

# MODEL FLYVE NYT

NR. 5 • oktober 2019 • 43. Årgang

**BIG HOTS**  
**- 3. DEL**

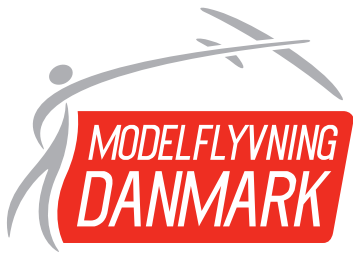
FRA MODELFLYVNING  
TIL ERHVERVSPILOT

FORSINKET  
SAGSBEHANDLING  
giver problemer for  
udenlandske piloter

VM F3B i Tjekkiet  
var ikke uden dramatik

MODELLEN MED DE MANGE LIV  
C47/DC3 Bohnstedt-Petersen





# INDHOLD

- 3 Forsinket sagsbehandling
- 4 BIG HOTS - 3. del
- 14 Flotte jetmodeller på Lindtorp
- 16 John og Poul bygger hangliger
- 18 Genvej til en drømme warbird
- 19 Tips & tricks
- 19 Må vi se din hangar?
- 20 Byg din egen "skalamodel"
- 24 Scandinavian Free Flight Week 2019
- 27 Fra Modelflyvning til erhvervspilot
- 30 VM F3B i Tjekiet var ikke uden dramatik
- 34 Mindeord - Teddt Shaadt
- 35 Mindeord - Henning Jensen
- 35 Mindeord - Peder G. Pedersen
- 36 To kåbers poesi
- 38 STORT & småt
- 40 Modellen med de mange liv
- 44 Opbevaring af modelfly
- 44 Hit med din klubhistorie
- 45 Kickstarter og skumfiduser
- 48 Tegningsarkiv - fra idé til virkelighed
- 51 Helikopterfolket til VM i Tyskland
- 53 Puljemidler har forøget kvaliteten
- 54 Bestyrelses- og udvalgs kontaktnfo
- 54 Nyt fra sekretariatet
- 55 Hvad laver bestyrelsen?
- 56 Kalender og næste nummer
- 59 Kolofon og kontaktdresser

TEKST: MICHAEL GIBSON, ILLUSTR: MICHAEL GIBSON & CAROLINE BIRNROW GIBSON
4

## BIG HOTS — TREDJE DEL

En byggeartikel om en kæmpemodel ...  
nu med tegneserier

### HER SKULLE HAVE VÆRET EN FORSIDÉ ...

Her skulle have været en forside af Modelflyvenyt 2019-10. Det er en tegning af en flyver, som er blevet brugt til at bygge en kæmpemodel af. Tegningen er lavet af Michael Gibson og Caroline Birnrow Gibson. Den er en del af en serie af tegninger, som er blevet brugt til at bygge en kæmpemodel af. Tegningen er lavet af Michael Gibson og Caroline Birnrow Gibson. Den er en del af en serie af tegninger, som er blevet brugt til at bygge en kæmpemodel af.

**I seneste nummer af Modelflyvenyt sluttede jeg med ordene: Har jeg den ærlige fortælling på et BIG HOTS samlingsslag skal måske som en temaflyver? En stor grøn musikalsk temaflyver...**

**Nogen har måske fejlagtigt gået og troet at jeg ville hyde den store stærke danske flyttemand, og lave et 30x4 fly. Men nej, vi er selvfølgelig i Mærsk universet - helt præcist Superheros Huk's univers. Men hvorfor? Mange gode kan siges om Dan Sanchis BIG HOTS design, men omik bliver den sidste. Den er en stor, kantet og voldsom, fuldstændigt ligesom Hukken.**

Sålation på coveret fra denne gamle Marvel tegneserie "The Incredible Hulk" er 3. sept. 1962 siger alt: "Loket hooling kan stop fra hoolie kan fly" (Biblical hoolie flyer måske. Marcom) Overalt: "Se ingenting kan stoppe hoolie hoolie fra at flyve!"

Nu er det bare at lade den fra fantasie, og de kreativt side 15 fre opt.

**SØNDAG DEN 7. JULI 2019**  
Jeg har overhovedet ikke gået lavet en print i dag. Ikke udover hoolie, nogle hoolie gørdel og andre gørdel som kan måske nok hoolie gørdel på mit efterhånden noget confangrige HOTS bøger. Har så altten er

TEKST: JOHN OG POUL BYGGER HANGLIGER
16

## JOHN OG POUL BYGGER HANGLIGER

og fortæller den med GoPro kamera!  
- et særligt univers, skabt med et glimt i øjet ...

TEKST: MICHAEL GIBSON, ILLUSTR: MICHAEL GIBSON & CAROLINE BIRNROW GIBSON
14

## FLOTTE JETMODELLER PÅ LINDTORP ...

Der var adrenalinrik nok til alle,  
da de store modeller gik i luften på skift ...

TEKST: MICHAEL GIBSON, ILLUSTR: MICHAEL GIBSON & CAROLINE BIRNROW GIBSON
20

## BYG DIN EGEN "SKALAMODEL"

TEKST: MICHAEL GIBSON, ILLUSTR: MICHAEL GIBSON & CAROLINE BIRNROW GIBSON
30

## VM F3B I TJEKIET VAR IKKE UDEN DRAMATIK

En hjælpende hånd fra en velkendte landmand  
fik faktisk følger for en tidligere master ...

TEKST: MICHAEL GIBSON, ILLUSTR: MICHAEL GIBSON & CAROLINE BIRNROW GIBSON
36

## TO STØBTE KÅBERS POESI

Om at støbe kåber på vers!  
Hvordan kan vi ...

TEKST: MICHAEL GIBSON, ILLUSTR: MICHAEL GIBSON & CAROLINE BIRNROW GIBSON
38

## STORT & småt

Samlet af  
redaktøren

Vigtigt vovehals krydser  
kanalen på hovehals board ...

Formålet bambus  
fundet i Storebalt ...

Første kvindelige  
verdensrekord  
i luften ...

Første kvindelige  
rumkaptajn ...

Droner indgår  
særeste terræng ...

Danmarks historien

# FORSINKET SAGSBEHANDLING

i Trafikstyrelsen giver knas, bl.a. i forbindelse med udenlandske piloters flyvning i Danmark

**Modelflyvning Danmark har konstateret, at der, efter en ikke planlagt mandskabsreduktion i TBST, i den afdeling der har med droner at gøre, er store forsinkelser i sagsbehandlingen. Det ses på flyveplads- og dispensations-området, på udstedelse af dronetegn til udenlandske piloter og på en ventet AIC-B udsendelse.**

## **Dronetegn for udenlandske piloter**

Udenlandske piloter som ønsker at flyve drone/modelfly uden for en godkendt modelflyveplads i Danmark, skal have et dronetegn. Det kunne tidligere udstedes online på [www.tbst.dk](http://www.tbst.dk), men den mulighed findes desværre ikke længere. TBST tilbyder nu kun dronetegn via en Nem-id-løsning. TBST erkender problemet i en mail til MDK, og fortæller, at de arbejder på at få fundet en løsning snarligt. Indtil der er fundet en web-løsning for udenlandske piloter, har TBST meddelt at den udenlandske pilot selv skal skrive en mail til [info@tbst.dk](mailto:info@tbst.dk) og oplyse, at det ikke har været muligt at tage dronetegn uden Nem-id og samtidig spørge styrelsen hvad de skal gøre i stedet for. De skal desuden huske at oplyse hvem de er og hvornår de er i Danmark.

Ønsker en udenlandsk pilot udelukkende at flyve fra en godkendt modelflyveplads under sit ophold i DK, vil der ikke være krav om dronetegn, fordi flyvepladsen er tilknyttet en godkendt modelflyveorganisation (MDK) Kravet om at drone/modelfly-piloten skal være forsikret er uændret. De skal fortsat have tegnet

en forsikring, fx i deres hjemland, der har samme dækningsramme som forsikringskravet i landdronebekendtgørelsen. Der er ikke forskel på forsikringskravene til hobbyflyvning i forhold til konkurrenceflyvning.

## **Flyvepladser**

På flyvepladsområdet kan MDK også konstatere en markant forsinkelse i sagsbehandlingen. Vi håber at TBST kan skaffe kvalificerede folk til sagsbehandlingen snarest.

Ny AIC-B om flyvning med modelfly på offentlige flyvepladser TBST har fortalt, at der arbejdes på en løsning af den noget fastlåste situation som har eksisteret siden maj 2018, hvor TBST ikke ville tage stilling til dispensationsansøgninger om lejlighedsvis flyvning med modelfly på offentlige fuldstørrelsesflyvepladser. MDK har gennem i seneste 18 måneder rykket TBST på en afklaring på problemet. TBST har i juni fortalt at der var en løsning undervejs, i form af udsendelse af en AIC-B. En AIC er en "Aeronautical Information Circular" som er en anvisning om enkeltstående emner, som har behov for retningslinjer fra myndigheden.

MDK afventer fortsat den lovede AIC-B, og håber at den kan give klarhed over for især flyvning med Jetmodeller på offentlige flyvepladser.

Troels Lund/bestyrelsen

# BIG HOTS — TREDJE DEL

En byggeartikel om en kæmpemodel ...  
nu med tegneserier

## HER SKULLE HAVE VÆRET EN FORSIDE ...

Det var forfatterens ønske, at forsiden af HULK nr. 3 fra 1962 skulle have været her, som illustration af hvorfra hans inspiration kom. Redaktøren har virkelig gjort hvad hun kunne for at få rettighederne i orden til at kunne bringe forsiden, men det er ikke lykkedes Disney koncernen, der sidder på den slags tilladelser, at nå at svare før dette blad går i trykken ... og derfor kære læser må du selv google: Hulken 3,1962 eller bruge qr-koden her.

Marianne



I seneste nummer af modelflyvenyt sluttede jeg med ordene: Har jeg for øvrigt fortalt jer at BIG HOTS selvfølgelig skal males som en temaflyver? En stor grøn muskuløs temaflyver ...

Nogen har måske fejlagtigt gået og troet at jeg ville hylde den store stærke danske flyttemand, og lave et 3x34 fly. Men nej. Vi er selvfølgelig i Marvel universet - helt præcist i Superhelten Hulk's univers. Men hvorfor? Meget godt kan siges om Dan Santich BIG HOTS design, men smuk bliver den aldrig. Den er en stor, kantet og voldsom - fuldstændigt ligesom Hulken.

Soldaten på coveret fra denne gamle Marvel tegneserie "The Incredible Hulk" nr. 3 sept. 1962 siger alt: "Look!! Nothing can stop him Now!! He can fly" (Billede Hulken Flyver Kilde: Marvel.com) Oversat: Se! Ingenting kan stoppe ham nu!! Han er flyvende!!!

Nu er det bare at lade den frie fantasi, og de kreative sider få frit spil.

### SØNDAG DEN 7. JULI 2019

Jeg har overhovedet ikke fået lavet en pind i dag. Ikke udover havearbejde, huslige gøremål og andre sysler som kan mildne min kones syn på mit efterhånden noget omfangsrige HOTS byggeri. Her til aften er

jeg dog lusket ud i sommerhobbyrummet, og er kommet i gang med at beklæde krop og haleplaner med glasfiber. Jeg har benyttet 49 grams væv – hvilket måske er i den tunge ende, men det er nu det, jeg har på lager. Alle glasfiberstykkerne er først klippet ud lidt i overmål (1).

Jeg laver altid en side ad gangen. Det duer ikke at lave overlap vådt i vådt for mig. Det skrider, bobler og driller når jeg forsøger. Nej tålmodighed er en dyd. En side, tørre, tørre, tørre, slibe det overskydende væk og så næste lag - det er en sikker metode. Det betyder dog, at kroppen tager tre dage at beklæde, mens siderors- og højderorsklapper nøjes med to. Det er nærmest ikke til at holde ud. Jeg benytter for øvrigt støbeepoxy, og dupper det silkemat med køkkenrulle (2).

#### SØNDAG DEN 4. AUGUST 2019

Det var så den sommerferie. Tre uger med sydfransk sol, middelhav, mad og øl – Det er vist godt det er overstået.

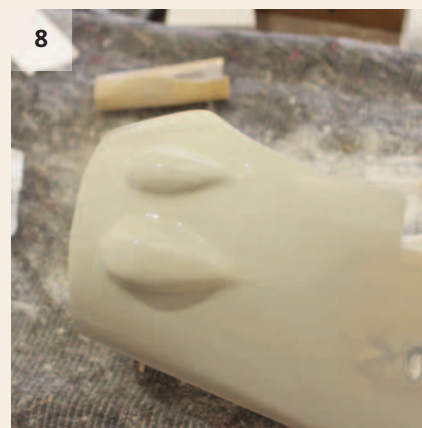
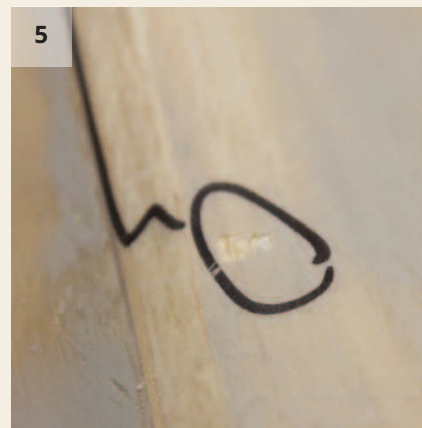
Jeg har i dag lagt lidt blødt ud. Inden ferien nåede jeg at beklæde alle flader med glasfiber og matslibe det hele. Det gør jeg altid med noget voldsomt kraftigt slibepapir. Det går hurtigt og laver nogle gode dybe ridser i epoxyen, som det næste lag kan hæfte i. Hele molevitten er blevet sprøjtespartlet, men med pensel. Jeg har engang sprøjtespartlet i haven med en stor dyse i pistolen. Vores hæk lignede noget udsat for et Islands vulkanudbrud og naboerne taler stadig om lugten af båd.

Senere i dag har jeg slebet sprøjtespartlen næsten helt ned til glasfiberen med fint papir med korn 120 og op (3).

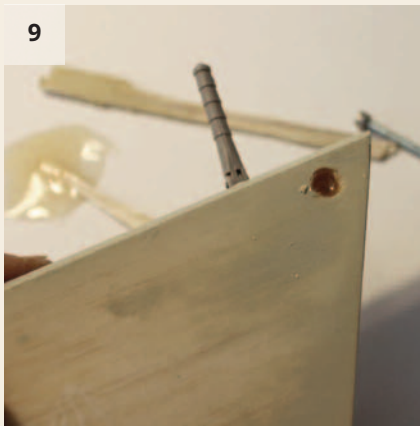
Det er vigtigt at slibe dybt. Det vejer en krig, og det er kun meningen at spartlen skal dække små ujævnheder og pinholes (4).

#### MANDAG DEN 5. AUGUST 2019

Jeg har møg ondt i armen i dag. Det er sin sag at håndslibe sådan en mobbedreng. Flere steder på kroppen fik jeg slebet igennem glasfiberen. Det er typisk steder hvor der har været en lille luftboble imellem vævet og træet. (5)



9



Jeg har minutiøst gennemgået hele modellen, og markeret hvor damen skal have lidt ekstra kærlighed (6).

Jeg har spartlet alle småfejlene, slebet dem, og til sidst testet de reparerede steder med den fuldstændigt guddommelige dåse putty fra Motip. (7-8).

### ONSDAG DEN 7. AUGUST 2019

I dag har jeg lavet rorhorn i de fem ror. Under konstruktionen af rorene indbyggede jeg kraftige krydsfinersstykker i dem alle, så nu er det bare at bore et hul og lime en gevindstang i hullet (9).

De to højderors servoer er monteret i halen. Det var meget enkelt. Jeg skar bare hullerne, og skruede dem fast, idet indersiden af kroppen er i finer (9).

Siderorsservoer er monteret mellem kropssiden og potteskakten (10) og gas servoen er monteret helt ude i tank rummet (11).

Det er en gammel bedaget kunstflyvnings vinge servo fra futaba model 9550. Den har nu fundet sit otium med at holde styr på en sprælsk Zenoah G62. Krængerorsservoerne kræver mere sløjd. Først skar jeg 4.5mm ned i to af ribberne på undersiden af vingen for at gøre plads til servo brættet (12) Servo brættet er skåret ud af 3mm aeroplan finer. Servo brættet er herefter limet på plads med epoxy, (13) hvorefter pladen er beklædt med 1.5mm balsa (14).

Hu hej hvor det går, men nu er det vist også langt over min sengetid.

### LØRDAG DEN 10. AUGUST 2019

Øv øv øv. Der er ingen vej udenom, vingen skal beklædes med Oracover (15). Jeg hader det. Det er kedeligt, og det er svært at få rigtigt pænt. På afstand ser det da fint ud, men går man tæt på ... uha uha.

Da vingen skal være tofarvet er jeg startet med at beklæde den bageste del af vingen (16-17).

Den forreste del holdes forsigtigt på plads med malertape. På den måde bliver linjen imellem sort og grøn helt lige (18).

Jeg pakker for øvrigt altid mit strygejern

ind i et par bomulds underhylere. Så kommer der færre mærker i balsaen fra strygejernet. En virkelig stærk egenskab Oracover besidder, er evnen til at komme omkring hjørner og buer.

Ja det påstås faktisk at man kan beklæde en bold med Oracover. Hemmeligheden er at trække folien rundt om buer, krumninger og hjørner med meget høj varme (19-20).

Noget jeg finder ekstra ulideligt ved beklædning med folie er at når man så endeligt er færdig med vingen både fysisk og især mentalt, og man samtidig har vænnet sig til det lidt lurvede udseende, kan man starte forfra med at beklæde krængeror.... det tager næsten ligeså lang tid – gab (21).

### MANDAG DEN 12. AUGUST 2019

I går var jeg nødt til at modelbygge re-stituere med lidt Netflix efter den traumatiske beklædning af vingen. Nuvel – intet er så skidt at det ikke er godt for noget. I dag har jeg kunnet færdiggøre canopyet. Vingen har sin endelige overflade og jeg har benyttet den som land til at støbe den sidste pasning på canopyet (22).

Jeg har lagt plast på vingen, og canopyet har fået et klister spartel, og er derefter skruet på plads (23).

Den overskydende spartel er efterfølgende slebet bort, og der er perfekt pasning mod vingen.

### TORS DAG DEN 15. AUGUST 2019

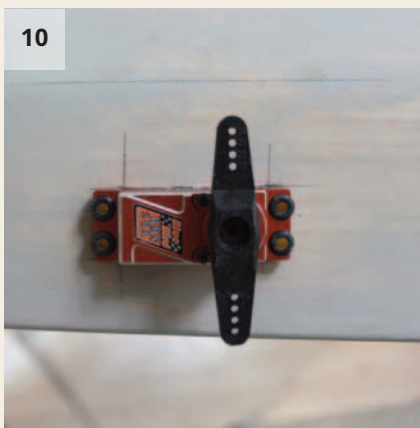
Det er endeligt blevet tid til at male. Jeg elsker at male. Det er en sjov og kreativ proces, jeg altid ser frem til. Jeg har samlet modellen på gulvet for at slå nogle streger med blyant. Benji er helt tilfreds med at jeg nu bygger i stuen igen. (24).

Jeg har prøvet at bruge sommerhobbyrummet, men det er med livet som indsats. Der er flyttet en halv milliard blodslugende sultne myg ind.

Stafferingen er udført med 7mm 3M blå staffage tape (25).

