

NR. 1 • Februar 2020 • 44. Årgang

MODEL FLYVE NYT

STERLING AIRWAYS
A LA MICHAEL DINES

Beretninger fra
VM i F3A
VM i F5J
VM i Fritflyvning
DM i Skrænt F3F
DM i Combat og Pylon

3D printede modelfly

MODELFLYVNING
DANMARK

SUCCES MED AT FÅ NYT VM
I F3B TIL DANMARK I 2021



Det er lykkeligt Modelflyvning Danmark at få endnu et VM til Danmark. 1. august 2021 vil ca. 60 deltagere fra alle verdenshjørner mødes i byen Ribe i Danmark for at deltage i VM i F3B for fremryttere modelflyvere.

Vi er helt vildt glade og stolte, fortæller Regner Petersen, der sammen med Sarah Krogh, Jan Hansen og John Vilhelm Rasmussen har været ansvarlig for VM i Danmark på Modelflyvning Danmarks vegne. Det er altså stort nyt til os at se så store arrangementer af vores lille land. Og det er det rigtig gode indtryk for de ca. 60 deltagere, der er på vej og skal op og møde sig i Ribe. Det er et stort internationalt arrangement. Det er selvfølgelig også med til os baglæns, at vi er i for at holde endnu en gang skal se alle flyve på landholdet, men der er endnu ikke lagt en træningsplan, så hvem vil stå og flyve alle de skul og helt sikkert være på VM-organisationen.

VM skal afholdes i Haderslev

Når vi skal til Haderslev flyveplads er det først flyvepladsen opfylder alle de krav, der kræves for at kunne holde et VM. Vi synes, at Haderslev flyveplads er et godt sted at flyve fra, og Sønderborg Kommune, der holder til området, er en god samarbejdspartner. De er meget åbne for arrangementer på deres plads, og pladsen ligger tæt på både græs og luftstrømme i Haderslev Sønderborg og omkring, for dem der vil flyve her.

Vi vil allerede i samarbejde med Sønderborg Flyveklub om at få World Cup status i maj i år.

Deltagere fra hele verden

Vi regner med at der kommer deltagere fra Asien, USA, Sydafrika, Australien og New Zealand udover selvfølgelig Europa. VM i F3B er noget, støttes kvalificeret og til gennem

deres respektive landes luftforsvar og der vil kun deltage fra personer fra hvert land som junior. Vi bliver selvfølgelig også at der kommer mange fra et alge på, når VM løber af stabelen. Vi har en idé om at købe konkurrence sammen med lokale aktører for børn og voksne, som arrangementet samarbejder med lokale foreninger og erhverv.

Håber også på masser af publikum

F3B klassen er meget publikumsvenlig. Andre generelle tendenser for modelflyvning foregår langs væk og er egentlig kun i forbindelse med start og landing. Men F3B konkurrence i F3B flyver lige fra start, så det er nemt at følge med og man kan ikke undgå at blive optaget af det. Et eksempel på publikumsinteressen kom på en af flyve fælle gange 150 meter. Fire var med de 180 graders vindinger, der gerne skal overvære på mellem 13 og 14 sekunder. Virkeligheden er 13 sekunder. Der er faktisk oplysning om ikke var meget i sig selv.

Planlægningstemat

Vi har set et stort hold medlems af Sarah Krogh, Erik Dahl Christensen, John Rasmussen, Bo Hansen, Basse Sørensen, Jan Hansen og Regner Petersen og er meget glade for samarbejdet. Vi kan selvfølgelig ikke holde det store arrangement, så det vinder tilbage med kortere og mere. Hvis man vil deltage for være med og arbejde med det skal man være



med et stort publikum, men det er vigtigt at det heldes og så er det os. Vi forestod godt at det er den første del af vores udfordring 2021 byder på besværlige, uger, men vi håber på en fantastisk flyveoplevelse.

Håber også på mange frivillige 2021

Hvis Danmark får tilbage endnu et VM, og dermed indvinder for de arrangementer vi tidligere har afholdt, så betyder det ikke mindre, at der kommer mange frivillige til at støtte os og være med til at holde det. Det er vigtigt at have frivillige til at støtte os og være med til at holde det. Det er vigtigt at have frivillige til at støtte os og være med til at holde det. Det er vigtigt at have frivillige til at støtte os og være med til at holde det.

INDHOLD

SUCCES MED AT FÅ NYT VM TIL DANMARK

I august 2021 skal Modelflyvning Danmark stå for afholdelsen af Verdens Mesterskaberne i F3B

HVAD ER NU F3B?

De såkaldte 'flyveklubber', der bruger F3B klassen, har en stor interesse i at gøre deres medlemmer til aktive flyvere. Det betyder, at de vil tilbyde deres medlemmer en masse gode tilbud, og de vil gøre deres bedste for at gøre deres medlemmer til aktive flyvere. Det betyder, at de vil tilbyde deres medlemmer en masse gode tilbud, og de vil gøre deres bedste for at gøre deres medlemmer til aktive flyvere.

- 4 Formandens beretning
- 7 Indbydelse til repræsentantskabsmøde
- 8 Eliteudvalgets årsberetning
- 12 Succes med at få nyt VM til Danmark
- 14 Det vildeste år for Dane Grace
- 16 Sterling Airways a la Michael Dines
- 22 Har vi brug for FAI?
- 24 Landet rundt
- 26 3D printede RC-fly (kun el-drevne)
- 30 VM i F5J i Trnava i Slovakiet
- 35 Dansk landshold til VM i Fritflyvning
- 39 Slut med fyrværkeri?
- 40 50 års jubilæum hos EMF
- 42 DM i Skrånt F3F
- 44 Ungdommen ind i Guldager Mfk.
- 46 DM i Combat og Pylon på skrånt
- 48 Sidste nyt fra tegningsarkivet
- 50 VM i F3A i Italien
- 52 STORT & småt
- 54 Bestyrelses- og udvalgs kontakinfo
- 55 Nyt fra sekretariatet
- 56 Invitation til Modelflyvermøde Århus
- 56 Modelflyvnings Dag 2020
- 57 Kalender og næste nummer
- 58 Tak til Jesper Voss
- 59 Er du den nye grenredaktør?
- 59 Kolofon og kontaktadresser

ELITEUDVALGETS BERETNING 2019

Sportschefen ser tilbage på 2019 og frem mod nye mål for eliteen - og for dig?

Kategori	Flyve	Model	RC	VM	F3B	F3C	F3D	F3E	F3F	F3G	F3H
Medlemskab	1.200	1.500	1.800	2.100	2.400	2.700	3.000	3.300	3.600	3.900	4.200
Indtægt	150.000	180.000	210.000	240.000	270.000	300.000	330.000	360.000	390.000	420.000	450.000

STERLING AIRWAYS A LA MICHAEL DINES

Alles en mesterstær udgave af en Sud Aviation SE-210 Super Caravelle

3D PRINTEDE RC FLY (KUN EL-DREVNE)

Så du også lurets på om det kunne lade sig gøre? Så læs beretningen her og din Kløgere ...

VM I F5J I TRNAVA I SLOVAKIET

Hvor deltagerne var med til at skrive historie, ikke bare én, men hele to gange ...

UNGDOMMEN IND I GULDAGER MFK

Det er kontinuerligt arbejde og ikke gjort med et enkelt arrangement

DM I SKRÆNT (F3F) HANSTHOLM 2019

Juniorpilotens gjorde fin figur og en enkelt fik endelig plads på landholdet i 2020!

DM I SKRÆNT (F3F) HANSTHOLM 2019

Juniorpilotens gjorde fin figur og en enkelt fik endelig plads på landholdet i 2020!

UNGDOMMEN IND I GULDAGER MFK

Det er kontinuerligt arbejde og ikke gjort med et enkelt arrangement



FORMANDENS BERETNING ...

Her er den skriftlige beretning til repræsentantskabsmødet og den årlige status på hvordan det går i vores forening ...

Alt for lidt Modelflyvning

Og alt for lidt Modelflyvning Danmark kendetegner mit 2019. I har en formand, som ikke har fløjet en eneste gang i 2019 og samtidig har sat sin lid til, at Marttin og Chris i sekretariatet – samt den øvrige del af bestyrelsen ville køre "butikken". Jeg har været fraværende – både fysisk og mentalt, men for det første er der en ganske god grund til det, for det andet er det slut nu.

Som nogen af jer sikkert ved, så er jeg hovedaktionær i to motorcykelbutikker. Det er det jeg lever af. I slutningen af 2018 var jeg - grundet en masse forskellige omstændigheder, som jeg ikke skal trætte jer med, nødt til at træffe en gigantisk beslutning. Efter 17 år på samme adresse var det nødvendigt at op-sige lejemålet for butikken i Valby og påbegynde opførelse af et mere end 3000 kvm stort domicil i Roskilde.

Fra november og godt et år frem, skulle jeg ikke blot passe på min butik, men også være byherre på projektet. Det er arbejdsmæssigt det hårdeste år jeg har haft i mit liv. Mange har spurgt mig, hvorfor jeg ikke bare lænede mig tilbage og ventede på at entreprenøren kom med nøglerne. Det fungerer bare ikke for mig. I stedet brugte jeg næsten alle vågne timer i døgnet på byggeriet og på byggepladsen.

Næsten alt er gået glat, og det lykkedes at få huset bygget og få flyttet på 29 uger fra første spadestik, og vi åbnede den nye butik efter planen, med et brag af en fest den 28. september 2019. Herefter er der selvfølgelig gået en del tid med at komme ordentlig på plads. I skrivende stund (medio januar 2020) er vi på 99% - men der mangler lige en smule endnu.



Snoren klippes til ny motorcykelbutik i Roskilde 28. september 2019



Nok om det – men hvis du er en af dem der synes at der har været lidt stille fra min kant i 2019, så kender du nu grunden.

Min indsats i Modelflyvning Danmark har altså i 2019 været langt under hvad I med rette kan forvente af en formand, i alt fald LANGT under hvad jeg forventer af mig selv, og så alligevel har jeg besluttet at genopstille til endnu en 2 års periode.

Nye EU-droneregler

Det er der selvfølgelig gode grunde til. Først og fremmest er vi i gang med et vigtigt projekt – nemlig implementering af EUs nye droneregler i Danmark og derudover har vi i bestyrelsen gang i flere ting, hvor udskiftning af nøglepersoner vil være uhensigtsmæssigt NU. Det handler om en række ting: Ny hjemmeside, vores driftshåndbøger som forventes at komme til at spille en endnu større rolle end tilfældet er nu, planlagte forandringer i den måde vi udgiver medlemsblad på og ikke mindst implementering af en noget større tilstedeværelse på de sociale medier end tilfældet er i dag. Det er alt sammen projekter som jeg godt vil gøre færdigt inden stafetten overlades til Modelflyvning Danmarks næste formand – ikke at jeg hverken kan eller vil tage æren for disse projekter alene, da de alle sammen er nogen, som vi kører i et samarbejde i bestyrelsen.

Status

Vi er stadig i medlemsfremgang – omend pusten er taget af den nærmest eksplosive vækst vi har set de senere år. Primo 2018 kunne jeg berette om 4.750 medlemmer. Sidste år var tallet 5.547. I år er antallet af medlemmer steget til 5.796 - Vi har været over 6.000, men hvert år i november, når vi udsender opkrævninger, er der en flok der melder sig ud. Som sagt er pusten af medlemstilgangen taget af. I 2019 har drengene i sekretariatet ekspederet 1.115 indmeldelser hvilket er et fald

fra forrige års rekord; 1.371 indmeldelser.

Der er ikke noget nyt i, at vi hvert år også modtager en række udmeldelser ligesom vi sletter en flok rester i februar. Men det er klart, at når medlemstallet generelt er blevet større, så kommer der også flere udmeldelser. Hvis vi tager regnestokken frem, så er medlemstallet i 2019 steget fra 5.547 til 5.796 hvilket altså er en netto tilgang på ca. 250 medlemmer. Lidt simpelt sagt kan vi altså "tåle" at antal nyindmeldelser falder med yderligere ca. 250 personer før vi vil se en netto nedgang i antallet af medlemmer. Lige nu virker det som om der er lang vej før sekretariatet er "helt nede" på 865 årlige indmeldelser, men man skal bestemt ikke afvise at det kan ske.

Økonomi

I skrivende stund er regnskabet for 2019 ikke helt færdigt, men næsten. Derfor ved vi godt, at Modelflyvning Danmark kommer ud af 2019 med et rekord stort resultat på alle måder – det ligner faktisk et overskud på omkring 700.000.

Der er helt overordnet ikke ret meget, der er blevet dyrere i 2019 i forhold til 2018, så medlemstilgangen giver flere penge i kassen. Nu er det – og har aldrig været – ambitionen at Modelflyvning Danmark skal være en spareforening, men som nævnt tidligere, så har vi en del projekter i støbeskeen, som vil komme til at koste penge, så umiddelbart ser vi ikke nogen grund til at reducere i vores i forvejen billige kontingent. Det kan selvfølgelig være at Repræsentantskabet er af en anden mening, men det finder vi ud af til marts. Lige nu, må vi glæde os over at Modelflyvning Danmark er en velkonsolideret forening.

En interessant post i regnskabet er salg af tillægssforsikringer. Det er ikke en post, der egentlig påvirker regnskabet, da vi blot



videreformidler disse forsikringer – vi har altså krone for krone udgifter der svarer til indtægterne. Men det er nu alligevel interessant at konstatere, at salget af tillægssikringer i 2019 er steget fra 362.000 til 471.000.

En anden interessant post er udgiften til KDA. Som vi har talt om før, så har KDA været igennem en grundig slankekur de senere år. KDA har ikke længere personale ansat og KDA huset i Roskilde lufthavn er blevet solgt. Det er ikke nogen hemmelighed at MDK var modstander af slankekuren, men den har nu haft en positiv effekt på vores regnskab, idet udgiften er faldet fra 95.000 til 63.000 - det kan vi jo ikke være ked af.

Udgiften til Modelflyvenyt er steget en smule – men egentlig kun grundet flere "frimærker" til flere medlemmer. Selvom vi har produceret flere blade end nogensinde før, er udgift til selve produktionen ikke steget. Vi er nu nede på at bruge 28,4% af vores indtægter på bladet. Det er det laveste tal nogensinde – og det har været støt faldende igennem en del år.

Fremtidens Modelflyvenyt

Når vi er ved bladet, så har vi fra sekretariatet hørt, at der er en nogen af jer som ønsker at kunne fravælge bladet. Vi har i bestyrelsen diskuteret det gennem en årrække.

Balladen er, at vi som forening - i visse spørgsmål – har oplysningspligt. At vi sender bladet til ALLE medlemmer er fx det der har gjort, at medlemmer af Modelflyvning Danmark ikke behøver tage dronetegn. Trafik, bygge og boligstyrelsen anerkender at vi gennem bladet uddanner vores medlemmer. "Kan man ikke bare lave tilsvarende på en hjemmeside?" er et spørgsmål vi ofte har fået. Nej – så snart vi bliver afhængige af, at folk selv aktivt søger information på en hjemmeside, så opfylder vi ikke længere oplysningspligten. "Jamen – jeg læser ikke bladet alligevel!" er modargumentet vi ofte har hørt. Nej det er

muligt, ligesom det er muligt at du ikke åbner dine rudekverter, men vi har gjort det vi skal, når vi leverer bladet i din postkasse.

MEN nu vi har en plan:

Planen er at Modelflyvenyt i fremtiden også vil kunne fremsendes (i form af et link) pr. email og det vil derfor være muligt at fravælge bladet som fysisk blad. Det kræver dog en mindre vedtægtsændring som bestyrelsen vil fremsætte forslag om på førstkomende repræsentantskabsmøde.

Vi har også planer om at lave en "net-udgave" af Modelflyvenyt. Det bliver en hjemmeside hvor en række artikler – nogle gange forkortede versioner af dem man kan læse i det "rigtige blad" – vil blive lagt op. Fordelen er ... noget med Google. Google opererer med noget de kalder SEO-værdier, og en bladre-pdf rangerer enormt lavt. Når noget rangerer lavt, så dukker det først op i søgniger på de sidste sider af et søgeresultat og ikke som ønsket på side 1. Et rigtigt opsat site med separate artikler vil derimod let kunne score højt i SEO-værdi hvilket vil betyde at artikler fra MFN kommer til at dukke op når folk søger på ord der passer på artiklerne. Sitet vil kunne bruges af os alle sammen, men den primære målgruppe er klart dem som ikke læser bladet i dets fysiske form – og selvfølgelig også de der er interesseret i modelflyvning, men som ikke er medlem af Modelflyvning Danmark.

Alle de ting kommer selvfølgelig til at koste "noget". Hvor meget ved vi endnu ikke. Et andet problem er et faldende oplag på det fysiske blad vil få enhedsprisen til at stige. Af samme grund er det foreløbig ikke bestyrelsens opfattelse at man skal kunne spare noget på sit kontingent ved at fravælge bladet som fysisk blad.

TBST, EMFU og alt det andet "kedelige"

Som nævnt i starten af dette lille skriv, så har vi et projekt kørende omkring implementering af EUs nye droneforordning i Danmark. Det er ikke sådan lige til, og slet ikke når målsætningen er at forholdene for os som Modelflyvning Danmark medlemmer skal blive bedre. Det er vores oplevelse at processen er blevet både forsinket og besværliggjort af, at Klavs Andersen som i mange år har været "vores" luftfartsinspektør hos TBST i det tidlige efterår tog sit tøj og gik.

Der er mange af jer, som i løbet af årene har udtalt jer mindre flatterende om Klavs Andersen, men vi har nu den opfattelse at Klavs altid har være professionel, og at han har en stor del af æren for at agendaen fra Christiansborg med vedtagelse af den "store dronerevision" af luftfartsloven for, et par år siden, blev temmelig nedtonet. Klavs var bannerfører for at de efterfølgende bekendtgørelser – både bydronebekendtgørelsen og landdronebekendtgørelsen -tog udgangspunkt i RISIKO frem for politikernes følelser. Frem for alt var Klavs inde i stoffet og da han forlod styrelsen blev hele modelflyveområdet reelt sparket tilbage til 0. Der er ikke noget der tyder på at Klavs' afløser er "dårlig", men det er klart at års erfaringer på området tager tid at få styr på- ligesom der heller ikke er nogen tvivl om at TBST generelt er enormt meget bagud for tiden.

Troels Lund og jeg havde i november et møde med TBST. Her fik vi "stemt violiner af" og forhåbentlig fik vi plantet et par frø i forhold til hvordan Modelflyvning Danmark ønsker at vi skal arbejde sammen med TBST i det næste års tid for at få implementeret EUs Droneforordning i Danmark. Mødet var særdels konstruktivt, men nu må vi se hvordan det alt sammen kommer til at gå.

Når vi er ved Troels – så styrer han jo det vi kalder Flysikkerhedsudvalget. Selv om det er et et-mands udvalg, så er arbejdet helt centralt for MDKs virke. Troels sidder nemlig med alt hvad der hedder godkendelser af Modelflyvepladser, som er et hjørne af den offentlige forvaltning som er blevet delegeret til os. I 2019 er det blevet til to godkendelser af nye modelflyvepladser samt en ordentlig bunke korrespondance om netop flyvepladser.

I EMFU er der for tiden fin aktivitet. Jeg selv har været sydpå to gange i det forgangne år. Generalforsamling i Holland og "Workshop" i sydtyskland. Workshopen og det arbejde vi har gang i i EMFU handler kort fortalt om, at vi forsøger at hjælpe hinanden i forhold til de nye EU droneregler, så vi kan bruge de lande som har fået forhandlet gode betingelser, som løftestang for dem der har det svært. OM dette arbejde kan bruges til at sparke døren ind hos TBST skal vise sig i løbet af det næste halve års tid – det er HER slaget skal slås.

Som tingene står lige nu – så er der en del at løfte. Alle de lande som ER færdige med at forhandle med deres nationale

myndigheder har fået væsentlig bedre betingelser end vi tør drømme om. Men vi er i fuld gang med at påvirke. Vores nye mand i TBST fik kopi af de norske regler da vi havde møde i november – og efterfølgende har vi sendt et brev til trafikministeren i det håb, at politisk velvilje vil gøre tingene nemmere i forvaltningen.

