gode evner som købmænd at drive hobbyforretning i Danmark, selvom der er få konkurrenter i landet, er Internettet en væsentlig trussel mod forretningen. Det er dog stadig en stor fordel for kunderne at kunne se og føle produkterne og RC-Netbutik forsøger at indrette sortimentet med interessante varer til konkurrencedygtige priser.

Hvad gør du for at overleve og få kunderne til at komme retur?

Ved at yde en god service både før og efter salg af varerne opbygges en god relation til kunderne. Jeg tilbyder assistance ved valg af det rigtige el-setup, som ofte kan være svært for begyndere, men også for de garvede piloter.

Fem års erfaring som selvstændig med daglig åbningstid har gjort at Søren i dag kan bruge hele sin energi i forretningen. En anden meget vigtig parameter som Søren bruger tid på, er at holde webshoppen 100% opdateret på lagerstatus. Det betyder at man som kunde kan regne med det, der står på hjemmesiden, når man bestiller, er en vare ikke på lager, står der "Udsolgt".

Er du selv aktiv modelpilot?

Jeg flyver mest i NFK flyveklub som er ligger i Langstrup Mose. Når jeg kommer af sted, er det typisk med racedroner, som er der interessen ligger for tiden.

/PW



PULJEMIDLER GAV LY OG LÆ



på Sleipner Modelflyveplads
Ingen klager – bare mange tak!



I forbindelse med Modelflyvnings Dag fik vi også indviet vores nybygning på pladsen, takket været puljemidler fra Modelflyvning DK.

For et år siden startede vi på projektet og fik hurtig grønt lys fra ejeren af pladsen; men en flyveplads kræver en landzonelovstilladelse, og en ændring af en sådan tilladelse kræver en helt ny tilladelse.

- Først skal kommunen overbevises, om det nu også er en god ide.

- Tegninger og beliggenhed på grunden skal nøje beskrives.
- Der skal indhentes fuldmagt fra ejeren af pladsen.
- Så skal der laves en beskrivelse, der skal udsendes til nabohøring med en klagefrist på 4 uger.
- Landzonetilladelse gives; men må ikke benyttes, førend en ny klagefrist på 4 uger udløber.
- Diverse myndigheder og foreninger har nu muligheder for at stille spørgsmål og klager.

Vi modtog landtilladelsen én dag før tidsfristen til puljemidler udløb, og jeg fik sendt en ansøgning, selv om vi ikke vidste, om der indløb klager og udsættelser.

Det hele gik godt, vi fik en pose penge og ingen klager! Så tusind tak for de mange penge, fra alle os i Modelflyveklubben Sleipner!

Med venlig hilsen
Viggo



EN GLAD F3P VERDENSMESTER

Gernot Bruckmann fra Østrig har som den første nogensinde vundet sin fjerde guldmedalje i klassen

Modelflyvenyts læsere har længe spurgt efter nyheder på F3P-fronten. Redaktøren har opfordret danske F3P-modelpiloter til at skrive, og mens vi venter på at det sker, kan vi glæde os over lidt FAI-nyheder på feltet.

2019 har været et helt fantastisk år for østrigeren Gernot Bruckmann. Hans utroligt præcise styring af modellen gennem de komplekse manøvrer i FAI F3P Verdensmesterskabet for indendørs akrobatic modelfly betød, at han ikke tabte én eneste runde. Dermed vandt han sin velfortjente fjerde guldmedalje i aerobatic kategorien, noget som ingen anden modelpilot før har præsteret.

Gernot udtaler selv, at han havde høje forhåbninger for 2019. Fra starten af sæsonen var mit højeste mål naturligvis at vinde verdensmesterskabet for fjerde gang i træk. Jeg forberedte et nyt fly med nyt udstyr for at opnå sejren.

Gernot nye model hedder Pandora F3P og er en ny version af hans gamle modeller Trivia og Trivia 2.0. som han brugte til verdensmesterskaberne i hhv. 2015 og 2017.

Guldmedaljen som Gernot vandt i denne klasse var i øvrigt ikke den eneste medalje han tog hjem fra konkurrencen. Gernot vandt også to sølvmedaljer; én F3P AFM (Aerobatic flying to music), og én i Team Klasse med de østrigste holdkammerater.

Vindermodellen Pandora F3P

er konstrueret i kulfiberrør og beklædt med mylar og malet. Pandora er 105 cm lang, vejer 46g og har et vingespand på 89 cm.

F3P

Hvad er nu det?

Indendørs kunstflyvning. Her er der utroligt langsomme præcist fløjne modeller i en hal. Sommetider til musik.

Følg verdensmesteren på:

FACEBOOK

<https://www.facebook.com/BruckmannGernot/>

INSTAGRAM:

<https://www.instagram.com/bruckmanngernot?hl=en>



Flot og kreativ velkomst ved hovedvejen

FLOT KRISTI HIMMELFARTSTRÆF

Hos MFK-Falken ved Fuglebjerg
30 maj til 2 juni 2019



Mustang P-51, ukendt pilot



René Jensens Catalina på 5.3m

I den forlængede weekend over Kristi Himmelfart, holdt MFK-Falken traditionen tro deres store træf med deltagere fra nær og fjern. Torsdagen er typisk forbeholdt flyvning med svævefly og træk af dem, ellers er der fri flyvning de andre dage med alle typer modeller fra DLG, skumfiduser til jetfly og helikoptere i alle størrelser.

Vejret var i år ikke helt medgørligt, men det afholdt ikke de mange deltagere fra at ankomme med campingvogne og familier til den årlige udflugt. Torsdagen var en våd omgang, men fredag og lørdag kunne

der flyves og søndag blev det endnu bedre vejr, men der skulle nogle til at pakke sammen.

Det blev dog til en masse fantastiske flyvninger med alskens modeller og vi fik lørdag besøg af to full-size fly Piper PA28, som overfløj pladsen efter aftale i lav højde, det var et fint ekstra "Airshow".

Fredag havde René Kock-Jensen fra MFK-Falken sin jomfrutur med den imponerende stormodel af en Catalina, som har et vingefang på omkring 5 meter, det var fantastisk flot at se det fly og flyvningen gik helt fint.

At dette arrangement er populært vidner de mange overnattende gæster om, der var 35-40 campingvogne og flere havde taget hele familien med denne weekend. Klubben tilbyder gratis camping i hele perioden og sørger for en velassorteret grill på pladsen med pølser og pomfritter til de sultne piloter og tilskuere.

Har du ikke været med før, så er det bare om at møde op næste år, der er altid en masse spændende og store modeller som man ikke typisk støder på til hverdag rundt om i klubberne.

Peter Weichel



Keld Hansens Zlin Z-37A
i luften



Full size Piper Arrow fra Gerløv



Den nye legeplads blev behørigt indviet



Mustang Midget P-51, ukendt pilot



René Jensens Catalina på 5.3m



Keld Hansens Zlin Z-37A under indflyvning



L-39 jet, ukendt pilot



Stort fremmøde på campingpladsen



Danmarksmeisteren i F1A 2019 – Leif Nielsen under højstart.
Der var fint styr på den til tider vanskelige termiksøgning



Marius Nyhegn
med sit diplom som vinder af F1A Junior

HEATH CUP 2019 WORLD CUP OG DM

Det er jo alt sammen modelflyvning, siger Ruben Sonne,
der deltog som debutant

Så blev det atter engang tid til vores eget danske World Cup stævne, som kombineres med afholdelse af danmarksmesterskabet. I år var planen afholdelse af Heath Cup om lørdagen og Danmarksmesterskabet om søndagen, med den plan ændrede vejret, så det hele blev afholdt pinsemandag i fint vejr.

Konkurrencen begyndte til tiden efter den korte briefing. Feltet viste sig desværre ikke at være helt så stort som håbet. Blandt andet kom Gerhard Aringer og søn fra Østrig ikke igen i år på trods af tilmelding. En del tyskere mødte op, heraf Thomas Weimar fra F1A landsholdet og Bernd Silz fra F1B landsholdet. De fløj som sædvanligt glimrende, selv om luften drillede en del.

Første runde havde forlænget maxtid til fire minutter for at tynde ud i feltet allerede her. Det kom desværre ikke til at ske, fordi mange fik fin luft og fløj max i komfortabel højde. Det var

skuffende for Peter Rasmussen, som var konkurrenceleder igen i år.

Anden runde begyndte med et vindspring på ca. 70 grader, hvilket betød at vinden nu skulle passere over hotellet og den tilhørende skov. Det skabte til gængæld store problemer i resten af konkurrencen, fordi vinden blev i det hjørne indtil midten af femte runde.

Det viste sig meget svært at finde termikbobler der holdt i længden, hvorfor flere måtte se deres fly stige det første minut for derefter at iagttage massivt synk – ofte med et drop til følge. Færre oplevede modsat at flyet sank for derefter at flyve max i komfortabel højde. Det var kort sagt blevet udfordrende vejr.

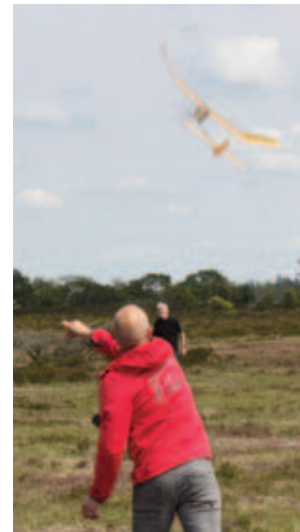
Efter runde fire havde en tysker og Marius Nyhegn fuld tid, men det endte med massive drop for begge i runde fem og de kom derfor ikke blandt de bedste. Marius fløj gode resultater hjem ved en simpel strategi: Vent på fars startsignal og så



Jes Nyhegn holder Marius Nyhegns model før en konkurrencestart. Modellen er købt hos Mikhael Koszonozskhin og bunter meget højt



Tom Oxager og Ruben Sonne afventer god luft, mens Peter Buchwald er klar som tidtager.