Alt som ikke skal males er dækket af med aviser, reklamer og malertape -

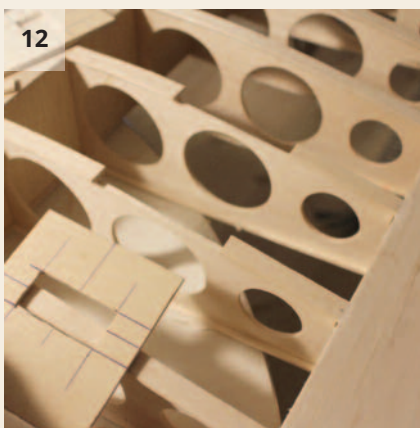
10

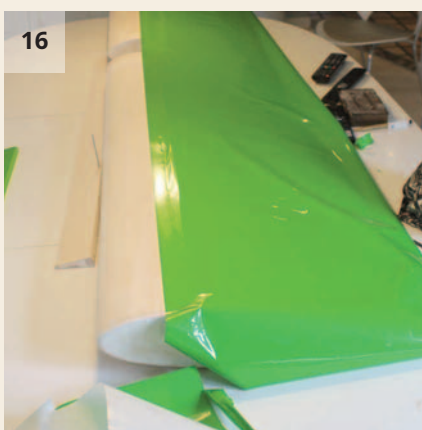
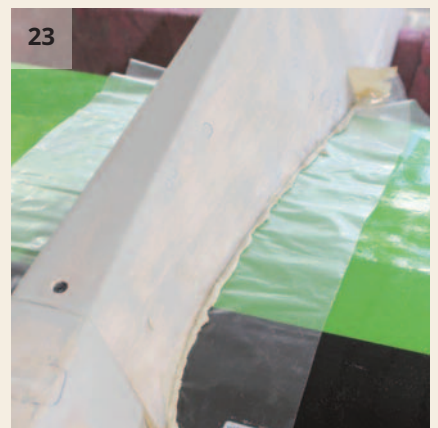
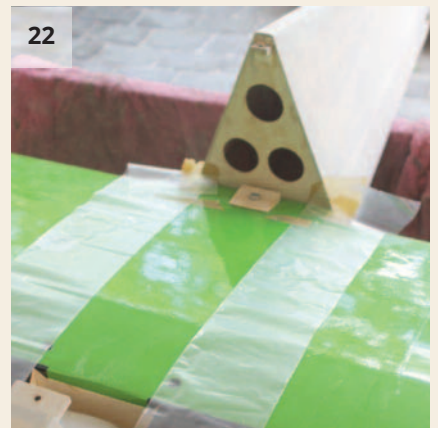
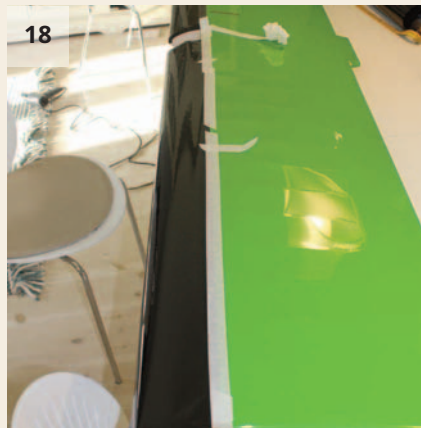
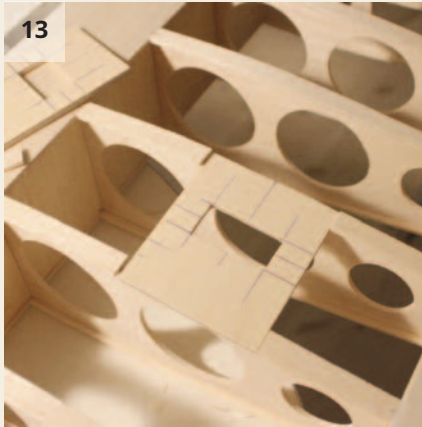


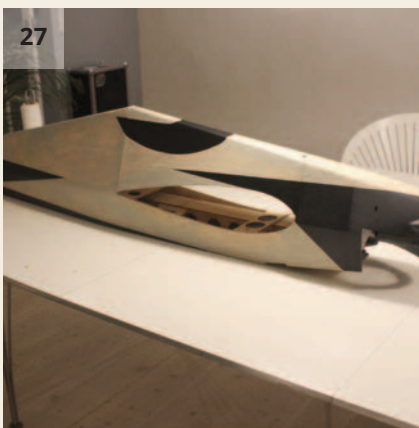
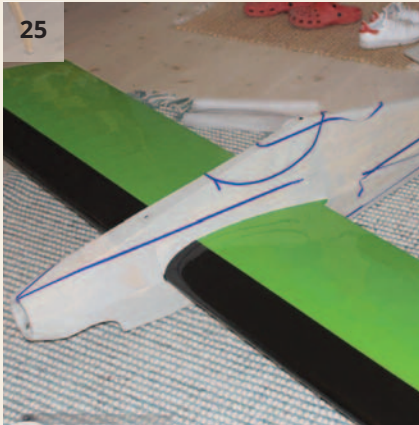
11



12







hvilket stadig er meget sjovere end at beklæde vinger med Oracover (26). Kroppen har fået sin første farve (27). Jeg sværger stadig til graffiti farver fra Molotov. Det er hurtigt og enkelt at arbejde med, og der skal aldrig renses sprøjtepistol efterfølgende.

#### MANDAG DEN 19. AUGUST 2019

I dag er alle de sorte felter blevet dækket af og den lækre grønne graffitifarve er blevet sprøjtet på. Den dækker helt forvidabelt. (28)

Imens kroppen tørrer, har jeg kastet mig over pyntedelen. Jeg har besluttet at modellen skal hedde Stunt Hulk. Hulk fontet kan man downloade på utallige hjemmesider, og skråskriften er en standard som jeg synes godt om. Programmet jeg benytter til mit grafiske layout, er altid Adobe Illustrator. Der findes selvfølgelig mange andre alternativer, men det er nu det jeg har lært (29).

Jeg har fået dannet mig et overblik over layoutet ved at printe grafikken ud på papir. Så kan jeg bedre fornemme, om størrelsen er korrekt. (30).

Jeg er i så heldig en situation, at jeg kan låne en skærerplotter af Eggert (han har næsten alt) og da Oracover for nyligt har udviklet et selvklæbende produkt til skæreplotter, var det nærliggende at teste på mine store Hulk mærker på vingen. Folien er for øvrigt uforskattet dyr.

Jeg har skåret og monteret den sorte del af mærkerne og monteret dem. Jeg var nødt til at benytte sæbevand på vingen idet limen hugger voldsomt godt fast i underlaget. Mærkerne er herefter blevet skrabet fast med en gummispatel. (31)

#### TIRSDAG DEN 20. AUGUST 2019

I dag har jeg lavet graffiti. Jeg havde besluttet at hulkens fjæs skulle pynte på siden af kroppen. Jeg har på nettet fundet nogle herlige og fine cliparts som skæreplotteren har skåret ud i klar plastfilm fra Silvan. Det er et glimrende og billigt alternativ til friskfilm (32).

Det er ikke et nemt job. Der skal virkelig blus på arbejdslyset, og de tykke læsebriller skal i brug, for at kunne sætte afdekningerne imellem de tre farver.

(33,34,35,36). Men fedt og anderledes ser det ud. Jeg har også lavet andre maledetaljer efterhånden som jeg blev mere og mere ivrig. (37) Det er skønt at male.

#### ONSDAG DEN 21. AUGUST 2019

Jeg havde svoret at jeg ikke ville støbe dele i glasfiber. Derfor har jeg nasset et par kåber fra manden som har alt – Eggert. Men de så bare forkerter ud. De var ikke så store, og tanken om at Hulk skulle stikke tærerne ned i et par størrelse 36 sneakers – var bare forkert. Derfor har jeg fulgt tegningen og i alt hast lavet en skumplug som virkelig giver en størrelse kåbe, som er hulkens værdig. (Se: To støbte kåbers poesi, side 36-37)

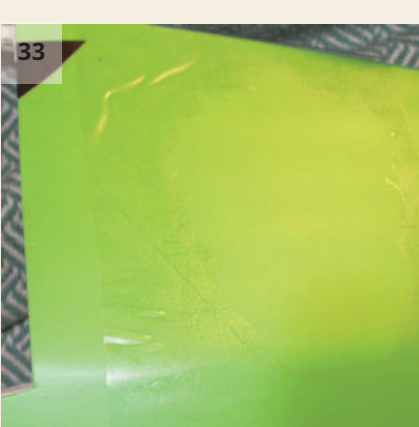
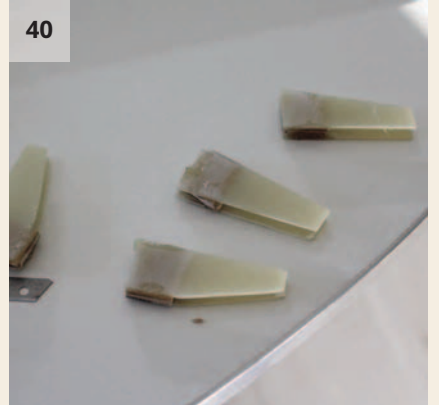
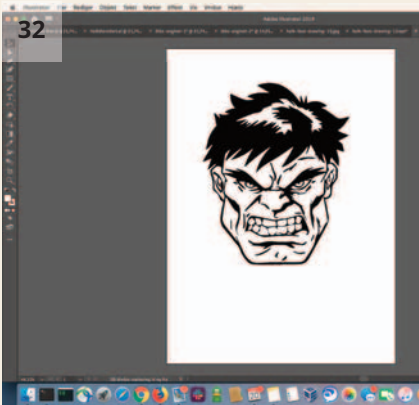
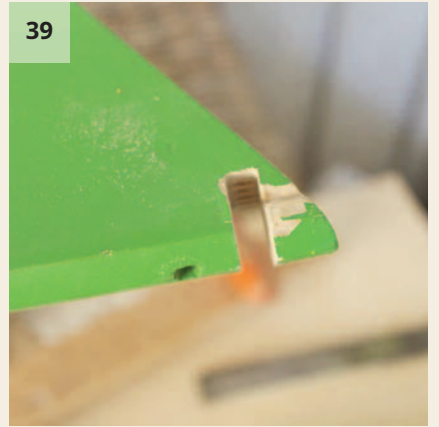
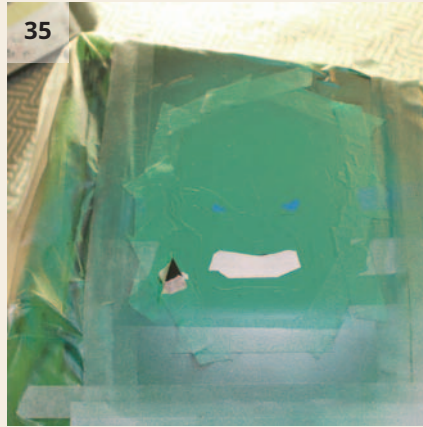
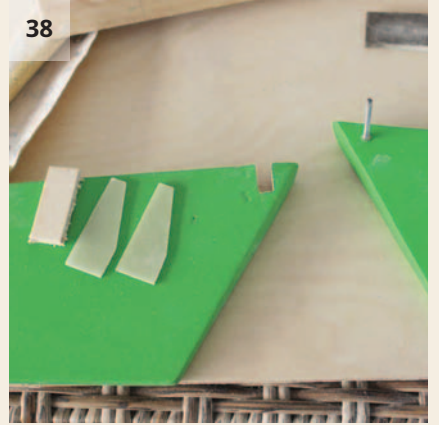
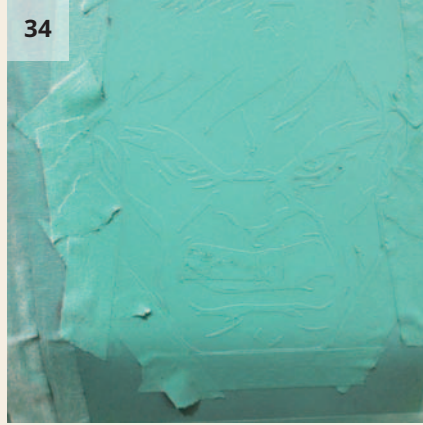
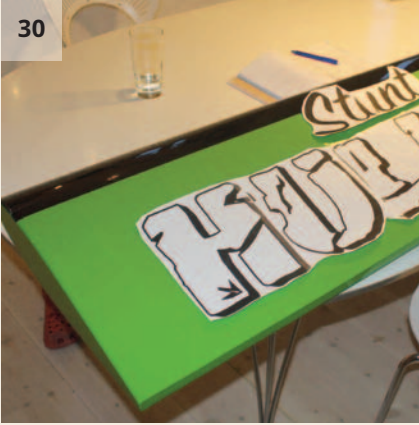
#### SØNDAG DEN 24. AUGUST 2019

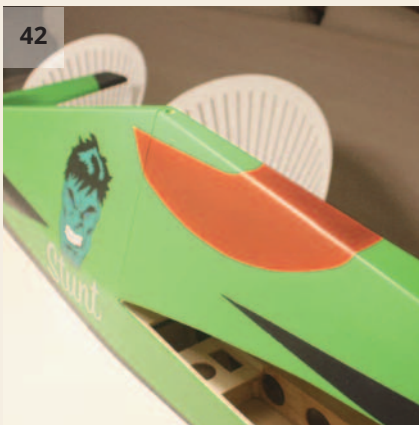
Jeg hader "ommere". Især når jeg nu er nået til pyntefasen. Det er som at male stuen hvid, for så at finde ud af at fruhen hellere ville have blå! Mine rorhorn er for spinkle. Det er selvfølgelig Ingeniøren fra Slangerup som har været efter mig, og da jeg fik en "second opinion" i går fra en anden velkendt modelflyvernerd med speciale i meget store svævere, var der ingen kære mor. Det er en helt igennem urimeligt besværlig opgave at fjerne de indlimede gevindstænger (38), uden at man gør meget skade. Jeg er lige ved at blive hysterisk. Jeg har for øvrigt selv lavet alle hornene i 1.5mm printplade. (40).

Med lidt lim, spartel og putty er det hele alligevel lykkedes og blevet monster stærkt (41).









For at belønne mig selv for en veloverstået ommer og for at få humøret tilbage, har jeg her til aften malet cockpittet i en fræk metallic rød fra Schmincke. (42)

Jeg har også skåret og monteret den grønne indmad til de store mærker på vingerne (43).

#### MANDAG DEN 25. AUGUST 2019

Jeg har ikke haft meget byggetid i dag, men jeg fik da pyntet spinneren. (44).

Jeg tyvstartede i går med et skud grøn, og jeg har her til aften stafferet den med 3M tape og malet den sort (45). Det ser voldblæret ud.



#### TIRSDAG DEN 26. AUGUST 2019

I dag har vejrguderne benådet os med morgen solskin og vindstille. Det har jeg udnyttet og klarlakeret Hulken inden arbejdstid. (46)

Så ved man det bliver en fed dag.

Her til aften var det hele tørt nok til at alle rør kunne limes på plads, med epoxy. Nu rykker det.

#### ONSDAG DEN 27. AUGUST 2019

Fantastisk at være nået til det stadie. Jeg har i dag monteret motor (47), servoer og trækstænger (48).

Trækstænger er udført i 4.5mm kulstænger med 3mm gevindstænger.

Der er kun benyttet stormodel link, og kuglelink (3mm). Til siderørs træk har jeg benyttet en kraftig linestyling stål line. (49).

Tid til den sidste gulvtæppe samling (50) nu ligner det noget.



#### TIRSDAG DEN 3. SEPTEMBER 2019

Verdammt! Jeg fik forregnet mig. Modellen er blevet haletung alligevel. Servoerne i halen plus den 5 cm længere krop har gjort udslaget. Så for at undgå et kilo vægt i næsen har jeg måttet omstrukturere.

Jeg har indset, at de lækre orange 28 kg servoer må lade livet for nogle 30 gram lettere Graupner metalgear servo. 60 gram sparet i halen, gav rigtigt godt i snuden. Men ikke nok. Det gør mig faktisk lidt bitter og sur. Jeg burde have for-



udset det. Batterier til modtager samt tænding er også havnet i næsen. Til sidst har jeg måttet udbalancere med 499 gram ballast i næsen.

Motoren har været ude – igen igen, og jeg har fræset en masse balsa væk inde i trænæsen og erstattet med noget metalaffald til modelbyggere (51), rørt op med epoxy (52).

Det er bittesmå metalkugler. Det er et mægtigt produkt.

#### FREDAG DEN 6. SEPTEMBER 2019.

I dag har jeg siddet ude i haven og kørt motor til. Den har drillet, men en rensning af karburatoren har gjort tricket. Jeg kan her til aften nærmest ikke løfte min højre arm efter at have siddet og hugget i den sure motor i to timer.

#### SØNDAG DEN 8. SEPTEMBER 2019

Og nu er det lige pludseligt i dag. Jeg har virkelig glædet mig til at prøve at flyve min første stormodel. Det har til tider været en lidt besværlig flyver at bygge. Potteskakten, trænæsen, canopyet og ikke mindst den lidt tunge bagdel på den pyntesyge dame, gjorde processen længere end jeg havde forestillet mig. Men det er intet imod at få den ind i bilen. Det var svært. Aldrig har jeg været udsat for sådan en kompleks omgang bil-tetris, og jeg har endda en stationcar! Efter en halv times ud og ind, op og ned akkompagneret med eder og forbandelser, lykkedes det (53).

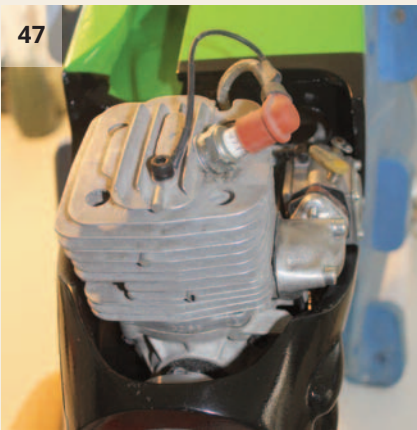
På flyvepladsen samlede jeg modellen, og fik lavet de sidste radiotjek. Alt i orden. Jeg gik i gang med at starte motoren. Den var træg at få i gang, og jeg havde stadig dej arm fra fredagens propeltæv hjemme i haven. Eggert og jeg fik justeret de sidste klik på nålene, og motoren lød stabil (54).

Eggert slæbte monsteret op imod vinden, og jeg tog den velkendte dybe indånding. Mens jeg stod der og mediterede, kiggede jeg på hulkens stirrende fjæs. Der gik det pludseligt op for mig at hans tænder er blevet alt for hvide. Sådan ser tænderne jo overhovedet ikke ud på et radioaktivt super rasende monster. Han har jo nærmest

46



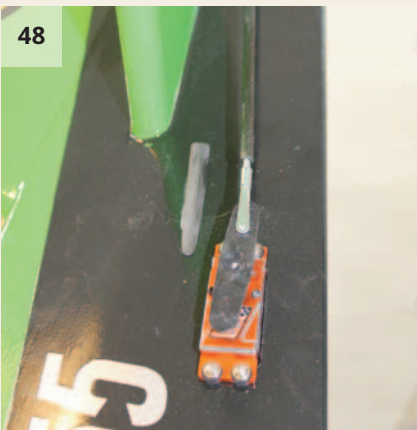
47



50



48



51



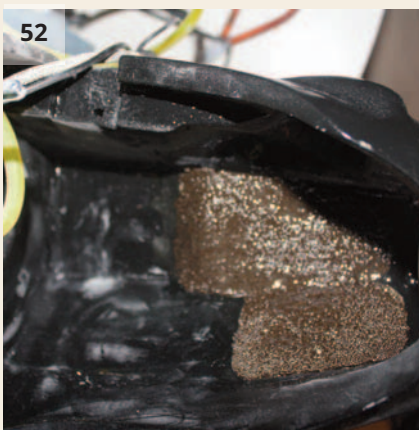
53



49

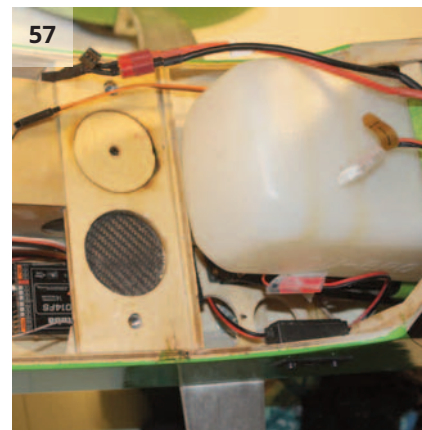
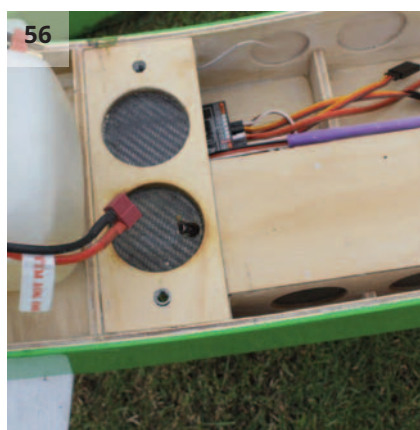


52



54





fået et tandsæt magen til en velkendt dansk creme konge i Los Angeles!! Jeg slog det hen og gav gas! Wow!

God respons, Hots'en tracker stort set lige, og jeg gav lidt højderor. Det blev en lang lav skalastart – fedt tyngdepunktet er spot on. Til min store overraskelse er Hots'en utrolig harmonisk. Man mærker det øjeblikkeligt. Den virker på ingen måde som om den er kommet til at veje godt 10kg. Den flyver utroligt stabilt – ja dens flyveegenskaber er i virkeligheden ikke langt fra F3A flyets. Den er meget anderledes end dens noget mere hysteriske små søskende som jeg tidligere har bygget.

Split S, loop, Immelman, kubansk ottetal og rul giver ingen problemer, endnu et rul, hov hvad var det? Motoren bøvser ved rygflyvningen. Ingen problemer, der er nok lidt justering af tanken, eller slangerne.

Modellen kan flyve ufatteligt langsomt. Det er slet ikke til at fatte, at 10kg kan flyve så langsomt, og samtidigt have så god respons, og det er endda ved tomgang. Big Hots er virkelig et godt design. Efter godt 10 minutters flyvning landede jeg usmukt men ukritisk. Det er sandelig noget andet at danse lancier med de tunge damer. (Det skal jeg huske - red!)

Jeg fik yderligere en dejlig flyvning med Hulken i dag, højkantflyvning – nemt, så det er ikke mærkeligt at jeg går smiler hele tiden. Alt fungerer fint, og den flyver skønt. Jeg tror at den vil kunne alt det frække med tiden, når jeg får tweeket lidt her og der. Anden landing var også lidt klodset ... den bliver jo ved med at flyve.

Ved adskillelse af modellen, kom der alligevel en enkelt dråbe malurt i bægeret. Der havde været en minibrand i flyveren (55-56).

Jeg havde ved montage af potten ikke fundet plads til røgstuds. Den havde jeg stukket igennem vævet og afsluttet med et stykke slange og en skrue. Se lige billede 56 igen. Monster bommert – potten bliver vanvittig varm, og det gør den lille studs jo også. Jeg var rigtig heldig.

#### MANDAG DEN 9. SEPTEMBER 2019

Her til aften har jeg haft potten ude, og fjernet den lille røgstuds, og afsluttet med en sølvlodning.

Det ødelagte stykke hul i monteringspladen har fået et letningshul limet i (57).

Den vågne læser vil måske undres over den skødesløse placering af tanken. Tanken sidder først fast når vingen er skruet fast.