Hjemmesiden

Jaja Ved det godt, men den nye hjemmeside kommer IKKE til at blive en ny IC4-sag ... Den kommer – og den kommer meget snart. Peter Skotte har arbejdet på teknikken sammen med Biogjs længe – og i skrivende stund er den lige ved at være der. Det er meget muligt at hjemmesiden kører når du læser dette, men det er i hvert fald helt sikkert at den "spiller" i slutningen af marts. Peter og Peter har lavet en stram plan for de sidste ting, og der holdes ugentlige opfølgingsmøder så vi er sikre på at tingene ikke går i stå.



Bestyrelsen og sekretariatet

Nu har jeg de seneste år fortalt om, hvor fremragende samarbejdet i bestyrelsen er. Det er det sådan set stadig, men der er for mig ingen tvivl om, at en fraværende formand trækker arbejdsmoralen ned i hele bestyrelsen. Det er gået alligevel og som du har kunne læse her, så er der sket en del alligevel. På vegne af hele bestyrelsen er det dog på sin plads at beklage overfor Chris og Marttin i sekretariatet. Jeg ved at de to har været noget frustreret over manglende "action" – og det er ikke fair, for de to er dem der holder tingene sammen til daglig og får butikken Modelflyvning Danmark til at køre. De to gør det bare fremragende – og det fortjener opbakning. Det får de så nu igen. Promise

For første gang nogensinde har redaktøren bedt mig holde beretningen under 2.300 ord. Jeg har vist også dækket det væsentligste. Dette ord er nr. 2.303 så beretningen stopper her. Vil du vide mere, så må du komme til repræsentantskabsmødet den 21. marts 2020.

Happy Flying i 2020

Lars Kildholt

REPRÆSENTANTSKABSMØDE



2020

DIN MULIGHED FOR INDFLYDELSE

MODELFlyVNING
DANMARK

Ifølge vedtægterne skal Modelflyvning Danmark afholde ordinært repræsentantskabsmøde hvert år inden udgangen af marts måned og i 2020 afholdes det:

Lørdag den 21. marts 2020 kl. 10.00

Sted: Fjeldsted Skov Kro, Store Landevej 92, 5592 Ejby

Den officielle indkaldelse sker via opslag på www.modelflyvning.dk senest 6 uger før mødets afholdelse og senest 4 uger inden repræsentantskabsmødet vil alle klubbernes kontaktpersoner modtage en skriftlig indbydelse samt oversigt over klubbens stemmer

Ifølge vedtægternes paragraf 10, skal:

Det ordinære repræsentantskabsmøde skal behandle en dagsorden, der som minimum skal indeholde følgende punkter:

1. Valg af mødeleder og mødesekretær
2. Aflæggelse af årsberetning v. formanden
3. Aflæggelse af årsberetning fra udvalgene
4. Fremlæggelse af revideret årsregnskab
5. Behandling af anmeldte forslag
6. Valg af bestyrelsesmedlemmer og suppleant
7. Valg af revisorer og revisorsuppleant
8. Budget og kontingent for det kommende år
9. Eventuelt

105 KLUBBER



5.973
MEDLEMMER



FJELDSTED SKOVKRO - STORE LANDEVEJ 92, 5592 EJBY



BERETNINGEN er sammenskrevet af input fra styringsgruppeformændene, landsholdenes præsentation på MDK web og resultatlister fra mesterskaberne

ERIK DAHL CHRISTENSEN er af Modelflyvning Danmarks bestyrelse udnævnt til at være foreningens Sportschef. En frivillig, administrativ post med ansvar for eliten.

ELITEUDVALGETS BERETNING 2019

Sportschefen ser tilbage på 2019
og frem mod nye mål for eliten – og for dig?

Landshold	F1A	F1B	F3A	F3B	F3C	F3K	F3N	F5J
Målsætning	Vinde/- Top 20	Finale Vinde	Ikke kendt	Top 10-15	Finale Top 20	Min 95%	Forbedring Top 12	Øverste 1/3
Resultat VM	71, 91, 96 ud af 103	41, 50, 97 ud af 97	56, 103 ud af 111	16, 23, 37 ud af 45	21, 22, 37 ud af 49	46, 64, 76 ud af 88	5, 11 ud af 24	15, 75, 88 ud af 109
	Hold 30 af 38	Hold 29 af 34		Hold 9 af 16		Hold 24 af 32		Hold 22 ud af 39

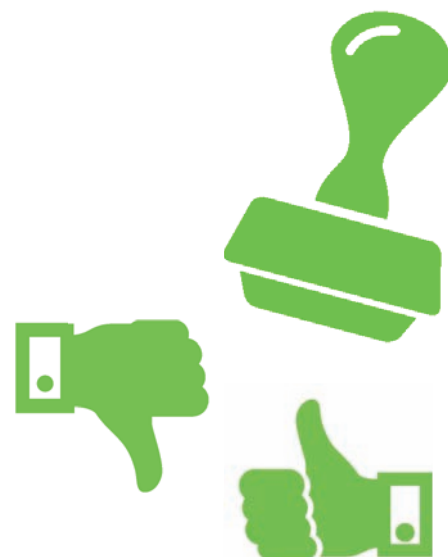
Min beretning i år er et blik på det danske konkurrencemiljø herhjemme og når piloterne er ude. Men det er også betragtninger over hvad enkelte nedslag i et enkelt års opremsninger kan bruges til på den lange bane.

Tidligere blev Eliteudvalgets og styringsgruppernes beretninger afholdt mundtligt på repræsentantskabsmødet. Siden sidste år er beretningen samlet til et indslag i vores fælles blad sammen med formandens og de andre udvalgs beretninger.

Landshold 2019

Resultater for vores landshold har jeg taget fra mesterskabernes hjemmeside. Målsætningerne fra landsholdenes præsentation af dem selv på MDKs web.

Det nemmeste vil være at sætte sig med to stempler og stemple "godkendt" eller "ikke godkendt" henover hver kolonne. På den korte bane kan det jo godt give mening og det er vel også det man på en eller anden måde arbejder med i mange fodboldklubber, når man ansætter den næste træner. Men jeg tror ikke at sådan en strategi giver resultater på



den lange bane. Jeg ser rigtig mange flotte resultater i ovenstående tabel. Der gemmer sig mange flere enkeltstående toppræstationer end tallene viser. Læs bare referaterne fra mesterskaberne, der har været bragt i MFN i efteråret 2019.

Målsætninger og resultater stemmer sjældent overens. Enten klarer man sig bedre end man regnede med, eller også går det dårligere. De dygtigste piloter analyserer begge dele for at gøre det bedre næste gang. Det betyder også, at piloten skal tænke langsigtet med det rette fokus på den næste konkurrence, og præstation for præstation samle viden om sig selv og det der gør ham bedst. En målsætning skal helst være et rimeligt realistisk mål for, hvad man kan nå, når det hele spiller. Hvis målsætningen er for lav, risikerer man at nøjes med et niveau, når man når det. Hvis målsætningen er for langt fra det realistiske, risikerer man at demotivere sig selv, fordi gabet allerede fra starten er uoverstigeligt. Derfor øver de dygtige piloter sig i, at lave positivt realistiske målsætninger og i at analysere fejl og succeser.

Det er andet end tal og lotteri

Hvis man vil have en chance for at vinde, er man dog nødt til at ville tage af sted. Jeg har set på hvor mange landshold vi har sendt afsted fra 2015 og til nu. (Se skema nederst i spalten). Man kan så konkludere, at det gælder om at sende hvem som helst af sted for enhver pris? Det vil jo give mange landshold. Men det er jo heller ikke et lotteri, hvor chancen automatisk stiger blot man køber flere lotterisedler. Der skal mere end antal til. Vi skal arbejde på, at

Hvordan bliver man så god, at de bedste danskere bliver blandt de bedste i verden?

vi løbende sender flere ambitiøse piloter afsted for at niveauet højnes. Men vi skal også sende så mange afsted som det giver mening at gøre, så så mange som muligt oplever smagen af blod, der tænder ambitionerne. I år sendte vi fx et hold til de første verdensmesterskaber i F5J. En af piloterne havde landsholdserfaring fra F5B i mange år, en havde landsholdserfaring fra full size svæveflyvning og en var på et landshold for første gang. Selvom det var det første verdensmesterskab, var niveauet tårnhøjt, og ud af 109 piloter måtte Martin Elkjær tage til takke med den utaknemmelige 15. plads. De bedste 14 gik videre til finalen. Alligevel vil jeg betragte det som en stor succes. Det er jo også et tegn på, at når man nærmer sig toppen, skal alt spille 100% for at man kan vinde og selv små fejl har en stor indflydelse på slutresultatet. Men kig på

vinderne internationalt over en år-række? Eller de danske konkurrencer hen over årene. Det er jo ikke et tilfælde at Ole Kristensen, Søren Krog, Knud Hebsgaard, André Berthelsen, Dane Grace, Brian Andersen, Jens Hofman og flere andre næsten som sædvanen ligger på de øverste placeringer i danske konkurrencer. Det gør de fordi de normalt ER bedre end de fleste andre i Danmark, og de arbejder hårdt for det. Sommetider er de meget bedre. Sommetider er de den smule bedre, der gør at de vinder alligevel. På trods af småfejl, vejr, dommere og uheld. Men de vinder de danske konkurrencer. Tit. De kan altså noget de andre ikke kan. Men hvad så med verdensmestrene? Det samme gælder dem, der ofte vinder de store internationale mesterskaber. De er altid i

toppen og selv når det ikke er perfekt, er det bedre end de flestes bedste præstation. Selv når dommerne dømmer "ujævnt", som de gjorde ved VM i F3A i 2019, er det stadig de bedste der går videre til finalen. Og det er de bedste der vinder. Trods alt.

Men hvorfor skelne mellem de bedste i Danmark og de bedste i verden? Det synes jeg egentlig heller ikke at vi bør. I nogle klasser kan jeg se, at de bedste danske også er blandt verdenseliten når det spiller. Vi skal have det til at spille oftere for endnu flere.

Hvordan bliver man så god, at de bedste danskere bliver blandt de bedste i verden?

Langsigtede målsætninger der følges i træning

Man skal træne meget og man skal træne det rigtige. At træne meget er jo umiddelbart det nemmeste. Hvis man altså vil bruge den tid det kræver. At træne det rigtige er lidt sværere. Hvis man træner som den bedste gjorde, før han blev bedst sidste gang, kan man være sikker på, at han har trænet endnu klogere eller endnu mere. Og så slår man ham ikke. Man skal altså både lade sig inspirere af de bedstes metoder og aktivitet, men også kunne forbedre dem kreativt, så DIN egen træning bliver bedre og mere intelligent end de andres.

Så stiger din chance for at vinde. Det er det, som de bedste i Danmark bl.a. arbejder med i fællesskab når de mødes i januar til elite- og landsholdssamling: Hvordan gør vi vores indsats så intelligent, at vi bliver bedre end de andre? Måske endda med færre træningstimmer?

Jeg har ikke fundet en manual for modelflyvetræning, som dem Dansk Atletik Forbund har udgivet for de forskellige atletikdiscipliner, men det er bl.a. også det som vi arbejder med, når de mest ambitiøse mødes til samling i januar. For at spille hinanden bedre end den enkelte kan selv. I januar 2019 mødtes flere end 50 elitepiloter for at inspirere hinanden. Det var 3. gang.

Årstal	2015	2016	2017	2018	2019	2020
Antal landshold	5	4	6	8	8	14 (budget)

	Fritflyvning	Linestyling	Kunstflyvning	Svæveflyvning	Skala	Helikopter	Hotliner	Multirotor
Klaser	F1A, F1B, F1C, F1Q	F2A, F2B, F2C, F2D	F3A, F3P og IMAC, nordic og sport	F3B, F3F, F3K, F5J og GPS triangle	F4C, F4H og klubskala	F3C, F3N	F5B, F5F	F9
Konkurrencer	3	2	10	16	1	2	1	3
piloter	20	36	?	62	14	11	?	?

Internationale konkurrencer

Fritflyvning, linestyling, helikopter, svæveflyvning og multirotor er meget aktive på den internationale scene ved siden af mesterskaberne. Det kræver store omkostninger fx at tage til USA som nogle af vores fritflyvnings-, helikopter- og multirotorpiloter gør, at deltage i 2 stævner i Tyskland med en uges træning imellem som 3 F3B piloter gjorde i år, eller at deltage 4 mand i Spanien i en uge som GPS triangle gjorde. Andre klasser nøjes med færre og kortere kørsel til internationale konkurrencer i fx Skandinavien.

Der er ingen tvivl om, at international erfaring er et af nøgleelementerne, hvis man vil være rigtig god. Der er mange aspekter i at deltage i et weekendstævne et sted hvor man enten skal køre langt eller flyve til. Grejtjekket skal være ekstra grundigt inden man tager af sted, sproget og maden giver en ekstra dimension og stævnerne kører sommetider efter andre rutiner end vi er vant til herhjemme. Alt i alt er der i hvert fald i starten fyldt ekstra op i stress-posen, og det skal man lære at håndtere. Det er dog bedre at have øvet sig ved et mindre internationalt stævne, end at opleve det første gang til et VM. Til gengæld er det også ved de udenlandske konkurrencer, der knyttes kontakter til både piloter, dommere og arrangører. Hvis man vil være et navn, skal man jo sørge for at de rigtige folk lærer en at kende, og i fx kunstflyvning er det efter sigende et must, at være et kendt navn for at få de høje point ved VM og EM. Kontakterne giver også ekstra mulighed for at få de nyeste informationer om taktik og teknik.

Og så får piloterne efterhånden en ekstra modelflyvefamilie, udover ens danske lidelsesfæller. Jeg har selv haft glæde af på

en familierjese til Australien og New Zealand at besøge mine venner fra modelflyvning down under.

Danske konkurrencer

I Danmark har der været afholdt 39 konkurrencer iflg. stævnekalenderen. Nogle konkurrencer dækker over flere klasser, så det reelle antal konkurrenceklassedage er højere. Mange klasser har set fordelene i at invitere til enten World Cups eller åbne internationale konkurrencer ved nogle af konkurrencerne i Danmark. Det er Fritflyvning, Linestyling, Svæveflyvning, Helikopter og Hotliner. Det er der store fordele ved. Den mest indlysende er, at det tiltrækker nogle af de bedste udenlandske piloter. For dem der ikke selv tager til udlandet, er det en gratis chance for at opleve verdenseliten på tæt hold. En anden fordel er, at det øger deltagerantallet og dermed hjælper på stævnernes økonomi. Win win for alle.

Skal alle danske konkurrencedeltagere have ambitioner om at blive verdensmester? Slet ikke. Et bredt, aktivt og inspirerende konkurrencemiljø har brug for deltagere med ambitioner i mange forskellige retninger. Nogle er med for at pleje sociale kontakter, nogle fordi nørderiet er drivkraften, nogle fordi det er fedt at arrangere noget for andre, nogle for at komme hjemmefra. Der er plads til mange med de ønsker for en hyggelig konkurrenceweekend. Og så er der nogle der er med for at vinde. Det samme gælder i fodboldklubben.

Men jeg tør godt sige, at fælles for alle dem der deltager i de danske konkurrencer, er sjov, hygge og samvær. Hvis det ikke er sjovt nok, er det ikke værd at gøre.

Og den hygge vil vi gerne dele med endnu flere. Uanset din grund til at deltage.

Herover har jeg prøvet at opregne hvor mange piloter der deltager i de enkelte styringsgruppers konkurrencer. Bemærk at der er ret stor forskel på hvor mange konkurrenceklasser de enkelte styringsgrupper dækker over. Konkurrencerne var dem der var i stævnekalenderen med de evt. ændringer jeg har fået at vide. Piloternes antal kommer fra styringsgruppeformændene.

Hvad kan vi egentlig i Danmark?

Det er nok ikke nogen hemmelighed, at jeg mener, at vi kan hvad vi vil. Hvis vi vil! Der er ingen verdensmester der begyndte som verdensmester. Ingen af de kendte begyndte som kendte. Søren Krogh og Ole Kristensen har også været små modelflyvedrenge, der skulle lære forskel på højre og venstre, og som kom til at styre forkert når de fløj imod sig selv. Alle dem du kender og ser op til, begyndte som nybegyndere i modelflyvning på et tidspunkt. Alle skulle starte, flyve og lande solo første gang engang. For egne penge.

Danske piloter har fuldstændig de samme vilkår for at blive blandt de bedste i alle klasser, som piloter i andre lande. De

der vil. Men som i alle konkurrencer skal der også held til, for at ramme dagen - på dagen. Det skriver jeg IKKE for at tale ned til dem der ikke er verdensmester eller blandt de bedste. Faktisk tværtimod! Jeg skriver det for at tydeliggøre at muligheden er der, hvis man vil gribe den. Men jeg har ikke hørt overbevisende argumenter imod. Derfor er det for mig interessant at tale om, hvordan man bliver bedre,

**Vi kan
hvad
vi vil.
Hvis vi vil!**

mere kendt, bedre end de bedste, det kendte navn der får flest point, så kendt at de store firmaer vil give udstyr eller endda "løn" osv. For mig at se giver det ikke mening, at male sig ind i et sort hjørne, hvor man fortæller sig selv, at danskere ikke kan vinde, fordi de ikke er kendte, eller ikke er betalte piloter, eller ikke kan træne som de andre i udlandet. Det skal for mig at se i stedet føre til, at man fx arbejder på at blive så kendt, at den "kendthed" giver de point, der før gik til den tidligere verdensmester.

Det er ikke alle der har ambitioner om at gribe chancen for at blive verdensmester. Det er det heller ikke alle der har i en håndboldklub. Men prøv at sige til Ulrik Wilbek eller Mikkel Hansen, at et dansk landshold i håndbold ikke kan vinde Verdensmesterskabet – fordi ...?

Styringsgrupperne og konkurrenceklasserne

Styringsgrupperne har deres interne arbejde, og arbejder med de "skal" og "kan" opgaver der ligger der. De enkelte styringsgruppers arbejde dækker jo også over piloternes aktuelle ønsker. Snak med din grenkoordinator eller styringsgruppeformand, hvis der er noget du ønsker. Det meste kan lade sig gøre, og måske får du endda selv lov til at være med til at lave det!?

Der bliver bl.a. arbejdet intensivt med at finde egnede pladser til årets konkurrencer og i nogle grupper søges der også klubber, der vil stille hjælp til rådighed. Og så skal der uddannes dommere, oversættes regler i nogle klasser, udfærdiges dommersedler efter de nyeste regler, osv. Der er nok at tage fat på for de engagerede i styringsgrupperne!

Sommetider kommer der nye konkurrenceklasser til. De seneste der er kommet til, er F3P (indedørs kunstflyvning) og GPS triangle. I mellemtiden er F3J stoppet for en stund og F5B/hotliner har haft så få deltagere (3-4) at de har haft svært ved at afholde konkurrencer. For begge klasser har der også internationalt været et fald i konkurrenceintensiteten, så måske følges det ad? Der er dog også mange FAI klasser der flyves udenfor DK, som vi ikke har

rørt ved endnu. Umiddelbart er det selvfølgelig et tab, at to klasser forsvinder ud af kalenderen for en stund. Men jeg vælger at se på dem som hvilende og så kan der jo komme aktivitet igen senere? Jeg kan også se, at for specielt de to klasser, så har F5J snuppet én pilot fra hotliner, samtidig med at Jeppes børns cykelaktivitet har flyttet hans fokus. Og for F3J gælder det, at mange også var F3B piloter og for F3B er der nu et øget antal piloter og en generelt øget aktivitet.

Hvordan bliver vi flere?