Ruben Sonne starter og Karsten Kongstad i baggrunden har lige startet. Ruben Sonne havde en dygtig hånd med termiksøgningen.

spæn fremad og smid snoren. Den rigtig gode model piskede irriterende højt op og maxet blev en realitet. Når cirklings svære kunst bliver mestret, bliver det imponerende at se, hvad det ender med.

I de elektriske propelklasser var Ruben Sonne førstegangsdel-tager og det gik rigtigt godt. Der var bygget et par flotte modeller og termiksøgningen gik strygende. Det endte med en flot placering. Virkeligt dejligt at se, fordi Ruben har stor appetit på modellflyvning uanset om det er RC, linestyring eller fritflyvning. Det er alt sammen modellflyvning, siger Ruben og han har jo ret.

Da dagen var overstået, havde vi alle haft en god flyvedag på Kongenshus hede, som atter en gang dannede rammen for et godt lille stævne, med en god og kompetent konkurrenceledelse.

Lars Buch Jensen



Vinderne i F1B, 1. Bernd Silz, 2. Christian Schwartzbach (og Danmarksmeister) og 3. Thomas Røjgaard



Konkurrenceleder Peter Rasmussen til venstre med vinderne i F1A: 1. Thomas Weimar, 2. Leif Nielsen (og dermed danmarksmester) og 3. Lars Buch Jensen.



Det store billede er af nyere dato, taget af John Madsen på Vestfyns Modelflyveplads. Det lille indsatte billede er fra 1965-66, jeg er 15-16 år gammel. Modellen er en Graupner Weihe 50 med en kanal Webra Picco RC anlæg!



JEG KOM I GANG IGEN

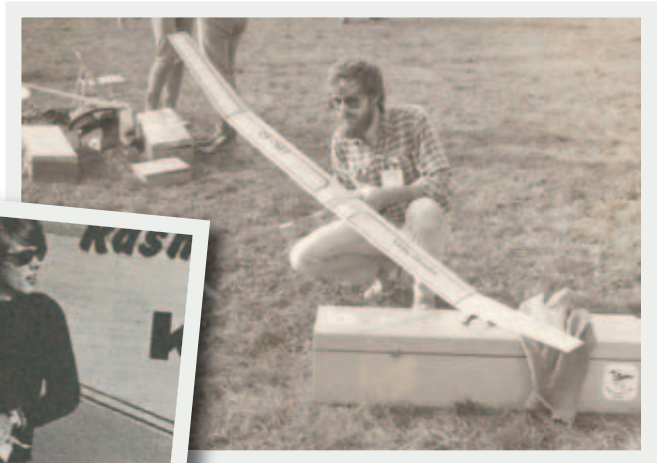
Læs her hvordan man gør det efter 30 års pause?

For små 10 år siden begyndte jeg at tænke på, at det kunne være dejligt at genoptage modelflyvning. Jeg savnede de dejlige dage ude på modelflyvepladserne sammen med gode venner, men også naturen som vi jo er midt i. Fra barns ben har jeg arbejdet meget med træ og træbyggeriet savnede jeg også. I de 30 års fravær fra modelflyvning og bygning, arbejdede jeg primært med metal.

På Vandel sommerlejren 1977 havde jeg vundet et fint Graupner byggesæt til en HI-FLY som er en 2,3m svævemodel helt i træ. Den lå stadig tørt, godt og urørt og lokkede. Jeg vidste, at der var en modelflyveklub i Fredericia, så der meldte jeg mig ind og selvfølgelig



Året er 1978. Jeg flyver A2. Billederne er fra EM i Tyskland hvor det blev til en 7. plads og en 2. plads for holdet som foruden mig var Per Grunnet og Kim Køster.



På billedet i midten er vi i 1969. Jeg er 19 år, stedet er Vandel og jeg tørrer fingrene af for brændstof. Der blev fløjet meget combat .

også i Modelflyving Danmark, det var sommeren 2013. Vinteren gik med at bygge HI FLY`n. Naivt troede jeg, at det ville blive nemt at bygge HI-FLY`n men fingrene havde det svært med at finde finmotorikken. Da vinteren var ovre var modellen dog flyveklar. Nok havde jeg højstartet svævemodeller, men aldrig med gummitov og aldrig RC-modeller. Det var med en vis spænding at skulle give slip på en helt ny model i en højstart jeg aldrig havde prøvet og tilmed selv skulle/kunne styre modellen. Det gik helt perfekt og jeg var i gang. Det meste af sommeren gik med at øve, øve og atter øve. Mange dage var det på Randbøl hede hvor der er plads til en lang line+gummitovet og termikken der kan være rigtig lækker. Første gang jeg fløj 45min i termik var jeg høj i flere dage, det havde jeg aldrig prøvet før. Inden det blev vinter fik jeg købt en el svæver og DET giver flyvetid skulle jeg hilse og sige.

Et medlemskab af en klub mere blev også aktuelt

Det blev Vestfyns Modelflyveklub som bla. har en dejlig stor flyveplads med masser af luftrum til svæveflyvning og, skulle det vise sig, et dejligt kammeratskab.

En sygdomsperiode i efteråret 2014 og til et godt stykke ind i 2015 betød at jeg fik MEGA meget tid i hobbyrummet, så der blev bygget to mindre skalasvævefly.

Fra en Englandstur havde jeg haft et shortkit med hjem til en ASW19 i 1:4, så den blev bygget og jeg fik en mængde ny viden og erfaringer med den.

Svæveflyvning og svævefly har altid fascineret mig, og de svævefly jeg så som dreng og ung, er nu blevet veteraner ligesom mig selv. Jagten gik nu ind på tegninger og træbyggesæt til gamle klassiske

svævefly. Favoritterne er blevet bygget næsten i rækkefølge og en spændvidde på 5m har vist sig meget passende både til hobbyrum og bil, men også mht. hvad der kan fås af short kits og tegninger. Interessen for de gamle svævefly udvikler sig for mig i historisk retning mest fra 1970 og bagud før "The Glass Ship Era". På min lille hems i hobbyrummet ligger der nu nogle spændende shortkits og byggesæt, som jeg håber kan underholde mig i de lange vintermåneder.

Mvh,Jørn



Det danske landshold 1979 i A2 ,Peter Bucwald, Thomas Køster fløj proxy med Per Grunnets modeller.

MODELFLYVNINGENS DAG 2019



Stor aktivitet over hele landet, trods vejrets luner.
Her er et udvalg af tilbagemeldinger til redaktøren ...



RADIOFLYVEKLUBBEN FREDERIKSSUND

På trods af det friske vejr havde vi en god søndag på Radioflyveklubbens flyveplads. Verdenspressen, i hvert fald i vores verden, var med os. Inden dagen havde Frederikssund Avis brugt vores pressemeddelelse. På dagen sendte Frederiksborg Amts Avis både en journalist og en fotograf til modelflyvning.

Vejret var ikke til prøveflyvninger for folk helt uden erfaring, så det blev der ikke meget af. Der kom heller ikke så mange, omkring 20, i løbet af dagen. Til gengæld fik vi selv fløjet en del, både med fly, helikopter og droner. Vi registrerede 102 starter i løbet af dagen.

Med venlig hilsen
Ole Hilmer Petersen
Radioflyveklubben, Frederikssund





VESTFYNS MFK

På trods af, at vejret ikke var med os på Modelflyvningens dag, så havde vi alligevel besøg af 25 til 30 gæster. Og vi havde nok omkring 55 start og landinger, så ikke så ringe endda.

Heldigvis var det tørvejr mellem kl. 10 og ca 15. Og bedst af alt fik vi måske et par nye medlemmer.

Hilsen
formand Arne Freltoft

JYSK LUFTCIRKUS SPJALD

Vi var 5 piloter der fløj på dagen, vi havde besøg af en del børn/unge mennesker, som alle fik en eller flere ture med vores klubfly.

Dejligt at se nogle unge mennesker på pladsen, da gennemsnitsalderen i vores klub, er ved at være lidt gråhåret. Vi måtte desværre indstille flyvningen kl. 15.00 pga. regnvejr.

Med venlig hilsen
Brian Frederiksen
Jydsk Luft Cirkus Spjald

SÆT ALLEREDE NU **X**
MODELFLYVNINGENS DAG

24. MAJ 2020

SKANDERBORG MODELFLYVEKLUB

I Skanderborg Modelflyveklub havde vi fire starter og landinger, alle fine. Det blæste meget.

Hilsen Hans Peter Nørgaard
Skanderborg modelflyveklub, fmd. ➔



SLEIPNER MODELFLYVEKLUB

Hos Sleipner er Modelflyvningens Dag en festdag der afsluttes med grillpølser, kold kartoffelsalat og en øl. Eneste men - alt for meget vind!

Det blev dog til en eftermiddag med tørvejr og en del sol med følgende resultater:

21 flyvninger, heraf to meget korte, én udlandning og ét havari. Herover to billeder fra dagen.