#### TORS DAG DEN 12 SEPTEMBER 2019.

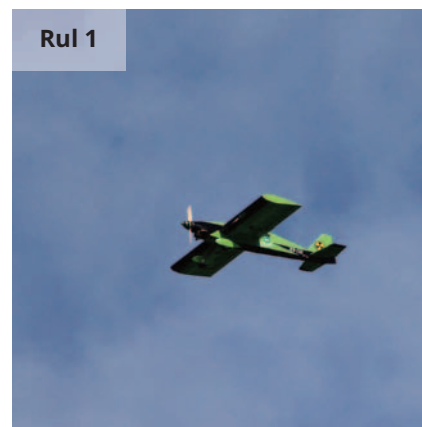
Her til formiddag har Jeg været ude at flyve tre lange flyvninger med Hulken sammen med Caroline – min datter. Hun er rigtigt god til at fotografere modelfly i luften, og vi tilbragte et par rigtige hyggelige timer sammen med at få Hulken til at se godt ud på himlen.

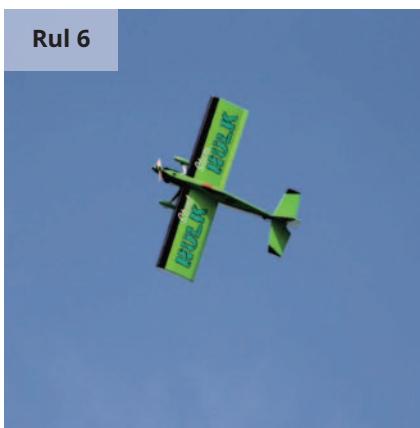
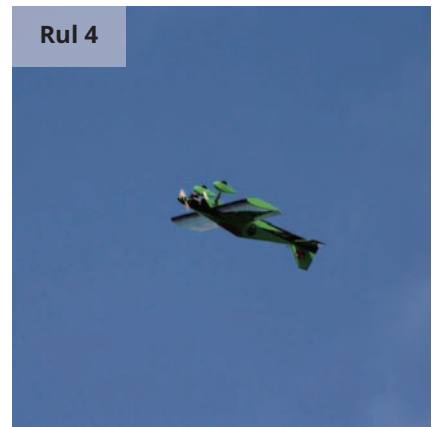
Jeg er allerede mere tryk ved Hulken og kan nu flyve den rigtigt langsomt, hvilket kun gjorde Carolines billeder endnu skarpere.

Nyd de fine billeder på næste side og på forsiden af bladet.

Nu vil jeg afslutte min byggedagbog. Den har været rigtig skæg at lave, og jeg håber I har syntes om at følge alle mine udfordringer med at få en Big Hots, til at blive til en Stunt Hulk. Jeg er ekstremt glad for den, og det er nok en af de modeller jeg har lært mest af at bygge. Nu skal man ikke spå om fremtiden, men mon ikke jeg snart får en ny skør idé jeg bare må udleve ... man ved det ikke. Ha' et dejligt efterår i hobbyrummene, og på flyvepladserne når det er godt vejr.

Michael Gibson







Karsten Bär fra Tyskland ejer og fløj den smukke F/A-18 Hornet, Blue Angels.

# FLOTTE JETMODELLER PÅ LINDTORP ...

Der var adrenalinkick nok til alle,  
da de store modeller gik i luften på skift ...

Michael Dines Christiansen medbragte den flotte Sterling Airways model. En Sud Aviation SE-210 Super Caravelle 12. Modellen fløj en flot og udramatisk jomfrutur





Keld Hansens DG-303 svævefly .. med jetmotor til starthjælp..



Peter Laub fra Tyskland medbragte sin orangefarvede F-16



Peter Laub fra Tyskland medbragte også Saab 37 Viggen



Michi Besler fra Tyskland medbragte og fløj sin Grumman A-10 Thunderbolt II



Karsten Bär fra Tyskland ejer også denne Eurofighter Typhoon, der her er fanget lige som den er ved at lande. Dykbremse er klappet op.

# JOHN OG POUL BYGGER HANGGLIDER

og forkæler den med GoPro kamera!

- et særligt univers, skabt med et glimt i øjet ...



John er en mand af få ord, men når han sætter sig noget for...



John forklarer at man spænder det hele op med barduner, så alt bliver stift.



På kun tre dage, og klar er han. John giver gas... dragen ryster godt hen af banen, så trækker han den fra jorden i luften opfører den sig som noget der var født deroppe

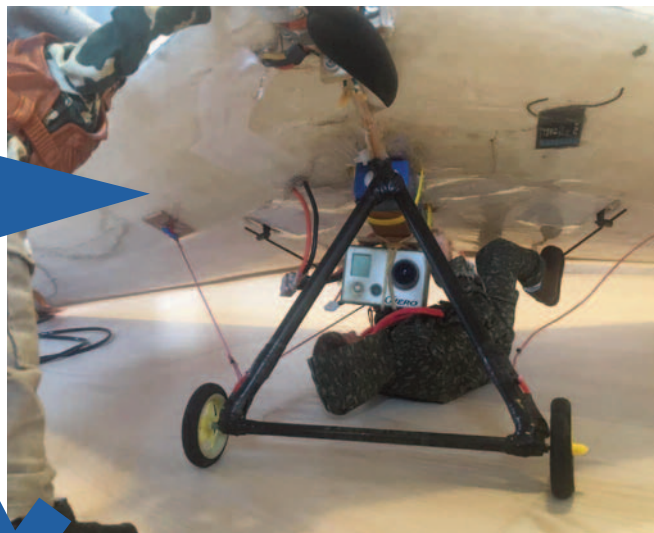


Resten af dagen fløj han rundt højt oppe på himlen i mellem skyerne, og sammen med de store rovfugle!





"John, den her propel vil du blive glad for, den kan klappe sig sammen oppe i luften, så den ikke laver vindmodstand hvis du bare vil svæve... Den yder også bedre med din motor". Det lyder som sød musik i Johns øre.



John ved lige hvor det gopro-kamera skal sidde for at give sine venner den bedste oplevelse af hvordan det er at flyve en hanggleder (I får altså kun lidt. Jeg vil gemme den fulde oplevelse til alle på holdet er med oppe).



Lars er ikke tabt bag nogen sprøjtepistol... højglans og smuk står Johns glider klar. Knud er også benøvet.

John og Pouls univers er skabt af Allan Rønn Sørensen, der har bygget og fløjet modelfly siden han var dreng. Ja, faktisk har han bygget lidt af hvert modelfly, landskaber, otte meter lang racerbane mv. Han er kendt som tornadoen fra Tvis og er øjensynligt også en humoristisk sjæl.

De 30 cm. høje dukker, John og Poul har deres egen gruppe på facebook og får mange fine kommentarer med på vejen. Gruppen har mange følgere og ifølge Allan er 65% af de 2,5 tusinde mennesker der følger gruppen kvinder. Det er underholdende læsning, for actionmændene kommer ud for lidt af hvert. Ligesom da vi var børn, griner Allan. Pigerne skulle altid have dukkerne gift med deres barbie dukker og leve lykkeligt til deres dages ende. Men sådan var det ikke for os drenge. Vores dukker døde flere gange dagligt, når de faldt ned fra et eller andet, sprang i luften med heksehyl eller hvad vi nu fandt på. John og Poul er stadig nogle vovehalse ... det kan du læse mere om på facebook!



"Kæft det ser godt ud John!!" Lars glæder sig nu kun mere til at opleve verden fra luften det gør Pouls mave så ikke. I lejren skrider det godt frem med deres hegn, og ingen vand fundet endnu i deres kommende brønd. Finn har svært ved slippe den lille jolle, men det skal I nok snart få lov at se ... Drengene takker af for nu, og vender snart tilbage fra lejren.

*"John og Poul er to friluftsmennesker, som har taget skridtet fuldt ud! De er smuttet fra den digitale verden, og er startet på en frisk i naturen. De elsker at bygge og udvikle, så mange af deres ting selv. Helst ud af naturens egne materialer."*

VIL DU VIDE MERE OM JOHN OG POUL? Så find deres skønne univers på Facebook. Søg på John og Poul eller skan qr-koden herunder.



# GENVEJ TIL EN DRØMME WARBLIRD

Guldfund på facebook bragte glæde hos en anden modelpilot ...



**Pludselig var den der – en Republic P47D Thunderbolt Razerback. Modellen blev udbudt til salg på Facebookgruppen "Brugt modelflyvegrej DK". Et sted hvor mine klubkammerater fra Sæby Modelflyveklub handler flittigt. Jeg synes det er fantastisk som modelflyvegrej kan skifte hænder på tværs af Danmark.**

Smart når man af og til trænger til fornyelse og på den måde kan "bytte" med hinanden i stedet for at grejet bare ligger og samler støv rundt omkring. Og ekstra smart når fritiden ikke rækker til at bygge selv.

Thunderbolten var til salg hos en ivrig stormodelpilot inden for 100 km fra min bopæl. Så der blev hurtigt handlet og afhentet. Sælger havde i øvrigt en prægtig "hangar" med Warbirds i stormodelklassen. Jeg håber han vil skrive om sine modeller. (Det gør redaktøren også!)

Warbirden er som sagt en skala Republic P47D Thunderbolt Razerback ARF på 208 cm og vejer 9 kg. Det er en Hangar 9 model i "150" klassen og sælges desværre ikke mere. Den er monteret med en DLe55 ccm benzine motor som yder rigeligt. Den var flyveklar dog uden modtager. Det var sommerferie så det gik hurtigt med at få puttet en brugt modtager i modellen og "bippet" den ind.

Sæby Modelflyveklub fik uddannet to stormodelkontrollanter i 2018 så det gik nemt med at lave en aftale om kontrol og prøveflyvning. Det var under 12 mdr. siden jeg havde fået stormodelcertifikat, så det var rart med erfarne kræfter til, at hjælpe med kontrol og gode råd til fly og flyvningen. Småting blev rettet på stedet inden prøveflyvningen.

DLe motoren startede og gik fint og snart var den i luften og manner den fløj perfekt. Ingen unoder som flere War-

birds ellers er kendt for. Så var der lige det med landingen! Et spinkelt optrækkeligt understel på græsbane det kræver pæne landinger. Desværre lod jeg den falde igennem fra måske 40 cm og det skal man ikke. Begge understelsben knækkede eller bøjede så nyt måtte bestilles hjem over nettet.

Nu ligger Thunderbolten så på lazarettet men den skal snart i luften og jeg glæder mig som en lille dreng til jul ... til at lave pæne landinger!

Happy landings  
Stig Elversøe  
Sæby Modelflyveklub

# TIPS & TRICKS



## Ved byggeri og vedligeholdelse

**Den lille båndsliber fra Proxxon, der kan vinkles på to måder, er blevet uundværlig under byggearbejder.**

Den bestiller virkelig noget og båndene holder meget længe, hvis man ikke presser dem – men lader det arbejde selv, som med andre gode værktøjer, man undlader at presse.



Disse to "slibeklodser" fra Permagrit, der kan slibe både på yder- og indersiden, er fine til at slibe krumme flader. Fx hvis man skal runde en forkant af, og skal bruge et andet mål end dem, man bare kan købe, og derfor limer en firkantet liste foran på ribberne.

Dette fikse værktøj bruges af læger, jordemødre og sygeplejer-

sker og hedder en nåleholder. Den er fantastisk til at fange og holde små ting, hvad enten de skal fiskes op fra et vanskeligt tilgængeligt sted eller anbringes der. Ved fingerhullerne sidder to kamme med skråtstillede tænder, der gør, at den lukkede "saks" forbliver lukket uden at man skal bruge kræfter, så længe man har brug for det.

Og hvor får man fat i sådan en? Jo, de tre nævnte faggrupper kasserer dem ofte efter meget kort tids brug, måske kun en enkelt gang. Så prøv at sleske lidt for en af dem, så kan du måske redde dig sådan en. (Redaktøren har også set dem til salg på de store hobbymesser i Tyskland)

Jacob Wisby  
OY 8535



## Må vi se din hangar?



### Det her er min hangar - eller hobbyrum om du vil

Jeg deler 30m<sup>2</sup> hobbyrum med fru og har fået det hjørne med trappen til loftsrummet og døren til garagen. Hun har i stedet gasfyret og døren til bryggers.

Jeg elsker mit hobbyrum, men ville ønske det var dobbelt så stort ... men det sagde jeg også da vi kun delte 12m<sup>2</sup> med vaskemaskine og tørretumbler. Mine arbejdsborde består af fire Ikea køkkenmoduler på ben, sat op over for hinanden og med mellemrum imellem og med lange bordplader oven på. Mellemrummene bliver brugt til at sidde i og til værktøjskufferter og plademateriale og andre lidt større ting. Mine modeller hænger i loftet, på væggen og på trappevangen.

For enden af arbejdsbordene har jeg adgang til høvlebænk og diverse småmaskiner monteret på et bord af stålreoler.

Det var mit hobbyrum, må jeg se dit?

Troels Lund



# BYG DIN EGEN "SKALAMODEL"

**Det hele begyndte med, at en af mine klubkammerater, der er en hundedygtig pilot og flybygger, kunne flyve i næsten al slags vejr med sin smukke Ercoupe-model, bygget 1:7 efter billeder og egne blyantskitser.**

Jeg fik lyst til at lave sådan en, og den er nu bygget, men lidt større, 1:6,25.

Hvorfor større? Jo, det er jo fikst at bygge i en størrelse, der lige nøjagtig kan gå ind i bilen, uden at flyet skal skilles ad - og så gerne ikke større, end at bagagerums-eksem undgås.

Jeg fik lov at låne skitserne og gik i gang med at lave mine egne tegninger.

## **Forresten - Ercoupe?**

Et virkeligt interessant fly, konstrueret kort før Anden Verdenskrig og bygget i over 5000 eksemplarer efter krigen. Ud over dens elegante udseende, har den en spøjst detalje: Den har et rat, men ingen pedaler. Krængeror og sideror er

koblet mekanisk. Konstruktørerne havde den ambition, at den skulle være lige så nem at flyve som det er at køre bil. Den har stort set ingen unoder, dog kan full size flyet være lidt snedigt at flyve, hvis man nærmer sig stallgrænsen. På grund af de to halefiner er den ikke særlig følsom for propelvindens påvirkning af sideroret.

Ribberne er lavet som gitterkonstruktion med 2x5 mm fyrretræ, og for at gøre det rimelig nemt at få dem nogenlunde ens, lavede jeg en skabelon (se billede 1+2). Øverste, krumme, liste blev blødgjort med meget varmt vand og hele ribben derefter limet sammen med hvid trælim.

## **Hovedbjælke**

Hovedbjælken er bygget som en I-bjælke, midterstykket er en 5x20 mm fyrrepind fra Jem og Fix (oprindeligt 5x25 mm men skåret til med min dejlige, lille Proxxon bordsav), tværstykkerne 2x10

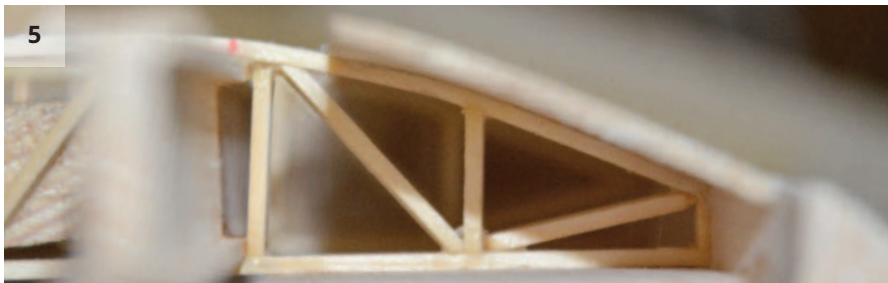
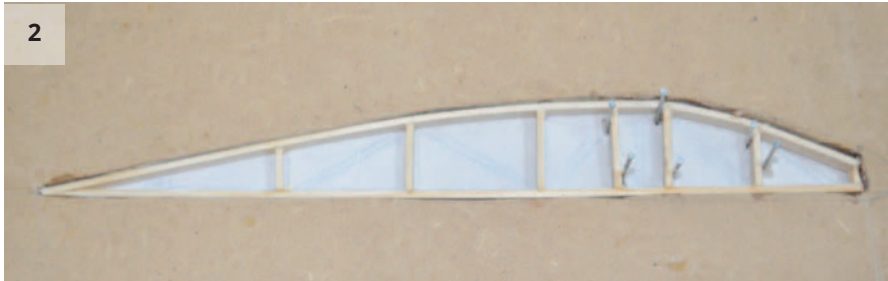
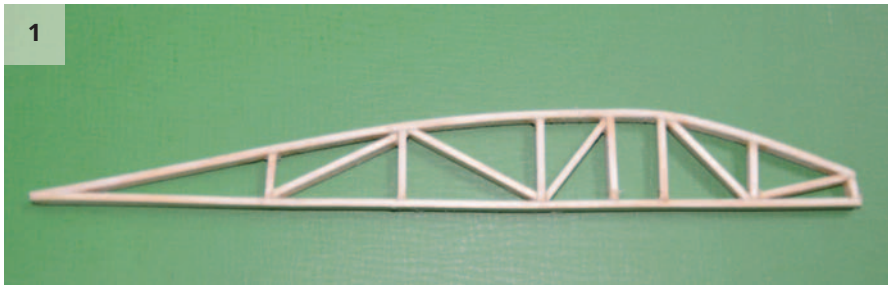
mm fyrreliste (3). V-formen er opnået ved at løfte tipperne 6 mm i forhold til midten. De to vingehalvdele er samlet med et par kraftige lasker på begge sider af hovedbjælken. For- og bagkant har fået nogle støttestykker af 3 mm balsa.

Jeg blev lidt glad for gitterribberne, efterhånden som vingen begyndte at tage form, desværre kan man ikke se, hvor fine de er, når man beklæder med uigennemsigtig Oracover... (4+5). Tipperne er skåret ud af 5 mm balsaplade og krængerorene er lavet lidt gitteragtigt (6).

Endelig blev der sat forstærkning i til at bære servoerne og midterstykket blev beklædt med 0,6 mm birkefiner. Det styrker og afstiver (7).

## **Haleplanet**

Haleplanet blev lidt traditionelt, en symmetrisk ribbeprofil, der ikke giver løft. De to finner måtte have lidt ekstra fast-



gørelse med trekantlister, det ser ikke så fikst ud, men det virker (8).

## Kroppen

Så kom det vanskelige, udfordrende og spændende: Kroppen. Da den er rund, kan man ikke bare slippe med at lave den som en kasse, der kan stå af sig selv på byggebrættet. Jeg lavede derfor en jig eller byggeramme af noget 25x25 mm fyrreliste (Jem og Fix igen) med opstandere, der kunne bære spanterne. De to bundlister i jigen blev spændt sammen med bolte og møtrikker (9).

Spanterne blev fastholdt på opstanderne med de uundværlige klemmer af grøn plastic fra Lidl (10)

Rygraden i kroppen er en 5x5 mm fyrreliste og sidelisterne dels 2x5 mm fyr, dels 3x3 mm balsa (11).

Sidelisterne kan ikke alle være af balsa, for så trykker man bare fingrene igennem, når man tager på modellen. Modeller skal være ligesom min hund. Da jeg var ung ungkarl havde jeg hund, og jeg kan bedst lide den slags, der ikke vælter, når man klapper dem. Altså blev det en Newfoundland han, der endte med at veje omkring 65 kg. Dejlig bamse.

Nå, det var et sidespring. Spanterne er skåret ud af dels 3 mm birkefiner, dels (hver anden i halen bag hovedvingerne) af 5 mm balsa, af vægthensyn. Lidt støtteklodser hist og her fuldendte styrken i konstruktionen og der blev sat et bredt fundament på kroppen til at bære den forreste spids af haleplanet (12).

Området omkring midten, hvor hovedvingerne er fastgjort, fik ekstra forstærkninger, både i bunden og i siderne.

## Prøvesamling

Så var det tid at prøvesamle flyet på terrassen (13). Det begyndte at ligne noget!

Forreste del af kroppen blev beklædt med 0,4 mm birkefiner, så kroppen blev pænt rund og glat. Jeg har siden fortrudt, at jeg ikke gjorde det samme ved resten af kroppen, det ville have set pæ-

nere ud - men har næppe nogen indflydelse på flyveegenskaberne.

Det styrbare næsehjul var det næste, der skulle kantes ind i den forreste del af kroppen (14).

Og det gjaldt også kroppens servoer. Jeg har anbragt de to servoer til højde og sideror ude i halen, de er ikke tunge, end at det går. Så slap jeg også for lange pianotråde ned gennem kroppen (15).

Da vingerne sidder lavt på kroppen, skulle der laves en krum tilføjelse til undersiden, så kroppens linjer fortsatte hele vejen ned, når vingerne var monteret (16).

Så blev understellet limet i. 3 mm pianotråd og nogle solide klodser plus en slat epoxy (17).

På kropssiden af vingerne satte jeg et par "overgangsstykker" på, så bagkanten går mere jævnt over i kroppens linjer (18).

Vingerne holdes fast med to dyvler i forkanten og to nylonskruer nær bagkanten.

## Motorrum og lagerrum

Motorrum og forreste "lagerrum" til næsehjulsservo, regulator og batteri fik tre dæklader, den forreste over motor og næsehjulsaksel skruet på (den røde), der dækker over dels næsehjulsservo og dels regulatoren er også skruet på (næsehjulet har sin egen servo parallelt med siderorsservo), der dækker over batteriet, har hængsler og canopylås. Batteriet sidder i en lille kasse, så det ikke rutscher for meget rundt under flyvning (19).

Cockpittet er fremstillet af klar akryl med nogle Oracover stafferinger. Af ren og skær nærighed er der ikke en pilotmodel i cockpittet, kun en fotokopi af en meget søvrig pilot ...