I alle klasser er der et ønske og et fokus på, at vi gerne vil dele vores passion med flere. Vi prøver mange veje, men det er vigtigt, at vi både bruger kræfter på at blive flere, samtidig med at vi fastholder den fest vi har sammen med dem vi mødes med. For mig er to nøgleord vigtige: "Synlig" og "Personlig". Vi skal være synlige mange steder og ofte, så alle kan se at vi er der, når netop DU får lyst til at tage del. Fx var mange klasser synlige ved repræsentantskabsmødet. Det gav meget god snak. Det gav måske ikke nye piloter dagen efter, men synlighed kræver tålmodighed og vedholdenhed. Vi skal også tage folk i hånden. Måske trække lidt de første gange så vi får givet folk en oplevelse de ikke vidste at de savnede. Delta-gerantal går altid op og ned men det er jo aldrig rart når det går ned. Det samme gælder i klubberne. Det er aldrig rart når et nyt lovende medlem der lærte at flyve hurtigt, kort tid efter forlader klubben igen? Hvorfor? Måske er vi i klubberne for dårlige til at give de nye piloter nye udfordringer? Stopper vi når en pilot har lært at flyve selv? Er det målet? Måske har nogle faktisk brug for mere end "bare" at kunne styre et fly? Hvad nu hvis nogle af dem vi bruger instruktørtid på, kunne have lyst til at blive i klubben hvis de fandt noget nyt at lære? Hvad nu hvis klubberne opfordrede en begynder til at han da skal tage til en konkurrence så snart han har lært at flyve? De fleste i klubberne ved, at nye kan kontakte enten styringsgrupperne, eller mig. Ellers ved I det nu! Så skal vi nok tage ham (eller hende?) i hånden og introducere til et fællesskab

der ikke er kedeligt. Og der er noget for enhver smag. Selv med det simpleste begynderfly er der en konkurrence man kan deltage i. Men man vinder ikke første gang, og det ville da også være for kedeligt! I konkurrencemiljøerne kan vi også spørge os selv, om en ny kan få noget ud af at deltage i en udenlandsk konkurrence 1.-2. år eller om man nødvendigvis skal vente 10 år før man rykker en klasse op og finder vej udenfor landets grænser?

KDA/FAI/CIAM

KDA er stadig i udvikling eller forandring. Man kan mene hvad man vil, men det vigtige i det daglige er, at vi har en stabil kontakt til FAI/CIAM. Den funktion som KDA havde før som et aktivt samlende organ for al flyvesport i Danmark og som ambassadør udadtil overfor omverdenen og myndighederne er nok endegyldigt slut? KDA har uddelegeret deres "sporting power" til MDK. Det betyder i praksis, at de daglige opgaver som KDAs generalsekretær lavede før i tiden for at forbinde modelflyvere med FAI/CIAM, det laver vi nu selv. Vi har arbejdet for at kontakten til FAI/CIAM bliver stabil, og det prøver jeg at leve op til. Det er mig der laver: FAI-licenser, stempler og underskriver tilmeldinger til mesterskaber og registreringer af World Cups, bud på mesterskaber, regelændringsforslagsstempling, indberetter internationale dommere og technical experts til CIAM. Det er også mig der modtager og sender mails videre til de relevante styringsgrupper og landshold. Det virker fint, og så må vi se hvordan den videre udvikling i KDAs struktur bliver?

Tak for samarbejdet i året der er gået til Styringsgruppeformændene, grenkoordinatorerne, styringsgruppemedlemmerne, bestyrelsen, sekretariatet, Modelflyvenyt og ikke mindst til MDKs medlemmer for støtten til Eliteudvalgets aktiviteter.

Erik Dahl Christensen
Sportschef





Jan Hansen, John Vilum Rasmussen, Søren Krogh og herunder Regnar Petersen



Det er lykkedes Modelflyvning Danmark at få endnu et VM til Danmark. 1.-8. august 2021 vil ca. 60 deltagere fra alle verdenshjørner nemlig tage til Rødekre i Danmark for at deltage i VM i F3B for fjernstyrede modelsvævefly.

Vi er helt vildt glade og stolte, fortæller Regnar Petersen, der sammen med Søren Krogh, Jan Hansen og John Villum Rasmussen har hentet endnu et VM til Danmark på Modelflyvning Danmarks vegne. Det er altid stort, når vi får et af de store arrangementer til vores lille land. Og det er sket nogle gange inden for de seneste år, så vi er ved at have opbygget lidt erfaring i at afholde store internationale arrangementer. Det er selvfølgelig også ros til os baglæns, at vi nu får lov at holde endnu et.

Jeg skal ikke selv flyve på landsholdet, men der er endnu ikke udpeget en teammanager, så hvem ved? Skal jeg ikke være det, skal jeg helt sikkert være tæt på VM-organisationen.

VM skal afholdes i Rødekre

Når vi skal til Rødekre flyveplads er det fordi flyvepladsen opfylder alle de krav, der kræves for at vi kan holde et VM.

Vi synes, at Rødekre Flyveplads er et godt sted at flyve fra, og Sønderjysk Flyveklub, der holder til derude, er en god samarbejdspartner. De er meget åbne for arrangementer på deres plads og pladsen ligger tæt på både grænsen og lufthavnene i Billund, Sønderborg og Hamborg, for dem der vil flyve hertil. Vi er allerede i samarbejde med Sønderjysk Flyveklub om et F3B World Cup stævne i maj i år.

Deltagere fra hele verden

Vi regner med at der kommer deltagere fra Asien, USA, Sydamerika, Australien og New Zealand udover selvfølgelig fra Europa. VM i F3B er noget, piloterne kvalificerer sig til igennem

SUCCESS MED AT FÅ NYT VM TIL DANMARK

I august 2021 skal Modelflyvning Danmark stå for afholdelsen af Verdens Mesterskaberne i F3B

deres respektive landes luftsportsforening, og der må kun deltage tre personer fra hvert land samt én junior.

Vi håber selvfølgelig også at der kommer mange for at kigge på, når VM løber af stabelen. Vi har en idé om at koble konkurrencen sammen med lokale aktiviteter for børn og voksne, som arrangeres i samarbejde med lokale foreninger og erhvervsliv.

Desuden vil vi med vores "World Cup F3B Rødekrø" (2020 og 2021 før VM) have fokus på at koble 2020 udgaven med 100 års fejringen af genforeningen. Der vil vi arbejde sammen med jubilæumskomiteen om, hvordan vores interkulturelle konkurrence kan bruges i fejringen af genforeningen. Modelflyvning er også et eksempel på internationalt samarbejde.

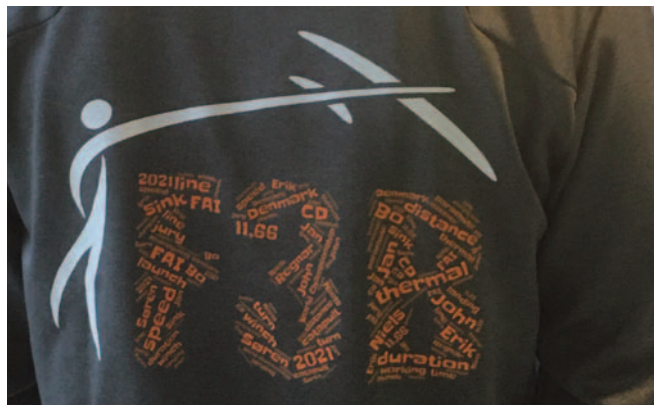
Håber også på masser af publikum

F3B-klassen er meget publikumsvenlig. Andre grene inden for modelsvæveflyvning foregår langt væk og er egentlig kun interessant ved start og landing. Men flere af konkurrencerne i F3B foregår lige foran publikum, så det er nemt at følge med og man kan ikke undgå at blive optaget af det.

Et eksempel er speedkonkurrencen, som går ud på at flyve fire gange 150 meter. Fire ture med tre 180 graders vendinger, der gerne skal overstås på mellem 13 og 14 sekunder. Verdensrekorden er 11 sekunder. Der er fart på, og piloterne skal ikke tøve for meget i svingene.

Planlægningsteamet

Vi har sat et hold bestående af Søren Krogh, Erik Dahl Christensen, John Rasmussen, Bo Petersen, Niels Sørensen, Jan Hansen og Regnar Petersen og vi udgør indtil videre planlægningsteamet. Vi kan selvfølgelig ikke løfte det store arrangement alene, så vi vender tilbage med konkrete opgaver senere. Hvis man er helt vild for at være med og allerede nu ved, at dét skal man bare være

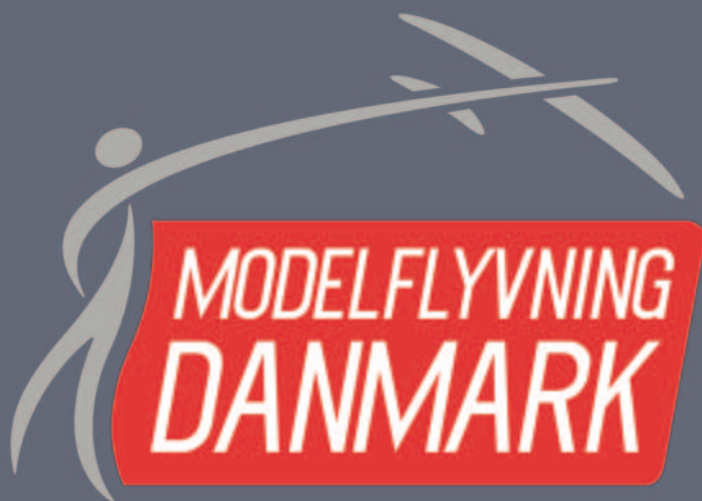


med til, så er man selvfølgelig mere end velkommen til at henvende sig til én af os. Vi forstår godt at det er de færreste der endnu ved hvilke forhindringer 2021 byder af ferieplaner, svigermors runde fødselsdag, bryllupper osv.

Håber også på mange frivillige i 2021

Når Danmark får tildelt endnu et VM, og dermed indirekte får ros for de arrangementer vi tidligere har afholdt, så skyldes det ikke mindst, at det hver gang er lykkedes os at sammensætte et stærkt hold af frivillige hjælpere. Den lille gruppe, der har arbejdet i flere år op til arrangementet og den store gruppe, der møder op til selve stævnet og giver den gas med at tage sig godt af vores internationale gæster og i øvrigt alt fra oprydning, tidtagning og madlavning. Det er helt unikt og helt nødvendigt for at få succes med så store arrangementer. Og vi håber selvfølgelig modelpiloter fra hele landet igen vil tage imod udfordringen og komme og give os en hånd med at gennemføre det fedeste VM nogensinde.

Vi opdaterer løbende vores facebookside World Championship 2021 Denmark med nyheder om VM 2021.



HVAD ER NU F3B?

De svæveflyvemodeller, der bruges i F3B klassen, har en spændvidde omkring tre meter og en vægt på godt to kilo.

Til konkurrencerne skal piloterne gennemføre tre forskellige flyveopgaver, nemlig termik, distance og hastighedsflyvning. De første to opgaver flyves i grupper, og hastighedsflyvningen flyves én efter én. De tre opgaver betegnes som en runde. Der flyves så mange runder som muligt, og hele tiden med nye gruppesammensætninger, så alle kommer til at flyve mod alle.



Dane Grace med Apexholdet til Drone Grand Prix 2019



Teamspirit og én for holdet!

DET VILDESTE ÅR FOR DANE GRACE

For Danmarks bedste dronepilot blev
2019 et år med masser af succes ...

Her i Modelflyvenyt er du vant til at læse referater fra NM, EM, VM og andre internationale stævner, hvor det for langt de fleste er så som så med resultaterne. Hvert år drager masser af piloter af sted til internationale stævner for, med Modelflyvning Danmark i ryggen, at repræsentere - og kæmpe for - Danmark! Her skal du læse en helt anden historie ... en historie om succes, om at ville, og om at nå sine mål.

Det har været lidt svært at få historien i kassen, for ham det hele handler om, dronepilot Dane Grace er altid på farten. Han anslår selv at han har været ude af Danmark sammenlagt to måneder i 2019. (Det er noget med, at rektor på gymnasiet holder helt styr på den slags fravær). Desværre er dronerace endnu ikke godkendt af Team Danmark, og derfor tæller mit fravær som almindeligt fravær, fortæller Dane. Han er 18 år og midt i 2.g. og vi laver et telefoninterview mens han er i San Francisco i julen. Det har været et vildt år, siger han stille, måske fordi han ikke lige selv havde gjort status over året endnu.

Danmarksmester

Jeg vandt DM for tredje gang i september 2019. Desværre ikke i træk, men jeg er danmarksmester 2016, 2017 og 2019. I 2018 vandt Thomas Rafn-Larsen, efter at jeg styrtede i semifinalen. Der er mange dygtige, unge dronepiloter i Danmark og de happer mig i haserne. Jeg skal virkelig tage mig sammen og flyve mere, hvis jeg vil forblive på toppen. Det der med simulator siger mig ikke noget, jeg vil ud og flyve. I Danmark har vi desværre ikke så mange steder at flyve om vinteren. Det ville være en drøm med en hal hvor vi kunne flyve og træne indendørs om vinteren. Om sommeren eller når vejret ellers er til det, kan jeg pakke min ladcykel og køre ud på Amager Fælled, stille en bane op og flyve. Jeg skal snart have kørekort, så bliver det måske lidt nemmere.

Nr. 2. i Drone Champions League (holdrace)

Jeg har også fløjet i Drone Champions League sæsonen i år med mit hold Apex Drone Racing. Det er lidt sammenligneligt med Formel 1 kendt fra motorsporten. De otte hold betaler for at deltage i ligaen typisk via sponsorer og så konkurrerer man



Det at vinde som hold er helt vildt stort



Dybt koncentreret Dane Grace med Apexdronen



Dane Grace til indmarch i Kina under VM 2019

mod hinanden i de 4 Drone Prix hen over året. I 2019 begyndte sæsonen i Schweiz, hvor vi fik en skuffende femte plads. Men så blev vi nr. et i Torino, to i Lichtenstein og et igen i Rumænien. Samlet endte vi med en præmiesum på 15.000€. Kun overgået af englænderne som nu har vundet Drone Champions League for fjerde gang. Det russiske hold blev nr. 3. Det er fedt at vinde som hold. Man har nogen at dele den voldsomme glæde med. Det danske Drone Grand Prix hold har skiftet lidt hen over året. Vi er typisk fire piloter, én ingeniør, én team-manager og én med SoMe-(SOciale-MEdier)kasketten på. Seks-Syv mand ialt. Holdet er sammensat af de to danske ejere og de har bygget det som man bygger et e-sportshold.

Piloterne er: Erik Holden fra Norge, Timothy Trowbridge fra Schweiz, Marc Espuna fra Spanien og så mig; Dane Grace fra Danmark. Min største sejr i år var World Drone Cup i Istanbul, sponsoreret af Turkish Airlines, hvor jeg vandt 42.000 kr. Apex har også lavet en reklamefilm for VW, hvor jeg var pilot. Den har næsten fået 1 mio visninger på YouTube.

Jeg bruger mine præmiepenge til at betale rejser rundt i verden til konkurrencer. Ellers kan det slet ikke hænge sammen. Og så er jeg heldig at have nogle gode sponsorer til mine droner.

Nr. 21 til WORLD DRONE RACING CHAMPIONSHIP i Kina

I november deltog jeg som eneste danske repræsentant i Drone Racing championship i Kina. Dvs. at jeg selv var både pilot, tekniker og teammanager. Det kan godt blive lidt hedt. Der er så mange ting man skal forholde sig til under konkurrencen, som ikke har med flyvningen at gøre og det kan godt forstyrre. Jeg delte værelse med en pilot fra Letland jeg har mødt flere gange for at holde udgifterne nede. Det gik

rigtig fint i de indledende runder, men så kom jeg i race med verdens bedste og ham der blev nr. tre i kvalifikation og da kun to går videre skal man også have heldet med sig både i flyvningerne og i lodtrækningerne. Jeg tog af sted med det mål at slå mig selv fra VM i 2018, hvor jeg blev nr. 32 - og det gjorde jeg. Jeg blev nr. 21 af 130 deltagere. Det er jeg ikke helt tilfreds med.

Drone racing internationalt er ret fantastisk og alle kan deltage. Fx deltog en døv kvinde fra Spanien og en pige fra Italien med muskelsvind i World Drone racing Championship. Jeg kender efterhånden mange i miljøet og kan få hjælp af de andre piloter, men det vil ikke være nemt at være ny dronepilot og af sted for første gang alene.

Mål for fremtiden

Næste gang skal jeg endnu højere op på verdensranglisten. Og så skal Apex holdet have slået de englændere, ja og så satser jeg selvfølgelig på igen at vinde DM i 2020. Endelig håber jeg at Modelflyvning Danmark vil arbejde mere aktivt for Drone Racing. Fx ved at få Drone racing anerkendt af Team-Danmark som sportsgren på linje med e-sport. Og med at støtte de unge piloter økonomisk, så de også kan komme ud og få international erfaring. Det danske landshold er det yngste nogensinde. Vi er 21- 18- 17 - og 15 år.

Dronelandsholdet har virkelig potentiale for at hente nogle fine resultater hjem.

Drone-landsholdet består af:

Thomas Rafn Larsen (21)
Dane Grace (18)
Vincent Holm (17)
Marius Strandberg (15)



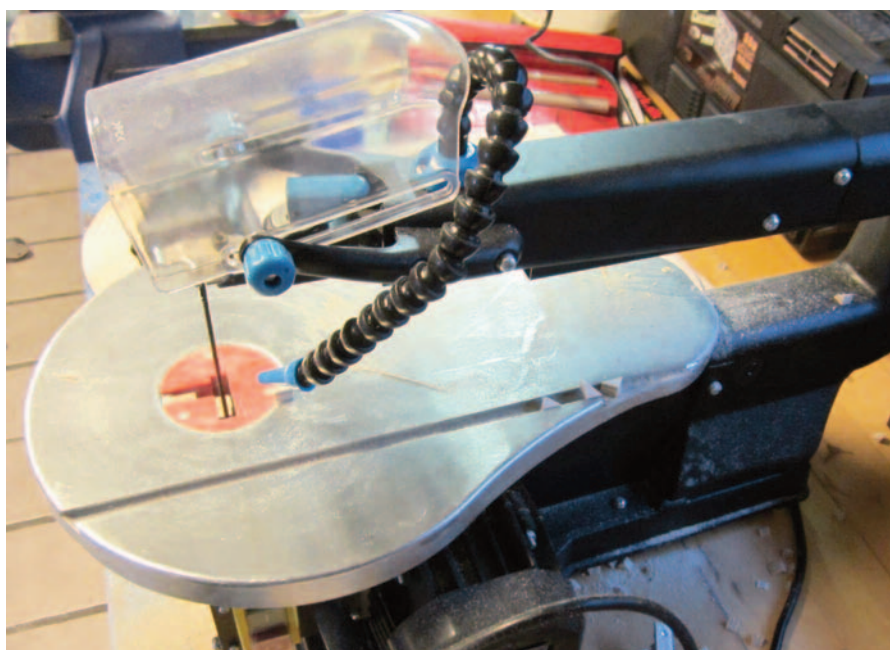
DINESEN

Der er flymekanikerblod i den familie. Michael Dinesens far var også flymekaniker og arbejdede bl.a. i Sterling Airways i en årrække. Michael Dines selv er uddannet som flymekaniker og sønnen Mickey blev også uddannet flymekaniker.



STERLING AIRWAYS A LA MICHAEL DINES

Alias en monsterstor udgave af en
Sud Aviation SE-210 Super Caravelle



Det begyndte med et nyt stykke værktøj ...

En dag i november 2012 købte jeg en ny dekopørsav. Den havde jeg længe ønsket mig, fordi sådan én kan "save om hjørner". Den blev testet på lidt forskellige stykker modelflyve-bygge-over-skudstræ. Den virkede perfekt. Den var længe ønsket, fordi en tanke havde strejft mig ganske mange gange, gennem mit virke som flymekaniker. Det

kunne være sjovt at bygge et fly, som ikke findes som byggesæt. Mange af mine kolleger i luftfarten har gennem mange år rost og talt meget om et helt bestemt skønt fly, som de enten havde arbejdet på eller fløjet på. Derfor kom tanken om at bygge en Sud Aviation SE-210 Super Caravelle.