Med venlig Hilsen
Sleipner/Viggo

GRØNBJERG RC

Hej alle. Her på Modelflyvningens Dag ved GRØNBJERG RC havde vi en god vest-nordvestenvind først på eftermiddagen og lidt senere også regn. Det betød så bare, at det blev til en del mere hygge og snak. Der blev fløjet med både fly og helikopter og optællingen af antal starter viste i alt 39.

mvh
Leif O, Formand GRC

ØSTBORNHOLMS MODELFLYVEKLUB

Østbornholms Modelflyveklub gennemførte arrangeret Modelflyvningens Dag. Et slag på tasken siger mindst 15 gæster. Jeg talte ikke flyvninger direkte men skønner, jeg foretog mindst 7 flyvninger.

4 stk. med Beam600 heli.

1 stk. med Goblin 500 heli.

2 stk. med Funman (1 meter el skummodel - tidligere kaldet MiniMag).

Vi havde en forudgående artikel i den lokale avis samt et kort nyhedsindslag i 19.30 nyhederne på TV2Bornholm.

Mvh.
Erik Werner Hansen





ØSTJYDSK MODELFLYVEKLUB

Dagen startede ud med morgenbrød og kaffe. kl. 9:30 for de fremmødte medlemmer (10-12 stykker) på det tidspunkt regnede det, vi var lidt usikre på vejrudsigten.

Vi gik frisk i gang kl. 10:00 med opstilling af indhegningen til udstillingen, regnen var gudskelov stoppet. Kaffeboden blev opsat. Flymodeller kom på plads i udstillingen. Skiltet ved hovedvejen blev placeret, kaffebrygningen gik i gang i klubhuset, Kirsten fik sine to fantastiske hjemmebagte kager sat frem i boden. Duften af nybrygget kaffe spredte sig på pladsen. John stillede flysimulatoren op inde under halvtaget, Birger fik uddelt brystskilte til medlemmerne med klubnavn på, som skulle bæres hele dagen, så gæsterne kunne se, hvem der hører til her ...

3D Brothers ankom med deres trailer med deres kæmpefly. De var hyret til at lave en uforglemmelig dag med deres fantastiske flyshow. Stadig ingen regn og alt var på plads og klar til besøgende.

De første gæster kom ved åbningen kl.10:30 og medlemmerne gik på vingerne, andre delte flyers ud til de ankomne og besvarede en masse spørgsmål.

3D Brothers gik i luften med et brøl fra deres flymotorer, Ohhh det lyder fand.... godt. Højkantflyvning, rygflyvning, parflyvning, på tværs af banen, på højkant i to meters højde Waohhh! Og endelig finale med røg!

Dagen nærmer sig slutningen der er stadig mange gæster, Kirsten har udsolgt af kager. De hundrede grillpølser med brød er væk, folket var fyldt op - også af fantastisk flyvning.

Arrangementet sluttede kl. 15:00 på det tidspunkt har der været 100 besøgende, opholdsvejre med en times sol, vinden 4-5 m/s. Der var 35 fastvinge flyvninger og 12 helikopterture fra medlemmerne, plus alt det 3D Brothers fløj.

Efter oprydningen ved 15:30 tiden kom regnen i store stråler, Ja, det fortsatte hele aftenen, hvor HELDIG kan vi være? Et arrangement i tørvejr i det vindue på ca. 5 timer, hvor det ikke regnede den dag.

En helt igennem fantastisk dag, hvor klubben fik 3-4 nye medlemmer, to af dem har i skrivende stund været ude på pladsen efterfølgende for at få gode råd om køb af grej. De fik selvfølgelig en lærer-elev-tur at gå hjem på, så vi lige var sikre på, at de vil komme igen ;-)

MVH og god vind
Palle Bonde

MIDTJYSK MODELFLYVEKLUB

Vi deltog vanen tro i Modelflyvnings dag. Vi havde besluttet "kun" at markedsføre via Facebook, så det var lidt spændende, hvor mange der dukkede op. Vi havde åbent hus fra 13-16 - og lad mig med det samme sige, at det var en stor succes. Der var kommet 10 af klubbens medlemmer for at hjælpe med markedsføringen af klubben og de fløj lystigt hele eftermiddagen og talte villigt med besøgende. En stor tak til dem fra bestyrelsen.

Vi havde også fundet klubtræneren frem, men den kom desværre ikke ud at flyve, da der ikke var begyndervind den dag på Skinderholm flyveplads. Til gengæld kunne vi bruge den til at demonstrere, hvordan det fungerer inden i, for de mange besøgende.

Nu kommer vi til det vigtigste: Der var rigtig mange besøgende den dag, så markedsføringen på Facebook må åbenbart have været god, men vi var også heldige med tørvejr på dagen. De besøgende var meget interesseret i modelflyvning og vi fik mange gode snakke med gammel som ung. Der var mange forskellige besøgende. Fra den ældre herre, som selv havde fløjet en gang og til familier med far, mor og børn, som var mest interesserede i drone-race.

De unge medlemmer i klubben havde i dagens anledning fået sat en racerbane op og de havde meget travlt den dag med at fortælle, vise frem og flyve.

Alt i alt en meget god eftermiddag i det jyske. Det skulle undre mig meget, hvis ikke det kommer til at give et nyt medlem eller to.

Midtjysk Modelflyveklub
Peter Weiglin





MODELFLYVNINGENS DAG, SKIVE

Ligesom de andre modelflyveklubber her i landet, havde Skive Modelflyveklub også inviteret til åbent hus på selve dagen. Vi havde ikke lagt op til, at det skulle være en flyveopvisning, men skulle foregå som enhver anden klubbdag med masser af flyvninger.

For at annoncere med begivenheden havde vi lavet en pressemeddelelse til den lokale avis, Skive Folkeblad og meddelelsen blev bragt i bladet onsdagen før Åbent-Hus-Arrangementet.

Vi havde ikke gjort de helt store forberedelser til dagen, men vejvisere til klubbens bane var dog sat op, for at hjælpe gæsterne ned til vores dejlige bane og – klubhus. Vi holder til på militærets område, som forvaltes og plejes af Skive kaserne og selvom grusvejen ned til banen hedder Dommerbyvej, findes den ikke med en GPS adresse. Parkeringsskilte havde vi også sat op på en nærliggende mark og et af vore nyindkøbte Beach flag stod ude ved vejen. Det kunne jo være der kom mange.

Dagen oprandt og 15-16 piloter ventede spændt på gæsterne. De første kom fra Århus. Karl og hans kammerat kom i hans flotte, gule Opel Vivaro kassebil, klistret til med reklamer for bl.a. Modelflyvning Danmark. (I burde i grunden betale Karl for den reklame!). "Det bliver stort det her. Gæster helt fra Århus", men som dagen gik endte det kun med en 10-12 gæster, så det var ikke noget at prale af, men vi havde da en hyggelig dag, med 60 flyvninger i alt.

Her på Skiveegnen var det ikke just flyvevejr fra morgenen af. 8-9 sekundmeter og grumset og køligt vejr, men efter middagstid kom solen frem og vinden løjede af. Vores skoleflyver, en højvinget Calmato 60 var sat frem og inde i klubhuset var der mulighed for at prøve en flysimulator.

Der var også tændt op i grillen og frisklavet kaffe på kanden og kolde øl og sodavand i køleskabet. Et prisskilt var sat op med priser for pølser, kaffe, sodavand etc., men det blev nu hurtigt pillet ned. Med kun 10-12 gæster, kunne klubben nok servere det hele gratis.

Vi var lidt skuffede over det beskedne fremmøde, men humøret steg lige et par grader, da to af vores gæster, som lige var flyttet til egnen og som tidligere havde været medlemmer af Viborg Modelflyveklub, meldte sig ind i klubben. Så alt i alt en hyggelig dag, med højt humør og mange flyvninger.

I kan følge os på Facebook, Skive Modelflyveklub, samt vores hjemmeside www.skive-modelflyveklub.dk



IVAN		11
MARTIN		11
LEIF E		2
LEIF C		2
HANS-OLE		4
ERTK		5
ATM		2
TORBERN		2
SUNE		1
MICHAEL		5
CHR. M. T.		2
NIELS		2
BTARKE		4
		60





I pigekammeret i redaktørens sommerhus hænger en model af MFI-17 (T-17) i loftet, til børnebørnernes store begejstring. Det er en ret enkel ophængning ved hjælp af pakkesnor, nøglering og en krog, hvilket er fint til små modeller. (Her 1,5 kg, 120 cm i spændvidde).

OPBEVARING AF MODELFLY I PRIVATEN

Hvad gør man, når antallet af modeller tager om sig, og de alle samme skal finde plads i boligen?

Hvordan opbevarer man fly? Jeg er ret ny i modelflyvning, men de fylder jo en del, også selv om man afmonterer vingerne. Huset, jeg bor i, har dobbelt gipsloft, så der er det ikke godt at hænge noget. Måske har I nogle billeder så jeg kan få nogle ideer?

Sådan skrev Birger Nyborg på Facebook i juni måned, og straks væltede det ind med gode ideer, som redaktøren skynder sig at dele med bladets læsere.

Niels Mortensen sendte billedet her til højre og skrev: Det er en reol købt i biltema. Det virker fint. Jeg har trukket cykelgummislange omkring vangerne.

Lars Paustian tilføjede. Sådan hænger mine også. Jeg har beklædt vangerne med rørisolering.

Stig Laursen tilføjer: Dobbelt gipsloft kan godt holde med de rigtige plugs til gips ! Flere af dem du kan få i et byggemarked kan holde 20- 40 kg og dine fly vejer vel under det ?