## Prøveflyvning

Så kom den store dag, hvor den skulle prøveflyves. Det overlod jeg til en erfarne klubkammerat, der meget hurtigt ville være i stand til at analysere eventuelle unoders oprindelse og trimme flyet

derefter.

Der blev fotograferet på banen før start (20).

Og så kom den i luften! Minsandten, om den ikke fløj pænt, ingen unoder og tyngdepunktet lå tilsyneladende godt nok (21+22).

Efter vellykket landing blev modellen fotograferet igen (23+24).

## Status

Efterfølgende har jeg tilføjet en lille smule wash-out - bare sådan for en sikkerheds skyld...

Det har været rigtig sjovt at bygge et modelfly fra bunden uden at have købtte tegninger og med en full-size som forbillede. Jeg kan meget anbefale at gå i gang med sådan et projekt.

Samlet byggetid - 3 måneder - antal hyggelige byggetimer: Det ved jeg ikke, men måske 50.

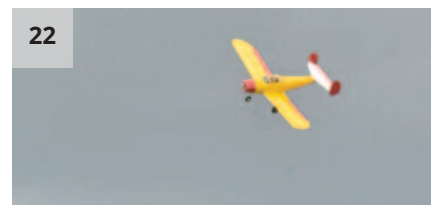
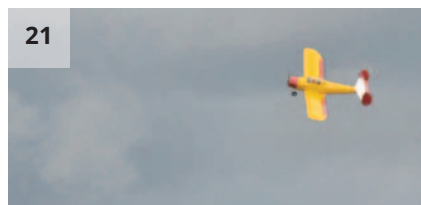
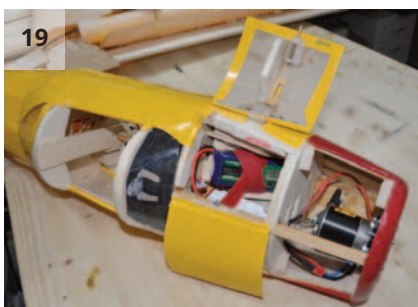
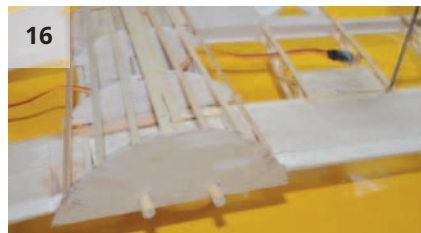
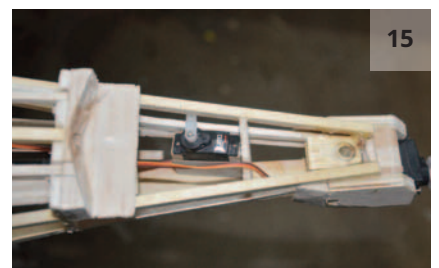
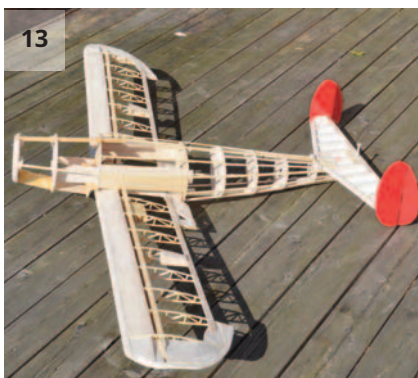
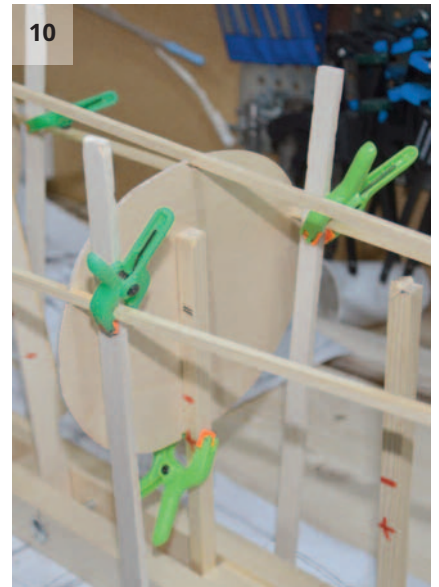
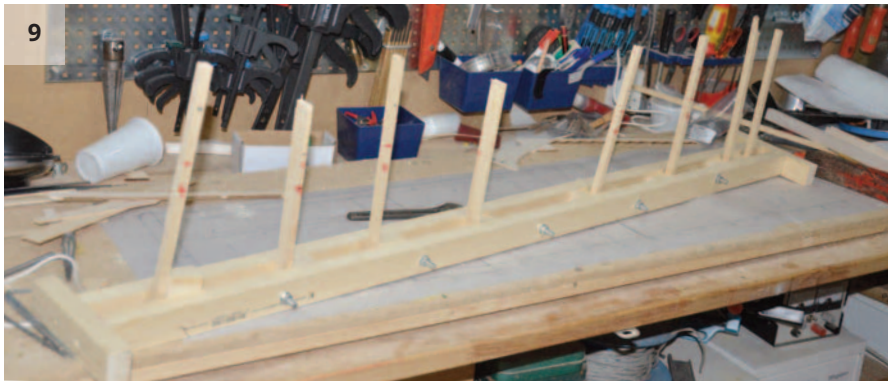
Altså: Find et forbillede, du synes om - og lav dit helt eget fly - det er herligt!

Jacob Wisby  
Modelflyveklubben  
Woodstock



### TEKNISKE OPLYSNINGER:

Ercoupe	1:6,25
Spændvidde:	160 cm
Kropslængde:	100 cm
Vægt:	2200 gram flyveklar
Motor:	E-Flite 25
Propel:	13 x 6,5
Regulator:	55 A SBEC
Hovedhjul diameter:	80 mm
Næsehjul diameter:	60 mm



# SCANDINAVIAN FREE FLIGHT WEEK 2019

## Konkurrencen var tilbage på Rinkaby Flyveplads og det var godt for både vejr og konkurrenceafvikling

Atter i år blev den traditionsrige trippel konkurrence afholdt, og denne gang var det tilbage på Rinkaby flyvepladsen med bragende flot vejr.

### Swedish Cup

Første konkurrence begyndte som planlagt kl. 8:00 torsdag den 27. juni i en ca. 5 m/s og overskyet vejr. Vejrudsigten pegede mod faldende vindstyrke og gradvis sol senere på dagen, så vi gik fortrøstningsfulde i gang. Første pe-

riode betød drops for nogle og efterhånden som dagen skred frem kom der flere drops i takt med at vejret blev mindre blæsende og med bedre termikbobler. I anden periode kom vores egen Peter Rasmussen desværre ud for et uheld lige i startøjeblikket, hvor han vred om på knæet og ikke kunne gå efterfølgende. Henning Nyhegn kørte Peter til det nærliggende sygehus til en grundig lægeundersøgelse. Udgangen på det hele blev, at der ikke var mere

flyvning for Peter den week-end og at der er god brug for hvile af knæet et stykke tid frem. Dagen endte i øvrigt med at kun fire ud af 26 startende F1A piloter fik fuld tid, herunder Leif Nielsen. Leif fløj sikkert hele dagen med godt styr på tingene og det var fuldt fortjent at han havnede i fly-off. I propelklasserne var der ingen danskere, som valgte at flyve.

Højdepunkter fra dagen var Marius Nyhegn som kopierede taktikken fra Heath

Fra morgenstunden til Norwegian Cup - blæsende - lidt koldt og starten på en forblæst konkurrence ...





Cup, hvilket gav hele tre maxer på dagen. Strategien er klar: Vent på startsignal fra far og spæn så alt hvad man kan og smid linen på det rigtige tidspunkt. Den gamle LDA-model kom i de fleste tilfælde rigtig højt op og det kunne godt bære hjem til en fin tid. I F1B brillerede en ny ukrainsk pilot – Mykola Kovalenko med at vinde det hele foran Bernd Silz og andre notabiliteter. Fly-off blev holdt fredag morgen kl. 4:30 hvor vinden var mere fly-off venlig.

Det var tydeligt at se gennem dagen, hvor skadelig turbulens er for modellerens præstationer og det kunne man om aftenen få dokumenteret ved at kigge på målekurver fra altimetrene. Modeller blev sendt af sted fra en høj position og man kunne så direkte iagttage hvordan den smed 30 meter væk på få sekunder. Problemet så ud til at være størst hos LDA-profilerne og knap så alvorligt, hos de andre profiltyper.

### Danish Cup

Fredag den 28. juni begyndte også med konkurrence som planlagt kl. 8:00 med meget lækkert solskinsvejr og konkurrenceledelsen lagde forsigtigt ud med 3 minutters max i en vind der var 1-2 m/s. Der var høj klar himmel med stille godmodige termikbobler, som var relativt nemme at placere modellen i. Et sjovt mønster i boblerne var, at de indeholdt urolig luft, som fik nogle modeller til at stalle. Det samlede resultat i de fire første runder var kun ganske få drops, men da vinden havde drejet næsten 90 grader og var steget til 3-4 m/s var det

tid til at flytte startsted fordi modellerne begyndte at flyve i skoven. Det nye startsted var det tredje dårligste sted på hele Rinkaby flyvepladsen med masser af turbulens og svære termikbobler. I runde fem kom der – heldigvis for konkurrenceledelsen – stribevis af drops, som ramte blandt andet Anders Persson, mig selv, Robert Hellgren og Jes Nyhegn. Det betød, at der kun var syv deltagere i Fly-off ud af 29 startende i F1A – og ingen danskere med.

I Wakefield var det dog gået anderledes for Christian Schwartzbach, som havde fløjet godt hele dagen og kom i fly-off sammen med fire andre piloter. I F1Q havde Tom Oxager også kvalificeret sig til Fly-off sammen med to andre, mens Peter Buchwald og Per Grunnet fik de to bundplaceringer ud af feltet på otte. Fly-off gik fint for Christian, som fik en flot tredjeplads med respektable fire minutter og seks sekunder. Tom fløj over fem minutter, men det rakte desværre kun til en tredjeplads i det hårde felt. Dagen viste også at F1Q er ved at overhale F1C i vores del af verden, hvor der kun var tre deltagere. Wakefield blev igen vundet af ukrainske Mykola Kovalenko, som fløj mere end to minutter længere end nummer to – tyske Bernhard Schwendemann. Runde fem var for øvrigt også gået rigtig hårdt ud over Oleg Kulakovsky, Bernd Silz, Roger Morrell og tre mere, som alle droppede efter kun maxer.

Igen var det værd at kigge på Marius Nyhegn, der kun droppede 10 sekunder

og derved kom langt foran farmand, som lavede et stort drop i runde fem. Taktikken var den samme som i Swedish cup – og det virkede.

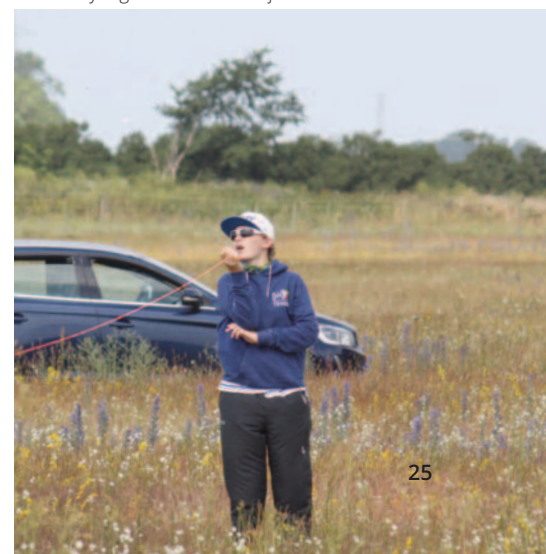
### Norwegian Cup

Vejrudsigten for dagen var formidabel, solrigt morgenvejr, som gradvist ville bevæge sig over i solrigt blæsende vejr, som sidst på dagen ville blive solidt solrigt blæsevejr. Konkurrenceledelsen startede derfor konkurrencen en halv time før planen, og det gav god mening. Da vi kom i gang med runde 1, blev det hurtigt klart at der ikke var termik og mange ledte forgæves. Det som skulle redde maxet hjem var et godt trim og god udgangshøjde. Jeg havde valgt en all round termikmodel til første start i forventning om, at konkurrencen allerede fra morgenstarten ville blive småblæsende. Det viste sig ikke at være tilfældet, så det medførte et drop og modelskifte i runde to og et max i kassen. Andre havde de samme udfordringer, hvor blandt andet Per Findahl og John Carter hver måtte indkassere et drop i de to første runder. 10 minutter inde i runde to var vinden drejet 90 grader og førte nu modellerne i retning af en hestefold. For nogle år siden var der med netop den hesteejer en særdeles uheldig episode med haglgevær, klager og tilkaldelse af politiet på grund af landende modeller som opskræmte hestene. Det ville konkurrenceledelse undgå for enhver pris, så konkurrencen blev stoppet og startstedet flyttet til det andet dårligste startsted på Rinkaby. De

Robert Hellgren overvejer næste træk ...



Marius Nyhegn afventer startøjeblikket ...



der havde fløjet, fik tiderne overført og de resterende måtte flyve deres tider fra det nye startsted. Dermed duplikerede man ikke den amatøragtige ungarske konkurrenceledelse vil VM 2017 på F1B dagen, hvor problemstillingen var nøjagtigt den samme men håndteringen forkert.

Det nye startsted var meget præget af kraftig turbulens, som gjorde cirkling med F1A modellerne til en risikabel affære. Mange måtte smide linen og der forekom havarier og naturligvis en del drop. Selv lykkedes det mig at starte modellen i tre bobler, men turbulensen var så forstyrrende for glidemønstret at kun to blev til max og i den sidste start et drop på 16 sekunder.

Da de indledende runder var fløjet, havde kun tre F1A piloter fuld tid og kun to fik noteret tid til Fly-offet mandag morgen meget tidligt, Hvor Allard Van Wallene vandt en kneben sejr. Desværre blev det ikke til fly-off til Karsten og mig, som var de eneste danske på dagen. Næsten alle tyskerne var taget hjem og feltet var derfor meget reduceret.

I F1B var historien en helt anden med både Jes Nyhegn, Thomas Røjgaard og Steffen Jensen blandt kombattanterne. Der var som en sjældenhed på vore breddegrader flere deltagere i Wakefield end der var i F1A og hele seks der kvalificerede sig til Fly-off. Jes Nyhegn havde fuld tid og i Fly-offet var han kun 12 sekunder fra at slå Ukraineren My-

kola Kovalenko, der for tredje gang på en weekend vandt en world cup konkurrence. Jes's resultat var meget flot og det tegner godt til deltagelsen i verdensmesterskabet i Californien i oktober. I finalen deltog Bernd Silz, Dag Edvard Larsen og Oleg Kulakovsky, hvilket understreger det gode resultat.

### Samlet kommentar

Konkurrencen er tilbage på Rinkaby og lad os håbe den bliver der. De to år på Øland var meget blæsende og årets udgave var klassisk godt Rinkaby vejr med fin planmæssig afvikling af konkurrencerne. På Øland var vejret så ringe, at de mange ændringer i planerne gjorde at man til sidst mistede orienteringen om hvilke konkurrencestarter der blev fløjet.

Atter en gang viste konkurrenceledelsen topklasse med en lang stribe rigtige beslutninger, der gjorde det til en fornøjelse at deltage og lad os håbe det fortsætter. Da man atter satte kursen hjemad, var det med mange gode minder om en dejlig oplevelse.

Hvis noget skulle forbedres, ville jeg foreslå at reservedagen om lørdagen blev brugt som konkurrencedag og i stedet blev søndag reservedag. De fleste tyskere tog hjem efter fredagen og Norwegian Cup havde markant færre deltagere end de to andre konkurrencer.

Lars Buch Jensen



Til venstre:  
Jes Nyhegn og Jari Valo.

Til højre:  
Jes Nyhegn forsøgte sig med stort held i F1B til Norwegian Cup. Det blev til en flot andenplads og her ses han under en konkurrencestart, mens Steffen Jensen i baggrunden tager tid.

# FRA MODELFLYVNING TIL ERHVERVSPILOT

Kristian gik hele turen fra modelpilot til pilot  
og det var ikke uden turbulens og modvind ...



Kristian og SKAK fra Caspersen Design. Et fly, der kunne alt i luften.

En lun sensommeraften for 15 år siden var der ingen, der tænkte på, at indholdet i en snak mellem Kristian Lykke Jensen, Randers, og hans far en dag skulle blive virkelighed. Snakken om, at det kunne være fedt selv at sidde i flyet og styre.

Kristian styrede den aften sit første modelfly, en PT 40 Trainer. Det foregik i luften over Randers Modelflyveklub i Helstrup Enge ved Randers.

Den højvingede PT 40 havde akkurat motorkraft nok til at holde sig i luften. Knægten med senderen - remote-kontrollen - var hurtigt klar til noget, der gik hurtigere, var rappere og som kunne loope, lave Immelmanns, styrtdykke, flyve på hovedet i lav højde og snurre om sig selv. Og da knægten var elev under navnkundige modelflykonstruktør Henning Caspersens vinger, blev der hurtigt indgået en aftale med 'Caspersen Design'. Konstruktion af en ny maskine tog fart. SKAK, blev den døbt. Vingene var skakternede. Et fantastisk modelfly, som kunne det hele. Kristian og SKAK blev fast mand på klubbens start- og landingsbane i al slags vejr. Fantastiske dage, som han takker Henning Caspersen, Hans Dahl Christensen og de andre klubmedlemmer for.



Skolefly er én-motors og to-motors maskiner. Og når man så kan selv, så bliver det ikke bedre.

Nu, 15 år senere, er Kristian 27 år og netop færdiguddannet erhvervspilot CPL (A), ATPL (A) – Commercial Pilots License og Airline Traffic Pilots License. Godkendt af Trafikstyrelsen og klar til at flyve passagerer rundt i verden med krabater fra fx Boeing og Airbus.

Vejen til drømmeuddannelsen har krævet hele familiens opbakning samt tro på, at det var det, Kristian skulle. Dertil hans egen målrettede indstilling. I 2012 begyndte Kristian som 21-årig pilotelev hos DanFly Aviation i Skrydstrup. Fighterwing Skrydstrups F16'ere stod for daglig morgenvækning, men uddannelsesforløbet blev bombet til atomer: Dan Fly Aviation gik konkurs og lukkede. Tanken om at fortsætte uddannelsen i Billund Air Center blev på jorden. Små 150.000 kroner var væk fra den ene dag til den anden.

Kristian bevarede drømmen og sit gode humør. Nappede fire års arbejde i en dagligvarebutik, betalte de 150.000 af i banken samt sparede op til delvis finansiering af et nyt uddannelsesforløb. Denne gang hos pilotakademiet GreyBird i Aarhus Lufthavn, Tirstrup. Her startede han i 2017. Arbejdede sig igennem 12 eksamener plus diverse flyvetests, mens der kom striber på skuldrene. Dertil krav om 'Class 1 Medical' - gennemgribende lægeundersøgelse og løbende godkendelse. 16. juni fløj Kristian sin sidste uddannelsesflyvning med repræsentant og censor fra Trafikstyrelsen. Godkendt uden anmærkninger.

Et par dage senere gik turen til Ljungbyhed nord for Helsingborg, hvor Kristian gennemførte et forløb i samarbejde kaptajn og co-pilot imellem. Det foregik i en Boeing 737 simulator.

Inden sin sidste eksamen var der plads i skemaet til, at Kristian kunne flyve privatjet rundt i Europa sammen med en erfaren kaptajn. Det gav besøg i London, München, Luxemburg, Stockholm, Polen, Frankrig og Skotland. En fantastisk oplevelse for en flyveglad ung mand.

Næste step er en ansættelseskontrakt i Danmark eller udlandet samt en 'type rating': Et kursus i den type flyvemaskine, Airbus, Boeing eller lignende, som benyttes af den kommende arbejdsplads.

Der kan ske meget, når man besøger Randers Modelflyveklub ...



Henning Caspersen lærte Kristian alt, hvad der er værd at vide om modelflyvning. Her en kold eftermiddag i Randers Modelflyveklub, da hobbyen var ny for eleven.

## PILOTUDDANNELSEN

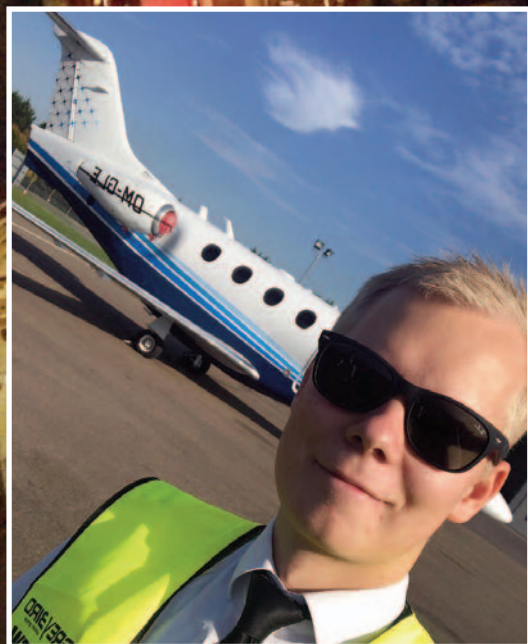
Uddannelsen hos pilotakademiet GreyBird i Aarhus Lufthavn bestod af 75 timers flyvning på en single engine flyvemaskine, hvor hånddelaget indøvedes. Alt sammen imens der studeredes teori til et privat flyvercertifikat. En meget basal teoretisk viden. Derpå den teoretiske del af ATPL (A) (Airline Transport Pilots Licence, Airplane) som er bestående af 12 fag, herunder meteorologi, aerodynamik, trans- og supersonisk flyvning og navigation mv.