Flytypen kender mange danskere, for hvem har ikke nydt en tur med Sterling

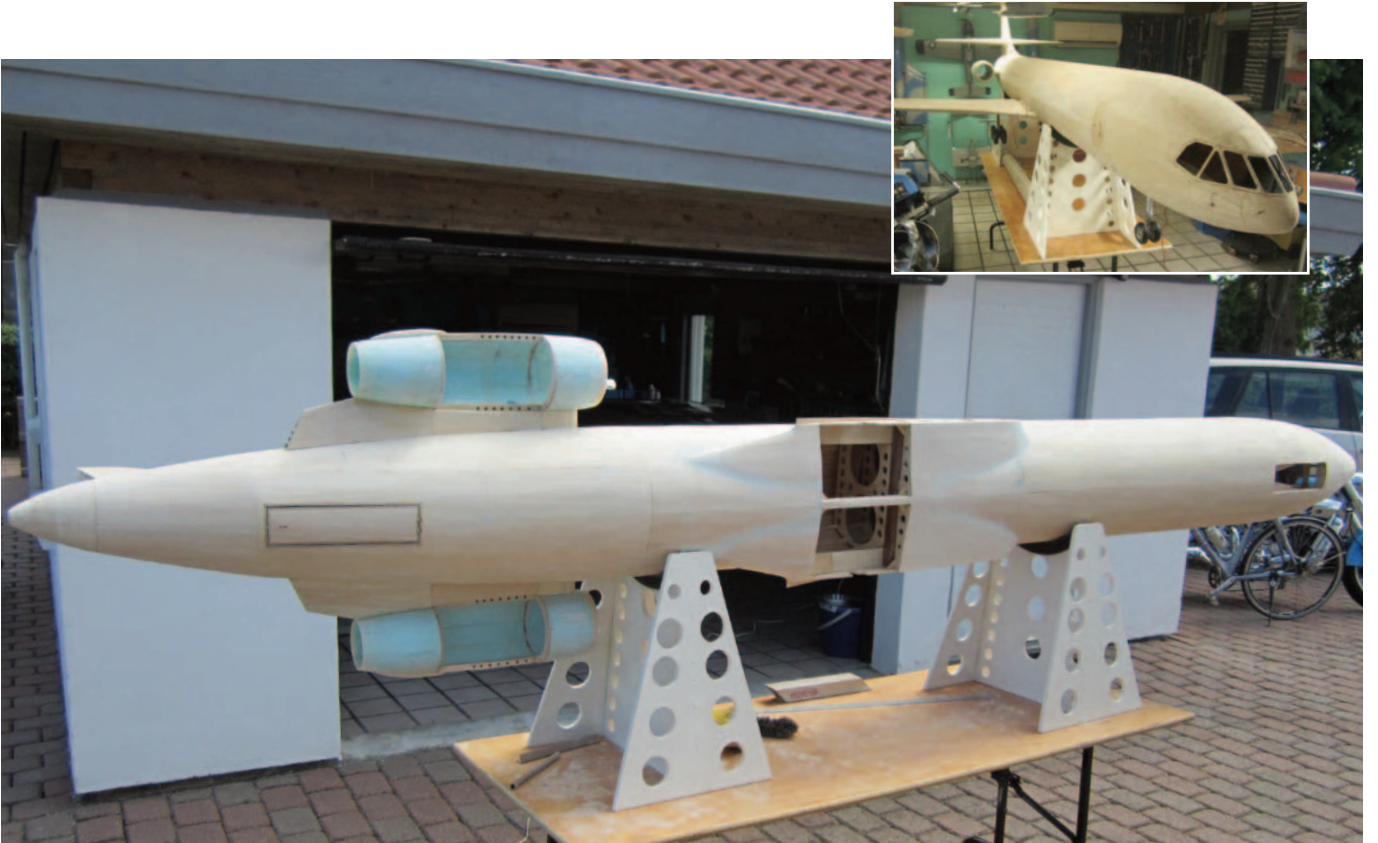
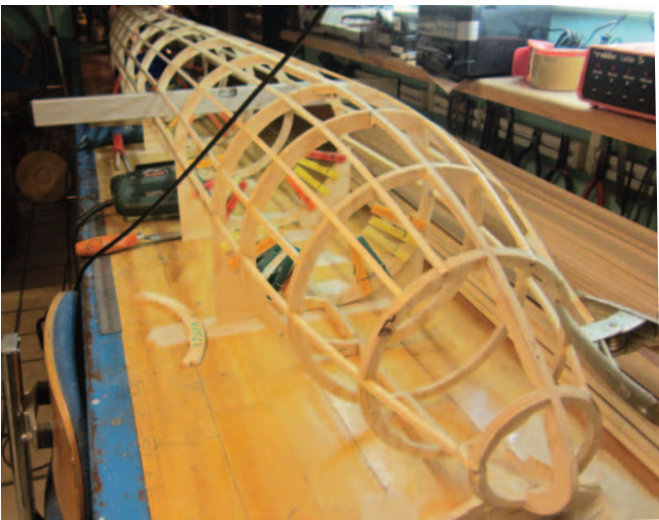
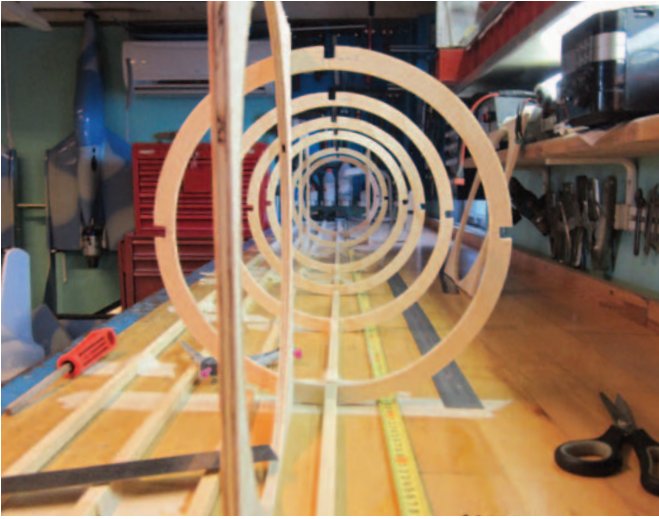
Airways og Tjæreborgpræsten til sydens varme himmelstrøg? Ja, det er jo også kendt at Sterling Airways var den fantastiske Olsen Bandens foretrukne luftfartsselskab. Vi har jo alle nydt at se Egon, Benny, Kjeld og skønne Yvonne være i eller tæt på en Super Caravelle når de skulle ned og nyde Mallorca varmen.

Nu ved jeg godt at SAS også i tidernes morgen har fløjet med Caravelle, men i deres udgave var det den lidt kortere Caravelle III. Og da Caravellen også var kendt for at have tyngdepunktet meget tæt på hovedunderstellet, hvorved den relativt let kunne tippe på halen under parkering, så valgte jeg den helt lange version, nemlig Sud Aviation SE-210-12 (Super Caravelle).

Det ville også give en lidt længere fuselage (Flykrop) foran tyngdepunktet, så der måske skulle mindre vægt i næsen for at kompensere for de to halemonterede jetmotorer.

I gang med projektet

Nå, men jeg skulle i gang med projektet. Så ind på internettet og finde en masse fotos af Sterling Airways Caravellen,



printe dem ud og hænge op på indersiden af garageporten. Ret hurtigt blev den helt plastret til med mange flotte detaljebilleder. Men det var ikke nok ... Tegninger kunne jeg jo ikke få ... Jo forresten, i alle flytekniske manualer er der et Chapter der hedder: Dimensions and Areas, og en lille treplans tegning over flyet på en A4 side. Tegningerne kunne ikke bruges direkte, da de er alt for små, men beskrivelser af dimensioner og tekniske detaljer var noget jeg skulle bruge. Jeg ringede derfor til min "gamle" flyinstruktør John Hugo fra Flyskolen da jeg ved, at han også er fuldstændigt ramt af "Caravellefeberen" og havde været det i årevis. Et par timer efter sad jeg hjemme i hans hus i Dragør og bladrede lystigt gennem 4 stk. SE-210 Technical Training Manuals fra franske Sud Aviation... på engelsk.

De tekniske detaljer

Detaljer med alle dimensioner, vingeprofil (NACA), indstillingsvinkler af vinger, motorer og haleplan, samt vinge og

haleplan pilform vinkler, dihedral vinkler og meget andet godt var helt perfekt beskrevet, så med bøgerne under armen og et flyteknisk smil i hele ansigtet gik turen hjemover.

Nu var det størrelsen på flyet som skulle bestemmes. Jeg havde et par "Arbejdsløse" Jetcat P-70 motorer liggende efter Concordeprojektet. Deres ydre dimensioner og Thrust (Trykkraft) samt plads til dem i en motorduct blev bestemte for flystørrelsen.

Jeg købte også et lille plastikbyggesæt i størrelse 1:100 og ud fra det bestemte jeg mig for ca. 1:10 i skala. Det passede fint, så kunne jeg også bruge en skydelære til at måle på plastikbyggesættet og gange resultatet med 10. Dog ikke helt, da plastikmodellen var en Caravelle III.

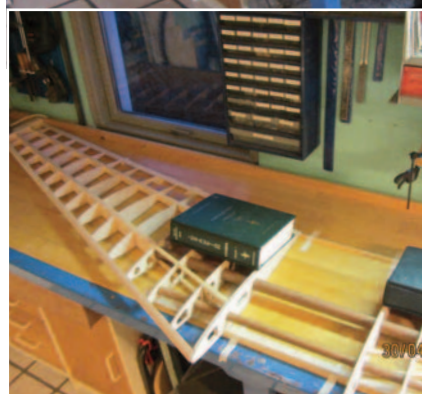
Super Caravellekroppen er som de fleste moderne flytyper bygget efter Semi Monocoque princippet. Dvs. Frames (Kropsspanter) Stringers (Langsgående lister) og Skin (Beklædning). Jeg gik i gang med at save pænt mange kropsspanter ud og lavede nogle holdere på

min lange filebænk så de kunne stå helt lige. Alle spanter blev opstillet i vinkel med rette skinner og helt lige langsgående rettesnore. Derefter taget en efter en for at udskære til de langsgående lister (Stringers). Det var en ret lang proces. Spanterne skulle være forskellige, og der skulle indtænkes, hvor vinger og hale, næseunderstel, døre og motor pylons osv. skulle sidde, derudover diverse vinkler, så en herlig masse byggetanker var i gang hele tiden. Jeg måtte også flere gange op til Hobbyhandleren, da jeg brugte ca. 65-70 meter fyrretræslist, så jo... Hvid lim på fingrene, en masse tøjklammer og ganske mange nåle både i fly og i fingrene var standard igennem et godt stykke tid.

Beklædning og bemaling

Beklædning af kroppen blev lavet af 3mm balsaplader, og også her vurderede jeg hvor mange plader der skulle til. IC Hobby og Holte Modelhobby var stederne hvor min bil kendte adressen ganske godt.





Vinger

Vingen blev bygget med to kraftige hovedbjælker, ribber og skin. Vingeprofilen er nøjagtigt det samme som på den rigtige Caravelle med samme Sweep Back (Pilform), Dihedral (V-Form) og med indbygget Washout for at undgå tipstall ved lave hastigheder eller i krappe drej. Det at bruge det samme vingeprofil som originalflyet, kan godt være forbundet med en del problemer, idet skaleringen kan give uønskede aerodynamiske effekter på modellfly, men i dette tilfælde vurderede jeg, at det nok vil virke fint, modellens størrelse og vingespænd taget i betragtning.

Næsen og finnen (Vertikal Stabilizer) er meget genkendelige områder på Caravelen. Dem udformede jeg efter pap skabeloner hvis form jeg sammenlignede med billeder af flyet. Der blev brugt en hel del pap for at ramme den helt rigtige form. Skabelonen blev så "master" for udskæring af træ til området.

Haleplan og motor ducts blev lavet af blåt skum, krydsfiner, fyrretræslister og balsatræ og hele herligheden blev beklædt med glasfiber.

I flykroppen blev der lavet Aft Airstair altså en trappe under halen som på originalflyet. Den skulle jeg bruge for at kunne komme ind og montere motorer og diverse elektronik senere. Også foran blev der lavet et par døre så jeg kunne komme ind i næsen med elektronik osv. Ja, også for at kunne montere et cockpit selvfølgelig.

Da alt træarbejde var færdigt, blev flyet slebet og beklædt med fly glasfiber/Epoxy, derefter blev flyet malet i Sterlings Airways farver.

Understel måtte jeg også selv lave

Det blev til en hel del timer ved metal-drejebænken og fræseren. Understellet på den rigtige Caravelle er et ganske specielt design, så her gik jeg mine egne veje med et understel med Oleo funktion, styrebart næsehjul, beslag til fly trækstang (Towbar) og elektrisk optrækkeligt.

Da de 2 Jetcat P-70 motorer skulle monteres måtte jeg konstatere, at de var vægtmæssigt lidt tunge. Det ville bevirke at der skulle ganske meget vægt i





næsen for at balancerer tyngdepunktet. Samtidigt var der kommet andre og meget lettere motorer på markedet, så jeg købte to Kingtech K-70 motorer og monterede i stedet. Det var næsten en halvering af vægten i halen, så jeg undgik en del vægt i næsen. Motorer og RC udstyr blev monteret og programmeret samt testet i forsommeren 2019 og flyet var nu klar til testflyvning på Lindtorp Flyveplads under det årlige Jetcamparrangement.

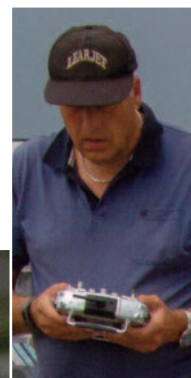
Stormodelkontrol

Før første flyvning blev flyet tjekket af kontrollanten og flere test og taxitests blev udført. Da alt var klart, blev der tanket op igen og taxiet til startposition på banen. Spændingen var pænt stor da jeg gav fuld gas til 182.000 omdrejninger på begge

motorer. Flyet accelererede fint og med let højderor løftede det sig fint af banen. Flyet var helt stabilt og kun to små klik på krængeror trim skulle udføres. Ved Cruisehøjde trak jeg gassen tilbage til ca. ¼ gas. Det var rigeligt til at holde en ganske god fart. Ved indflyvningen måtte jeg konstatere at flyets aerodynamiske egenskaber er helt formidable. Flyet blev ved med at flyve med motorerne i tomgang, så jeg måtte slukke begge motorer i lav højde lige over banen for at den kunne lande. På den efterfølgende testflyvning satte jeg motorgassen i tomgang på medvindsbænet til en lang indflyvning, og med understellet ude og fulde flaps, så passede alt så fint at flyet satte sig pænt lige foran mig. Den indre glæde boblede løs, Sterling Airways SE-210 Super Caravellen flyver simpelthen helt fantastisk.

Da jeg fandt billederne frem til denne artikel, blev jeg selv lidt overrasket over, at jeg egentlig begyndte at bygge på flyet i november 2012. Der var altså gået ca. 6½ år siden jeg begyndte på projektet til den kom op at flyve. Jeg har selvfølgelig ikke bygget konstant på Caravellen. Der er blevet lavet andre fly og fløjet med andet i samme periode, og derudover har jeg været ganske travl i luftfarten dels som flyinstruktør på flyskoler og som teknisk chef i et luftfartsselskab og meget andet godt, som fx BVLOS droneflyvning på Station Nord i Nordgrønland, men det må jeg skrive lidt om en anden gang.

De bedste modelflyvehilsner
Michael Dines





HAR VI EGENTLIG BRUG FOR FAI?

Sådan spørger Jørgen Korsgaard på Facebook og får svar fra andre modelpiloter og sportschefen



Ordlyden på spørgsmålet fra Jørgen Korsgaard var egentlig:

Når vi skal flyve internationalt skal vi have FAI sportslicens. Det er ikke gratis, og nogle af pengene går til opretholdelsen af FAI. Har vi egentlig brug for FAI?

Og når redaktøren har valgt at flytte diskussionen fra Facebook til Modelflyvenyt, er det fordi den er væsentlig og sikkert mange, også folk, der ikke er på facebook, har gjort sig disse overvejelser.

En facebookdiskussion stikker nemt af og får mange tråde inde i tråden eller forsvinder helt i den evige strøm af indslag. Redaktøren har forsøgt at holde diskussionen på sporet og kun rettet slå- og stavfejl undervejs og udeladt alverdens emojis.



HELLE WAKKERMAN
Hvis vi ikke havde FAI til at koordinere reglerne, ville hvert land nok have deres egne regler. Det ville nok blive lidt rodet.



REGNAR PETERSEN
Jeg vil gerne aflive myten om at FAI yder en forsikringsdækning, for det gør de ikke.

Derudover rammer Helle og André hovedet på sømmet mht at holde ensartede regler i alle lande. De klasser der ligger udenfor FAI har deres egen organisation til at styre regler og regelændringer, og den koster sikkert også noget at holde kørende. FAI er også ansigtet udad til i den (sports) politiske verden og står bag større arrangementer som fx World Air Games hvor alt luftsport præsenteres.

I min optik giver det mening at vi har FAI.



RASMUS KEMPF PETERSEN
Det er din forsikring når du er ude af landet. Og krav for at deltage internationalt



BRIAN ANDERSEN
Kommer dælme an på hvad man deltager i - ikke alt modelflyve relateret ligger under FAI...!!



ANDRÉ ØRBÆK BERTELSEN
Næ men rigtig meget af det gør, fx de fleste linestyingsklasser.

ANDRÉ ØRBÆK BERTELSEN

Du skriver det jo selv: "Når vi skal flyve internationalt skal vi have FAI sportslicens." - så Ja hvis du vil flyve internationale konkurrencer, World cups, VM, EM med mere, så er der en god chance for, at sportslicens er påkrævet. Tager du en hyggegetur med en skumfidus i Tyskland, har du nok ikke brug for det, men husk din forsikring.

Om vi har brug for FAI og om det er fair vi betaler til opretholdelsen af FAI - tjaa det kommer jo meget an på hvilken side man ser det fra. Personligt synes jeg, det er en rigtig god idé at der er nogen der holder styr på de internationale regler på tværs af lande. Der er helt sikkert andre der er uenige, det er heldigvis et område hvor der er plads til forskellige meninger. Modelflyvning spænder så vidt og bredt at der er plads til alle, uanset om man er "klub-hyggepilot", "hard-core-konkurrencepilot" eller et sted midt i mellem, vi er alle modelpiloter, og sammenhold er nu én af de charmer der er ved at have en fælles hobby.



JØRGEN KORSGAARD

Der skal være FAI møde i Lausanne i næste uge. Det ser ud til at blive et krisemøde, da FAI mangler penge. CIAM ordner i øvrigt alle nødvendige modelflyvesager. Og pengene betaler de enkelte landes modelflyveorganisationer - så vidt jeg er orienteret.



JØRGEN KORSGAARD

Mødet i FAI i sidste uge endte med nogle fornuftige beslutninger. Der skal indskrænkes til det egentlige og en masse dyre konsulentprojekter skrottes.

ALLAN FELD

En sportslicens er faktisk gratis hos FAI. Det er den nationale administration der må opkræve et ekspeditionsgebyr. Men fra i år har MDK fået såkaldt sporting power og kan selv udstede licenserne. Det er selvfølgelig gratis. Men det er MDK der sparer penge, for vi har jo betalt medlemmernes licenser i mange år allerede.

PER EGELUND NIELSEN

Behøver vi konkurrencer, når der er flyvepladser der er i fare for at lukke? Måske skal vi acceptere at vi skal til udlandet for at finde en flyveplads ???



RUBEN JUHL SONNE

Selvfølgelig skal vi have konkurrencer! Det er da dem, der er baggrunden for al modelflyveaktivitet!