Martin Have Jakobsen fortæller: Jeg hænger mine fly op i loftet helst med vingerne monteret, så er det lidt lettere at vise modellen frem for besøgende. Jeg har fibergipslofter og bruger almindelige øskner men du vil sikkert kunne bruge nogle rigtige gipsplugs.

Jeg bruger krogene fra gamle bagagestropper, som jeg monterer på sådan nogle flade kabelstropper, de fordeler trykket godt og har endnu ikke lavet mærker på mine fly (balsa med folie).



På en model, der er for stor til at jonglere med i én hånd, har jeg monteret et lille øje og bruger så en krog i loftet, det kunne jo også være omvendt, men remmen her er en anden type, sådan en med et klikspænde, og det blå er noget skum, så selve spændet ikke ridser modellen. Remmen monterer jeg, inden jeg løfter flyet op, så jeg kan holde flyet med begge hænder, mens jeg kravler op på stigen (det kræver lidt balance).



Sådan ser min løsning ud, skriver **Lars Paustian**



Jeg har brugt buksebøjler til ophæng af vingerne skriver **André Ørbæk Bertelsen**. De er fra Ikea og fine til at holde udføringssvoren fra modellen så de er nemme at flytte rundt fx når man sætter ti modeller op til konkurrence.



og **André** fortsætter: Ovenover pinden ligger der også modeller. I posen har jeg knækkede/brugte modeller som skal sendes til rep :)

Ved godt at ikke alle har plads under loftet, men måske kan nogen bruge ideen? Desuden har jeg disse billeder fra klubben "Pingvinen", så ideen er hverken min eller ny.



Har du også en god idé - til opbevaring eller transport af dine modeller?

Så send et billede og nogle linjer til redaktøren på mail til: pe@pe-design.dk
Vi glæder os til at præsentere alle de kreative løsninger ...



FAI NYHED

Red Bull Air Race stopper!

FAI oplyste den 31. maj 2019, at det ellers så berømte Red Bull Air Race stopper efter 90 konkurrencer gennem tiden siden starten. Det er Red Bull der har truffet beslutningen om at stoppe med udgangen af 2019.

Vi er sikkert mange som har siddet spændt foran skærmen og set de fantastiske flyvninger, hvor piloter og fly bliver presset til deres yderste om mod 10G grænsen i deres forsøg på at gennemflyve banerne hurtigst muligt.

De resterende løb i Kazan, Rusland (15-16 juni), Lake Balaton, Ungarn (13-14 juli), og Chiba i Japan (7-8 september) afvikles som planlagt.

FAI har støttet disse races siden 2005 med officials og takker for de mange år med spændende flyvninger og fantastiske piloters indsats.

Læs selv mere her: <https://air-race.redbull.com/en>



FEDE BILLEDER

fra Århus Modelflyveklubs
Jysk Modelflyvetræf

Århus modelflyveklub havde igen i år lukket dørene op for modelflyveudstilling i Århus. Det traditionsrige Jysk Modelflyvemøde var blevet udsat en måned, da Århus kommune kom i tanke om, at de selv skulle bruge lokalerne til terminsprøve. Det havde indflydelse på besøgstallet, desværre. Men som altid var det en oplevelse at begynde flyvesæsonen med et modelflyve møde hos AMC. Det er altid rart at se gamle modelpiloter og måske møde nye.

Det er fantastisk at se så mange nye modelfly. Det er ikke altid nemt at fotografere modelfly indendørs. Det kan være svært at skelne det ene modelfly fra det andet, når de står så tæt som de gør.

Der var også mulighed for at handle med gamle modelfly udover at der var flere hobbyhandlere, som solgte det man evt. skulle mangle. En stor tak til AMC for endnu et godt modelflyve møde. Håber at AMC vil gøre det igen til næste år.

Bent Frølich Hansen
Silkeborg



Hit med din klubhistorie ...

Har I en særlig tradition i din klub?

Måske tænker du ikke over det længere, måske er det bare noget I altid gør? Første mand hejser flaget, sætter kaffe over eller tænder for ...?

Sms-kæde, onsdagsgrill eller byggeaften i kælderen på skolen eller i formandens garage ... Fortæl os om din klub og hvad I går og laver, især hvad I laver når I ikke lige flyver ...

Skriv til redaktøren på pe@pe-design.dk og send gerne et billede eller to med.

Har I en særling i din klub?

Hvilken klub har ikke det, tænker du nok, men tænk igen. Måske har I én som gør noget helt særligt for din klub. En som altid bare er der for jer andre. Den der byder gæster og nye medlemmer på kaffe, har en mandarin i lommen til medfølgende børn og sætter lys i vindueskarmen og tømmer skraldespanden når den trænger. Send os et billede af jeres "særlige" og "helt uundværlige" og nogle linjer om hvorfor netop han/hun er guld for jeres klub.

Skriv til redaktøren på pe@pe-design.dk og send gerne et billede eller to med.

Har I oplevet noget særligt i jeres klub?

Er taget blæst af i vinterstormen, er I sneet inde - eller ude, har musene spist småkagerne eller har I haft ekstraordinær stor tilgang af nye medlemmer? Skriv til redaktøren på pe@pe-design.dk og send gerne et billede eller to med.

Er din klub bare noget helt særligt?

Måske er du nyt medlem og mødt op i din klub for første gang ... Hvad har du oplevet. Vi vil gerne høre om både det der gik godt og det der gik mindre godt og så selvfølgelig have alle de gode ideer til hvordan klubben næste gang kan tage imod nye medlemmer ...

Redaktionen er altid på jagt efter de gode klubhistorier og vi vil med stor fornøjelse dele dem med andre i bladets spalter. De fleste historier rummer nemlig for det meste god inspiration eller bare god underholdning.

Skriv til redaktøren på pe@pe-design.dk og send gerne et billede eller to med.

Er du dronepilot?

Vil du være mere synlig overfor kunderne?



DronePilot.dk

Danske dronepiloter samlet ét sted

Første måned gratis. Brug koden "DRONE100"

Søg om tilskud til modelflyveklubben (op til 50.000 kr.)

Lokale foreninger under Friluftsrådets medlemsorganisationer (fx modelflyveklubber) kan søge om støtte til at styrke foreningens arbejde med friluftsliv. Der uddeles i alt 2.425.000 kroner, og foreninger kan søge op til 50.000 kroner.

Der er ansøgningsfrist 1. september 2019.

Mangler din lokalforening penge til nyt udstyr til friluftsliv aktiviteter, møbler til klublokalet eller uddannelse af instruktører? Friluftslivets foreninger kan nu igen søge om tilskud fra lokalforeningspuljen, som Friluftsrådet administrerer. Der er ansøgningsfrist 1. september 2019.

For at søge friluftslivets lokalforeningspulje skal foreningen være tilknyttet en af de 85 organisationer, som er medlem af Friluftsrådet. Modelflyvning Danmark er medlem af Friluftsrådet.

Man kan søge om op til 50.000 kroner til aktiviteter, materialer eller faciliteter, der kan styrke lokale foreningers arbejde med friluftsliv, og der er ikke krav om medfinansiering.

"Med lokalforeningspuljen kan vi give tilskud til alt det kedelige, som andre fonde normalt ikke støtter. Det behøver hverken være innovativt eller sexet, og der er ingen krav om, at man skal lægge en bondegård i egenfinansiering. Det skal bare være noget, der vil gøre en forskel for lokalforeningens aktiviteter og udvikling," siger Jan Ejlsted, direktør for Friluftsrådet.

Da friluftslivets lokalforeningspulje blev uddelt for første gang i starten af året, blev der givet tilskud til både elinstallationer, it-udstyr og grillriste. Friluftsrådets direktør, Jan Ejlsted, understreger dog, at det ikke er noget krav, at det man søger om støtte til skal være kedeligt.

Tilskud til det frivillige foreningsliv

Lokalforeningspuljen er et resultat af den politiske aftale, som regeringen indgik i 2017 om en ny og permanent fordeling af de såkaldte spillehalsmidler til lokale, almennyttige foreninger.

Otte hovedorganisationer inden for det frivillige foreningsliv er udpeget som puljeansvarlige for hver deres pulje. Friluftsrådet er udpeget som ansvarlig for en pulje til friluftsliv foreninger, som i 2019 er på 2.425.000 kroner.

Foreninger, der i det indeværende kalenderår har fået støtte fra én af puljerne under Spillehalsmidlerne, fx fra Friluftsrådet, DUF eller DIF/DGI, kan ikke søge puljen.

De har tidligere fået tilskud:

- Rollespilsforeningen Dragonfactory har fået støtte til låneudstyr, så alle børn kan blive klædt flot på og låne sværd, uanset om de har råd til at købe selv.
- Brede Å Lystfiskerforening har fået støtte til en shelterplads til gavn for lystfiskere og alle andre.
- Toftlund Modelflyveklub har fået støtte til en brændeovn i klubhuset, så flere medlemmer også kommer ud og flyver i vinterhalvåret.
- Danmarks civile Hundeførerforening (DcH) Svendborg har fået støtte til indhegning af et område til træning af hvalpe.
- Assens Amatørfiskerforening har fået støtte til et mobilt røre bassin med levende fisk og skaldyr til formidling om fritidsfiskeri ved "gågadearrangementer", træskibstræf og lignende.

Se hele listen over, hvem der fik tilskud ved ansøgningsfristen 1. februar 2019 og læs mere om lokalforeningspuljen på friluftsrådet hjemmeside eller brug qr-koden her.