Efter knap et års hårdt arbejde med bøgerne, var alle teoretiske prøver bestået, og Kristian var nu klar til at lære at flyve to-motors fly, under IFR-regler (Instrument Flight Rules) hvor der udelukkende flyves ved hjælp af instrumenterne. Her bliver de kommende piloter 'gennemtævet' med simulerede fejl på flyet, fx motorfejl, motorbrand, instrumentfejl, røg i flyet osv. Samtidig skal eleverne flyve flyet meget præcist og overholde alle regler.

Efter mere end 100 timer i luften på et to-motors fly under IFR-regler, gik Kristian til ME/IR prøver (Multi Engine Instrument Rating). Herefter var det tid til at gøre sig klar til CPL-prøve (Commercial Pilots Licence-prøve). Kristian fløj 5 timers CPL-flyvning, og herefter en prøve som blev afsluttet 16. juni.

Pilotuddannelsen er 100% selvfinansieret de fleste steder i verden. Også i Danmark. Prisen for uddannelsen løber op i omkring kr. 750.000, hvoraf de 700.000 er til teori og flyvning. De sidste 50.000 er til gebyrer for teoretiske eksaminer og flyveprøver til Trafik-, Bygge & Boligstyrelsen. Uddannelsesforløbet er på 22-24 måneder forudsat at prøverne består i første omgang. Nogle pilotelever låner pengene via friværdis i forældrenes hus, andre, som Kristian, sparer noget op og låner resten. Andre gør noget helt tredje.

Kristian ombord på en Boeing 737 simulator.  
Jo større maskiner jo bedre, mener den unge mand.



Kristian har allerede fløjet rundt i Europa som co-pilot på en privatjet.

# VM F3B I TJEKIET VAR IKKE UDEN DRAMATIK

En hjælpende hånd fra en velmenende landsmand fik fatale følger for en tidligere mester ...



Der flyves distance, hver pilot har mindst to hjælpere om sig, så der er trængsel. Hvert hold har sit eget sigteapparat som de har linet op med det officielle.



Det danske landshold ved åbningsceremonien. Ceremonien var heldigvis skåret ned til det mindste. Fra venstre piloterne: Niels N. Sørensen, Jan Hansen og Søren Krøgh. Holdleder og hjælper Regnar Petersen til højre



Hårdtpumpet bil klar til afgang mod VM i Tjekkiet

**Vi havde aftalt at mødes ved Jan for at pakke bil, da vi havde besluttet at køre sammen i hans bil. Så der skulle spares på udstyr. Søren som bor tæt på Jan ankom som den første og vi gik i gang med at pakke bilen, Regnar og Niels kom senere. Der gik en rum tid og vi havde pakket bilen med 6 spil plus diverse udstyr til dem, masser af liner, 11 fly og tøj plus diverse. Bilen var fuld. Vi aftalte at vi kørte fredag den 2. kl 5 om morgnen.**

#### **Afgang fra Sønderborg kl 0500 - TUREN**

Vi havde ca 960 km foran os. Turen gik fint og uden nogen form for problemer. Vi kørte forbi flyvepladsen og fik læsset den tunge del af udstyret af, for derefter at køre hen til vores Bed and Breakfast hvor vi ankom omkring kl 20.00.

#### **Lørdag den 3. og søndag den 4. - FOR-KONKURRENCE**

Om lørdagen skulle der flyves forkonkurrence. Vi skulle være klar kl 0900, så vi fik stillet alle vores spil op og monteret liner og accuer, så vi var klar i god tid. Vejret så fint ud så ingen problemer der, vi fik samlet vores fly og var klar. Vi fløj første runde og blev hurtigt klar over, at det ikke var et nemt område at flyve i, da vi havde svært ved at flyve de 10 min i termikken. Men det var jo også kun forkonkurrence, så det var god læring før VM. I anden runde fik vi prøvet vores anden model for at være sikre på at alt virkede som det skulle, og det gjorde det. Sidst på søndagen holdte tjekkerne åbningsceremoni, som var en af de korte. Så kunne VM begynde.

#### **Mandag den 5. til fredag den 10. - VM START**

Så skulle der flyves. Vejret var typisk fint om morgen, senere kom der lidt regn og efter det sol og fint vejr igen. Så der blev fløjet alle dage og vi nåede da også syv runder uden problemer. Niels havde købt et nyt spil som vi skulle bruge, om tirsdagen måtte det give op pga. en dårlig motor. Vi var heldige, idet vi er gode venner med tyskerne, der var så venlige at låne os et spil, så vi ikke skulle nøjes med fem spil. Vi havde nogle gode flyvninger og nogle knap så gode. Af de gode kan nævnes at Jan vinder et par distancer, Søren vinder også i distancen og vinder to speedrunder. Teamleder Regnar knoklede på med højstartsspil, batterier og liner, og var en kæmpe hjælp. F3B er en holdsport og på et lille firemands-





Der var opstillet et stort telt hvor hvert hold kunne få ca. 20 m<sup>2</sup> til rådighed. Det var en fin service som arrangøren desværre ikke havde fortalt os om, så Søren havde medbragt et telt som vi naturligvis undlod at stille op.

hold er der brug for alle mand. Flyvningerne går fint hele ugen, og efter syv runder ender vi på niendeplads i hold, Niels på en 37. (Det er godkendt da det er første gang han er med) Jan på en 23. og Søren på en 16. plads.

### Besøg hos producent

Vi havde lidt tid forudfor præmieoverrækkelse, som var kl 12 og vi var så heldige at vi måtte komme og se Baudis model. Det er en forhandler/producent som laver modeller til F3F/F3B, GPS triangle og hobby fly. Det var en fin rundvisning på fabrikken, hvor vi så cnc-fræsemaskiner og en hel del halværdige modeller. Vi så også hvor formene lå i varmekammer. Ja, der kan næsten skrives et referat for sig selv om besøget, men kort fortalt så var det en rigtig fed oplevelse. Lige over middag var vi så til overrækkelse og efterfølgende banquet. Da vi have spist besluttede vi os for at vende næsen hjemad igen. Så efter ca 960 km var vi hjemme i Sønderborg kl 0200.

Alt i alt vil jeg godt sige, at vi have en fin tur med masser af oplevelser. Holdsamarbejdet fungerede fint og alle virkede til at nyde turen. Vi var så heldige at Regnar have meldt sig som hjælper, hvilket han skal have stor tak for.

### Og hvad så med dramatikken?

Ja, den historie kommer her. Det endte nemlig med tyskere i anger ... og med at den tyske mester blev sat ud af spillet om VM-titlen.

På konkurrencens anden dag blev den tyske mester Martin Webershock sat ud af spillet om verdensmesterskabet. Holdkammeraten Andreas Herrig havde justeret modstanden på et startspil så tæt på grænsen, at en officiel kontrol målte under de lovbealede 23 milliohm. Uheldigvis for Webershock fandt kontrollen sted efter hans flyvning, og ikke efter Herrigs, og han måtte derfor indkassere 1.000 strafpoint og var dermed reelt chanceløs i kampen om verdensmesterskabet.

### Holdleder på overarbejde

Meddelelsen om de 1.000 strafpoint bragte Weberschocks temperament i kog, da han hverken var vidende om eller enig i Herrigs justering. Og da diskussionen i tyskernes telt tog til, bad team manager Jens Buchert, Weberschock om at tage sig en løbetur ud til enden af svævflyvepladsen og tilbage igen. Hvad der blev diskuteret ved kun tyskerne, men onsdag morgen mens vi ventede på opklaring i vejret kaldte det komplette tyske hold af piloter og hjælpere alle tilstedeværende sammen for at give en forklaring på tirsdagens hændelse. At det var tordnende uretfærdigt at Weberschock måtte tage straffen stod enhver klar, og Herrig påtog sig det fulde ansvar for sin handling. I et forsøg på, at rette op på uretfærdigheden havde tyskerne foreslået juryen at strafpointene blev overført til Herrig, men ligesom man ikke kan score point for andre, kan man heller ikke overtage andres strafpoint.

Holdet havde også nedlagt en protest imod det officielle måleudstyr, da de mente at nøjagtigheden af udstyret havde ændret sig, da der var blevet repareret en ledning på det. Protesten blev efter behørig kontrolmålinger som blev sammenlignet med målinger før reparationen afvist. Tyskernes mål med protesten var et forsøg på at udligne uretfærdigheden overfor Weberschock og ikke fordi de var uenige i, at straffen skulle gives.

### Efterspil

Hvis det tyske luftsportsforbund vælger at gå ind i sagen kan det måske få store konsekvenser for Andreas Herrig. Hvis forbundet ser hans handling som usportslig eller på anden måde fordømmer det, kan de inddrage Herrigs sportslicens, og den tidligere verdensmester får dermed ikke mulighed for, at deltage som pilot ved VM i Danmark i 2021.





Vi skal være værter for det næste F3B VM i 2021 og det reklamerede vi med. Tøjet vakte stor opsigt og mange tilkendegav at de allerede nu glædede sig over, at Danmark skal være værtsnation.



Næsten en tredjedel af piloterne til VM fløj Devo. Det er Martin Weberschock der har udviklet modellen og her poserer på græsset foran en stribe af modellerne.



I F3B er du afhængig af gode hjælpere. Her flyver Schweizerne en distanceopgave, Thomas Kübler flyver, Andreas Böhlen holder øje med om de andre der flyver opgaven finder bedre luft som Thomas måske kan udnytte, hjælperen uden nummer holder øje med signallerne der viser hvornår modellen har fløjet banen på 150 meter og må vende. Niklaus Huggler som står bag Thomas guider ham i banen, instruerer ham i, om han flyver lige og hvornår han nærmer sig vendepunkterne.

## FAKTA:

Der deltog 45 piloter fra 15 lande, vi fløj i alt 7 runder alle bestående af de tre F3B discipliner, termik, distance og speed. VM blev vundet for tredje gang af den erfarne Andreas Böhlen fra Svejts. De detaljerede resultater kan findes på: [https://lomcovak.cz/wp\\_eng/category/f3b/](https://lomcovak.cz/wp_eng/category/f3b/).

## OPGAVERNE:

### Termik:

- Arbejdstid: Tolv minutter
- Gruppestørrelse syv til ni piloter

Opgaven er, at flyve ti minutter på én start og score op til 100 bonuspoint ved at lande inden for en cirkel med en radius på én meter. Hver meter man lander væk fra cirklen koster fem point. Hvert sekund op til 600 (ti minutter) giver et point og hvert sekund over giver et minuspoint. Piloten må lave alle de starter han ønsker men kun sidste flyvning tæller og den skal være afsluttet inden de tolv minutter er gået.

### Distance:

- Arbejdstid: Syv minutter
- Gruppestørrelse fire til seks piloter

Opgaven er, at flyve flest mulige ben på en 150 meter lang bane på fire minutter. Banen der flyves i, er markeret med et sigteapparat i hver ende. I hvert sigteapparat sidder der lige så mange officials som der er fly i luften. Hver official følger én model og når den krydser sigtelinien giver han et lyd- og lyssignal til piloten som ved, at han nu har gennemfløjet hele banens længde og kan vende og flyve næste ben. Den bedste pilot ved VM fløj i gennemsnit 23 ben pr. runde.

### Speed:

- Arbejdstid: Fire minutter
- Opgaven flyves én pilot ad gangen

Opgaven er, at flyve fire ben på distancebanen på kortest mulige tid. Markering af banen foregår som i distancen. Bedste tid ved VM var 12,98 sekunder, hvilket giver en gennemsnitlig hastighed på 166 km. i timen for de 4x150 meter. Bedste gennemsnitlige tid for de syv runder var 14,46 sekunder.

### Pointberegning:

Scoringen af de tre opgaver normaliseres sådan, at vinderen af hver gruppe får 1.000 point og de andre får promille af 1.000 point i et forhold mellem deres egen og vinderens præstation.

### Et nemt eksempel, i en distanceopgave flyver

Pilot 1	25 ben
Pilot 2	24 ben
Pilot 3	21 ben
Pilot 4	16 ben
Pilot 1 vinder og får 1.000 point	
Pilot 2 får 24 ben / 25 ben * 1.000 = 960 point	
Pilot 3 får 21 ben / 25 ben * 1.000 = 840 point	
Pilot 4 får 16 ben / 25 ben * 1.000 = 640 point	

Normaliseringen sker for at gøre resultaterne mellem grupper sammenlignelige. Vind og vejr spiller en stor rolle men promillesystemet udligner det. For at blive ved distanceopgaven, så kan den gruppe der flyver lige efter gruppen som er udregnet ovenfor risikere at komme til at flyve i utroligt dårlig luft, hvor fx 18 ben vil være det maksimalt opnåelige. Også her får vinderen 1.000 point og de efterfølgende får promiller i forhold til deres præstationer, og vupti, så kan de to grupper sammenlignes.

# MINDEORD

MODELFLYVNING DANMARK HAR MISTET TRE SKATTEDE MEDLEMMER - ÆRET VÆRE DERES MINDE

## MINDEORD TEDDY SHAADT



Borup Modelflyvere har mistet en værdsat klubkammerat. **Teddy Shaadt** er død efter kort tids sygdom i en alder af 69 år.

Teddy havde som ung fløjet med linestyrede fly, men stoppede da radiostyrede flyvning dengang var meget dyr. Siden hen begyndte Teddys søn Brian med modelfly og har fløjet i mange år. Teddy kom til Borup Modelflyvere i 2010, efter at han havde fået medlemskab af Modelflyvning Danmark i julegave af sin søn, og med det samme blev han en yderst vellidt person af alle i klubben. Teddy og Brian har igennem årene nydt hinandens selskab i denne fælles hobby.

Teddy var en rigtig modelbygger, og alt blev bygget op fra bunden. Teddys modeller var utroligt flotte. Efter Aeronautisk Aktivitetscenter i Avedøre holdt åbent hus blev han forelsket i et fullsize KZIII, og måtte efterfølgende bare bygge sådan et. Han har også bygget en KZVIII.

KZIII-byggeprojektet har han beskrevet i artiklen: "Drømmen om KZ-III" i Modelflyvenyt (3/2016). Og til (1/2014) skrev han "Sådan holder vi gang i klubben om vinteren".

Teddy var kendt for sit store engagement i klubben. Han stillede op til alle arrangementer. Det var både når det var ren hygge, men ikke mindst når der skulle ydes noget. Han bestred posten som klubbens webmaster, og var en del af holdet som slog græsset og deltog også i klubbens arbejdsdage. Hans engagement ses også af klubbens log, Teddy har de sidste mange år været på pladsen mindst 50 gange om året.

Teddy var en dygtig og meget ivrig fotograf, og han havde altid sit kamera med når han var på pladsen.

Vi vil alle i klubben mindes Teddy for hans glade smittende humør, hans store hjælpsomhed, hans kæmpe engagement, og ikke mindst som en fantastisk klubkammerat.

Æret være Teddys minde

René Hansen – Formand for Borup Modelflyvere.

**MINDEORD  
HENNING JENSEN**



**Henning Jensen**, én af Silkeborg Modelflys mange og meget engagerede ildsjæle, er død efter kort tids sygdom i en alder af 75 år.

Henning har bygget og fløjet modelfly siden begyndelsen af 70'erne, og var med til at stifte Silkeborg Modelfly (dengang Kjellerup egnens modelflyklub og Kjellerup RC) først med bane i Kragelund, derefter i Nørskovlund og nu i Stenrøgel.

Igennem årene har Henning hjulpet mange elever på ungdomsskolen igennem udfordringerne med at bygge deres første modelfly og senere med at få dem i luften – og ned igen nogenlunde uskadt.

Henning var også meget aktiv i bestyrelsen og var lige fra starten med til at udvikle og styrke Silkeborg Modelfly som forening.

Henning delte gerne sin begejstring og sine erfaringer med børn og nybegyndere i alle aldre, og bidrog på den måde til at få dem til at holde af vores fine hobby og interesse.

I de sidste par år døjede Henning med gigt i fingrene, og det forhindrede efterhånden Henning i at flyve så meget som han gerne ville – men det forhindrede ham ikke i at komme på banen eller til byggeaften hver onsdag i vinterhalvåret. Også her i foråret var Henning på plads da banen skulle gøres forårskar og tromles, og han havde lige til det sidste sin faste plads på græsclipperlisten.

Vi vil savne Henning på banen i Stenrøgel, om vinteren i hallen til indendørsflyvning hver søndag, og om onsdagen til byggeaften, hvor Henning ofte sikrede at der var kage eller æbleskiver til kaffen.

Æret være Hennings minde  
Benny Thomsen  
på vegne af Silkeborg Modelfly

**MINDEORD  
PEDER G. PEDERSEN**



**Peder G. Pedersen**, Dragsholm Modelflyklub, er ikke mere. Min nære ven og flyvekammerat gennem 40 år, Peder døde den 19. juni 2019.

I 80'erne var Peders undervisning i modelbygning i ungdomsskolen stærkt medvirkende til at skabe et grundlag for at oprette en lokal modelflyklub.

I 1987 var Peder medstifter af Dragsholm Modelflyklub. Peder blev ved stiftelsen af klubben valgt til kasserer. Fra 1990 til 2002 var Peder formand for klubben.

Under Peders formandskab var klubben næsten hvert år vært for et Model Flyver Træf, de første år som Åbent Hus én dag med opvisning for publikum, fra 1995 som rent Hobby Flyver Træf over en hel weekend.

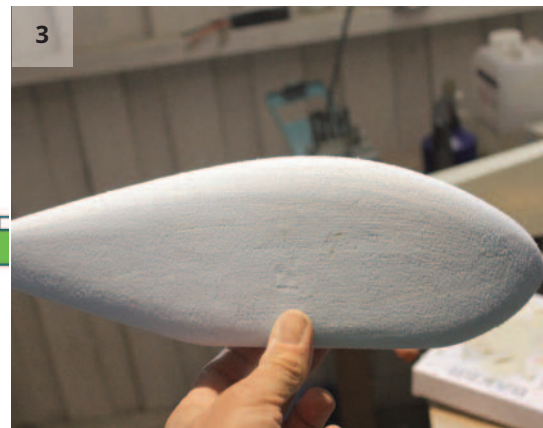
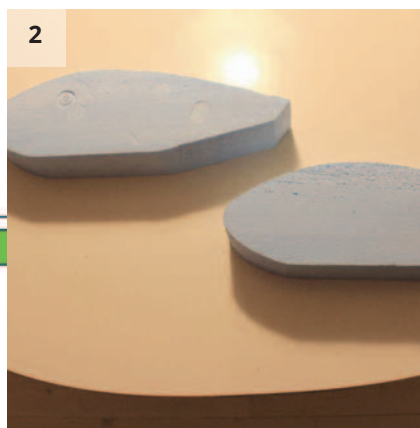
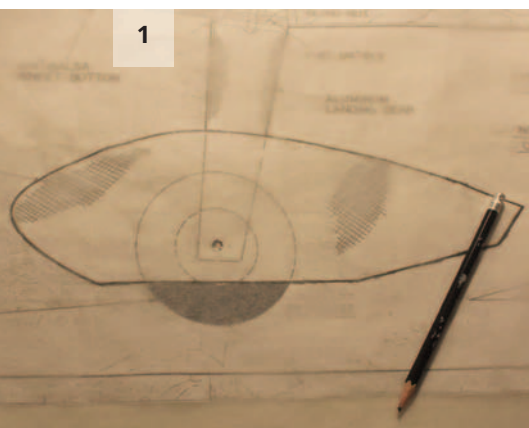
I 90'erne var klubben flere gange vært for Sjællandsmesterskaberne i kunstflyvning. Da klubben i 1993 var vært for SM i Kunstflyvning tog Peder, efter de forudgående års tilløb, titlen som sjællandsmester i B-klassen.

Peders store engagement i klubben havde ikke været muligt uden opbakningen fra familien. Peders hustru Gitte kom ofte på flyvepladsen, ikke blot som gæst, men også for at hjælpe os med afvikling af klubbens arrangementer.

Det var ganske forståeligt at Peder i 2002 søgte afløsning fra formandsposten for at tilbringe en større del af fritiden sammen med Gitte og børnene. Peder forblev som aktivt medlem af klubben. I de senere år kom både Gitte og Peder til at døje med svigtende helbred, som desværre førte til at vi også mistede Gitte tidligere på året.