ANDRÉ ØRBÆK BERTELSEN

Behøver man en RC sender? Sådan ser jeg dit spørgsmål...
Jeg er enig med dig i at det er ærgerligt at vi mister flyvepladser, hvis nogen føler det, så er det linestyingsfolket, vi har nu kun ét anlæg tilbage i HELE Danmark hvor vi kan/ må flyve med speed og racemodeller.
Hvis vi ikke havde konkurrencer og flair for det var linestyring i Danmark forsvundet for mange mange år siden.
Koncurrencer, primært FAI konkurrencer har været med til linestyring stadig findes i Danmark. Hvor der er konkurrence piloter er der hobby piloter, så dem har vi også stadig en god håndfuld af.
Grunden til du og mange andre ikke ser linestyring ude på pladser er ikke fordi vi ikke flyver, men fordi vi som sagt er presset på anlæg. Men kom endelig forbi til en af vores konkurrence dage og se en klasse der stadig er aktiv. Eller tage med til VM med godt 70-90 piloter i hver af de 4 FAI klasser, Speed, Kunstflyvning, Race og Combat.

TLDR: Linestyning findes stadig, og det gør vi taktet være konkurrencer - så ja, dem har vi brug for!
De skaber aktivitet, som skaber omtale som giver nye piloter

EJNER A HJORT

Så må vi til at flyve indendørs

REGNAR PETERSEN

Ja vi gør da Per, og i øvrigt har lukningstruede pladser ikke flyvende fis med FAI at gøre.

FAI =

Fédération Aéronautique Internationale. World Air Sports Federation.
Læs mere på www.fai.org

FAKTA OM CIAM & FAI

CIAM er den organisation der koordinerer og administrerer verdensmesterskaber og kontinentale mesterskaber, udvikler, koordinerer og administrerer reglerne for de forskellige konkurrenceklasser samt administrere rekorder i forskellige kategorier. CIAM er fransk og betyder: Commission Internationale d'Aero-Modelisme. Det betyder blot den internationale modelflyve kommission. CIAM er en del af FAI. FAI betyder Federation Aeronautic d'International. Det betyder Den internationale luftsports organisation.

Som medlem af Modelflyvning Danmark er de medlem af Kongelig Dansk Aeroklub (KDA). KDA er tilknyttet FAI. CIAM er en underafdeling af FAI. Derfor er DU også en del af CIAM når du er medlem af MDK, og du har også mulighed for indflydelse på CIAMs arbejde gennem de rette kanaler. FAI har hovedkontor i Lausanne ved Genevesøen i Schweiz. Derfor holdes CIAMs årlige plenarmøde i Lausanne. Lausanne er også hovedkvarter for IOC, Den internationale Olympiske Komite.

CIAM holder et årligt "plenarmøde", det svarer til MDKs repræsentantskabsmøde. Alle lande, der er tilsluttet FAI/CIAM via deres Nationale Aero Club (NAC), kan sende en repræsentant - en delegeret. Man kan også sende observatører og subcommittee medlemmer. På den ene side er det en meget hierarkisk organisation, men på den anden side er processerne reelt meget flade. Dem der møder op kan få taletid og temmelig direkte indflydelse. Når der skal stemmes er det selvfølgelig kun de delegerede der kan stemme. Lige før Plenarmødet starter, er der en formiddag hvor der er møder i de relevante subcommittee'er.



ERIK DAHL CHRISTENSEN

Konkurrencepiloterne har brug for FAI af to grunde: Det giver orden istedet for rod, og det giver et fællesskab istedet for individualisme.

CIAM er FAIs modelflyveorganisation, så hvis vi ikke er med i FAI, er vi heller ikke med i CIAM. Som Helle skriver, så vil det blive lidt rodet hvis alle lande lavede deres egne konkurrenceregler. Rodet men ikke umuligt. På samme måde vil det også blive lidt rodet, hvis der var 2-3 organisationer der arrangerede VM i F3A eller VM i F3B osv.

Se blot i boksning, hvor der vist er fem organisationer man kan blive verdensmester i. "Jeg er Verdensmester!" - "Jeg er også Verdensmester!". Eller hvis vi havde flere organisationer i Danmark hvor man kunne bliver Danmarks mester i fodbold? Det vil blive rodet, men verden ville jo ikke gå under på grund af lidt rod. På samme måde med koordination af regler. Hvis der var flere der definerede regler skulle man hver gang man stillede op til konkurrence, sætte sig ind i et nyt regelsæt. Vores medlemsskab af FAI og dermed CIAM giver orden istedet for rod.

Vores medlemsskab af FAI og CIAM er jo også et fællesskab. Ganske vist et abstrakt fællesskab for den enkelte pilot, men det er jo det fællesskab der skaber rammen for VM og EM, World Cup, og det er jo også det fællesskab, der skaber rammerne for, at vi nemt kan møde til konkurrencer med piloter i Danmark og med piloter fra andre lande. Og så bliver fællesskabet jo pludselig konkret.

Det er jo meget oppe i tiden at spørge: "Hvad skal vi med ...". Sæt selv en organisation ind: FAI, MDK, Modelflyvenyt, EU, NATO, Folketinget, G7, ...

Måske skulle vi øve os i at sige: "Det er ok at jeg er med i et fællesskab, selvom jeg ikke selv skal bruge det lige nu". Fællesskaber skal man sommetider betale lidt til. Man betaler ikke for noget. Det er jo ikke en købmandsforretning.

Mvh
Erik



RESULTAT DM F3J

1	ELKJÆR, Martin	6628,4	100,00
2	JEPPESEN, Rene	6501,7	98,09
3	PERSSON, Tommy	6033,5	91,02
4	CHRISTENSEN, Peter	5898,6	88,99
5	NØRSKOV, Søren	5788,2	87,32
6	MOOSMAYER, Rainer	5219,1	78,74
7	KAPETER, Luka	4988,1	75,25
8	JESPERSEN, Lars	4923,2	74,27
9	HOFFMANN, Jens	4887,9	73,74
10	BLOMSETH, Ole	4825,2	72,80
11	BRUUN, Arne	4744,2	71,57
12	MUNCH, Poul	2836	42,79

LANDET RUNDET

Sker der noget spændende hos jer? Skriv til redaktøren

DJURSLAND

F5J Danmarksmesterskab 2019

Lørdag den femte oktober fik vi på Djursland afholdt årets sidste konkurrence. Konkurrencen var samtidig også årets Danske Mesterskaber.



Til venstre 4. plads Peter Christensen. I midten 1. plads Martin Elkjær. Til højre 2. plads René D. Jeppesen. 3. pladsen gik til Tommy Persson som desværre ikke er med på billedet.



BRØNDERSLEV

Søg og du skal finde ...

I Brønderslev Modelflyveklub trængte vores bane til en kærlig hånd og har gjort det i nogle år, hvis man kan sige sådan. Heldigvis findes der i vores klub en række ildsjæle, som gør en stor indsats. Peter Vejby kontakter gartneren i kommunen for at få hans mening ang. banen. Gartneren giver et overslag på at rette den på ca 30-35000 kr (Uha! mange penge). Så vores kasserer Jørn Poulsen søger Fri-luftsrådet om støtte til projektet og derved fik klubben 35000 kr. Flemming Nielsen søgte SE/Nordlys om støtte til etablering af permanent strøm til campingområdet og fik 12000 kr. til det. MDK har støttet med 10.000 kr. til en robotklipper. Så hvis nogen tager sig tid til at søge de forskellige fonde, banker og firmaer så er der penge derude ... Vi glæder os til en ny sæson på en opdateret flyveplads.

Niels Christian Nielsen
Brønderslev Mfk.



AALBORG

Vinterpause i Aviator?

I modelflyvklubben Aviator holder vi ikke vinterpause. Der skal bare være kaffe og kage, så kommer folk. Vi mødes en gang om ugen og det hænder også vi taler om modelfly. Der er altid nogen der har gang i noget spændende, men kaffe og kage er klart det vigtigste. I skal nok høre om nogle af vores vanvittige projekter senere på året ...

Peter Skotte

HORSENS OPBEVARING AF MODELLER

Birger fra Horsens har fulgt redaktørens opfordring til at vise frem, hvordan han klarer det med opbevaring af de mange modeller.

Jeg har lavet ophængning på væg med bagagestropper fra Harald Nyborg og rørsåle fra Silvan, fortæller han. Det er en god, pladsbesparende og billig løsning

Birger Nyborg
Horsens



HADERSLEV Puljemidler ...

Vi blev indhentet af vintervej og mørke, men vi lover at vende tilbage med en beretning om hvad puljemidler gjorde for os i Haderslev. På Bestyrelsen for Haderslev RC Modelflyveklubs vegne:

Med venlig hilsen Bjørn Jørvad



HJALLERUP

Hermed et par billeder ...

Spitfire og Mustang som jeg lige har fået stormodelgodkendt. Så får I også lige et billede af 3 stk Zlin-50 med tilhørende piloter - fra venstre Kristian, John og Morten. Vi skal prøve at blive dygtige til formationsflyvning, uden sammenstød! Jeg skal nok prøve at sende et billede, hvor flyene er i luften.

Mvh Kristian Jensen
OY-1083
Hjallerup Modelflyveklub.





3D PRINTEDE RC FLY (KUN EL-DREVNE)

Har du også luret på om det kunne lade sig gøre ?
Så læs beretningen her og bliv klogere ...

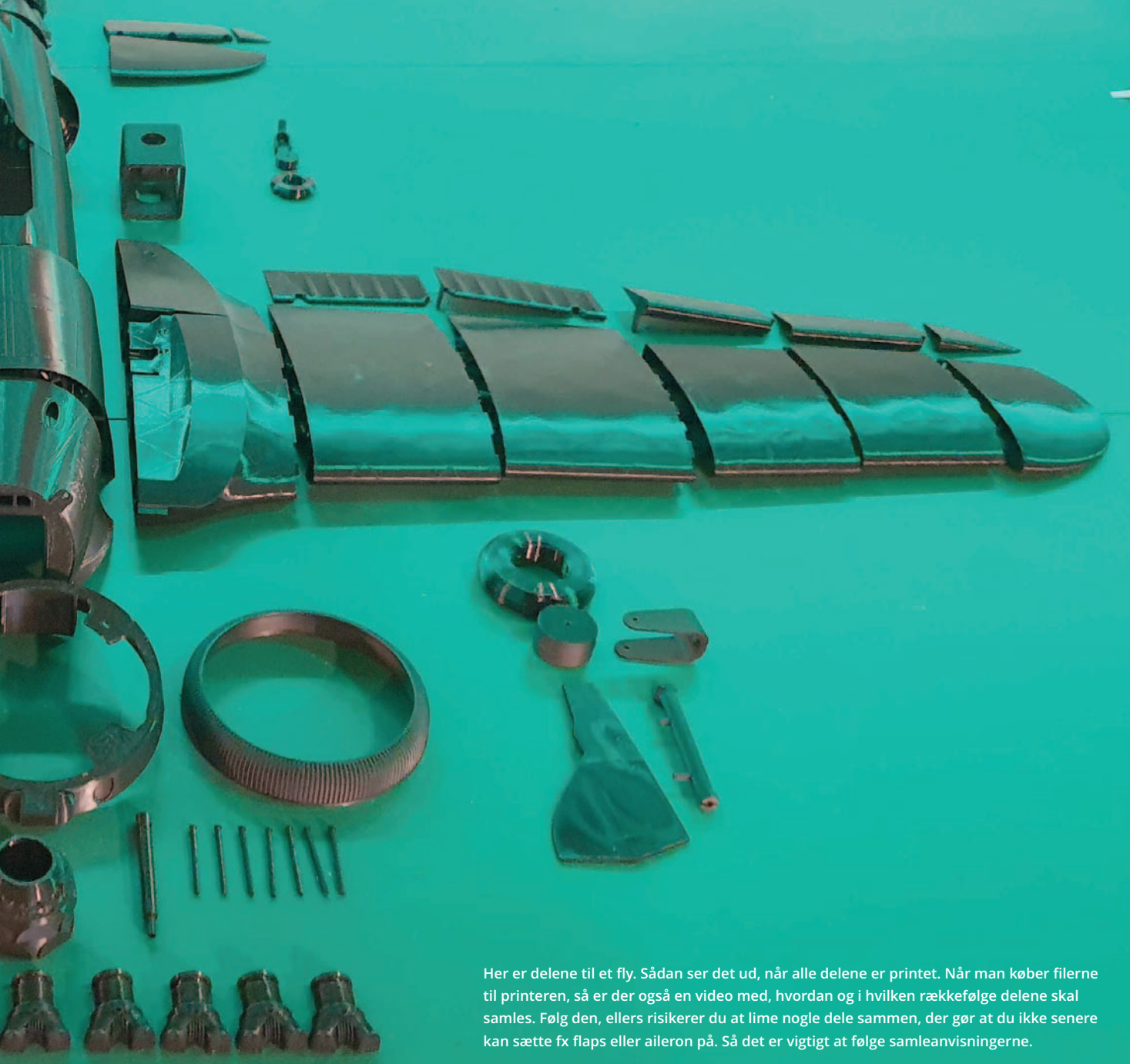
Kan man printe sine egne RC Fly? Er De holdbare? Hvad med alt det plastik i naturen, som jo uværligt vil knække af, når flyet får en mindre heldig "landing"? Er det ikke dyrt at printe? Og hvad nu, når flyet crasher og der knækker noget - Kan det repareres? Hvor får jeg fat i filerne til 3D printeren? Kan de overhovedet flyve? Osv. osv. osv.

Lad mig gøre det klart straks – jeg er desværre ikke endnu selv pilot, men mere flymekaniker. Jeg mangler stadig en del timer foran simulatoren. Og så er jeg afsindigt forelsket i gamle Anden Verdenskrig flyvemaskiner. De er imponerende i konstruktion og også i flyveegenskaber (under datidens formåen). Jeg har bygget et par stykker og flere end min kone synes var nødvendigt. Desværre blev flere af dem slemt beskadigt under vores flytning, for ikke så længe tid siden. De er "i hangar" for at blive repareret og nymalet, så de igen kan blive klar. Jeg fik min interesse for RC fly for kort tid siden (4-5 år) og det

hele begyndte med at man pludselig kunne købe en 4-propeller drone for få penge. Og så blev den hellige ild tændt. Så købte jeg en 7 channel helikopter (str. 450) og det var vist lige at tage munden for fuld. Så jeg begyndte at købe skala-skumfly. Først en lille Spitfire og så en lidt større og så og så og så ... Og så faldt jeg over en hjemmeside, hvor man kunne købe filerne til 3D printere, så man kunne printe sine egne fly ...

Hvad skal der til for at printe sit eget fly?

Meget enkelt: En god 3D printer, noget PLA filament, noget godt CA lim og limaktivator, samt en smule fingerfærdighed og så selvfølgelig indkøb af alt elektronik, såsom servoer, motorer, sender og modtager etc. Og så skal man have tålmodigheden til at vente på at delene bliver printet. Det går IKKE stærkt, hvis det skal være tæt på perfekt. Det er vist ikke anderledes, end hvis man bygger i balsatræ. Men, når det crasher, så tror jeg ikke man bliver så ked af det, som hvis man havde siddet og hygget sig med at skære



Her er delene til et fly. Sådan ser det ud, når alle delene er printet. Når man køber filerne til printerens, så er der også en video med, hvordan og i hvilken rækkefølge delene skal samles. Følg den, ellers risikerer du at lime nogle dele sammen, der gør at du ikke senere kan sætte fx flaps eller aileron på. Så det er vigtigt at følge samleanvisningerne.

tyndt træ til og limet det sammen til perfektion? Og her er det også en god idé at have et værelse, hvor en printer kan stå og "syng" i løbet af natten, uden at genere husets øvrige beboere. Den synger nemlig. Det lyder lidt som dengang man loadede spil på en Commodore 64 ved hjælp af en kassettebåndoptager. Eller som dengang ens modem stod og forsøgte at få kontakt til "PC-Bank", når man skulle ordne sine regninger.

Hvad med det plastik, som jo vil knække af og havne i naturen, når flyet crasher?

PLA (Poly Lactid Acid) er et "naturprodukt", som er baseret på sukkerrør og stivelse. Det betyder at det nedbrydes hurtigt i naturen og ikke forurener. Det betyder også, at man ikke kan lade sit fly stå stille i en sommersonne, da det så langsomt, men sikkert, bogstaveligt vil begynde at hænge med vingerne. Så husk - hold flyet i skygge - ellers "smelter" det langsomt men sikkert. Det betyder ikke noget når det flyver, da vinden vil afkøle nok (måske ikke i Sa-

hara!). En anden plast til 3D printere er ABS (det samme, som der bruges til LEGO klodser) Det kan ikke bruges til flyene, da det er for tungt og stift. Og så er det heller ikke et naturligt nedbrydeligt plast. Så flyene SKAL printes med PLA.

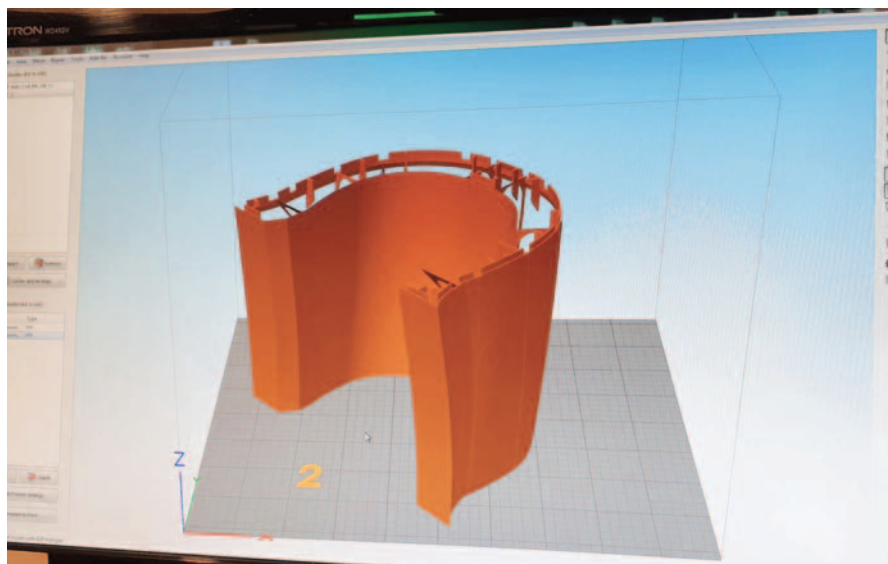
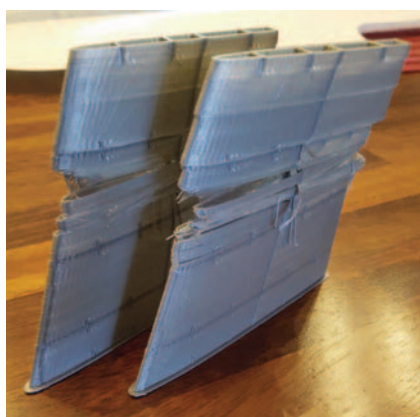
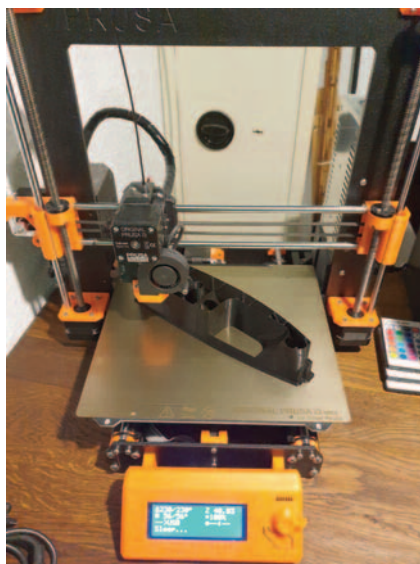
(kilde: klima-it.dk)



En rulle med filament

3D printeren (Se billede på næste side)

Så er der selvfølgelig investeringen i en 3D printer. Lad være med at købe den første og billigste. Jeg lavede fejlen, for jeg



Herover: Filerne til printning

Det giver lidt sig selv, at hvis man selv skal sidde og kode filerne til skabelonerne til printerne, så får man nok ikke printet et fly, før man er meget gammel. Med mindre man er ingeniør og har 100% styr på CAD og nogle af de andre hightech 3D tegneprogrammer. Jeg har IKKE. Jeg har købt printfilerne på en hjemmeside, som udelukkende sælger dem. De koster fra 120,- til 400,- kroner. Det er ikke den store udskrivning. Men træerne vokser ikke ind i himlen! Man skal lige have "lidt" styr på sine printindstillinger og på de tekniske specifikationer på printerne. Men det er en større teknisk gennemgang, som der ikke er plads til her. Jeg svarer gerne på mails omkring det emne. Måske der kunne blive plads til det, i et senere blad.