Æren af at prøveflyve modellen fik den 15-dobbelte svenske mester i skalaflyvning, Stefan Olsson.

SUPRA FLY 60 — FLYVER IGEN

Skalafly genopstår og flyver ekstraordinært godt

Hanno Prettner har gjort det igen! Gjort hvad tænker du? Jo, designet en model til Retro-F3A. Byggesættet kan købes fra det tyske firma Pichler Modellbau, der har udviklet det i samarbejde med mesteren selv.

Retro og nostalgi er oppe i tiden lige nu – ikke mindst inden for modellflyvning, men i særdeleshed inden for F3A. Hvis vi skal være helt ærlige, så startede Hal "Pappy" DeBolt for mange år siden med at skrive artikler om kunstflyvning i gamle dage i Model Airplane News. I Sverige inviterede Kent-Åke Björklund til det første retro-træf på Vårgårda Flyveplads en gang i midt halvfemserne. Nogle år senere blev der afholdt flere lignende stævner på Näsiingefältet, udenfor Strömstad, arrangeret af Mikael Nabrink og undertegnede. Det var cirka 40 år efter de store Grænsecup-konkurrencerne i halvfjerds-erne. Et par "nye" Grænsecups blev afholdt i 2010 på Anrås flyveplads udenfor Fjällbacka tack arrangeret af Ingvar Svensson og artikelforfatteren. Siden tog Benny Kjellgren over og for to år siden genopstod den klassiske F3A-konkurrence Dalahästen, arrangeret af Siljansbygdens Radioflygklubb. Det medførte at Sverige nu har to retro-F3A event pr. år.

I Norge vil man naturligvis ikke være bagud! Derfor arrangeres der Tore Paulsen Memorial Pattern træf hvert efterår.

En stor del af fremgangen med de konkurrencer kan vi takke Hanno Prettner og hans Curare for. Da han og et Østrigsk firma besluttede at konstruere en ny version af Hanno's VM vindende model kom der rigtigt gang i tingene.

Nu er tiden så kommet til Supra Fly, en model konstrueret i samarbejde imellem Pichler Modellbau i Tyskland og den Østrigske F3A-mester selv.

Generel vurdering

Supra Fly er et ARF-byggesæt af samme høje, måske endda højere kvalitet end vi har været vant til. Modellen kræver lidt mere end bare at bestille hjem. Derfor kan jeg ikke nok understrege vigtigheden af, at kontrollere omhyggeligt, måle først og derefter lime.

Modellen er både til el og brændstofmotorer. Dele til begge udgaver leveres. Det er også tilfældet med landingsstellet – modellen leveres med fast stel (og hjul) mens oprækkeligt købes separat. Desværre er monteringen af det faste og oprækkelige stel ikke helt kompatibelt, hvis man ønsker at bytte. Den eneste anmærkning jeg har på byggesættet, er at noget af tilbehøret virker ufærdigt.

Fx var wiremonteringen til sideroret ikke boret færdigt, og el-motorfundamentets skruer for korte i første serie af byggesættene. Jeg byttede dem ud med gevindstænger. Så ikke et stort problem, men lidt unødvendigt.

Kroppen

Modellens krop er konstrueret af 2 mm laserskårne balsasider, som er forstærket rundt om vingen med balsakrydsfiner. Spanter, servoplader og andet er opbygget på samme måde. Plastrør er indlagt i bagkroppen til siderorets pull-pull wirer og til højderorskklappernes 2 mm fuld længde stødstænger i pianotråd. Suverænt enkelt og hurtigt at samle!

Alle hullerne i servopladerne er i standardmål til standard servover – det skal man lige overveje.

Vingen i praktisk kasse

Vingen kommer i en separat kasse inde i leveringsboksen. Denne kasse, med målene 88 x 44 x 12 cm, er udmærket at benytte som beskyttelse ved transport, men også syede vingeposer er til rådighed.

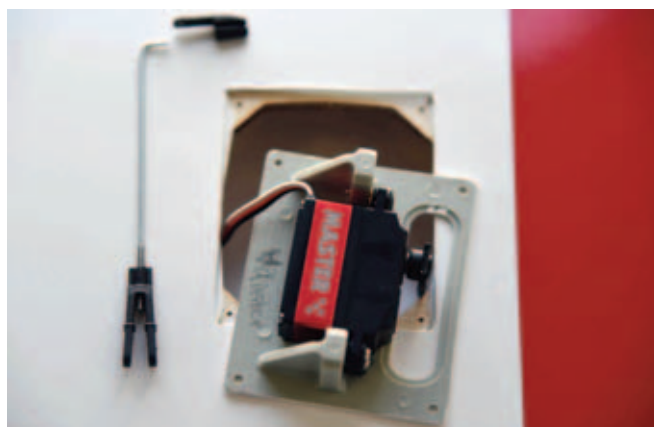
Vingen er en ribbevinge med fuld D-boks. Det er en meget bred korde ved roden, og aftagende til tipperne. Fra hovedbjælken og bagud er vingen åben. Vinge bjælken er forstærket med webbing. De går ikke hele vejen ud til tipperne.

Vingedylerne til at sætte vingen fast i kroppen med er i aluminium – og det er det 15mm tykke vingerør også. Vælger du at installere oprækkeligt landingsstel, har Pichler et par, som ser ud til mekanisk at være stabile. De leveres imidlertid uden skruer til benene, men jeg tog skruerne til hjulenes stopringe og de fungerede.

Hjulbrøndene kan limes eller skrues fast, det sidste er nok at foretrække. – Tyngdepunktet skal ligge 165 millimeter fra for-



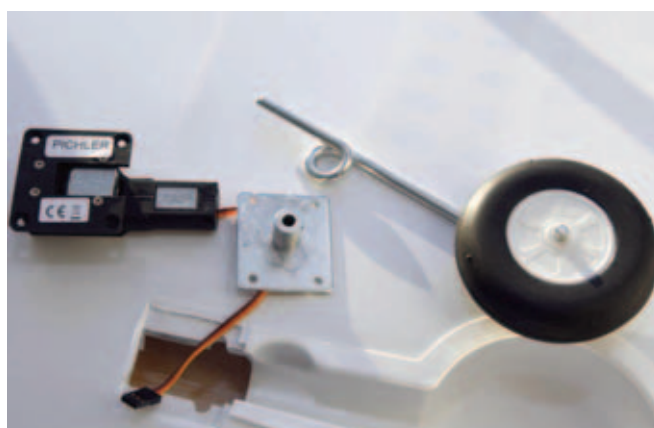
Motorservomontering skal fjernes for at få tyngdepunktet på 165 mm fra for-kanten på eludgaven.



Vingeservoer sidder monteret på et "plastlåg".



Hele modellen er fuld af letningshuller for at holde vægten så lav som muligt.



Modellen kan monteres med fast eller oprækkeligt stel.



Supra Fly 60 flyver ekstraordinært godt, eller skal vi sige SupraGodt!



Fakta Supra Fly 60:

Spændvidde: 1720 mm

Længde: 1560 mm

Vægt: ca. 3,5 kg med "Hanno Special og Red Power 4500-6S LiPo

Motor: Ø 50 mm

Længde: 51 mm

Vægt = 345 g

LiPo/celler = 3-6 S

Max. belastning 60s = 55A

Motor og fartregulator kan købes hver for sig, eller sammen til specialpris

Forhandler: PICHLER Modellbau GmbH

Lauterbachstrasse, 19, D-84307 Eggenfelden, Tyskland

Tel: 087215082660, E-Mail: mail@pichler.de



kanten. For at opnå det på eludgaven, måtte motorservobrættet fjernes, og batteriet flyttes bagud. Alle her anvender fartregulatorer med BEC, ellers placeres modtagerbatteriet bagved canopyets afslutning, hvor der er et hulrum, anbefaler Hanno Prettnner, da vi snakker med ham i telefonen om forskellige indstillinger.

Opbygget haleplan

Hele haleplanet er opbygget. Fordelen er en lav vægt, men når beklædningen krymper, opstår der let skævheder, specielt på de større dele. Som regel kan det dog efterjusteres med et strygejern. Siderorsfinnen er lavet af 8mm lister, forstærket med mindre lister imellem. Højderoret er konstrueret på samme måde. Rorhornene er fræsede ud af en glasfiberplade og limet fast i styrefladerne med epoxy.

Det anbefalede rorudslag samt "expo" kan findes i manualen.

Motor med højre træk

Til modellen passer fx Pichlers egen elmotor, som hedder Electric Boost 60 "Hanno Special" og fartregulatoren XQ70 med BEC-funktion. Motoren er meget passende malet rød. Modellen kræver 3,5 til 4 graders højre træk på motoren og 1 grads nedad træk. Propelstørrelsen bør ligge fra 13x10 til 14x10. Benny Kjellgren, tidligere svensk F3A mester, har testet den større propel på sin Supra Fly, som han vandt Dalahästen med i sommer, mens konstruktøren selv kører en tomme kortere.

– Vi har fundet ud af at Aeronaut 13x10 giver et godt træk, bedre end tilsvarende fra APC, siger Hanno.

Vi flyver

Æren af at prøveflyve modellen gik til den 15 dobbelte svenske mester i skalaflyvning, Stefan Olsson, mens jeg selv stod bag kameraet. Rådet fra Hanno Prettnner inden første start blev fulgt.

– Giv modellen tre klik højderorstrim.