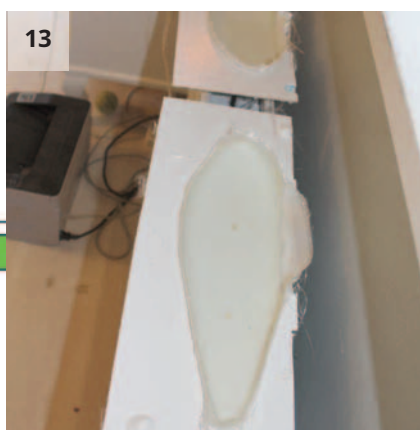
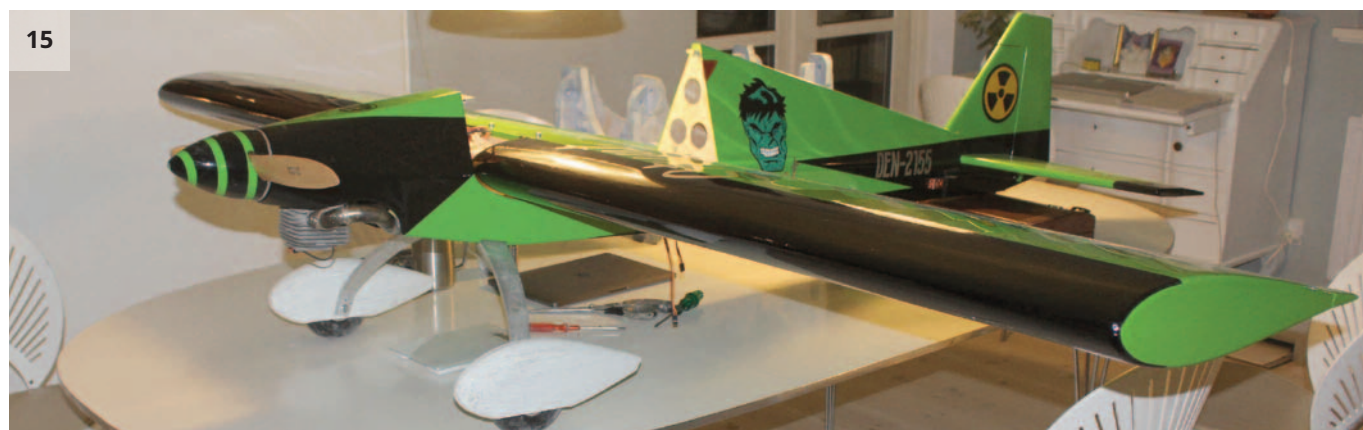
Ved bisættelsen var et af Peders små fly landet på kisten for at følge med på den sidste rejse. Peder blev 68 år.

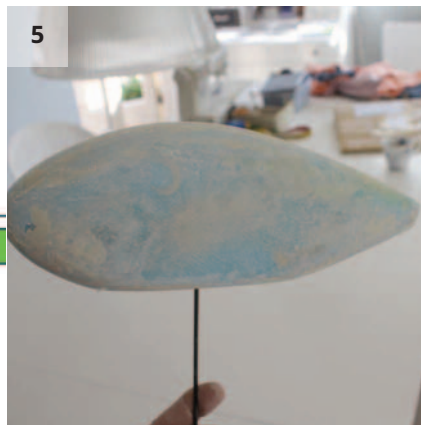
Æret være Peders minde  
Niels Leitritz



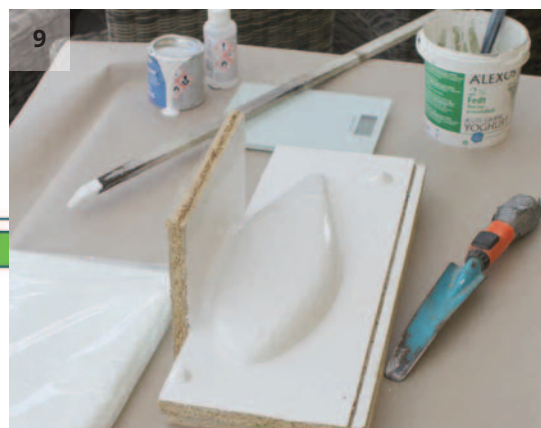
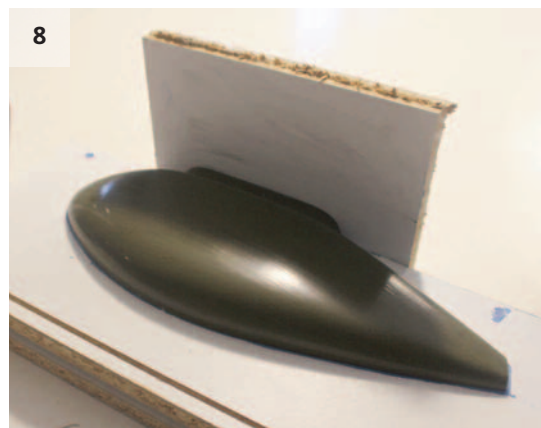
# TO STØBTE KÅBERS POESI

Om at støbe kåber på vers!  
Det kan vi li' ...





Først du tegner facon min ven,  
 det gør du nemmest med denne pen. (1)  
 Nu den fine pergament du vender,  
 og skærer i skummet med en kniv du kender. (2)  
 Med papiret i hånd du skummet bearbejder,  
 det skal være smukt og rundt, så dig ingen bebrejder. (3)  
 Derpå en overflade du må lave i væv,  
 så skummet kan tåle lidt tæv. (4)  
 Min ven fortvivl nu ej,  
 at lave overflader er ej en leg (5)  
 med spartel, kærlighed og rigelig Putty,  
 du nu har en plug med rigtig fut ! (6)  
 Med rigelig lak fra en automobil,  
 du kan se dig selv med et kæmpe smil. (7)  
 Voks og slip på pluggen smøres,  
 nu ikke sjuske så det næste ikke kan gøres (8)  
 Gelcoat vejes og på pluggen smøres,  
 det skal kun i femogtredive minutter tørres (9)  
 Nu formen bygges af måtten så fin,  
 mens polyesterens dampe dig giver et grin (10)  
 Voks og slip du igen benytter,  
 inden måtten den sidste form nu støtter. (11)  
 Se nu der en form så fin,  
 Det gamle polyester er ikke helt til grin. (12)  
 Med væv og epoxy vi kåberne støber,  
 her vi ingen risiko løber. (13)  
 Nu er du ejer af et par fine kåber.  
 Jeg vil vædde med at gutterne måber. (14)  
 Flyet har fået sine kåber på  
 Det blir spændende at se, hvilken farve de vil få. (15)



# STORT & småt

Samlet af  
redaktøren

## Vanvittig vovehals krydser kanalen på hoverboard ...

Den 40-årige Franky Zapata lykkedes 4. august 2019 med at krydse Den Engelske Kanal på et hoverboard. Han lettede fra Sangatte nær Calais på den franske nordkyst.

Han var ledsaget af tre helikoptere og landede i Skt. Magarets Bay i Dover, hvor han blev modtaget af tilskuere og journalister. Turen over kanalen tog i omegnen af 20 minutter, med en enkelt brændstoftankning på en platform på et skib undervejs.

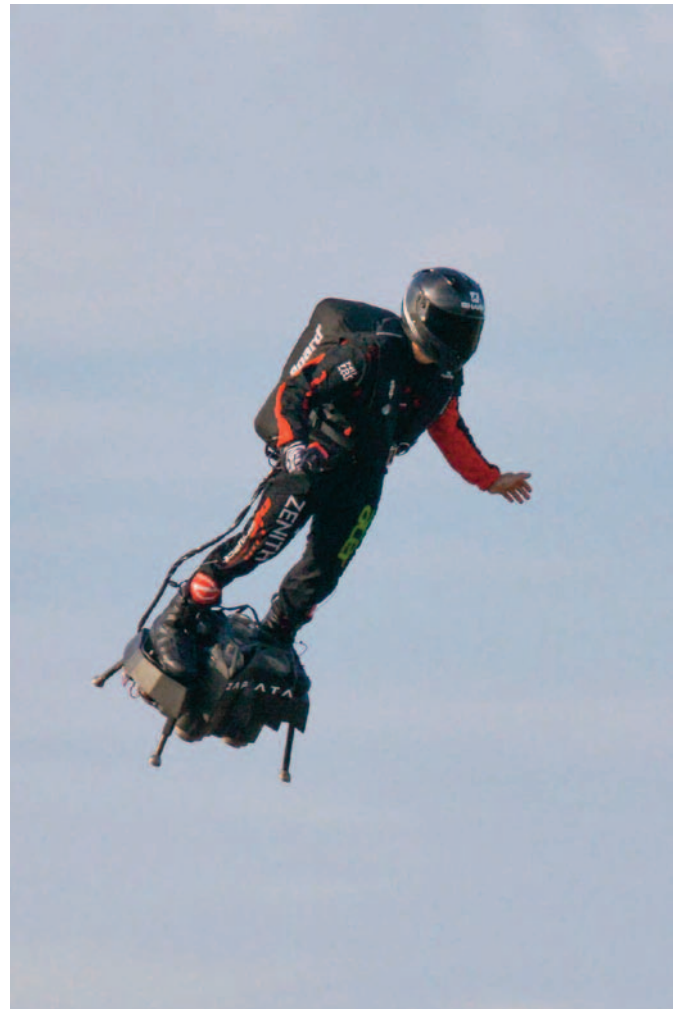


FOTO: FANDRIEU / SIPA / RITZAU SCANPIX



FOTO: STEVE PARSONS / PA IMAGES / RITZAU SCANPIX

Zapatas hoverboard er et form for flyvende bræt. Det har fem små jetmotorer og flyver i 15 til 20 meters højde med en topfart på 140 kilometer i timen.

Den 40-årige franskmand forsøgte første gang at krydse kanalen ni dage tidligere, men da kiksede landingen på platformen, hvor han skulle tanke og derfor måtte han fiskes ærgerlig op af vandet kun halvejs

KILDE: RITZAU

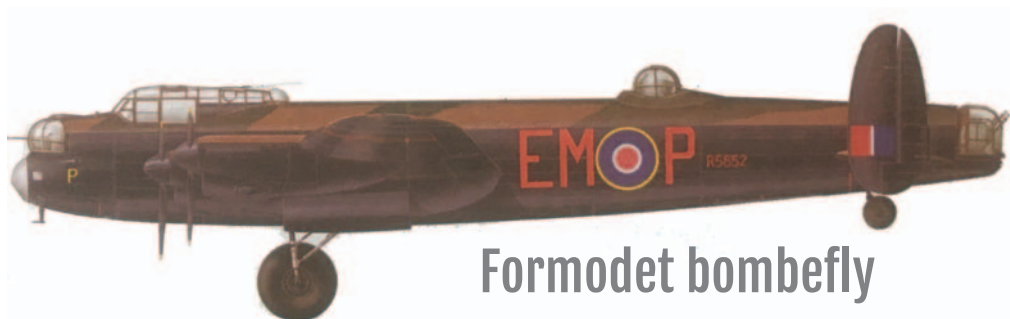


## Første kvindelige verdensrekord i luften ...

I år er det 90 år siden at den første kvinde satte en luftfartsverdensrekord. Det var franske Maryse Bastié, (1898-1952) der den 28. juli 1929, skrev sig ind i historien ved at være i luften i 26 timer, 47 minutter og 30 sekunder. Det skete i en Caudron C -109 med en Salmson 40hk motor. En rekord hun i øvrigt selv slog året efter med en tid på 37 timer og 55 minutter.

Hun fik mange fine anerkendelser i sin samtid og fik også den ære at komme på frimærke.

KILDE: FAINEWS / WIKIPEDIA



## Formodet bombefly fundet i Storebælt

En søndag midt i september gjorde en dykker et usædvanligt fund ud for Langelands sydlige spids.

Han fandt et bombefly fra Anden Verdenskrig. Det er sandsynligvis et Lancaster bombefly, der ligger dernede. fortalte dykkeren, og tilføjer, at der også lå noget, der kunne ligne flybomber. Derfor udsendte Søværnet et midlertidigt forbud mod at dykke, fiske, sejle, arbejde eller kaste anker i området.

Lancaster er et britisk firemotorers bombefly, der blev sat i produktion i 1941 og anvendt under Anden Verdenskrig. Fly af Lancaster-modellen blev efter krigen brugt som blandt andet rekognosceringsfly indtil 1956.

### FAKTA om Lancaster

Længde	21,18 m
Spændvidde	31,09 m
Højde	6,10 m
Vingeeareal	120,49 m <sup>2</sup>
Tomvægt	16.738 kg
Maksimal startvægt	31.751 kg
Motor	4× Rolls-Royce Merlin XXIV V-12 motorer
Motorydelse	1.640 hk
Tophastighed	462 km/t (ved 3.505 m.o.h.)

KILDE: WIKIPEDIA



## Første kvindelige rumkaptajn ...

Nu vi er ved kvinder i luften, så er det også 20 år siden, at Eileen Collins (f.1956) blev den første kvindelige kaptajn på rumfærgen Columbia. Det var den 23. juli 1999 med mission STS-93. Hun var ikke den første kvinde i rummet, for det var russiske Valentina Tereshkova, men hun var én af de første kvinder i rummet og altså første kaptajn. Hun blev pensioneret fra NASA i 2006, men nåede at tilbringe i alt 38 dage i rummet i karrieren.

KILDE: FAINEWS FOTO: NASA



## Droner indgår i Danmarkshistoriens største terrorsag ...

Mens dette nummer af Modelflyvenyt gøres færdig til tryk ruller sagen mod de tre mænd, der ifølge anklageren har indkøbt droneudstyr i Danmark og sendt det til Islamisk Stat i Syrien.

I sagen, der er døbt "dronesagen" indgår indholdet på et specifik USB-stik som bevismateriale. De tre tiltalte mænd, der af pressen omtales som Taxichaufføren, Cykelhandleren og Underviseren har siddet varetægtsfængslet i to år, mens sagen blev forberedt.

Dronesagen kommer til at køre henover 19 retsdage med planlagt domsafsigtelse i januar 2020. Alle tre tiltalte nægter sig skyldige.



# MODELLEN MED DE MANGE LIV ...

Skalafly C47/DC3 DC 3 Bohnstedt-Petersen modellen har oplevet lidt af hvert og fået masser af kærlighed ...

**ModFellens historie begynder for ca. 30 år siden, hvor Henning Boisen og Per Kristensen bestemte at de ville bygge et par modeller af flytypen C47/DC3.**

Der blev skaffet tegninger fremstillet af Nick Zirolì Scale Plans til en model i størrelsen 1:8. og Per Kristensen gik i gang med at skaffe træ og dokumentation til modellen OY-BPB, i den udgave den havde der sidst i firserne, hvor flyet blev solgt til Bohnstedt-Petersen som reklamefly i Mercedes koncernen.

Der blev hurtigt udskåret to sæt spanter som var et sæt til Henning Boisen og et sæt til Per Kristensen. Der blev limet og klistret og Henning kom ret hurtigt op at flyve med modellen, som desværre gik tabt til en opvisning i Randers. Den blev ikke genopbygget.

Per derimod var en forsigtig modelbygger, (ikke dermed sagt at Henning ikke er det, idet vi har set mange flotte mo-

deller fra hans hånd) så der gik nogen tid med at samle de udsavede dele så det kom til at ligne en DC3, men hver gang jeg slog vejen forbi Per i Give, så var der altid lige noget, der var kommet lidt videre på DC3eren, og inden Per stoppede med at arbejde og trak sig tilbage fra arbejdsmarkedet, var der malet grundfarver og lidt af stafferingen var også færdig, men så gik arbejdet også i stå, efter ca. 20 års bygning på modellen.

**I 2010 blev jeg ringet op**

Per ville høre om jeg ville lave modellen færdig. Han havde ikke lyst til at færdiggøre den og slet ikke til at skulle have den op i luften. Jeg er lige modsat, det skal flyve ellers er det ikke et modelfly.

Da vi her i huset var i gang med en ombygning på et nyerehvervet lille landsted, havde jeg imidlertid hverken plads eller tid til at få DC 3eren lavet. Så jeg måtte

desværre melde, at det kunne jeg ikke påtage mig.

Byggeriet på huset fortsatte med en DC3 i baghovedet, og da jeg afsluttede byggerodet efter 2,5 år, hang den djævelske DC3 stadig i baghovedet, så en aften blev jeg og fru en enige om, at der jo nok ikke var andet at gøre end kontakte Per for at høre om han stadig havde modellen stående. Gudskelov var den stadig hos Per i Viborg. Der var ikke langt fra den oplysning til handling og et par aftner efter, var fru en og jeg i Viborg for at se modellen. Der sker jo ikke noget ved at køre op og se den! Men inden Toyota'en kørte mod Randbøl igen, var modellen jo i kasserummet på bilen.

**Første analyse**

Det viste sig hurtigt at der var et problem med balancepunktet og det ville blive alt for stor ballast i snuden, hvis jeg



ikke prøvede at ændre noget på vægtfordelingen. Derfor blev motorerne trukket et par cm længere frem og så måtte der laves nye motorcowls, tre cm længere end de originale. De blev kopieret efter de originale og en form blev lavet, hvor de nye hjemmelavede blev tre cm længere.

### Motorer

Jeg valgte et par OS FS 200 SURPASS S-P, i stedet for de to SUPERTIGER 3000, som Per havde indkøbt til modellen. Skønt jeg rykkede motorerne og alle batterier frem i snuden så måtte jeg stadig have 2500 gram bly i næsen for at få modellens balancepunktet på plads. Modellen blev testfløjet den 21. juli 2013 og var meget velflyvende med de to OS motorer.

### Understel

Modellen var lavet med fast understel og som Per sagde, gør det ikke noget, for når den er langt ude så ser man det ikke og tæt på, så er man ved at lande eller starte, og så skal understel jo være nede. Jeg ville derimod gerne se stellet på plads i en lowpass, så i løbet af vinteren gik jeg i gang med at fremstille et par optrækkelige hovedunderstel til modellen, så den ville få et pænt udseende i luften.

Ideen fik jeg fra den måde David Sturluson fra Island havde fremstillet dem til sin hjemmebyggede DC3. Jeg gik i gang med stålplade og hydraulikrør, for at fremstille dem. Arbejdet gik hele vintersæsonen med, for der var en del små detaljer, der skulle laves og understellet skulle jo også virke. Det var en stor fornøjelse at se de hjemmelavede understel fungere efter hensigten, og der blev jo også lavet lidt ændringer under vingen for fastgørelse af de nye optrækkelige understel.

### Lydpotter

Efter en dejlig flyweekend i Tarp 2013 og et par flyvninger til Warbirds over Danmark på Stauning flyveplads, (med en lidt heldig landing) fik modellen et fredeligt år i 2014, hvor jeg lavede et par nye lydpotter, så udstødning kom på plads ind under vingerne. Det blev til nogle dejlige flyvninger frem i foråret 2015, hvor der i april blev foretaget et par test og flyvninger med det nye understel.

### Opvisning og havari

Så kom vores flyvestævne i Ellehammer RC Klub i Kr. Himmelfartsferien 17. maj 2015 hvor jeg ville vise modellen flyvende for vore naboer til afslutning om søndagen. Alt gik fint indtil jeg kom på

et medvindsbæn og der opstod et problem. Om det er strøm eller en motor der laver fejl, ved jeg ikke. Modellen kurer roligt til venstre og reagerer ikke på styring med et styrt til følge. Den ene motor bliver flået i stykker i krumtaphuset og må kasseres og ny motor må indkøbes.

### Genopbygning og nyt styrt

Modellen bliver hurtigt genopbygget i sommeren 2015, og får en testflyvning den 2. august 2015 hvor der lige skal laves lidt video af flyet da der ikke er optaget noget med det optrækkelige understel. Der startes og flyves fint ud over flyvearealet og tilbage mod pladsen. Her kommer modellen for langt ned til et lowpass og den ene vingetip rammer trætoppene på et læhegn. Modellen snurrer en omgang og styrter ned på vejen ude for enden af landingsbanen. Begge motorer knuses med afrevne ventiler og ødelagte krumtaphuse.

Styrtet var noget værre end det første men laves igen skulle den da, så jeg gik igang med at samle de dele der var brugbare og indskære nyt der hvor det var nødvendigt.

### Ny staffing

Modellen var stadig i Bohnstedt-Peter-



sen staffering og det blev besluttet at alt stafering skulle renoveres så den blev genopbygget som den eksisterer nu i DC 3 vennernes udgave.

### Nye motorer

Næste problem blev hvad nu med motorer der måtte jo nok et par nye OS FS 200 S-P på igen da de jo havde vist sig at trække den 22,3 kg tunge model fint. Men ak og ve, de kunne ikke skaffes mere da OS ikke længere fremstillede dem. Hjemmesider i Europa blev gennemrodet for at se om der skulle være nogle på lager og IC prøvede også at skaffe, men nej, det skulle ikke lykkes. Mit valg blev at kontakte Laser Engines for at få et par 240V twin til modellen. Da motorerne var på bestilling kom de først ca. tre måneder senere, men det var en stor og dyr dag da de kom og montagen kunne påbegyndes.

### Motortest

I marts måned er der så monteret motorer og en testkørsel af motorerne er klar, men ak det er i hvert fald ikke OS kvalitet. De blev testkørt og Laser Engines havde skrevet, at det var vigtigt at man kom op i 8500 omdrejninger for at få stempelringe mv. til at passe så fint som muligt. Der blev startet uden cowl for at der var så stor afkøling som muligt og med en brændstofblanding på 12% ml 70 olie uden nitro. Efter en halv liters kørsel stopper den ene motor. Modellen får lov at køle af og så genstartes begge motorer. Den ene kører videre og den anden stopper ret hurtigt. Hvad var nu det? Jeg lader modellen køle lidt og vil genstarte den men hvad er nu det? Den kan kun dreje en lille omgang,

så løber krumtappen på et eller andet hårdt, shit! På en ny motor?

Laser Engines kontaktes pr. mail og jeg sender motoren retur for fejlfinding. Jeg har ikke skruet noget på den, da det ikke skulle være det, der blev diskussionen. Efter en måned måtte jeg skrive igen og spørge, hvad der var årsagen til drifstoppet. Jeg fik at vide at jeg havde kørt den varm og akslen havde flyttet sig ind mod krumtappen. Nu var der skiftet stempelringe og ordnet så det var på plads igen, Man mente også at jeg ikke havde olie i brændstoffet, så motoren var helt tør i krumtaphuset, så jeg var heldig, at de lavede den under garantien. Motoren kom hjem og der blev startet igen på begge motorer, men de løb stadig varme, og den anden motor tabte kompressionen på en cylinder så den ikke ville starte. Så den blev også sendt til fabrikken hvor der blev skiftet stempelringe. Jeg hørte ikke fra dem, før jeg sendte en mail med spørgsmål om hvad der skete med min motor. Der kom svar, at jeg havde mishandlet motoren og de kunne ikke dække den på garantien og jeg kørte uden olie, så det var jo ikke så sært de gik i stykker. Hvis jeg ville have min motor igen, måtte jeg betale for reparation og forsendelse. Så ville de sende den efter en prøvekørsel.