TV: Fejlprint

Det kan IKKE undgås at der sker fejlprint. Bare se her. De er printet på en af de første printere jeg havde. Men gå nu ikke i panik. Hvis det er en god printer, så er det sikkert en af indstillingerne i dit printsetup, der ikke spiller helt. Mit råd.: Analyser fejlprintet; tjek dine printindstillinger; tjek din printplade (er den ren?); ret evt. printindstillinger og start igen – og bliv siddende til printerne når det sted, hvor det tidligere gik galt. På den måde finder du højst sandsynligt fejlen. Når jeg printer, regner jeg med en spildprocent på omkring 5%.

tænkte – nå ja, jeg skal jo bare prøve. Man bliver så skuffet. Og printerne kan bruges til så mange andre ting end fly. Jeg har ofte haft brug for et lille plast beslag, som ikke kunne købes. Så har jeg, i et simpelt 3D tegneprogram, hurtigt lavet det beslag og printet det. Så jeg endte med, at købe to printere før jeg endelig skrev den "rigtige check" og købte en printer i 6.500,- kroners klassen. Og så blev resultatet også derefter. Perfekte print, uden at skulle printe om og om igen, fordi der lige var en linie eller en kant, der ikke var ok. Så gå ikke på kompromis med printerne. Skulle nogen ønske info om, hvilken printer jeg benytter, kan de bare skrive til mig.

Er det dyrt?

Et kilo filament (ca. 300 meter) koster omkring 150,- kroner. Og du skal forvente (afhængig af størrelse på flyet, naturligvis) at bruge 1 – 1½ kilo til et fly. Det største jeg har bygget er en F4U Corsair, som "kostede" 2,5 kg. inkl. fejlprint og en repareret

elevator i bagbords side. Dertil kommer så al "indmaden". Men det er jo ikke anderledes end, hvis det var bygget af et andet materiale. Så når man taler om det er dyrt – så er det jo en hobby, som nok i forvejen er dyr, men hvor jeg mener at selvprintede fly gør det muligt for almindelige hobbyfolk at bygge deres eget fly.



Spitfire

– ikke samlet og ikke malet færdig

Her er min "yndling". Min Spitfire Supermarine MKIX. Ikke færdig. Jeg havde printet en og malet færdig og den var klar til jomfruflyvning, før min førnævnte flytning, hvor den desværre gik helt tabt grundet et uheld, hvor der blev tabt en meget tung genstand på den, som gjorde, at en delvis

reparation var umulig. Så jeg tog beslutningen og skrottede den og startede forfra. Ud over arbejdet, så kostede det mig jo kun PLA, printtiden, tiden til at samle skidtet og så maling og deko. Så nu er vi tæt på mål med den også.

Kan de flyve?

Tja.. som skrevet er jeg mere "flymekaniker", end jeg er pilot. Jeg har adskillige skummodeller, som har været i luften, men jeg er bare ikke sikker/dygtig nok, til at jeg tør, eller tør lade min knægt flyve med mine hjemmebyggede modeller. Så, hvis der er en erfaren pilot i nærheden (Nordvest Lolland), som har lyst til at komme og prøve, så er han mere end velkomne. Jeg har egen "flyveplads" på en meget stor grund (golfgræs med øst/vest & nord/syd landingsbane).

Der, hvor jeg har købt filerne til printerne, er der flere videoer som viser, hvordan og hvor godt flyene flyver. Men det skal prøves først! Så jeg kan desværre ikke skrive



Kan det repareres?

Her er bagbordselevator ødelagt under flytning. Den er knækket under noget tungt, som en "flyttemand" (læs: bekendt, der hjælper med at slæbe) har lagt ovenpå. Med en gasbrænder, en skarp hobbykniv eller en konstantanskærer, så kan man skære det ødelagte væk, printe en ny del og sætte på i stedet. (bedre end "skum-fly") Man varmer bare skalpellen op og skærer forsigtigt den ødelagte del væk og så limes man den frisk printede del på. Og så er det bare igang med airbrushen, så er farven også på plads.



Stearman P17 Kaydet

Her er mit første 3D printet fly. En Stearman P17 Kaydet. Den har endnu ikke været i luften – jeg tør ikke! Men jeg synes selv at resultatet er ganske godt.



Billede 10 – Lockheed B38 Lightning

Den har lige overlevet flytningen, men er stadig ikke malet færdig. Ellers benytter jeg mig af en ganske normal Spektrum DX9 sender og så køber jeg Orange RX til flyene, da jeg finder at de, trods den lave pris, er noget mere stabile end Spektrum's RX'er. Og så er det jo blot at udbygge sit batteriarsenal, så man altid har det rigtige batteri liggende. Og dertil en eller to kompetente og intelligente opladere, så man hele tiden kan servicere sine LiPo batterier.

meget om flyvefærdigheder, ud over at henvise til at videoerne, som viser særdeles manøvrede fly med forholdsvis høj hastighed.

Sonny Grubbe Rasmussen



Væggen med nogle af flyene

Ellers tæller min "hangar" derudover 11 skumfly i alt fra vingefang på 80cm. på min lille "A1 Skyraider" til min "Flying Fortress" på 160 cm. i vingefang (4-motors). Samt helikoptere og flerpropeller droner.

Min "selv-byg" hangar består pt. af følgende fly:

- MIG – 15 BIS. Vingefang 138,5 cm. Take off vægt max: 3 kg. Tilrådelig max fart er 200 km/t. Og den staller ved under 50 km/t. (Det er et fly med "jetmotor" – fane) Ikke færdigbygget.
- Vought F4U Corsair. Vingefang 190 cm. Take off vægt max. 5,95 kg. Tilrådelig max. fart er 160 km/t. Og den staller ved 42 km/t. Er stort set klar til take off. Mangler lidt maling på bagbord elevator.
- Supermarine Spitfire MKIX. Vingefang 170 cm. Take off vægt 4,2 kg. Tilrådelig max. fart er 160 km/t. og den staller ved mindre end 38 km/t. Den er stadig på værksted.
- Stearman PT-17 Kaydet. Vingefang 121,7 cm. Take off vægt 2,42 kg. Tilrådelig max. fart 100 km/t. Den staller under 24 km/t. Flyveklar.
- Lockheed P-38 Lightning. Vingefang 141 cm. Take off vægt 2,2 kg. Tilrådelig max. fart 205 km/t. Staller under 34 km/t. Bortset fra maling, er den flyveklar.
- Aichi M6A Seiran/Nanzan (Vandflyver). Vingefang 107 cm. Take off vægt 1,8 kg. Tilrådelig max fart 170 km/t. Staling ved 34 km/t. Er stadig på værksted.
- P47 N-15 Thunderbolt. Vingefang 116 cm. Take off vægt 1,47 kg. Tilrådelig max fart 205 km/t. Staller først ved 27 km/t. Er stadig på værksted.

Som skrevet har jeg ikke prøvet dem i luften. Jeg bygger dem bare. Men når alt kommer til alt – det er sjovest at printe, lime, sætte elektronik i og få det hele til at spille og i sidste ende – at få skidtet til at flyve ...

VM I F5J I TRNAVA I SLOVAKIET

- Hvor deltagerne var med til at skrive historie,
ikke bare én, men hele to gange ...

VM i F5J blev afholdt i august måned i Trnava, Slovakiet og det danske landshold (Tommy Persson, Luka Kasper og Martin Elkjær) var med til at skrive historie - ikke bare én gang, men hele to gange: Det var det første verdensmesterskab i den relativt nye klasse F5J og dermed lidt af en begivenhed.

Ikke nok med det, så var vi også med til at skrive historie, da vi deltog i Trnava Cup (opvarmningskonkurrence til VM), som i år havde 216 deltagere og yderligere havde 40-50 piloter på venteliste. Det var ifølge arrangørerne det højeste antal deltagere til en RC-konkurrence nogensinde. Det gav lidt sommerfugle i maven at stå 18 piloter meget tæt på startlinien, vi er vant til 6-8 piloter herhjemme i DK.

F5J - hvad er det?

F5J er termikflyvning med el-svævefly og kan vel kaldes nutidens F3J hvor startspillet/løbestart er erstattet af en lille elmotor og en logger. Loggeren bruges til at begrænse motortiden til 30 sekunder og til at registrere starthøjden, som er meget vigtig i F5J: Jo lavere man kan starte desto færre "strafpoint" får man, men starter man for lavt finder man måske ikke ter-



mikken og må lande før tid og mister dermed en masse point. Flyvetiden er 10 minutter og under et VM skal man ikke have mange flyvninger under 9:55 før man er hægtet af i toppen. Det samme gælder landingen hvor man helst skal lave 50 point hver gang (indenfor 1m).

Så opskriften på succes er ganske simpel: Brug de 30 sekunders motortid på at finde en god termikboble i lav højde, flyv 10 minutter og land på mærket, så har du 1000point - simpelt og ligetil!

Forberedelse og planlægning:

Når man er så dygtig (og heldig) at blive udtaget til et dansk VM-landshold har man også forpligtet sig til at yde det bedste man kan, når man skal repræsentere sit land. Og for at kunne levere det bedst mulige resultat, skal man være velforberedt, derfor begyndte vi forberedelserne i vinteren med planlægning af forårets konkurrencer (både internationalt og danske) og udstyret blev nøje gennemgået, for at se om der skulle opgraderes eller man kunne "nøjes".

Konkurrencemæssigt valgte to af os (Tommy Persson og Martin Elkjær) sammen med to andre danskere (René Jepsen og Henry Slots) at tage til Tyskland for at deltage i F5J Burgpokal (Contest Eurotour i Brügggen-Schwalmtal med 95 deltagere). Stævnet gav en masse god

erfaring i bogstaveligt talt al slags vejr, og vi fik oplevet nogle af de bedste piloter indenfor F5J - bl.a. vinderen Sebastian Feigl, der også har en fortid i F3J, og som lavede tre fantastiske flyvninger i Flyoffen. Vores præstationer kunne have været bedre (Martin nr. 32, Tommy Nr. 42), men vi fik samlet en masse erfaring sammen.

Luka Kapeter deltog i to konkurrencer i udlandet (Portugal og Kroatien) og fik også oplevet de bedste på nærmeste hold.

Udover at deltage i forskellige konkurrencer er der også lagt en masse træningstimer i projektet, hvor alle elementer i flyvningen blev trænet.

Den kedelige tur derved

Enhver beretning bør indeholde lidt om turen derved -(ikke for redaktørens skyld!) vores i stikord: Glemte værktøjskasse med vingejoinere, overnatning i bil på rastepads (Luka og Martin), overnatning på billigt Gasthaus i dejlig seng og fantastisk morgenmad (Tommy), massiv kø i Tjekkiet, køretid 24 timer - ankomst onsdag kl. 14 med lidt tid til træning inden turen gik til Penzion Sessler i Trnava, hvor vi skulle bo i 10 dage.

Trnava Cup - træningskonkurrence

Vi deltog i denne træningskonkurrence (torsdag-lørdag) for at få noget erfaring i



Hårdt pakket bil på vej til VM ...



På flagplakaten var Danmark øverst!



både at deltage i en stor konkurrence, men også for at lære området at kende. Syd for pladsen var der en mindre skrånning, som gav gode betingelser i de timer hvor solen stod mod syd, og det var helt tydeligt, at det virkede, så det blev noteret i bogen. En anden ting vi lærte om terrænet kom fra en legende inden for svæveflyvning, nemlig Joe Wurts, som fortalte lidt om afgrøders indvirkning på termikken og specielt majsmarken som lå nordøst for pladsen. Majs består af rigtig meget vand og det tager lang tid at varme op, så først på dagen skulle man holde sig væk fra marken. Senere når der var akkumuleret en masse energi og solen kom lavere på himlen, kunne der stadig opleves (svage) bobler over majsmarken.

Resultatmæssigt var vi noget fra toppen, men alle tre piloter fik lært at flyve sammen med 18 andre, og Martin fik lært at man ikke skal bruge for meget energi på at diskutere med konkurrencelederen (selvom man har ret!). Det koster fokus på de næste flyvninger, og bør klares af team-manageren, som vi desværre ikke havde fået med.

En anden vigtig ting vi fik styr på var den daglige rutine: Morgenmad på hotellet kl. 7, afgang mod flyvepladsen kl. 7.30, samling/opstilling/testflyvning kl. 8-9, konkur-

renceflyvning kl. 9-20, aftensmad på flyvepladsen kl. 20.30, debriefing (læs: øl) i hotellets bar kl. 21, i seng kl. 22.30. Det kan virke banalt, men ved at have styr på rammerne fjerner man en stressfaktor. Tommy skulle dog, traditionen tro, lige færdiggøre en model, der skulle bruges til VM, som den ene ud af de tre modeller man kan registrere. Det blev også klaret uden alt for meget stress.

VM konkurrencen

VM begyndte med modelkontrol søndag og det var en oplevelse, der krævede stor tålmodighed udendørs i 35 graders varme. Men næsten alle 109 piloter kom igennem inden åbningsceremonien kl. 17 hvor forskellige vigtige personer med slips skulle hyldes inden VM officielt kunne sættes i gang.

Konkurrencen var planlagt således at de første 4 dage blev der fløjet indledende runder og fredag var afsat til Flyoff/finaleflyvninger. Konkurrenceledelsen havde planlagt at flyve 4 runder pr. dag hvilket ville give 16 flyvninger til alle og bortset fra lidt startbesvær lykkedes det at holde den plan. Det betød at vi ca. havde en pilot i aktion en gang i timen og da vi også var hinandens hjælpere, var det begrænset hvad vi fik af pauser.

Vejrmæssigt havde vi under træningskonkurrencen haft 30 graders varme og næsten ingen vind hvilket betyder perfekte forhold til termikflyvning. Vejrudsigten for de 5 VM-dage (mandag-fredag) så desværre lidt dårligere ud med en del vind (8-10m/s) midt i perioden, så alle forventede stor spredning af point specielt tirsdag/onsdag, hvilket også kom til at holde stik.

Dag 1 - Godt vejr

Den første dag bød på gode vejrforhold med svag vind og masser af sol, så alle piloter på pladsen var optimistiske. For os danskere var planen at komme godt fra start med nogle sikre flyvninger, hvor starthøjden var stor nok til at finde termikken og være sikre på at flyve fuld tid. Luka og Tommy havde desværre hver en flyvning, som ikke gav fuld tid, hvilket koster mange placeringer (nr. 74 og 78). Martin havde bedre held med de tre flyvninger og da han samtidig fik presset starthøjden ned (114, 74 og 57m) så endte han dagen på 18. pladsen. I den nordiske landsholdskamp lagde vi os i spidsen foran finnerne, svenskerne og nordmændene.

Dag 2 - Blæsevejr og tekniske udfordringer

Efter en lang periode med perfekt svæve-



flyvevejrbød 2. dagen på 6-10m/s og overskyet - ikke de bedste betingelser til termikflyvning, men det er jo lige for alle og måske en lille fordel til os danskere?

Udover blæsten blev vi desværre også ramt af tekniske problemer. Lukas Explorer havde problemer med ESC'en som slog fra efter 10 sekunder og det er ikke optimalt når det blæser og man gerne vil langt frem i vinden og op i god højde.

Martin havde et lidt for løst haleplan på sin Strong Ultima 2, hvilket betød at han måtte flyve med C-modellen "Xplorer". Heldigvis var Denis Skrabl (DSComposites) som producerer Ultima'en på pladsen og sammen med designeren af Ultima 2, (Roy Dor, Israel), fik de repareret den så den var klar sidst på dagen.

Resultatmæssigt fik blæsevejret vendt op og ned på placeringerne og kun de allerbedste i toppen formåede at bevare deres placeringer.

Tommy kravlede lidt frem (nr. 74) mens Luka og Martin tabte en del placeringer og endte dagen som samlet nr. 98 og 43. I den nordiske konkurrence var vi dog stadig i front, selvom svenskerne nu var meget tæt på os.

Dag 3 - Stadig blæsevejrbød - men sol

Dag tre mindede meget om dag to dog med den væsentlige forskel at der igen var sol på pladsen og dermed mulighed for termik, så der skulle flyves fuld tid HVER GANG hvis man ville være med i toppen. Martin ramte plet i alle dagens flyvninger og var nu tilbage i toppen og meget tæt på en plads i Flyoff med en samlet 18. plads og kun 105 point op til 14. pladsen.

Tommy og Luka missede desværre fuld tid i et par flyvninger men beholdt deres placeringer (71 og 97). Tommy fik æren af, at flyve i sidste runde på dagen ca. kl. 19:45, hvor det var blevet helt stille, og solen var på vej ned, så der var absolut intet løft. Med en starthøjde på 157 m lykkedes det dog at flyve fuld tid med en model på 1.300 g (SENSE F5J Standard), men "FAI-Limit modellerne" (Planbelastning 12 g/dm³) klarede fuld tid med en lavere starthøjde, så en meget let model

har også sin berettigelse. I den nordiske konkurrence holdt vi 1. pladsen foran svenskerne.

Dag 4 - Alt eller intet og lidt hjælp fra Estland!

Med kun 105 point til flyoff skulle der satses lidt på dag fire hvis en plads i Flyoff skulle sikres for Martin. Taktikken var rimelig klar: To konservative flyvninger med sikre point og alt efter stillingen prøve at satses hele butikken på de sidste to flyvninger. De to første flyvninger gik efter planen og så skulle der satses... Det gik desværre ikke i første flyvning, men på 800 året for hvornår Dannebrog faldt ned fra himlen nær Tallinn i Estland, fik Martin en hjælpende hånd fra det Estiske team - Martins beretning:

"Jeg startede som den laveste i gruppen (ca 35-40m) og kæmpede i meget lav højde for at finde termikken. Det lykkedes ikke og både min Ultima og jeg var kommet langt væk fra landingsmærkerne (man vandrer en del rundt på pladsen når man flyver). Jeg havde egentlig opgivet at få landingspoint - men så pludselig får jeg lidt løft i 2 meters højde og kan lige netop ramme mærket selvom jeg står 150 meter væk (held!). Den estiske pilot på banen lige ved siden af er også i problemer og på vej til at lande. Pilotens hjælper tror jeg er landet på deres mærke og vælger at flytte mit fly (for at gøre plads til deres) inden tidtageren har nået at måle op Jeg råber straks "RE-FLIGHT!" og får medhold".

Omflyvningen giver 989 point og det er stadig helt åbent inden den allersidste flyvning, som bliver udskudt til fredag.

Tommy bevarer sin placering og Luka kravler lidt op ad listen.

Dag 5 - Sidste runde

Sidste chance for en plads i flyoff...

Alle i front har regnet hele natten på hvor mange points de kan tåle at tabe, så de flyver konservativt og det lykkedes lige akkurat ikke at få en dansker indenfor top 14, men Martin kravler dog yderligere en plads frem og ender som samlet nr. 15. Tommy og Luka som henholdsvis nr. 75 og 88.

Dag 5 - Flyoff:

Flyoffen blev desværre ødelagt lidt af dårligt vejr og nogle deltagere der mente, at der blev fløjet på kanten af reglerne, da Arijan Hucaljuk (Kroatien) fløj hang på nogle træer i 2. runde af flyoffen efter en større regnbyge havde passeret kort forinden og ødelagt al termik. Den rigtige løsning havde nok været at konkurrenceledelsen havde ventet nogle timer eller udskudt til lørdag, men det virkede som om, de gerne ville have afviklet det hele fredag.

Men ingen kunne tage VM titlen fra Arijan Hucaljuk som også havde vundet de indledende runder i suveræn stil - og specielt hans flyvning i første runde af flyoffen med en start i 19 meters højde var imponerende. Så velfortjent VM titel til Arijan!

Debriefing/gode råd

Det var en kæmpe oplevelse at være med til et VM, og vi fik lært en masse, som vi helt sikkert kan tage med til næste EM/VM - en top 3:

Teammanager: Ham vil vi ikke undvære næste gang

Fast daglig rutine: Fjerner meget stress

Forkonkurrence: Lær området at kende inden det gør løs.