Efter nogle "kom i gang sving" blev hr. Olsson varm og begyndte at teste maskinen. Et par loop blev eksekveret, tre vandrette rul, en vertikal stigning med rul... pludselig sagde timeren at de ti minutters flyvetid var gået, og den gamle skalapilot smøg Supra'en ind til en lang glidende velkontrolleret landing.

Det eneste Stefan ikke kunne få modellen til var højkantsflyvning, men ud over det var han tilfreds.

Modellen sank ved højkant på trods af at den fik fuldt sideror. Da jeg tog det op med Hanno var svaret: – At flyve højkant er intet problem, men det kræver at sideroret når helt hen til højderorsklappen, altså i princippet 45 grader udslag.

Jeg gik derfor ind på senderen og øgede siderorsudslaget til 135 procent – og det gjorde tricket.

Konklusion:

Det er ganske enkelt at anbefale den nye Supra Fly 60. Den flyver ekstraordinært godt, Eller skal vi sige SupraGodt!

Conny Åquist

Interview med Hanno Prettner om det nye kunstfly Supra Fly 60

Hvordan startede projektet med Supra Fly 60?

"Pichler tog kontakt med mig. Jeg sagde okay, under forudsætning af at jeg fik lov til at se og godkende prototypen – ikke mindst kvaliteten interesserede mig. Det var den første test i samarbejdet imellem Pichler Modellbau, deres produktionsapparat og mig. Resultatet er meget tilfredsstillende, så vi overvejer at producere flere modeller fra min lange modelkarriere".

Designet ser enkelt og ukompliceret ud.

Hvad var tanken bag det?

– Grunden til at vi valgte at producere en moderne version af Supra Fly 60, var at mange synes godt om modellens skalalook. Baggrunden for Supra Fly-konceptet var at min VM-vindende model Magic var en ekstremt kompliceret F3A-model med stilbar propel, flaps, spoilers, optrækkeligt landingsstel, elektriske hjulbremses, indbygget pibe i toppen af kroppen ... Men jeg indså at alle de "gadgets" var for dyre for de unge som gerne ville ind i sporten. I stedet forsøgte jeg at gå en anden vej, eller med andre ord: "Gøre det enkelt". Første skridt i den retning var min Calypso, som i næste version blev til Supra Fly 60 Designet var rene linjer, lang krop, optrækkeligt tobens landingsstel, og halv pipe tunnel til piben under vingen - det var den nye standard.

EZ/Pilot introducerede det første masseproducerede konkurrence ARF F3A-Fly som blev tilgængeligt for alle. Successen var enorm og de blev solgt i tusindvis ...

Hvilket vingeprofil anvender du og hvorfor?

– Jeg har næsten altid anvendt nogle modificerede vingeprofiler på mine konkurrencemodeller. Jeg har altid taget hensyn til hvilke manøvrer der skulle flyves til VM og i hvilken højde over havet konkurrencerne blev afholdt. Da vi fløj VM i Holland befandt vi os 10 meter under havoverfladen, så der var luften tyk som honning og med høj luftfugtighed. Jeg tilpassede vingeprofilet efter det, men også farveskemaet på mine fly blev ændret, så det var optimeret til flyvepladsen baggrund. Mange troede at mine modeller var helt ens, men det var de bestemt ikke. Supra Fly 60 originalvingen var lavet af skum, og beklædt med 1.5 mm balsa og monokote – alt for vægten.

Hvilke konkurrencer vandt du med din Supra Fly 60?

– Største sejr var F3A World Championships 1985/86, som blev afholdt i Flevohof i Holland. Det var min fjerde titel. Men jeg vandt også den store internationale Etrich trophy i Salzburg og flere andre internationale konkurrencer. Faktum er at jeg kun har fået førstepladser med Supra Fly 60.

Hvad er de største ændringer imellem originalflyet og den nye?

– Jo, Mr. Pichler lavede en undersøgelse og fandt ud af at cirka 80 procent foretrak el. Derfor koncentrerede jeg mig om en "face-lift" til dagens krav. Hvis man sammenligner min gamle Super Tigre S60, eller endda min OS 61 "Hanno Special", så er den nye electric Boost 60 Hanno Special meget kraftigere end methanol 60-motorerne. Derfor besluttede jeg mig for at lave den nye model lidt større. Dels for at opnå en behagelig "constant speed" flyvestil, gøre den mere transportvenlig, dels for at kunne flyve flotte bløde manøvrer og have en lav landingshastighed.

– I de seneste årtier har det været interessant at følge udviklingen af de elektriske modelfly. Kraften fra en elmotor er enorm og Supra Fly 60 stiger vertikalt så langt øjet rækker.

Kroppens forreste del er lavet som en luge, så man let kan skifte batteriet.

Da modellen blev større, designede jeg stikvinger for at lette transporten.

På kroppens underside placerede jeg, efter mange opfordringer, en halvtunnel til en eventuel pibe. Flyver du med el, kan du placere regulatoren her og lukke skakten med folie. Så bliver regulatoren virkelig kølet godt, og modellen får en glat underside.



Herover: Mesteren selv, tilfreds og glad for den nye model.

Foto: Leveret av Hanno Prettner

Hanno Prettner opdagede trækket i elmotorn. Foto: Leveret av Hanno Prettner

Hvor mange byggede du?

Originalt byggede vi fire prototyper helt færdige og flyveklar i samme omgang. Efter VM solgte vi to. En anden havnede på en permanent udstilling her i Østerg, og den sidste findes her hos mig. Min egen er i excellent stand, og monteret med originalt udstyr fra firserne.

Jeg har fået det nye "Pichler Supra Fly" prototype byggesæt, og det er næsten perfekt. Det er fint udført og let. Jeg monterede det og tjekkede alle mål. Det eneste jeg gjorde var at modificere nogle småting. Testflyvningen gjorde vi sidste vinter i frostgrader, men med lipos fungerer det godt selv i kulde. Batterierne bliver varme under flyvning og så kan man varme hænderne på dem efterfølgende ha, ha...

Hvad med en OS 61 Hanno Special i næsen?

– OS Hanno er et udmærket valg for modellen. Det er en kraftfuld motor. Da jeg fløj VM-85 havde vi kun motorer med sideudstødning, selvom om Super Tigre gjorde sig store anstrengelser for at konstruere en kraftig bagudstødningsmotor med lav lyd. Den motor jeg anvendte, var en normal Super Tigre 60 S men med pumpe og Dynamix-karburator. Den havde ikke ligeså meget kraft som OS Hanno men den var støjsvag. Jeg havde designet min egen dæmpede special-pibe og setup'et var det mest støjsvage ved VM 1985.

Interviewer: Conny Åquist



Interview med Harald Pichler, manden bag ideen

Hvordan startede idéen med at producere et byggesæt af Supra Fly 60?

– Siden jeg var ti år gammel har jeg været en passioneret modelbygger, og samtidig en stor Hanno Prettners fan. Hanno er en af modelsportens allerstørste, og et virkeligt forbillede. Uforglemmelige er hans opvisninger for titusinder af tilskuere i firserne rundt om i verden, ofte til stående applaus. Men Hanno Prettners er ikke bare en pilot i verdensklasse. Han er også en fantastisk konstruktør. Alle hans konkurrence modeller konstruerede og byggede han for øvrigt selv.

Hvordan startede samarbejdet med Hanno?

– Jeg tog kontakt til ham og spurgte om han havde interesse i at gennemføre et nyt modelflyveprojekt med os. Det havde han, og så kom der gang i sagerne.

Havde Hanno frie hænder eller diskuterede i de forskellige idéer sammen?

– Forslaget med at bygge Supra Fly ARF kom fra mig og Hanno blev meget begejstret og vi blev hurtigt enige om udformningen. Han stillede sine originaltegninger af verdensmestermodellen til vores rådighed. Selv havde jeg omhyggeligt undersøgt originalmodellen, som var i perfekt stand, hjemme hos Hanno. Selv

VM-klistermærket sad stadig på modellen. Hurtigt kom vi på idéer om hvordan vi skulle designe det nye Supra Fly til dagens standard. Specielt ville vi optimere modellen til el. Hver en lille detalje er udviklet sammen med Hanno Prettners.

Hvor lang tid tog det fra idé til færdig produkt?

– Mere eller mindre et år til den første model blev leveret.

Hvorfor Supra Fly?

Helt enkelt - Supra Fly er en tidløs og elegant kunstflyvningsmodel, og Hanno vandt VM med modellen. Men også fordi modellen, målt med standarden i dag flyver utroligt godt. Supra Flyets stærke side er den konstante flyvehastighed og den præcision samtlige kunstflyvningsmanøvrer kan udføres med. I dag er alt naturligvis endnu mere elegant takket være el.

Nogle nye projekter i gang, eller er det en hemmelighed?

– Der er et nyt projekt på vej, men mere om det næste år!

Interview: Conny Åquist

D.S. ENGINES

Mangler du power ??

**GT 120 Twin
Kun 9998,00**

**GT 120 Twin
2 x 60ccm
10 Hp**

Se dem hos din forhandler eller her: IC Communication
Folehaven 12 2500 Valby
www.iccom.dk 36170333

Vi har stort reservedels lager, også til udgæede motorer



Det lykkedes desværre ikke at samle alle til fotografering, men her er da en håndfuld...

TUNDRABANDEN I KALUNDBORG MFK.

Et klubprojekt med en model af de helt særlige

I Kalundborg modelflyveklub har vi tilsyneladende fået et angreb af tundrafeber. I hvertfald har der sneget sig minimum 7 stk. af denne model ind i klubben.