### Vi må videre ...

Jeg betalte og efter modtagelse af den anden motor fra reparation blev jeg noget forsigtig med kørsel af motorerne. Nu måtte de tilkøres som vi gjorde i gamle dage med stille omdrejninger og de fik 18% ml 70 olie, hvor hver motor så har kørt ca. 5 l. brænd-

stof. De kommer ikke op i de omdrejninger der skal til for at slæbe modellen i luften. De yder kun 7300 omdrejninger på flad brændstof og med en 16x10 trebladet propel. Der er gået mange timer og meget tålmodighed med disse motorer, men til den pris prøver man jo alt. Så en dag jeg ikke kunne få dem op i omdrejning prøvede jeg med glødeklemme på i fuld gas og vupti så havde jeg 8500 omdrejninger. I slutningen af sommeren 2017 lavede jeg en fast glød på motorerne hvorefter det er blevet til nogle flyvninger hvor det hele gik fint. Jeg var lige forbi Stauning Airshow i efteråret 2017 og fik en fantastisk oplevelse, da jeg fik mulighed for at komme ind med fotoholdet. Jeg havde medbragt modellen for at tage nogle foto sammen med full size flyet. Bagefter tog jeg og fru en rundflyvning i full size flyet ud over Hvide Sande området.

### Endnu et liv

Modellen fik endnu et styrt i Kr. Himmelfartsdagene i foråret 2018, da den efter en perfekt start et stykke ude krængede til venstre og gik i spind med styrt til følge. Det er siden konstateret at en af udstødningsventilerne sad fast på kanten af trykskoen i nikketøjet, så den ikke lukkede og først kunne løsnes efter jeg begyndte at løsne justerskruen til ventiljusteringen, så det er nok årsagen.

Modellen er blevet genopbygget og har fået 6-7 flyvninger i sommeren 2019, med Laser motorerne, de må da kunne fungere, når de er tilkørt og slidt.

OY7882

Tommy Olsen





Herover og th. ses modellen sammen med full size flyet i den nye staf-fering som museumsfly. Ejer Tommy Olsen har endda sneget sig ind-mellem flyene.



Nederst på siden bille-der efter styrt på vej og den efterfølgende op-bygning hjemme i værk-stedet ...



# Opbevaring af modelfly



I det seneste nummer af Modelflyvenyt efterlyser I ideer til opbevaring af modelfly. Alle mine fly hænger under loftet i bøjler som jeg har tilvirket af staudepinde og plastslanger.

Med venlig hilsen  
Ludolf Petersen

## 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](mailto: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](mailto: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](mailto: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.

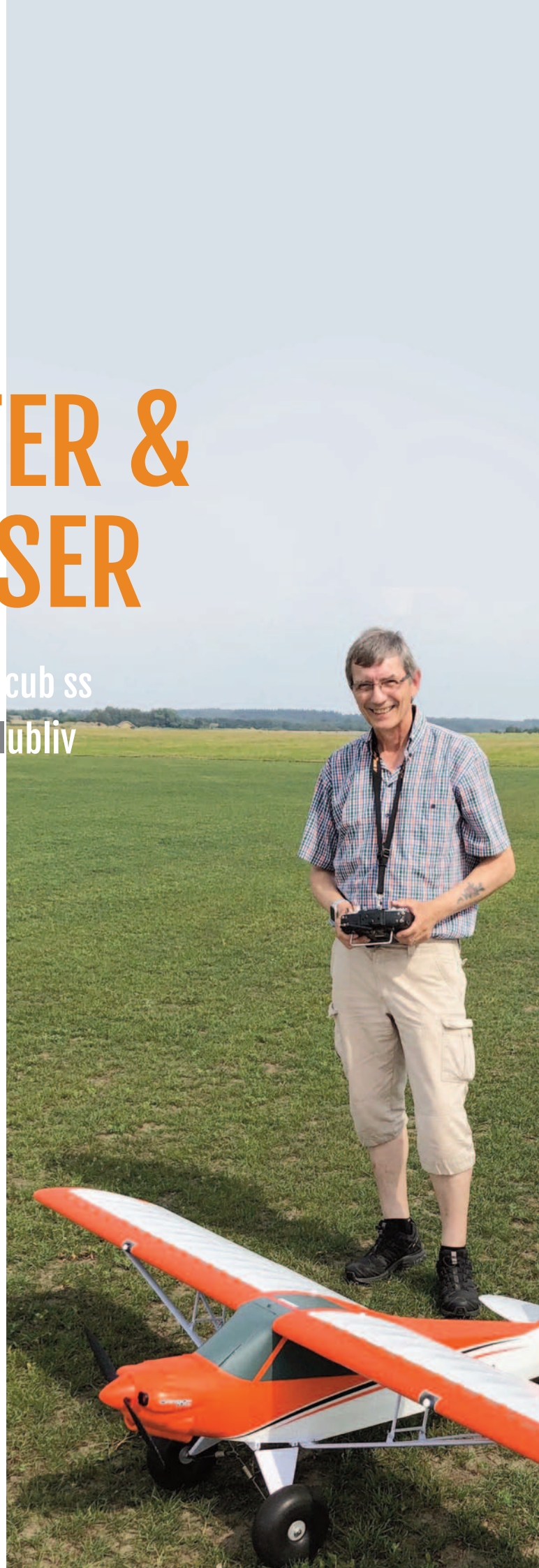
**Skriv til redaktøren på [pe@pe-design.dk](mailto:pe@pe-design.dk) og send gerne et billede eller to med.**

# KICKSTARTER & SKUMFIDUSER

bragte mig videre til Carbon-Z Cub SS og ind i det helt uundværlige klubliv

Jeg begyndte med at flyve svævefly på skolens fodboldbane da jeg var 12 år. Derefter var det en linestyrret model med en Cox 1,0 cc motor på.

Så gik der en 46 år hvor jeg ikke rørte et modelfly eller noget overhovedet. Jeg har altid drømt om at flyve med helikopter, men det var bare alt for dyrt. Og så var det jeg faldt over et Kickstarterprojekt i 2013 med levering i foråret 2014. En tre-armet drone der var til at betale. 495\$ med 6 kanals sender, skulle bare montere mit Hero2 og så var jeg flyvende! Men først skulle den lige lande i Gentofte, for som de fleste kickstarterprojekter var den forsinket. Ak, hvor kan man være naiv, det var ikke helt let at flyve sådan en sag som helt grøn pilot og jeg var glad for, at jeg havde bestilt ekstra reservedele. Derefter gik det slag i slag med flere droner nu som selvbyg, men stadig uden at være medlem af nogen klub. Teknikken interesserede mig, men jeg manglede nogen der var klogere på det at flyve drone, og derfor meldte jeg mig ind i EFK87. Lidet anede jeg at droner ikke var i høj kurs, og for at lære at flyve blev det en skumfidus, en Twinstar, der blev udsat for mine manglende evner. Det endte heldigvis med et pladscertifikat, og så var det jeg købte mig en skumfidus selv hos banggood. Jeg havde stadig ikke lært, at flyvning ikke er en billig sport når modellerne er billige og har kræfter i underkanten af hvad





godt er. Af alle de skumfiduser jeg har smidt i jorden de følgende år vil jeg tro man kan helårsisolere et mindre sommerhus.

### Klubben tog godt imod

EFK87 er heldigvis en rummelig klub og selvom jeg jo er lidt sær, når jeg også flyver quads, så er de der når man spørger om hjælp til trimning og valg af dimser til fly eller hele fly. Jeg har efterhånden været igennem motorsvævere til FPV, 3D-fly, flyvende vinger, indendørs 3D, selvbygget/udtænkt indendørs EDF og efter min Turbo Timber fra Horizon gik i jorden efter pilotfejl fik jeg øje på Carbon-Z Cub SS.

En 2,1 meter stor skumfidus med dejlig store hjul og en batteriluge i toppen. Batterilåger i bunden af et fly burde være bandlyst da man nemt kan skade haleroret når man vender dyret og ikke har en vugge at lægge den i. De store hjul er perfekte til vores flyveplads, da det ikke altid er at græsset er slået og muldvarpene muntre sig for enden af banen.

Hvordan er kvaliteten så af sådan et mærkevarerfly til 3450,- kr.? Faktisk ikke imponerende, nærmest Kinaagtigt, desværre. Et af krængerorerne sidder så stramt op ad siden at jeg må skære mindst 1 millimeter af før den kan bevæges ubesværet. Desuden flugter den ikke vingens plan for enden af det andet krængeror. Bemalingen er meget nem at skade og den falder af i flager, hvis du er uheldig.

Skummet er blødere end Multiplex' Twinstars hvilket gør, at batteriåbningen hurtigt kommer til at se rynket ud, da den er

forholdsvis smal, men dyb. Batterigulvet hvor du monterer batterislæden var skruet skævt fast, så den måtte løsnes og monteres plant så hægterne i slæden kunne gribe fat. Her ser jeg så, at for at få stikket fra motorstyringen op gennem skummet, har man brækket et stort stykke ud fordi man ikke tænkte på stikstørrelse da støbeformen blev lavet, tænker jeg.

Bagspidsen på vingerne er 2 mm tynde uden forstærkning så man skal bare kigge på dem så knækker de af, så de bliver forstærket med tape. I stedet for de to klistermærker som skal gøre det ud for landingslys vil jeg godt have rigtigt LED-lys monteret i vingerne. Derfor fjernede jeg servoerne, så jeg kan bruge deres ledningskanal til mine ledninger til LED-lyset. Der opdager jeg så, at de har brugt for stort moment til at montere servoerne. Så enten er monteringsbeslaget i vingen overskruet så skruen ikke sidder fast eller også er lasken på servoen vredet fra hinanden. Dertil kommer at alle de unbracoskruer der følger med ikke overholder hulstørrelserne for nøglen og er af blødt jern så sekskanthullet nemt bliver rundt, selv med nye nøgler og håndkraft. Jeg følger slavisk samleanvisningen og monterer vortexlisterne med det medfølgende sorte dobbeltklæbende tape og tænker det ser ikke så pænt ud, men nu sidder det på den første liste og så må jeg bare forsætte. Da jeg så pakker dekalerne ud finder jeg transparent dobbeltklæbende tape i posen med besked om at bruge det i stedet for det sorte! Desuden mangler krogen/tappen til beslaget for slæb.

Jeg har en meget tolerant kone og derfor bliver den samlet i



stuen, og alt bliver tjekket der, motoren meget hurtigt om den kører den rigtige vej rundt (mærkeligt der altid ligger løse papirer i nærheden når motor med propel skal tjekkes), rorflader bevæger sig korrekt, men skal trimmes da de er alt for store i udslagene, og så er jeg klar til jomfruturen på flystation Værløse, hvor vores nye klubhus hedder shelter 331 og vores flyveplads er oprettet med tilskud fra Modelflyvning Danmark - tak.

Søndag skal jomfruturen stå og jeg kommer derud tidligt, ingen vind, herligt. Flyet bliver samlet og jeg tjekker endnu engang at rorflader virker og går den rigtige vej, flaps ligeså. Men da jeg skal tjekke motoren, starter den op og dør! Forbindelser bliver tjekket alt ok. En servotester bliver sat på med samme resultat, øv! Motorstyringen er defekt ved leveringen, så jeg pakker sammen og hører rundt omkring om folk er enige i min diagnose af motorstyringen, det er der så lidt uenighed om med de fleste hælder til den er DOA. Heldigvis har jeg et projekt der ikke er færdig med en 60A motorstyring og 5A BEC som jeg sætter i Carbonen i stedet for den originale fra E-Flite. Og den virker. Det er blevet sent søndag så jeg venter til mandag eftermiddag inden jeg returnerer til Værløse. Jeg sætter et 4S 4A Lipo i og stiller den ud på banen og giver gas, faktisk så giver jeg fuld gas inden den letter og er virkelig langsom, så jeg skal ikke prøve nogle smarte manøvrer i dag. Det viser sig også efter nærlæsning af manualen at selvom 4S er anbefalet, så anbefaler de mere 5S og helst 6S batteri. Så de bliver bestilt hjem, da jeg ikke før har haft behov for så store batterier. Med

et 6S i bliver den sjov; lodret op og hover, start på mindre end 1,5 meter, loop og alt det sjove jeg ikke kan endnu, men som mine klubkammerater kan.

Landingsstellet er solidt og kan tage virkelig store belastninger og er i øvrigt lavet i rustfrit 5 mm. stål samt kraftige rustfri stålfjedre. Hjulene er semi-bløde og ca. 16 cm. diameter så selv store huller generer den ikke.

Monteringen af vingerne forgår nemt med små tappe til stiverne og fingerskruer til selve vingebefæstigelsen til kroppen. På dem kan man så klippe to 1 mm. kulfiberstænger på som skal illudere antenner, det er lidt sødt og jeg lagde dem til side med det samme.

Et kraftigt kulfiberrør går igennem krop og vinger, og man har fikseret to dupontstik i vingebefæstigelsen til servoerne, dejligt det kun er vingen der har løse ledninger der stikker ud og skal holdes styr på når vingen monteres.

### Er den så pengene værd?

Den er rigtig sjov at flyve med, og har ca. 5 minutters flyvetid ved moderat brug, den overrasker dig ikke med mindre du kommer meget lavt ned i fart uden flaps, men det gør alle fly, så det kan man ikke bebrejde den, så har du 3500,- der brænder i lommen så køb den, jeg har ikke fortrudt det. Far er kun skuffet over finish og samling fra fabrikkens side.

Holte Hobby var i øvrigt meget hjælpsomme med at bytte motorstyringen og tilbød endda en større så jeg kunne flyve med det samme da de ikke havde en original 60A hjemme.

# TEGningsarkiv fra idé til virkelighed ...

I 2015 fik jeg den idé at alle de dejlige gamle tegninger fra RC-unionen skulle digitaliseres og gøres tilgængelige for alle kvit og frit.

Det skulle vise sig at blive begyndelsen på en fantastisk rejse. RC-Unions tegningsarkiv var så og sige ubrugeligt, på grund af en vandskade. Så jeg måtte starte helt på bar bund. Jeg skrev en efterlysning i Modelflyvenyt, og jeres reaktioner var overvældende. I løbet af nogle få måneder havde jeg samlet materiale nok til at skabe MDKs nye tegningsarkiv. Det skal ikke være nogen hemmelighed, at det var et hestearbejde, dels at få skannet alle tegningerne sammen med René Thejsen, men også at få designet layoutet, beskrevet modellerne og ikke mindst finde billeder i blade og på nettet.

## Det var hver en time værd

I løbet af 2017 blev jeg kontaktet af en klubkammerat Finn Sonne. Han var medlem af Dansk Modelflyve Veteranklub. Han fortalte, at de ved deres sidste samling havde luftet ideen om, at deres "offline" tegningsarkiv nu skulle gøres online. Foreningen ville gerne have, at jeg skulle gribe bolden.

I sommeren 2018 rettede jeg automobilen mod Ålborg. Helt præcist hjem til Karl Erik Widell. Her blev jeg vel modtaget af Karl Erik og hans hustru og budt på en dejlig anretning, hvor vi fik snakket løst og fast om modelflyvning. Senere bevægede vi os ned i husets kælder, hvor jeg fik Karls modelflyvesamling at se. Det var en helt anden verden end min egen. Disse gamle og på alle leder og kanter særprægede modeller, var utroligt spændende at få

at se. Flere af hans modeller var over 50 år gamle stadig med spændt japanpapir og stadig flyveklar. Jo her var der en mand som havde været aktiv længe – rigtig længe.





Da jeg forlod Ålborg havde jeg Dansk Modelflyve Veteranklubs tegningsarkiv i tre fulde flyttekasser og denne formaning i bilen fra Karl Erik Widel:

"Jeg håber, at du giver fuld kredit til de to mennesker, Erik Knudsen og Hans Fr. Nielsen, der som formænd i Dansk Modelflyve Veteranklub gennem 25 år har gjort det tunge arbejde med at indsamle og bevare tegningerne. Min indsats har kun været at samle stumperne op og videregive dem til dig. Erik Knudsen havde hele tiden en drøm om et modelflyvemuseum, som nok ikke var særlig realistisk. Tegningsserveren er efter min mening en langt bedre og langtidsholdbar måde at bevare modelflyvningens historie."

### Sortering og systematisering

I løbet af efteråret startede det majsommelige arbejde med at få kigget samlingen igennem. Der var over 300 tegninger, fra flere forskellige lande. Vi besluttede, at det kun var dansk materiale som skulle skannes. Vi vil dog ikke afvise at noget af det tyske materiale vil dukke op senere, da det er meget specielt og helt unikt. Det stod ret hurtigt klart, at vi havde brug for noget professionel assistance for at få alle disse tegninger skannet så tro mod originalerne som muligt. Jeg havde nu fået fedtet modelflyvenyts chefredaktør Marianne med i projektet. Det var vigtigt at få beskrevet størrelsen på tegningerne, papirets kvalitet, konstruktør, modeldata, årstal, samt få sorteret de helt umulige eller udenlandske modeller fra. Alt det for at kende opgavens ordlyd og for at skannerfirmaerne havde en reel chance for at give et tilbud.

Marianne fik sendt opgaven i licitation, og ansøgte Modelflyvnings Danmarks bestyrelse om at financiere projektet. Det var de heldigvis med på og opgaven havnede i Esbjerg.

### Fra skannede til tilgængelige

I starten af juni fik vi 161 skønne skan-

ninger tilbage. Vi indledte derefter med at få lavet en ny tegningshjemmeside. Den gamle var klodset at vedligeholde, så jeg ønskede at vi skulle finde en anden løsning. Vi fik hurtigt et nyt medlem i teamet – nemlig Peter Mikkelsen. Det er så heldigt at han i skrivende stund er ved at designe, portere, implementere og konfigurere modelflyvning Danmarks nye CMS baserede system fra Umbraco. Jeg forklarede ham hvordan jeg gerne ville have at den nye tegningshjemmeside skulle se ud, og der gik ikke mange dage før jeg havde første version med otte fly lagt ind – Jeg var vild med det. Man kunne nu sortere på fx modeltype, konstruktør eller klasse – lækkert. Peter og jeg har i den forløbne uge haft et lille morgentelefonmøde hver dag og diskuteret funktionalitet og smårettelser alt imens jeg har puttet data i det lækre CMS-system. Det tager stadig utroligt lang tid at lave, da jeg skal skrive lidt data om modellerne, måle alle kropslængder og finde og redigere billeder. Jeg er i skrivende stund færdig med 25 linestyrede klassikere, 43 A1 Svævemodeller (det er de små) samt en konvertering af det eksisterende tegningsarkiv fra den gamle server til det nye CMS system. Jeg kan lægge ca. 3-4 modeller op i timen. Så der er lang vej endnu. Men det er faktisk fantastisk at sidde og summe lidt over hver model. Der er mange af tegningerne jeg har haft mellem hænderne og kigget på, hvor jeg har tænkt, "ÅHH den kunne være skæg at bygge". Der er rigtig mange meget fine konstruktioner at finde. Jeg håber at der iblandt jer også findes nogen som har det på samme måde som mig. Det ved jeg der er. Jeg håber I vil benytte tegningsarkivet flittigt og få bygget en masse klassikere. Mange af dem vil kunne bygges med moderne materialer, motorer og miniradioer. Vi er selvfølgelig på jagt efter en masse billeder. Send mig en mail, jeg ved de er derude, og jeg vil så gerne pimpe vores



"The Founding Fathers". Øverst Hans Fr. Nielsen  
Nederst forreste række fra venstre: Arne Hansen, Fritz Neumann og Karl Erik Widell, Bageste række: Harry Nielsen, Hartvig Jensen, Tage Hansen, Poul Rasmussen, Erik Knudsen og Oscar Vang med sin A2-model fra 1945. Foto: Hartvig Jensen



Marianne og Michael ifærd med helt lavpraktisk at sortere, registrere, vurdere og opmåle de gamle tegninger.

tegningsarkiv med jeres billeder, så det bliver helt specielt. Alle vil blive krediteret med navn på billederne.

### Hvor og hvornår?

Det hele går i luften på. <http://www.modelflyvning.dk/tegninger> den 15. oktober 2019 kl 20:00. På det tidspunkt burde jeg have lagt størstedelen af det nye/gamle materiale online. Få et smugkik på næste side.

# Hvordan ser tegningsarkivet ud:

Hovedsiden



De øverste røde felter er tags. Hvis man klikker et af dem fx fritflyvning ser det sådan ud:



Klik alle, og derefter linestyring, så ser siden sådan ud:



Hvis du klikker på fx Aristokrat ser du:



På denne side kan man se tre faner under billedet samt modellens data. Den første er beskrivelsen, den næste er billeder. Her kommer forhåbentlig med tiden en masse dejlige læseres billeder. Den sidste fane Tegninger er selvfølgelig essensen af det hele. Til højre under Tags kommer der nogle nye søgemuligheder frem. Man kan komme tilbage for at se alle linestyringsmodeller. Man kan se alt hvad vi har fra Dansk Modelflyve Industri, eller alt hvad vi har fra Egon Briks Madsen udover Aristokraten. Det er en stærk feature. Lad os klikke nederst på tegninger.



Og sesam sesam luk dig op. Klik på den lille tegning, og du får den fine tegning i pdf-format.



Hvem bliver mon den første som sender mig en byggemail?