" Tak til Modelflyvning Danmark for støtten! "



Top 3 flyoff (4 flyvninger)

1. Arijan Hucaljuk (CRO)	3931 point
2. Sebastian Manhard	3842point
3. Roberto Bonafede	3773 point

Resultater

- indledende (15 flyvninger):

1. Arijan Hucaljuk (CRO),	13824 point
2. Primoz, Rizner (SLO),	13677 point
3. Joe Wurts (NZL),	13589 point
15. Martin Elkjær (DNK),	12879 point
75. Tommy Persson (DNK),	10556 point
88. Luka Kapeter (DNK),	10094 point

Holdkonkurrencen

1. New Zealand	39.441 point
2. Tjekket	38.605 point
3. USA	38.409 point
22. Danmark	33.530 point
25. Sverige	32.820 point
27. Finland	31.001 point
31. Norge	29.366 point



4 HURTIGE SPØRGSMÅL TIL HVER PILOT



TOMMY

1. Fik du opfyldt din målsætning?

Min officielle målsætning til F5J VM 2019 var: Gennem stabil flyvning at hjælpe holdet til en respektabel placering.

Måske en lidt konservativ målsætning, men med vores 22. plads som hold ud af 39. lande, og bedste nordiske nation, så blev målsætningen opfyldt. Jeg ville dog gerne havde haft lidt mere "medvind" under selve VM, hvor især mine to aftenflyvninger to dage i træk i absolut død luft var lidt hård at sluge. Ens for alle i gruppen, men der var jeg ikke forberedt godt nok med mine "tunge" modeller.

2. Hvad lærte du undervejs?

- Til VM/EM bør man have en FAI-Limit model til flyvning i absolut død luft sent på dagen.
- Model og pilot bør være trimmet/indstillet til at kunne kurve i termik uden særlig koncentration fra pilotens side, så man kan koncentrere sig mere om omgivelserne og flyve længere væk, hvor det kan være svært at se præcist om modellen flyver "rent".
- Der skal trænes mere i blæsevejr, gerne >10 m/s.
- Det blev bekræftet, at motor setup skal kunne flyve ca. 4-500 m frem i vinden ved >6 m/s vind.
- Der skal trænes i flyvning på buske, træer og bygninger, samt flyvning i 3 m højde (6 m over terræn) over biler, campingvogne, telte med videre. Jeg er desværre vant til fra F5B, at der ikke må flyves i lav højde over bygninger, biler og mennesker.

3. Hvad var den bedste oplevelse undervejs

Den bedste oplevelse under VM var nok vores, i mine øjne, gode kammeratskab på holdet, med stor hjælpsomhed både på flyvepladsen og generelt. Det har jeg ikke oplevet ved mine 6 tidligere VM/EM i F5B. Og så var det opløftende at opleve, at vi faktisk var relativt godt med på trods af vores ret begrænsede erfaring med F5J i Danmark.

4. Hvornår skal du afsted igen/næste mål?:

Jeg håber på, at kunne deltage i F5J EM, eller F5B VM i 2020. Og til F5J EM gerne slutte i den bedste halvdel, og holdet i top 10. F5J DM mindst en placering frem. Deltage i 2-4 Contest Eurotur i F5J/F5B i 2020



MARTIN ELKJÆR

1. Fik du opfyldt din målsætning?

Min officielle udmelding inden VM var at slutte i den bedste 1/3-del, og det blev til fulde indfriet med en placering som nr. 15 (ud af 109).

2. Hvad lærte du undervejs?

Dette var mit første mesterskab nogensinde og mentalt fik jeg lært at flyve en konkurrence over 4-5 dage og stadig holde fokus sidst i perioden. Flyvemæssigt fik jeg lært at udnytte motortiden lidt bedre til at finde termikken i starten og dermed undgå at starte for højt.

3. Hvad var den bedste oplevelse undervejs

Rent flyvemæssigt var den bedste oplevelse min omflyvning (se dag 3) hvor jeg, efter en dårlig flyvning, formår at starte omflyvningen meget aggressivt (lavt og laaaangt væk) og lave næsten 1000point.

På den sociale side havde vi et utroligt godt sammenhold på landsholdet og forstod at hjælpe hinanden, hvor vi bedst kunne. Desuden var det også fedt at opleve, hvor venlige og imødekommende alle de andre landes piloter var - sikke et sammenhold !

4. Hvornår skal du afsted igen/næste mål?:

Næste store mål er EM i Ungarn til August, men inden da skal jeg i starten af maj deltage i F5J Burgpokal (Contest Eurotour) hvor en plads i Flyoff er målet!

LUKA

1. Fik du opfyldt din målsætning?

Da jeg havde en meget beskednen oplevelse med F5J-konkurrencer, forventede jeg ikke et godt personligt resultat. Mit mål var at give mit bedste med hensyn til flyvning, få nogle værdifulde erfaringer for fremtiden og støtte teamet så meget jeg kan, og fra det perspektiv har jeg nået mit mål.

2. Hvad lærte du undervejs?

Jeg har lært mange værdifulde lektioner. Jeg har tilbragt mange timer i foråret og sommer til at træne til konkurrencen, hvor jeg har brugt hver ledig time af min fritid til at flyve, og jeg har forberedt alle mine fly til det punkt, hvor jeg var virkelig selvsikker og tilfreds med deres setup. Jeg var ikke forberedt på spænding, stress og følelser, som konkurrencen bringer. Kun gennem en masse erfaring med at deltage i konkurrencer, kan man forberede sig mentalt.

Jeg har lært, at ændringer i sidste øjeblik i indstilling af udstyr kan være meget dyrt i konkurrencen. Da der er meget adrenalin, kan du ikke tænke klart. Du kan blive båret væk i dit ønske om at foretage den bedst mulige justering og begynde at eksperimentere under konkurrencen. Det giver ikke gode resultater - det er altid bedre at gå med de testede indstillinger, selvom de måske ikke er optimale i øjeblikket, og overlade eksperimentering til træningen.

Jeg har også lært, at mental forberedelse er lige så vigtigt som træning. Hvis du laver en fejl i en flyvning, koster det nogle point, men hvis du ikke kan glemme det og hvis du fortsat tænker over det, kan du være sikker på, at du på den næste flyvning vil begå endnu værre fejl, da du vil være mindre koncentreret.

3. Hvad var den bedste oplevelse undervejs

Bare det at være i et team, skabe venskaber og minder for hele livet, var højdepunktet for mig. Jeg så frem til dette i hele året, og det har bestemt været nogle af de bedste dage i 2019.

4. Hvornår skal du afsted igen/næste mål?:

Mit mål er at prøve at kvalificere mig til en plads i holdet til det næste verdensmesterskab 2021. Jeg tror, det bliver svært, fordi flere og flere mennesker kommer ind i F5J, og de gamle piloter får mere og mere erfaring. Men jeg kan godt lide udfordringer :)

DANSK LANDSHOLD TIL VM I FRITFLYVNING '19

Foruden World Cup konkurrencer, Sierra Cup og Kotuku Cup på Lost Hills i Californien i USA

Det var et par aktivitetsfyldte uger i gode og vellykkede arrangementer. Et stort arrangement arrangeret og gennemført af de amerikanske modelflyveorganisationer AMA og NFFS.

Flyvepladsen er en af verdens bedste, kendt af alle verdens fritflyvere fra de årlige Fabulous February konkurrencer og VM i 1993 og 2001. I spidsen af organisationen sidder en stribe af kendte amerikanske fritflyvere med Charlie Jones som CD og talsmand.

Vi ankom alle til Lost Hills torsdag 10/10 og gik straks i gang med forberedelser og

træning. Et telt med Dannebrog og et Vikingebanner blev etableret midt på den store plads, som under indtryk af langvarigt varmt og tørt vejr var næsten ørkenagtig, og herfra blev der i de følgende dage trænet flittigt.

Peter Rasmussen deltog i Sierra Cup allerede om lørdagen og viste god form med flyoff-deltagelse til en 29. plads.

De følgende dage gik med træning, modelkontrol om tirsdagen, VM-indvielse og Team Managermøde torsdag. Og så gik det løs.



Det lille danske hold på bare fire deltagere bestod af Jes Nyhegn F1A og F1B, Steffen Jensen F1A og F1B, Peter Rasmussen F1A og Christian Schwartzbach F1B og Team Manager. Her sammen med Walt Ghio



Den danske træningslejr

VM i F1A, Lost Hills, fredag 18. oktober, 2019

Afviklingen af VM i F1A klassen blev vellykket. Der blev vist fantastisk mange fine flyvninger, forholdene var glimrende, tidtagerne kompetente og mesterskabet blev afviklet på glimrende vis. Men den danske indsats blev ikke så god, som vi havde håbet. Ingen dansker kom tilnærmelsesvis i nærheden af VM titlen! Vi havde som hold og individualister en decideret rædselsfuld dag, må det desværre konstateres.

Forberedelserne både i dagene op til mesterskabet og gennem hele sæsonen havde ellers været grundige og seriøse, modellerne var veltrimmede og forholdene med op mod 5 sekundmeter vind og god termikaktivitet burde passe os rigtig godt. At "grundformen" bestemt var i orden bevises af, at Peter Rasmussen deltog i Sierra Cup, hvor han fløj fuld tid i fin stil, fik max i 6 minutters flyoffet og først gled ud af kampen om topplaceringerne i 8 minutters starten.

Samme Peter bemærkede 30 minutter før VM startede, at han lige havde lavet sit livs flotteste start, hvilket fik os andre til at antyde, at han i så fald toppede for tidligt! - det viste sig at være ren visdom. Peter ville nemlig lige tage en trimstart mere med sin flapper efter nogle minimale justeringer, og i denne trimstart lavede modellen et lynhurtigt wingover med en radius på ca. 10 meter, hvorefter den bankede i jorden og blev beskadiget.

Teorien er at Peter i forbindelse med justeringerne er kommet til at disconnecte batteriledningen, i hvert fald var timeren stendød da uheldet indtraf. Så kom der nerver på, og i første runde lavede Peter

først en start som over-buntede så den endte i et hvinende spiraldyk, som han dog DT'ede ud af, - hvorefter han lavede en start præcis magen til i andet startforsøg og blev noteret for et 0. Så var den gode stemning ligesom ødelagt, selv om Jes og jeg (Steffen) lavede sikre max'er i denne indledende runde.

Anden og tredje runde

Allerede i anden runde var det tydeligt at termikken var begyndt at boble, og de fleste skiftede fra de store stillevejrsmønstre til termikmodellerne. Jes startede som den første af os danskere med en lille Anton Gorsky model. Den kom lidt skævt af sted, buntede sidelæns og lidt nedad, hvilket fik modellen til at gnave sig ind i et spiraldyk, som gav præcis 44 sekunder inden Jes DT'ede modellen lige inden den bankede i jorden. Så var den dag ligesom også ødelagt for Jes.

Jeg fandt en fin termikboble i anden start med en lille LDA model fra Oleg, og det var også nødvendigt med termik, for krogen/timeren drillede, så hele flyvningen blev efter udløsningen gennemført i "circle positionen". Det vil sige først et loop, og så efterfølgende ganske snævre hurtige cirkler hvor modellen nærmest lå på højkant! Max'en kom dog i hus, og det var det væsentligste, selv om de 3 minutter føltes som MEGET lang tid.

Efter hjemhentning blev strømmen taget fra og sluttet til igen og så blev der lavet 3 simulerede flyvninger som så fine ud med alle funktioner, så modellen fik en chance igen i 3. runde. Det burde den så ikke have fået, for her åbnede krogen slet ikke da den blev sendt af sted i en boble, så den fløj afsted med linen på, og måtte DT'es

ned, og reservemodellen tages i brug i omstarten som gav en max.

Fjerde runde

Så blev det fjerde runde, og dermed min tur til at droppe. Jeg højstartede midt i en dust devil, og vinden skiftede rundt i alle retninger i løbet af ganske kort tid, så det var virkelig svært at få modellen placeret rigtigt til en udløsning. Da der helt åbenlyst var bragende termik, lavede jeg derfor et forkølet bunt som endte i 70 meter i den sikre overbevisning, at modellen ville forsvinde op i himlen. Det gjorde den så bare ikke, men lagde sig til ro i støvet efter 82 sekunder. Jes som var ude på motorcyklen under den, kunne se at den fløj utroligt tæt på den roterende dust devil, som trak sit spor ud over pladsen, men uden at kunne komme ind i boblen. ØV! Jeg lavede så max'er resten af starterne, mens såvel Peter som Jes lavede yderligere hver et regulært drop i de sidste perioder.

Fly off

Det er en ringe trøst for os, men et blik ned over resultatlisten viser tydeligt, at mange havde svært ved at gennemskue termikforholdene. Dels kom kun 33 af de 103 deltagere i fly off, hvilket må betegnes som "beskedent", når man tager i betragtning at det var en udvalgt skare af verdens bedste F1A piloter som stillede op til mesterskabet. Listen over dem der droppede undervejs rummer bestemt også mange notabiliteter: Jama fra Canada, Koglot fra Slovenien, Makarov fra Rusland, Thomas Weimar fra Tyskland, samt mange flere.

I første flyoff hvor flyvetiden var 6 minutter skete der det, at der simpelthen kom en fin termikboble forbi startlinjen midt i den



Christian F1B trækker op



Steffen starter F1B

periode på 7 minutter som der skal flyves i. Den fik rigtig mange af deltagerne placeret deres modeller i, så 21 personer gik videre til 8 minutters runden.

Her viste det sig tydeligt, at der fortsat var turbulens, uro og termikaktivitet i lufthavet, idet tre deltagere, som normalt ikke gør det store væsen ud af sig i de internationale stævner, var i stand til at flyve 8 minutter, mens "esserne" halsede efter og fløj alt mellem 0 sekunder og 6 minutter. Virkelig spektakulært, specielt fordi der var mange virkelig flotte starter, som blot ikke resulterede i fine tider.

Mesterskabet blev så afgjort i en altafgørende start næstfølgende morgen, hvor Constantin Brinzoi fra Rumænien trak det længste strå med en flyvning på 397 sekunder foran Dusan Fric fra Checkiet. Rusland vandt holdkonkurrencen.

Konkurrenterne og deres modeller

Rent modelmæssigt viste stævnet, at i de helt afgørende starter med lav termikaktivitet, så er det flappere eller fastvingede kulmodeller som gør sig bedst, mens det i løbet af dagen hvor der er turbulent med masser af termikaktivitet er langt mere differentieret hvilke modeller som bliver benyttet.

Taktisk er det fortsat sådan, at mange af dem vi traditionelt betragter som favoritterne flyver som kyllinger, det vil sige at de trækker op tidligt i perioderne, og så trækker de "downwind", hvor de så står og cirkler, mens de venter på at der kommer en eller flere modeller forbi, som tydeligvis flyver i god luft. Det er effektivt, men også temmelig kedeligt.

Det er også tydeligt at flere og flere vælger "Jama-style teknikken" når der udløses, det

vil sige at de i selve udløsningsøjeblikket kaster sig ned for at få den maksimale acceleration af modellen. Det skaber behov for diverse former for beskyttelsesudstyr, og der blev set mange løsninger, inkl. en helt almindelig tophue med en skumgummiklods monteret som stødpude! – sikkert ikke specielt effektivt, men nok bedre end den finske løsning, hvor Laura Mailla blot gjorde ingenting, ud over at kaste sig til jorden gang på gang. Det gav ham i løbet af ugen en imponerende hudafskrabning fra under skulderbladene og ned til balderne. De er ikke rigtig kloge de finner!

VM I F1B, LOST HILLS, lørdag 19. oktober, 2019

For alle tre klasser, F1A, F1B og F1C afvikles konkurrencen fra en startlinie med poler for hver ca 8 meter. Med næsten 40 nationer bliver startlinien over 300 meter lang. Hver nation får en pol tildelt til 1. periode og skal efterfølgende rykke 6 poler for hver periode. Det giver anledning til megen flytning, især i F1B, hvor Sporting Code foreskriver, at modellen først skal fremvises for tidtagerne, så de kan konstatere, at der er ens identifikation på alle modellens dele. Dernæst at optræk af gummimotoren skal ske medens tidtagerne kan se det. Heldigvis havde det danske hold indforskrevet en assisterende holdleder med megen erfaring. Vor gode, amerikanske ven, Walt Ghio, udførte den rolle utrolig godt, og var os til stor hjælp. At vores resultater ikke blev bedre er ikke hans ansvar.

Christian var blevet udvalgt til at starte først. Walts instruks lød således: Så snart signalet lyder, står du med modellen hos

tidtagerne. Dernæst går du til dit optrækkerudstyr, hvor gummimotoren sidder parat og trækker op. Efter montage af motoren i modellen og påsætning af propellen går du til polen og afventer instruks. Walt foretager observation af vejret, dels visuelt og gennem sit elektroniske Warmlift system, og dels ved at iagttage modeller, som måtte blive sendt af sted fra de andre poler.

Hvis der går lidt tid siger han: "Add a few turns", og man giver motoren et par omdrejninger med hånden. Det kan ske flere gange. Men så sker det: Walt siger: Go Christian. Propellen kantslides, hatten smides på jorden, vindretningen checkes en sidste gang og timeren aktiveres. Så er det af sted med et kraftigt kast lidt til højre for vinden, næsten lodret.

Det er en stor lettelse at se sin model stige op og efter få sekunders lodret stig at finde sin rigtige position i spiralstiget og efter 40 sekunder at glide i store cirkler 100 meter oppe.

Peter var vor hjemhentningsmand med motorcykel, så for mit vedkommende var opgaven nu at flytte alt mit grej og optrækkerudstyr 6 poler. Som dagen gik med 7 perioder a 55 minutter blev det til megen flytning og meget arbejde.

Mine holdkammerater Jes og Steffen fulgte naturligvis samme procedure under Walts kommando. Den del af vor indsats kan stå for kritisk granskning. Men som den følgende beretning om de enkelte perioders resultater vil vise, har vi stadig til gode at udvikle vores indsats.

Første periode:

Alle 3 fløj ubesværet max på 4 minutter. Opskriften fungerede.



Jes slipper Peters F1A



klarer Jes Maxen?

Anden periode:

Christian og Jes gentog max på 4 minutter. Steffen havde haft brug for at udskifte sin 6-panels Andriukov-model pga en knækket line. Den nye model, også fra AA, som var leveret i samme uge fløj fint, men Steffen havde glemt enten at sætte timeren til 4 minutter, eller at forlænge DT-tiden, som man jo kan med AA-udstyr. Resultatet blev DT på 3 minutter i rigtig god højde og en score på 3:48. Rigtig kedelig fejl.

Tredje periode

Nu var Max tilbage på 3 minutter. Ingen problemer.

Fjerde periode

Igen en problemfri periode

Femte periode

Nu kom der problemer. Mens Christian står ved polen og venter på start, kommer der besked til Walt, at modellen skal bringes til kontrol efter hjemhentning. Vejning af model og af gummimotor. Organisationen havde varslet at 20% af deltagerne ville blive udtaget til kontrol under konkurrencen. Skæbnen ville, at Christians model ikke DT'ede efter de tre minutter og ikke reagerede på RDT. Den blev deroppe i 45 minutter. Peter fulgte den på GPS. Den var vidt omkring og til tider 500 meter oppe. Den endte flugten med at lande kun 500 meter fra startstedet. Årsagen var en slap elastik på haleplanet. Desværre medførte den episode at kontrollanterne tog Steffens nye AA-model ind i stedet. Og den viste sig at være 2 gram undervægtig. Regler er regler og skal følges. Steffen blev diskvalificeret.

Jes fløj naturligvis endnu en sikker Max.

Sjette periode

Christian måtte nu tage reservemodellen i brug, og det gav ingen anledning til problemer. Endnu en sikker max. Samme resultat for Jes.