Det er sjældent at se en flytype i så stort antal i en lille klub. Det drejer sig om Hobbykings Duraflly Tundra i den lille model. Der findes nemlig også en grand tundra.

Hvorfor så mange?

Jo, flyet flyver fantastisk. Samlede min egen, satte den i luften og havde overhovedet ingen behov for at trimme den. Det har jeg aldrig prøvet før. Af et højvinget fly at være roterer den forbløffende hurtigt om sin egen akse, kan hænge i propellen, har et godt landingsstel, starter på 1,5 meter, har store hjul, så den kan starte fra næsten hvad som helst og har forbløffende akrobatiske egenskaber og kræfter. Så også erfarne piloter synes, den er sjov, selvom den er højvinget.

Kommer du for langt ud i siden af landingsbanen kan du rever-

sere motoren og bakke flyet, så man ikke skal ud at hente det. Reverseringsmulighed skyldes at flyet udover det normale landingsstel standard leveres med pontoner. Derudover medfølger et trækkit til FPV-plattform, som placeres i stedet for cockpitdækslet. Et af vore medlemmer har ombygget en til to motorer placeret på vingerne med 3D-printede motorfundamenter og den har haft flot succes. Holde til lidt af hvert kan den også, den slipper godt fra de fleste småuheld. Skulle det blive snevejr, kan man endda få ski som ekstraudstyr til den.

Den er ikke helt så tilgivende som en Multiplex funcub (sikkert stadig det bedste begynderfly efter min mening), men betydeligt mere akrobatisk og ligner mere et rigtigt fly uden at være en kopi af en bestemt flytype.

I kan se masser af beskrivelser af flyet på youtube. Jeg har selv en del fly, men skulle jeg nøjes med et, ville tundraen blive mit valg.

Hilsen

Bennymusik Jensen Pedersen OY8998

NYT FRA SEKRETARIATET

Modelflyvning Danmark
www.modelflyvning.dk

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



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



Sekretariatet for Modelflyvning Danmark

Består af: MARTTIN Stuart Nielsen & CHRIS Jespersen

Postadresse: Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge

Tlf. 86 22 63 19 Træffes: mandag kl. 16.30-18.30

Du er altid meget velkommen på mail: info@modelflyvning.dk

Vi svarer så hurtigt vi kan. Læs mere på www.modelflyvning.dk

Kontaktoplysninger Modelflyvning Danmark

Bestyrelsen for Modelflyvning Danmark

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

Orientering fra Modelflyvning Danmark

NYE KONTAKTADRESSER

Silkeborg Modelfly

v/Michael Dalsgaard Jensen, Nisset 1D,
Grauballe, 8600 Silkeborg.
Telefon: 25 25 45 20.
E-mail: mdjensen5@gmail.com

A-CERTIFIKATER

Jan Fabricius-Bjerre,
Nordsjællands MFK (NFK)
Mickey Dines Christensen
Lars Samuelsen, Sæby MFK.
Kenneth Hvid Nielsen, Brønderslev
MFK.
Thomas Hvid Nielsen, Brønderslev MFK.
Mick Vilstrup, Høje Taastrup MFK.



Udvalg og styringsgrupper under Modelflyvning Danmark

Fysikkerhedsudvalget

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

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

Styringsgrupper under Eliteudvalget

Kunstflyvning (F3A)	Hans Jørgen Kristensen	Tlf: 2341 2980	Mail: hans.j@kristensen.mail.dk
Svæveflyvning (F3B+F3J+F3F+F5J+F3K+2M)	Erik Dahl Christensen	Tlf: 5238 9093	Mail: erikdahlchristensen@gmail.com
El-svæveflyvning (F5B+F5F+Hotliner)	Jeppe Alkærsig	Tlf: 2176 4868	Mail: tigerdyr@bathulen.dk
Helikopterflyvning	Stephan Wiese	Tlf: 2185 0739	Mail: stephan@stephanwiese.dk
Skalaflyvning (F4)	Kim Broholm	Tlf: 6264 1231	kim.s.broholm@gmail.com
Fritflyvning (F1)	Steffen Jensen	Tlf: 6035 3568	Mail: steffen.hjorth.jensen@gmail.com
Linestyling (F2)	Niels Lyhne-Hansen	Tlf: 2262 1951	Mail: lyhne@get2net.dk
Multirotor (F9)	Martin Bjørnskov	Tlf: 3124 0248	mrb@martinb.eu

KEDELIGT, ikke?

Desværre er det ret tit det jeg som redaktør støder på, når jeg i medlems-databasen søger efter portræt-fotos af de forskellige skribenter.

Hvor svært kan det lige være?

Og hvis det er svært at lave en selfi, så få en kammerat til i klubben at tage et portræt af dig med mobilen ... og læg det på.



Eller lav en happening ud af det i klubben og få alle medlemmer fotograferet og så hjælp hinanden med at uploade billeder til hjemmesiden.

Jeg hører (og hædrer) rigtig gerne fra den klub, der først skriver, at NU er alle medlemmer MED foto på medlemsdatabasen!

OG HUSK når du har uploadet dit billede, så kan du selv printe nyt medlemskort - nu med billede.

- please

| Marianne



INDBYDELSER



HYGGETRÆF

16.-18. AUGUST 2019

Brønderslev Modelflyveklub

Sdr. Engvej 62, 9700 Brønderslev

Der sælges øl, vand og pølser på pladsen. Der vil være mulighed for køb af morgenmad på pladsen for 30,- kr. pr. person.

Festmiddag lørdag: Helstegt pattegris pris pr. couvert ca. 150,- kr. pr. person (Jo mere du spiser jo billigere bliver det)

Det vil være muligt at campere på pladsen fra fredag eftermiddag. Camping 50,- kr. pr. enhed for weekenden.

Tilmelding til Niels Christian

Tlf: 4135 0042

mail nielschrgandrup@gmail.com

SU. Senest 12. august.



DM I SKALA 2019 - NFK - NORDSJÆLLANDS FJERNSTYRINGS KLUB 31. AUGUST - 1. SEPTEMBER 2019

Skalastyringsgruppen har hermed fornøjelsen af at byde alle jer skalapiloter velkommen til DM i klasserne klubskala, F4H & F4C. Stævnet flyves på NFKs dejlige flyveplads. Der kæmpes selvfølgelig om guld, sølv og bronze samt vandrepokal, men det er også her du kan kæmpe om en holdplads til VM 2020 i Norge så der er meget at flyve om i dette års DM.

Sted: NFK Langstrup mose, Fredensborg. Flere oplysninger på www.rc-nfk.dk

Regler/klasser: Der flyves efter FAI regler samt klasserne klubskala (rent dansk klasse) og F4H & F4C. Regler og dommerskemaer findes på <http://www.modelflyvning.dk/elite/skalagruppen.aspx> og dommersedlerne til den klasse du ønsker at flyve i udfyldes og printes samt medtages til stævnet.

Camping: Du kan campere med telt eller campingvogn fra fredag d. 30. august. Pris pr. enhed er 50,00 kr. pr. døgn incl. Strøm. Dette betales til Christian Rasmussen fra NFK ved ankomst i kontanter.

Startgebyr: Det koster 200,00 kr. incl. kaffe og morgenmad på pladsen lørdag og søndag. Gebyret betales til Kim Kongsbak i kontanter ved ankomst.

Tidsplan: Der er fri flyvning fredag til kl. 19.00 med brandstofmotorer samt flyvning med EL til solnedgang. Lørdag er der briefing kl. 9.00 og derefter starter konkurrencen frem til senest kl. 19.00. Søndag flyves klasserne færdig.

Praktiske oplysninger: Der er toilet på pladsen, samt mulighed for at hente drikkevand en gang om dagen på nærliggende gård. Der er to telte på pladsen det ene er tænkt til hangar og det andet er til fælles spisning. Lørdag aften tændes der op i den store grill og så er det op til dig at have taget det kød med som du ønsker at spise samt tilbehøret. Dvs. du står selv for din menu samt drikke og tallerken, bestik og glas.

Der vil blive mulighed for at købe grill pølser og drikke ved frokost tid lørdag og søndag.

Tilmelding: Snarest men senest onsdag d. 28. august til kongsbak09@gmail.com følgende bedes oplyst: Navn, klub, flyveklasse(r) du deltager i, modellen og telefon nr.