## Vi vil gerne vide hvad du synes?

Vi vil rigtigt gerne have feedback på materialet.

- Hvis du finder en dårlig tegning og måske ligger inde med en original som er bedre, vil vi meget gerne låne den.
- Har du en DMI model som vi mangler, skal vi da ha' den!
- Hvis du finder en beskrivelse som er noget vrøvl, så send Michael Gibson en mail med en mere korrekt beskrivelse.
- Og vi elsker da også roser.

Skriv til:

michael.gibson@oracle.com

## Vil du bygge, hvis vi betaler?

Hvis du nu sidder og tænker "Av for lækker svæveflyver Sven Wiel Bang designede til Familie Journalen i 1938 - den må jeg bare bygge" Så kan du faktisk få den finansieret af os! Det gør du ved at sende mig en mail med hvilken model du vil bygge.

Hvis du er den første som ønsker at bygge den pågældende model, får du et go.

Derefter sender du et prisoverslag på træ, lim, beklædning og et par servoer eller måske en lille motor. Hvis projektet bliver godkendt, er det bare at bygge derudad. Afregningen falder i det øjeblik redaktionen modtager en færdig artikel om projektet, masser af byggebilleder samt flyvebilleder.

Der behøver ikke være tale om en hardcore byggeserie i tre afsnit!! Mindre kan bestemt også gøre det.

Skriv til:

michael.gibson@oracle.com

**Danmark blev repræsenteret af:**

Søren Østergaard:	F3C Pilot
Kim Jensen:	F3N Pilot
Rasmus Jacobsen:	F3N Pilot
Thomas Wiese:	F3C Pilot
Casper Nielsen:	Holdede
Stephan Wiese:	F3C Pilot

# HELIKOPTERFOLKET TIL VM I TYSKLAND

## Det blev til hæderlige præstationer for de danske F3C/N-udsendte ...

VM, det er et kæmpe nummer og 99,9% af alle deltagere er mega gode.

I år blev VM afholdt i den lille Tyske by Ballenstedt, som ligger i Harz-området. Nogle af os ankom allerede onsdag, for at være top forberedt til de næste mange dages koncentreret flyvning. Østergaard ankom torsdag, Thomas ankom fredag og det gjorde jeg også selv. Søren havde som vanlig taget "Klubhuset" (Campingvogn) med, som vi sad ved ret ofte og hyggede til sent om aftenen. Der var generelt en rigtig dejlig og god stemning blandt alle piloter og hjælpere.

Lørdag var der indmarch og velkomst til alle. Der var deltagere fra 17 nationer fra nær og fjern. Og mange af dem var folk vi kendte fra VM2017 i Polen.

Casper tog til holdledermøde efter velkomsten, og her blev startrækkefølgen offentliggjort. Igen i år kunne vi sige at en dansker (Thomas) var Verdensme-

ster i ca. 9 minutter, da det var Thomas, der skulle åbne hele showet. Så det var med at komme tidligt ud af vagten, da jeg skulle hjælpe ham. Det var en rigtig fin flyvning, som vi alle blev enige om måske ikke fik de point, som den havde fortjent, men en flot og rolig flyvning var det. Søren skulle til som nummer ni i rækken og havde også en god flyvning, jeg selv skulle først til om eftermiddagen, så der var lige lidt tid til en træningsrunde, som gav lidt ro på mig. Jeg var i hopla og fløj også en god runde. Det var rigtig fine resultater, som viste sig at blive modereret en del.

**Første runde F3C endte sådan for os**

Thomas Wiese	40
Søren Østergaard	27
Stephan Wiese	22

**Første runde F3N endte sådan:**

Kim Jensen	11
Rasmus Jakobsen	8

Der var ikke de helt store overraskelser i F3C placeringerne, og der var ikke de store ændringer, bortset fra at Søren Østergaard lige nøjagtigt nåede at overhale mig og forvise mig til en plads nummer 28, Søren selv blev nummer 27, Thomas endte på en 37. plads, men var også plaget af temmelig meget vind.

I F3N Skete der hele tiden noget, og det var utroligt spændende hele tiden.

Rasmus havde ikke sat næsen op efter ret meget, men efter nogle mindre uheld i finalen (Musikflyvning) hvor en af konkurrenternes helikopter væltede, blev han skubbet længere og længere op i placeringerne. Ikke kun på grund af de uheld, men på grund af utrolige flyvninger, som virkelig var i verdensklasse. Rasmus kravlede op på en rigtig flot 5. plads.

Kim slog sin nærmeste konkurrent Dave Fischer og blev en flot nummer 11. Og her taler vi om verdenseliten. Kim havde

en for mig helt speciel smuk musikflyvning, da den mest af alt var mixet sammen af klassisk musik og hans flyvning virkelig passede dertil.

### Vi fløj med lidt forskelligt grej

Rasmus: Gaui X7  
Kim Jensen: Goblin 700  
Thomas: Hirobo Eagle 3  
Søren: Urukay Carbon  
Stephan: X-Cell Whiplash 730E

Alle modeller gik bare rigtig godt. Jeg skal lige tilføje, at det IKKE er prisen der er afgørende, om man kan komme i gang med konkurrenceflyvning. NEJ, men et godt setup (behøver ikke at være det dyreste) Og brugt kan sagtens følge med. Det er stadig træning, lysten og viljen der skal til for at kunne være med.

Stor tak, til Casper Nielsen, som var vores holdleder i Tyskland, han havde samling på det hele og spurtede frem og tilbage mellem F3N og F3C banen hele tiden.

Den unge Hiroki Ito blev igen verdensmester fuldt fortjent. Man kunne slet ikke se, at det blæste på hans model, og alt foregik roligt, og han lavede flotte manøvrer, alt var bare perfekt.

Efter min mening er det gået rigtig godt for os danske piloter, ja vi er lidt spredt i resultaterne, men se på, hvem vi er oppe imod! Rasmus og Kim gav den så meget gas at de er blandt de bedste 11 på verdensplan, Søren, Thomas og jeg har også gjort opmærksom på os selv med flot flyvning internationalt, hvilket giver mig rigtig god fornemmelse i maven for de næste store internationale stævner.

Husk der er EHS (F3C) i Sønderborg igen i år 2020, tidspunkt kommer senere.

Til sidst vil jeg lige sige mange tusind tak for en dejlig tur med jer alle sammen, Jeg ser frem til næste sæson 2020, med nye og friske manøvrer, og forhåbentligt med flere nye ansigter.

Vi er en lille men meget hyggelig trup.

God landing  
OY-6171  
Stephan Wiese



Vores klubhus. (Sørens Campingvogn), stod for mange hyggelige stunder og afslapning mellem flyvningerne. (Thomas og Casper mangler på billedet).



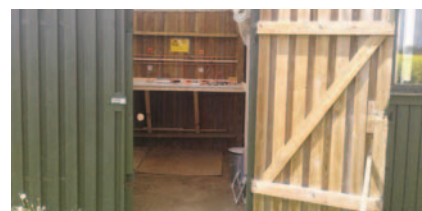
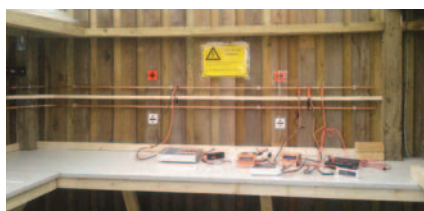
Indvejning og Indskrivning af modellerne til VM i Tyskland.



Thomas, med sin Hirobo Eagle 3, efter en flot flyvning i Baggrunden Søren og Stephan

# PULJEMIDLER HAR FORØGET KVALITETEN

af modelflyvepladsen i Jægerspris,  
og nu er bolden givet op til dronepiloter ...



## Der er tre vigtige ting for en modelflyveklub:

Et sted at flyve (flyveplads), slået græsset på flyvepladsen, strøm på flyvepladsen.

### Flyveplads

Uden et sted at flyve er det svært at bevare en modelflyveklub. Som regel er pladsen lejet, enten af kommunen eller privat. I få tilfælde har klubben købt jorden. Uanset hvordan ejerforholdene er er det ingen garanti for at jorden må bruges til modelflyveplads. Man kan godt komme i en situation, hvor krav fra kommunen eller fx en byudvikling, opsætning af vindmøller eller solceller gør jorden ubrugelig til formålet. Man kan forestille sig at Modelflyvning Danmark fremover går mere direkte ind i netop flyvepladsproblematikken, både ved problemer med eksisterende pladser (som man allerede gør det) og start af nye pladser. Hjælp til køb af lokale pladser kan også være en mulighed, fx gennem advokatbistand, lån til klubben eller direkte medejerskab.

### Klipning af græs

Plæneklippingen er grundlaget for en god flyveplads. Gennem MDKs puljemidler er der kommet mange nye plæneklippere på

landets flyvepladser. I Radioflyveklubben, Frederikssund, har vi også fået tilskud. Det har gjort at vi kunne udskifte en meget gammel og godt brugt plæneklipper.

I dag, hvor mange flyver elektrisk, er det ved at være et must at have strøm på pladsen. Vi har tidligere forhørt os om prisen for at få lagt strøm ind på pladsen og den var høj! I stedet har vi i nogle år haft et solcelleanlæg til at levere ladestrøm til de mange batterier. Med tiden er der kommet flere elektriske modeller og større batterier. Det stiller større krav til solcelleanlægget. Vi har tidligere anvendt brugte truckbatterier, som et medlem kunne skaffe gratis. Med støtte fra puljemidlerne har vi kunnet opdatere og udbygge solcelleanlægget med nye batterier. Da vi ikke altid har strøm nok via solen har vi også suppleret solenergien med en generator, så vi har gode lademuligheder hele tiden. Samtidig har vi været nødt til at flytte plæneklipperen et andet sted hen pga. risiko for tyveri. Derfor er vores gamle plæneklipperskur nu indrettet til ladeskur med mere plads til ladere og batterier. Puljemidlerne fra MDK har været med til at forøge kvaliteten af pladsen, så det er vi meget glade for.

## Vi har droneplads til rådighed

I Radioflyveklubben, Frederikssund, har vi to flyvepladser: Jægerspris og Slangstrup. Pladsen i Jægerspris er hovedpladsen, hvor de fleste aktiviteter foregår. Desuden har vi den gamle plads i Slangstrup, som er stillet gratis til rådighed af kommunen. Her gør afstandskrav til vej, og terrænet i øvrigt, at pladsen ikke længere er så brugbar til flyvning med fastvingede fly. Til gengæld kunne den være fremragende til "droner" eller helikoptere. Vi har ikke hidtil haft egne medlemmer der kunne stå for denne udvikling, men vi er meget interesserede i at høre fra andre der kunne se potentialet i en "droneplads" i Slangstrup. I år kommer der ikke nye puljemidler fra MDK. Hidtil har det været driften af klubberne/pladserne der har givet mest anledning til at søge puljemidler. Måske kunne der i fremtiden være puljer til mere udviklingsprægede projekter, som vi alle kunne få inspiration og glæde af. Samtidig skal MDK nok også bruge flere midler på bevaring af pladser, som det allerede sker i et vist omfang.

Ole Hilmer Petersen,  
Radioflyveklubben, Frederikssund

# NYT FRA SEKRETARIATET

Modelflyvning Danmark  
[www.modelflyvning.dk](http://www.modelflyvning.dk)



## NYE CERTIFIKATER

### A-certifikater

Henrik Refshauge Sommer,  
Viborg Modelflyveklub

### S-certifikater

Svend Hjerimitslev,  
Sæby Modelflyveklub

Stort tillykke til jer begge!

## MODELFLYVNING DANMARK

er den danske landsorganisation for modelflyvning i Danmark. Modelflyvning Danmark er tilsluttet Kongelig Dansk Aeroklub og Fédération Aéronautique Internationale.

[www.modelflyvning.dk](http://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](mailto:info@modelflyvning.dk)  
Vi svarer så hurtigt vi kan. Læs mere på [www.modelflyvning.dk](http://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

# Redaktøren spurgte: Hvad arbejder bestyrelsen med for tiden?



**Modelflyvning Danmarks bestyrelse har haft travlt i sommerperioden med helt det samme som alle andre modelpiloter: Vi har dyrket og nydt vores skønne hobby i lange baner.**

Men efteråret banker så småt på, og så skal vi igen have shortsene smidt til vask, og i arbejdstøjet for at få hold på stort og småt.

Een af de ting som jeg bla. skal have helt hold på, er konverteringen af vores gamle hjemmeside til den nye. Begge er pt. aktive, men i løbet af efteråret skal den gamle sættes i ro. Dvs. at selvom langt de fleste funktioner bliver flyttet, så er der mindre statiske områder som indtil videre bliver på den gamle website. Det har vist sig at være et større projekt blot at opgra-

dere fra Umbraco CMS 4 til Umbraco CMS 7 end vores webudvikler havde forudset.

Men vi er optimistiske, og tror på at vi snart har flyttet alle planlagte sider og moduler.

På lovgivnings området er der heller ikke stille, så Troels bliver holdt varm på alle områder.

Derudover har vi også her i sensommeren fået en lidt specielt udfordring på tapetet. Det handler om udenlandske dronepiloter. Men det kommer der mere om senere i en selvstændig artikel. (Læs side 3).

Så til trods for at der måske kan virke lidt stille, så er bestyrelsen tilbage i arbejdstøjet.

Peter Skotte



## Udvalg og styringsgrupper under Modelflyvning Danmark

### Flysikkerhedsudvalget

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

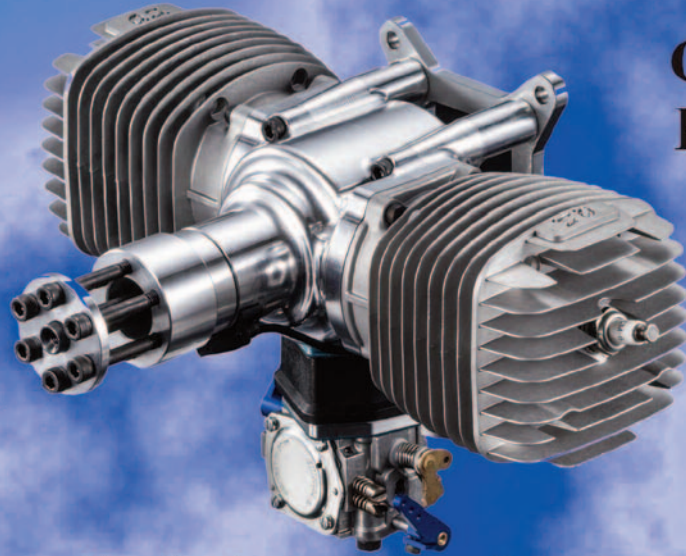
<b>Eliteudvalget</b>	Formand: Allan Feld	Tlf: 4041 5970	Mail: allan.feld@mail.tele.dk
<b>Sportschef:</b>	Erik Dahl Christensen	Tlf: 5238 9093	Mail: erikdahlchristensen@gmail.com

### Styringsgrupper under Eliteudvalget

Kunsthøjflyvning (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	Mail: 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	Mail: mrb@martinb.eu

# **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 udgåede motorer

# Er du dronepilot?

Vil du være mere synlig  
overfor kunderne?



# DronePilot.dk

Danske dronepiloter samlet ét sted

Første måned gratis. Brug koden "DRONE100"





**Glæd dig til næste nummer, hvor du bl.a. kan læse:**

- Chuckglidersjov for hele familien
  - VM i F3K i Ungarn
  - En virkelig dårlig dag på kontoret
  - Puljemidler bidrog til kunstgræs
  - NM F3A i Finland
  - KM i Linestyret modelflyvning
  - DM i skala
  - Warbirdtræf hos Woodstock
  - F3F Eurotour
- og meget mere ...

## 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](http://www.rc-netbutik.dk)  
Tlf. 42 48 80 10  
[postmaster@rc-netbutik.dk](mailto:postmaster@rc-netbutik.dk)

## KALENDER 2019

19. -20. oktober 2019	DM-Skrænt 2019 (F3F)	se <a href="http://modelflyvning.dk">modelflyvning.dk</a>
9. november 2019	F3F Skrænttræning (14)	se <a href="http://modelflyvning.dk">modelflyvning.dk</a>
16. november 2019	Bestyrelsesmøde Modelflyvning Danmark	se <a href="http://modelflyvning.dk">modelflyvning.dk</a>

## 2020

11. januar 2020	Bestyrelsesmøde Modelflyvning Danmark	se <a href="http://modelflyvning.dk">modelflyvning.dk</a>
11-12. januar 2020	Elite- og Landsholdssamling	se <a href="http://modelflyvning.dk">modelflyvning.dk</a>
23. februar 2020	DM Indendørs flyvning	se <a href="http://modelflyvning.dk">modelflyvning.dk</a>
24. februar 2020	Bestyrelsesmøde Modelflyvning Danmark	se <a href="http://modelflyvning.dk">modelflyvning.dk</a>
21. marts 2020	Modelflyvning Danmarks Repræsentantskabsmøde	se <a href="http://modelflyvning.dk">modelflyvning.dk</a>
24. maj 2020	<b>MODELFLYVNINGENS DAG 2020</b>	se <a href="http://modelflyvning.dk">modelflyvning.dk</a>
25. juli.-1. august 2020	F4 Skala World Championship 2020	se <a href="http://modelflyvning.dk">modelflyvning.dk</a>



### 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 Modelflyvnyt.

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.

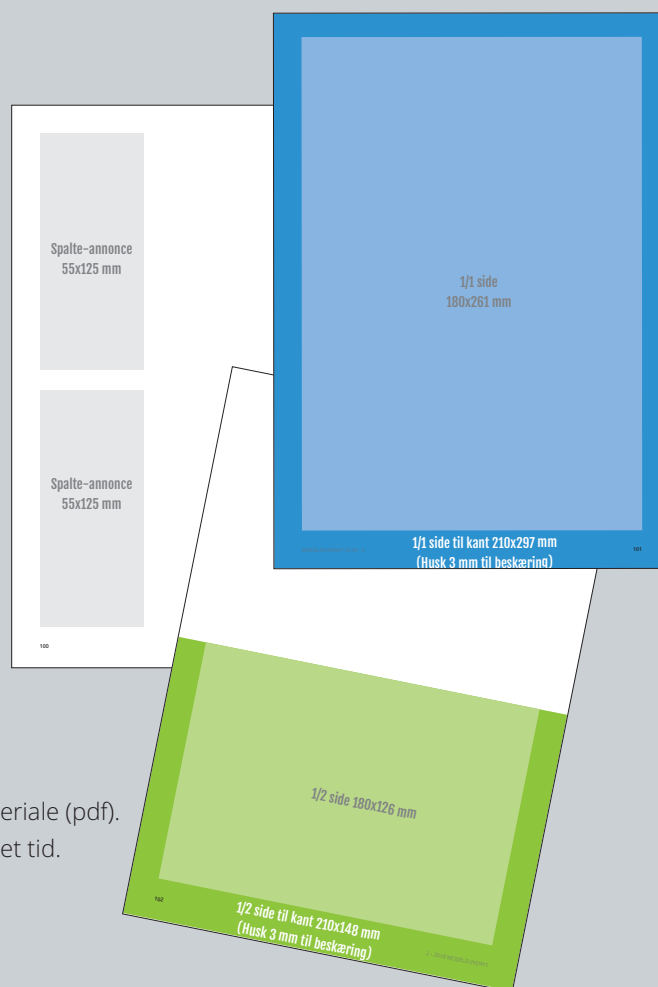
En **halvsideannonce** der måler 180x126 mm eller går til kant og måler 210x148 mm (Husk 3 mm til beskæring) den koster 2800,- kr. pr. indrykning.

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](http://www.iccom.dk/os.htm)**

Importør : 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-bordered 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 in white text: 'Se dem hos din forhandler eller på www.iccom.dk/os.htm'. The contact information for the importer, IC Communication, is listed at the very bottom.



Forsidens billede er taget af Caroline Rønnow Gibson. Det forestiller hendes far Michael Gibson med den elskede striktrøje og den store model beskrevet hen over tre byggeartikler. Big Hots

#### 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.

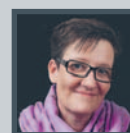
Tekster afleveres i elektronisk form. Lav tekstens opsætning så enkel som muligt – gerne i et rent tekstformat fx word og uden specielle formateringer med spalter, bokse eller lign. Sæt aldrig billeder ind i din tekstfil. Send derimod billeder i bedst mulige kvalitet (mindst 300 dpi) som egentlige billedfiler.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

Assendøsevejen 30

4130 Viby Sjælland

Tlf: 2087 0747

pe@pe-design.dk

www.pe-design.dk



Grenredaktør LARS BUCH JENSEN

Tlf: 41 18 5905

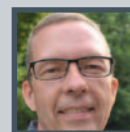
kmlbj@post11.tele.dk



Grenredaktør MICHAEL GIBSON

Tlf: 2333 0134

michael.gibson@oracle.com



Grenredaktør PETER WEICHELS

Tlf: 2046 1618

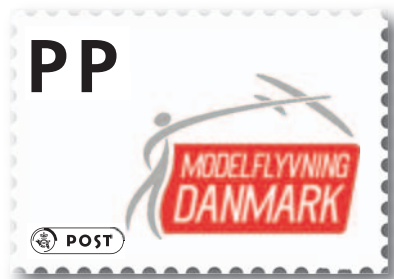
peter@weichels.dk



Grenredaktør JESPER VOOS

Tlf: 26820593

jespervoss@modelflyvning.dk



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST

# dji FPV



HD FPV-SYSTEM FRA DJI - LÆS MERE PÅ [WWW.ELEFUN.DK](http://WWW.ELEFUN.DK)

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