Vi glæder os meget til at se dig og dit fly til et spændende DM. Vel mødt

Skalastyringsgruppen

KALENDER 2019



14.-18. august 2019	Modelflyvetræf Brønderslev Mfk.	se modelflyvning.dk
16.-18. august 2019	Roskilde Airshow 2019	se airshow.dk
17. august 2019	F3F Skræntræning (10)	se modelflyvning.dk
24. august 2019	F3A RC Parken Cup 2019	se modelflyvning.dk
24. august 2019	DM i Linestyling-1	se modelflyvning.dk
24. august 2019	F3K Swinging Denmark 2019	se modelflyvning.dk
24. august 2019	F3K Swinging Denmark, World Cup	se modelflyvning.dk
24. august 2019	STOREFLYVEDAG Værløse	se storeflyvedag.dk
31. august 2019	Silkeborg Hotliner Eurotour	se modelflyvning.dk
31. august 2019	Skala DM 2019	se modelflyvning.dk
1. september 2019	F3F Skræntræning (11)	se modelflyvning.dk
1. september 2019	AMC Festugeflyvning og opvisning	se modelflyvning.dk
6. september 2019	Sloping Denmark Eurotour & World Cup	se modelflyvning.dk
7. september 2019	IMAC - 4-2019 Grenaa Mfk.	se modelflyvning.dk
7.-8. september 2019	Skala-Jettræf Falken Mfk.	se modelflyvning.dk
15. september 2019	DM i Diesel Combat	se modelflyvning.dk
21. september 2019	DM F3C/F3N	se modelflyvning.dk
22. september 2019	Københavns mesterskab 2019	se modelflyvning.dk
28. september 2019	F3F skræntræning (12)	se modelflyvning.dk
7. oktober 2019	Bestyrelsesmøde i Modelflyvning Danmark	se modelflyvning.dk
12. oktober 2019	F3F Skræntræning (13)	se modelflyvning.dk
19.-20. oktober 2019	DM-Skrænt 2019 (F3F)	se modelflyvning.dk
9. november 2019	F3F Skræntræning (14)	se modelflyvning.dk
16. november 2019	Bestyrelsesmøde Modelflyvning Danmark	se modelflyvning.dk

2020

11. januar 2020	Bestyrelsesmøde Modelflyvning Danmark	se modelflyvning.dk
11-12. januar 2020	Elite- og Landsholdssamling	se modelflyvning.dk
24. februar 2020	Bestyrelsesmøde Modelflyvning Danmark	se modelflyvning.dk
21. marts 2020	Modelflyvning Danmarks Repræsentantskabsmøde	se modelflyvning.dk
24. maj 2020	MODELFLYVNINGENS DAG 2020	se modelflyvning.dk
25. juli.-1. august 2020	F4 Skala World Championship 2020	se modelflyvning.dk

WARBIRDTRÆF 31. AUGUST 2019

Jeg vil blot informere om, at Modelflyveklubben Woodstock afholder vores årlige Warbirdtræf lørdag den 31/8 2019

Mvh
Henrik Christiansen
Mfk Woodstock

MODELFLYVNINGENS DAG

24. MAJ 2020

Redaktøren fik desværre angivet flere datoer for Modelflyvningens dag 2020 i nr. 3/2019. Den rigtige dato er 24. maj 2020!

Redaktøren beklager forvirringen.

RC-NETBUTIK

- *Professionel vejledning af fagfolk!*

STORT UDVALG I FJERNSTYREDE:

MODELFLY
HELIKOPTERE
MULTIROTOR-
MODELLER



- ALT I TILBEHØR
& RESERVEDELE



Butik og webshop:
Ambolten 8, Hørsholm

Se åbningstider på
www.rc-netbutik.dk
Tlf. 42 48 80 10
postmaster@rc-netbutik.dk

ER DIT/JERES ARRANGEMENT IKKE MED I KALENDEREN?

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

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

Og som du kan se, er det ikke spor for tidligt at lægge 2020 arrangementer ind i kalenderen.

Modelflyvenyt har fået nye annonceformater

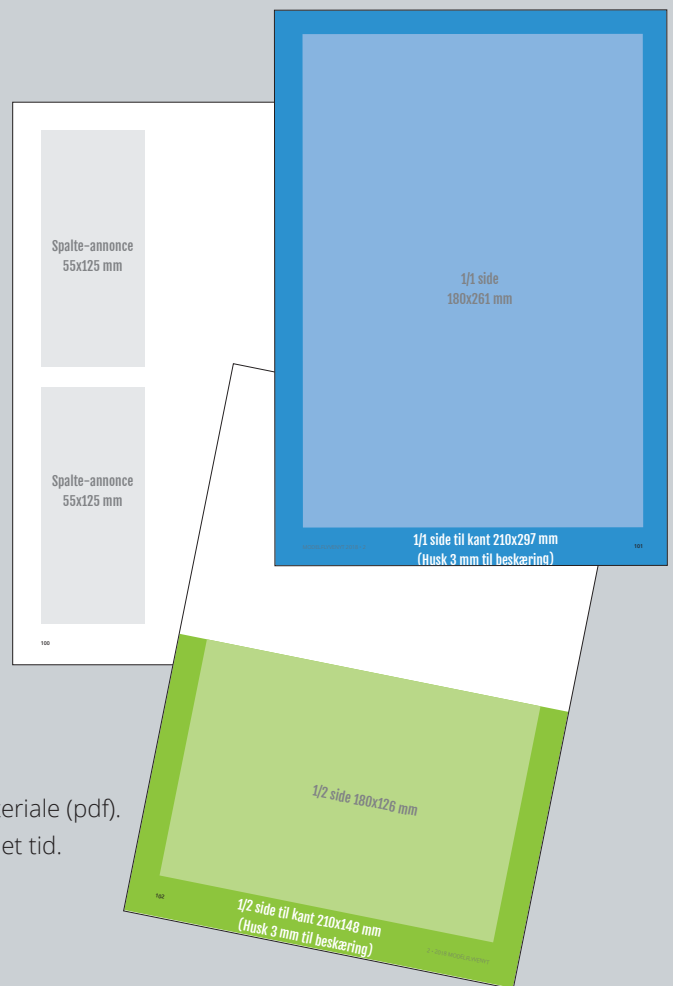
Fremover opererer vi med tre forskellige annonceformater.

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

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

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

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



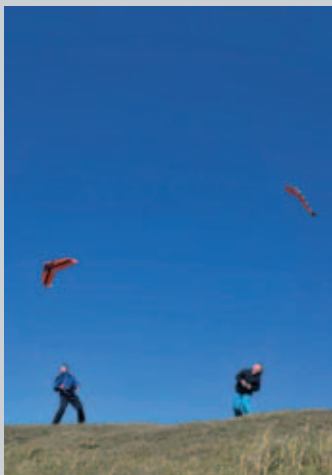
D.S. ENGINES

Når kun det bedste er godt nok

Se dem hos din forhandler eller på www.iccom.dk/os.htm

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

The advertisement features a black background with the 'D.S. ENGINES' logo in a stylized, flame-like font at the top. Below the logo, several model engines and aircraft are displayed, including a red and blue airplane, a helicopter, a yellow boat, and various engine components. The text 'Når kun det bedste er godt nok' is written in a white, italicized font across the middle. At the bottom, there is a call to action and contact information for the importer, IC Communication.



Forsidens billede er taget af Lars Thomsen og hører til historien side 8 om Lars' debut som skræmpilot. Ret vildt billede med masser af vind i håret. Flot at fotografen kunne komme foran piloterne. Ofte er billeder fra skræmpen fulde af folk med ryggen til af naturlige grunde.

Modelflyvenyt udgives af

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

Oplag 6.000

Tryk: STEP, Svendborg

ISSN (trykt medie) 0105-6441

ISSN (online) 2246-4115

Ekspedition og sekretariat

Modelflyvning Danmark, sekretariatet

Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge

Tlf. 86 22 63 19

info@modelflyvning.dk

Abonnement

Abonnement for 2018 koster i Danmark 410,- kr. for alle 6 numre. Øvrige udland 525,- kr.

Hvis bladet udebliver

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

Ved eventuel udmeldelse

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



Modelflyvenyt er dit blad

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

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

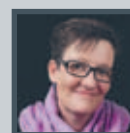
Tekster afleveres i elektronisk form. Lav tekstens opsætning så enkel som muligt – gerne i et rent tekstformat fx word og uden specielle formateringer med spalter, bokse eller lign. Sæt aldrig billeder ind i din tekstfil. Send derimod billeder i bedst mulige kvalitet (mindst 300 dpi) som egentlige billedfiler. Har du mange, så kontakt grenredaktør Michael Gibson 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 i resten af 2019

Nr.	Udkommer	Deadline
3	15. juni 2019	03/05/2019
4	15. august 2019	28/06/2019
5	15. oktober 2019	30/08/2019
6	5. december 2019	25/10/2019



REDAKTION

Ansvarshavende redaktør

MARIANNE PEDERSEN

Assendløsevejen 30

4130 Viby Sjælland

Tlf: 2087 0747

pe@pe-design.dk

www.pe-design.dk



Grenredaktør LARS BUCH JENSEN

Tlf: 41 18 5905

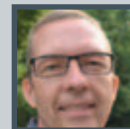
kmjlbj@post11.tele.dk



Grenredaktør MICHAEL GIBSON

Tlf: 2333 0134

michael.gibson@oracle.com



Grenredaktør PETER WEICHEL

Tlf: 2046 1618

peter@weichels.dk



Grenredaktør JESPER VOOS

Tlf: 26820593

jespervoss@modelflyvning.dk



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST

Hangar 9 CubCrafters XCub 60cc ARF

DKK 6.940,-



HORIZON
H O B B Y

HANGAR 9 **E-flite**

Stadig nye modeller på lager fra Horizon!
Vi har altid fokuseret på et alsidigt, stort
og spændende udvalg af flymodeller. Denne
sæsonen kommer Hangar 9 og E-Flite fra
Horizon med mange af nyhederne.

DKK 3.240,-



Hangar 9 P-51D Mustang 20CC ARF



E-Flite V-22 Osprey VTOL BNF Basic 487mm



E-Flite F-15 Eagle 64mm EDF PNP

DKK 1.595,-

DKK 2.540,-



E-Flite Extra 300 3D 1.3m
AS3X & SAFE Select BNF



Fokker D.VII
KOMMER!

DKK 2.780,-

PS! Priser pr 2019/05/22. Priserne varierer efter valuta

Ja, vi er nordmænd, men vi har et fantastisk udvalg af produkter til gode priser.

FRI FRAKT ved bestilling over 400 kr !

Vi leverer til Danmark, og vi fortæller uden yderligere omkostninger.

 **EleFun**.dk