Syvende periode

Christian havde nu fået førstemodellen tilbage. Elastikken på haleplanet var blevet udskiftet og alt i orden igen. Resultatet blev endnu en sikker max. Jes måtte se sig ramt af uheld. Starten så lovende ud og modellen nåede stor højde, men allerede medens propellen løb begyndte højdetabet pga kraftig nedvind. Modellen kæmpede bravt i lav højde, men kunne ikke undgå et drop på 24 sekunder. Rigtig uheldigt og ganske ufortjent.

Herefter var situationen, at Christian var ene dansker i flyoff. Der var 41 ud af 97 deltagere som kom så langt. Efter reglerne tildeles hver deltager en pol og et tidtagerhold. Flyoff-perioden er 7 minutter. Der må gerne foretages optræk af gummimotorer før periodens start, men kun én motor må anvendes. Efter endnu en flytning af alt grejet var der gjort klar til start. 1. flyoff var sat til 16:30

Walt var igen den, der havde overblik og bad om optræk af flere motorer inden startsignalet. Der blev dog kun tale om 2 motorer, og da signalet lød var jeg klar til start ved polen. Vinden var svag og himlen skyet, så der var ikke klare tegn på termik. Det varede ikke længe inden modeller blev sendt af sted, og jeg fulgte med på Walt's instruks. Stiget så fint ud for mig og jeg bøjedede mig ned for at samle min hat op. Lidt skuffende var det så at se, at modellen kun var 50 meter oppe og på vej

ned. Resultatet blev 118 sekunder, det dårligste af alle i flyoff.

Hele 11 deltagere fik god luft og fløj 6 minutter. Det er en ringe trøst, men vi tager det med alligevel, at adskillige "store navne", Kulakovsky, Kovalenko, Batiuk, Yurtseven og Varadi blev ramt af den samme nedvind.

Der blev fløjet endnu en flyoff-runde senere på dagen, hvor 3 deltagere nåede de 8 minutters Max. Den afsluttende flyoff blev fløjet tidligt næste morgen. Vinder af Wakefield pokalen blev Mickael Rigault fra Frankrig med 341 sekunder foran Andreas Gey fra Tyskland med 313 sekunder. Israel vandt holdkonkurrencen og Alphonse Penaud pokalen, som stadig bærer en sølvplade med Danmark 1971. Jes blev placeret på en 50. plads.

Modellerne

En stor ensretning har indfundet sig, hvad modeller angår. Godt nok er der mange forskellige farvekombinationer, men klart står det, at de allerfleste modeller er leveret af Alex Andriukov og Stepan Stefanchuk. Gorban, Bulatov og Vivchar ses i meget små stykker ligesom selvbyggermodeller. En stærk trend er at antallet af full-carbon modeller er stærkt stigende. Det vil fortsætte, ikke mindst ansporet af, at både nummer 1 og 2 var Stefanchuks full-carbon model med 6 paneler og ellipse-tipper, som også Christian fløj med. Jes fløj med Bulatov full-carbon medens Steffen fløj AA-modeller. Der er tegn på at videre udvikling af propelaggregater med variabel stigning foregår og at der er et vist hemmelighedskræmmeri om det.



Christian F1B trækker op



Steffen starter F1B

VM I F1C, LOST HILLS, søndag 20. oktober, 2019

F1C er gasmotormodeller. Klassen er i nedgang i deltagerantal. Kun 57 deltagere havde meldt sig, og trods en hæderkronet fortid var der ingen danske iblandt. Det har flere årsager. Flyvning med de meget støjende motorer er ikke velset på ret mange flyvepladser. Og dertil kommer, at modeludviklingen i de seneste 10 år har vist, at de såkaldte foldere, hvor vingen foldes sammen, så modellen under det hurtige stig kun har en spændvidde på godt 1 meter, og defter foldes ud til en spændvidde på 2.5 meter. De er langt mere effektive end traditionelle modeller. Foldere er komplicerede, og de færreste vil være i stand til at bygge en flyvedygtig udgave. Situationen er, at russiske Artem Babenko er leverandør af langt de fleste modeller med beskeden konkurrence fra slovenske Volodymyr Sychov. Det er tillige en beko-stelig affære at blive konkurrencedygtig. En højst upræcis optælling vurderede, at 10-15 konkurrenter anvendte traditionelle modeller, medens flertallet havde udstyr fra Babenko.

Vejret på dagen var solrigt og lunt som på de foregående dage, men vindhastigheden var lidt højere og gav anledning til lejlighedsvis støvskyer.

Kort kan det berettes, at 23 af de 57 deltagere havde held til at gennemføre de 7 runder med fuld tid. Første flyoff runde på 6 minutter slap 16 deltagere igennem.



Peter med F1A model

Sidste flyoff var en 10 minutters runde, hvor en meget ung amerikaner, Taron Malkhasyan på 22 år, fløj næsten fuld tid, 594 sekunder, foran den forsvarende verdensmester, Yury Shevdenkov fra Canada, som fløj 490 sekunder. Begge anvendte Babenkov-modeller. Litauen vandt holdkonkurrencen.

VM AFSLUTNING

Mandag 21. oktober var ubrugt reserve-dag, men blev til gengæld udnyttet af SCAT, Southern California Aero Team, som inviterede til oktoberfest med fadøl, hot-dogs og hamburgers, samt ikke mindst musikalsk underholdning ved Ken Bauer og Dave Rounsaville. Meget hyggeligt og velbesøgt.

Tirsdag 22. oktober var sat af til afslutning og præmieuddeling på sportspladsen i Lost Hills. Det foregik meget rituelt med podier, flag og nationalmelodier. Der var musik fra det lokale skoleorkester og sluttede af med at FAI-fanen blev sænket og overrakt til den franske holdleder. Frankrig er VM-vært i 2021.

Om aftenen var der banket i et Western-inspireret festlokale i Bakersfield. Der var mad, øl og et 6-mands orkester, der spillede højlydt i Johnny Cash stil. Ikke et øje var tørt. Og så gik turen hjemad.



Slut med fyrværkeri?

I Danmark gik debatten om fyrværkeri heftigt i dagene omkring nytår. Især hundeejere og miljøaktivister var ude med kritik af den danske tradition med fyrværkeri. Øjenlægerne og brandsårseksperterne var i år ikke alene om at synes, at det med fyrværkeri er en dårlig idé og i kombination med børn eller alkohol i særdeleshed en rigtig dårlig idé.

Da fyrværkeri endda blev brugt som skyts mod såvel civile og brandfolk og politi, kom også politikerne på banen med løfter om igen at ville se på reglerne.

I Shanghai har man løst problemet med droner. Hvis man da nogensinde har haft den vane at skyde nytåret ind med fyrværkeri. Man sendte simpelthen 2020 droner på himlen og lod dem flyve fyrværkeri-lignende lysshow. Du kan selv finde det imponerende show på youtube





Kjeld & Orla på den gamle flyveplads. Orla kaster. Esbjergs to gamle elværker Blok 1 & 2 ses i baggrunden (6 km væk).



Henning Bruun med svæver. Er vi så klar?



Første klubhus på Varde flyveplads.

50 ÅRS JUBILÆUM HOS EMF I 2020

Esbjerg Modelflyveklub kan se tilbage på
en spændende historie og frem mod en stor fejring!

Stiftende generalforsamling

21-1-1970 - "Lufthavsrestauranten"

Esbjerg flyveplads i Kjersing.

Der var 6 medlemmer:

Radiostyring: Karsten Jensen, Henning Bruun (far til nuværende medlem Klaus Bruun), Henning Albert, Orla Abildgren, Ib Nielsen & Kjeld Larsen

Linestyring: Jørgen Ovesen og Karsten Pedersen

Dagsorden:

- Indmeldelse i KDA
- Årligt kontingent til R/C unionen og C/L unionen Kr 50
- Klubkontingent kr. 10 pr. måned
- Opnået rabat hos Vestjysk hobby 10% (den lokale hobbybutik i Esbjerg dengang)
- Som formand blev Kjeld Larsen valgt og til kasserer blev fru Larsen valgt.

Først lidt Historie: Klubben blev grundlagt i 1970 på Esbjergs gamle flyveplads i Kjersing - Esbjerg NV. I begyndelsen fløj vi på flyvepladsen i Kjersing, sammen med Vestjysk Flyveklub og Svæveflyveklubben og hvis der skulle skiftes bane, på grund af ændret vindretning, fik vi et trut i tågehornet fra flyvelederen og sendte så en mand af sted til tårnet, for at få at vide hvilken bane vi skulle flytte til.

Da vi selvsagt på det tidspunkt ikke var særligt skræppe til at flyve, var der tradition for at hvis der var havarier, skulle vi ind i restauranten og have gravøl eller hvis det var gået godt skulle vi have hurra-øl.

Da den gamle flyveplads skulle lukke i forbindelse med åbning af Esbjerg, fik vi med stor hjælp fra den gamle flyveleder Jørgensen overdraget den østlige ende af bane 27, et areal på 120x40m plus parkeringsareal og fik dispensation fra Luftfartsdirektoratet til at flyve inden for sikkerhedszonen på 5 km. fra Esbjerg lufthavn. Det skete den 4. maj 1972.

Vores første klubhus blev doneret af Orlas chef. Det var en gammel skurvogn, som vi bare skulle hente i Tjærborg (ca. 14 km). Et af medlemmerne var Falck redder, han lånte en kranvogn så vi kunne trække den til Kjersing, men da det kun var det bageste hjulpar som var intakte og at der for øvrigt ikke var meget luft i hjulene, endte det med at de faktisk gik det meste af vejen fra Tjæ-



Klubhuset og pladsen i dag.



Et af de utallige F3J stævner hos EMF

reborg til Kjersing for at fjerne dæk rester fra vejen - det eneste der var tilbage af hjulene da vi nåede Kjersing var fælgene og to spor i asfalten.

Opvisninger af særlig karakter

I klubbens erindringer skriver sig også fx de såkaldte Havfriske dage i 1976 og 77 som foregik på Esbjerg lufthavn.

I 1995 havde vi en stor opvisning på Esbjerg lufthavn i anledning af 50 året for Danmarks befrielse samt Esbjerg Lufthavns 25 års jubilæum. Det hele blev afsluttet med en opvisning af RED ARROWS, der holdt og varmede op imens den næstsidste opvisning blev afviklet af modellflyverne fra EMF.

Klubben frem til i dag 2020.

I 1994 var der 56 medlemmer i klubben, hvilket er det største antal vi har været oppe på.

Jeg kom selv med i klubben i 1980 men husker tydeligt de dage hvor der blev fløjet på den gamle flyveplads (nabo til mit barndomshjem).

Klubben flyttede til Varde Flyveplads i halvfyrdserne – det skyldtes at klubben

havde søgt om stormodelgodkendelse hvilken også skulle forbi Esbjerg Lufthavn og så var det slut med modellflyvning på dispensation.

Først i halvfemserne fik klubben sit nuværende klubhus som er blevet besøgt af mange danske og udenlandske modelpiloter gennem årene.

Der er i de sidste 30 år blevet afholdt mange konkurrencer på pladsen, F3A, F3B, F3J, F3K & F5J. I 2007 blev der afholdt NM F3J med 40 deltagere.

Klubben har et dejligt område i den ene baneende på Varde Flyveplads, som i dagligdagen deles med Vestjysk Flyveklub (8-10 fly) & Varde Faldskærmsklub som er Danmarks største.

Klubben er skrumpet lidt igennem årene og i dag er vi desværre kun ca. 15 medlemmer, men der arbejdes heftigt

på at øge antallet igen. Der bliver fløjet med modeller i de fleste kategorier i dag.

Jubilæums- og Modellflyvningens dag 24. maj 2020

Jubilæet bliver fejret i forbindelse med "Modellflyvningens Dag" den 24. maj 2020 hvortil vi vil invitere naboklubber fra området så der rigtigt kan blive fløjet. Varde Flyveplads bliver lukket for full-size flyvning den dag, så vi har hele pladsen hvor der så kan flyves med både brændstof, jet, el-fly samt svæveflyvere. Modelpiloter fra hele landet skal være velkomne, men følg venligst med i kalenderen på Modellflyvning Danmark angående detaljer for Esbjerg Modellflyveklubs 50 års jubilæumsstævne.

Vi håber det bliver et brag af en festdag med masser af flyvning på en af Danmarks bedste modellflyvepladser.

Pladsen er stormodelgodkendt.

På vegne af Esbjerg Modellflyveklub
OY6266

Arne Bruun

Konkurrencer gennem tiderne

- Jysk mesterskab 1972
- Esbjerg International 1980 – 81, deltagelse fra Danmark, Norge, Sverige og Tyskland
- Esbjerg "Open" 1989
- Titler
- 1974 Orla Abildgren nr. 2 ved NM for hold i Sverige sammen med Elo Winther og Erik Toft
- 1975 Orla Abildgren nr. 1 ved NM for hold i Finland sammen med Preben Nørholm og Per Jansen
- 1978 Peter Jessen dansk mester i kunstflyvning

Rekorder

- Orla Abildgren 1972, varighed 1 time 37 min. 17 sek.
- Orla Abildgren 1972 distance lukket bane 97 km.
- Orla Abildgren 1972 distance lige linje 34,5 km.

Klublokaler vi har haft:

1. Lyngbyes Alle 3 (Hr. & fru Larsen)
2. Vesterhavspavilionen i kælderen
3. Kælderlejlighed på hjørnet af Havnegade og Smedegade
4. Gamle inspektorbolig på Boldesager skole
5. Kælderen på Boldesager skole, der nu er rømmet

DM I SKRÆNT (F3F) HANSTHOLM 2019

Juniorpiloterne gjorde fin figur
og en enkelt fik endda plads på landsholdet i 2020!

Vejret drillede i ugen op til mesterskabet og prognoserne lovede regn hele weekenden. Alligevel mødte ni deltagere op til årets danske mesterskab. Som noget nyt var der tilmeldt to juniorer.

Da udstyret var sat op på syd-skrænten i Hanstholm, begyndte det som lovet at regne. Heldigvis var det forholdsvis hurtigt overstået. Vi fik afviklet de aftalte tyve runder i løbet af lørdagen og præmieoverrækkelsen blev foretaget inden mørket trængte sig på.

Syvende runde

I runde syv satte juniorpiloten Mikkel alle de andre deltagere på plads med en supertid på 41,45 sekunder for de 1000 meter. Det gentog sig i runde 10 - denne gang blev tiden forbedret til 40,07 sekunder.

Så måtte farmand Søren lige sætte sønnen på plads. Det skete i runde 11 med tiden 38,74 sekunder (mesterskabets bedste tid).

Søren vandt 10 runder, Mikkel 4 runder, Jørgen 3 runder, Knud 2 runder og Brian 1 runde. Dansk mester 2019: Søren Krogh.

Der skal også lyde en stort tak til vores trofaste hjælpere. Denne gang hjalp Anders, Peter og Erik med afviklingen. TAK. Mere info kan ses på www.f3xvault.com

Nyt landshold sat

Efter mesterskabet blev følgende fire piloter udtaget til VM-landsholdet:

Søren Krogh – Knud Hebsgaard og Brian Dylmann og Mikkel K. Pedersen kommer med som Junior.

VM i F3F afholdes i Frankrig i perioden 3-10. oktober 2020.

Knud Hebsgaard

RESULTATET FOR DM F3F 2019

Nr. 1:	Søren Krogh	17475 point	
Nr. 2:	Jørgen Busk (Norge)	16756 point	
Nr. 3:	Mikkel K. Pedersen	16380 point	(Junior – 1.pl.)
Nr. 4:	Brian Dylmann	16216 point	
Nr. 5:	Axel Barnitzke (Tyskl)	16096 point	
Nr. 6:	Knud Hebsgaard	16010 point	
Nr. 7:	Lars Pedersen	15949 point	
Nr. 8:	Rasmus K. Pedersen	9606 point	(Junior – 2.pl.)
Nr. 9:	Ivan Pedersen	0 point	



Juniorpiloten Mikkel K. Pedersen med modellen DEVICE. Det blev til en flot 3. plads og udtagelse til VM F3F 2020. (Fotograf: Søren Krogh).



UNGDOMMEN IND I GULDAGER MFK

Det er kontinuerligt arbejde
og ikke gjort med et enkelt arrangement

I Guldager Modelflyveklub har vi i flere år arbejdet på at få unge medlemmer ind i klubben.

Vi har derfor deltaget i to E-Sports arrangementer i Musikhuset Esbjerg samt to gange i Maker Event på Esbjerg Bibliotek og senest ved at deltage i Esbjerg kommunes sommersjov, hvor skoleelever kunne komme ud og prøve de forskellige foreningers tilbud i

skolesommerferien. Det er en langsigtet strategi der gør, at vi efterhånden er almindeligt kendt ikke kun i Modelflyvemiljøet, men også generelt i Esbjerg.

Nu begynder det at give gevinst. Vi har her i efteråret fået vores første junior-medlemmer, og der er flere på vej.

I forbindelse med den strategi har vi været så heldige at få støtte fra lokale virksomheder og fonde, samt senest fra Modelflyvning Danmark til indkøb af

udendørs droner, som de besøgende kunne prøve.

En stor tak til Modelflyvning Danmark for at støtte os til det.

Vi fik vores arrangementer rigtig godt besøgt, der var mellem 30 og 40 unge og prøve, hvad det vil sige at flyve med droner.

Vi synes at fremtiden ser lys ud, så vi glæder os til den kommende sæson.

Det går jo derudad, det var hårdt ved dronerne, en del reparationer efterfølgende. (sommersjov)





Først en generel instruktion i droner og deres styring (sommersjov)



René og Alexander forklarer hvordan dronerne fungerer (sommersjov)



Så er det i gang med flyvningen (sommersjov)



Der er gang i simulatoren til Esbjerg (E-Sports Event)



Simulatoren var virkelig velbesøgt



Vores små indendørs droner fik lov til at arbejde, vi mener at have fløjet 2-300 batterier den dag.





Christophe DC tog en stribe billeder med mit kamera. De kan ses her:



Jørgen Hvass har lavet en video. Den kan ses her:

DM I COMBAT OG PYLON PÅ SKRÆNT

Bare for sjov og dødsens alvorligt på samme tid, når der kæmpes om ben og ære på skrænten ...

Igennem snart 20 år har Kim Forsingdal og Poul Møller afholdt mesterskaber i Combat- og Pylonflyvning på skrænt. Mesterskaber er i høj grad uofficielle og dybest set kun en undskyldning for at mødes og hygge sig med nye og gamle modelflyvekammerater. Det betyder dog ikke at der mangler engagement når blodet pumper og piloterne kæmper for at ramme offerflyet med deres model i combat eller styre deres model så fejlfrit som muligt gennem de fyrrer ben i et pylonheat.

Den seneste konkurrence blev afholdt i strid vestenvind på en skænt ud mod Roskilde Fjord. Desværre måtte vi tage reservedagen i brug. Det kostede en del deltagere, så vi var kun en halv snes fremmødte til 2019-mesterskaberne.

Pylon

Efter en kort briefing gik vi i gang med pylonheatene. Der flyves tyve gange frem og tilbage på en bane hvor piloter og tællere står i den ene ende. I den anden ende af banen har hver deltager

en svingdommer, der med et farvet flag markerer når modellen er forbi vendepunktet.

Det ene heat afløste det andet, og alle var i gang hele tiden. Enten som pilot, tæller, sving- eller startdommer. Selv om det "kun" er et uofficielt mesterskab bliver der gået til den og kæmpet hårdt om placeringerne. Og man skal aldrig give op - hvis de to fører falder ned, kan man fra en tredjeplads pludselig ligge i spidsen af heatet.

Efter de indledende heat sees piloterne og kæmper om pladserne i semifinalerne og senere finalen. Det blev Robert Danielsen, Lasse Vingtoft og undertegnede der skulle flyve om årets mesterskab. Robert fløj fejlfrit og vandt i hård kamp mod Lasse der i kampens hede faldt ned og forærede undertegnede andenpladsen.

Combat

I Combat sender Kim og Poul offerfly i

luften. Det gælder for de øvrige om at styre deres egen model ind i offerflyet, undgå at falde ned og lave et rul eller et loop for at bekræfte sejren. Falder offerflyet ned gives der ekstra point. Efter et

par lange heat vandt Lasse Vingtoft en sikker sejr foran Regnar Petersen og Jørgen Hvass.

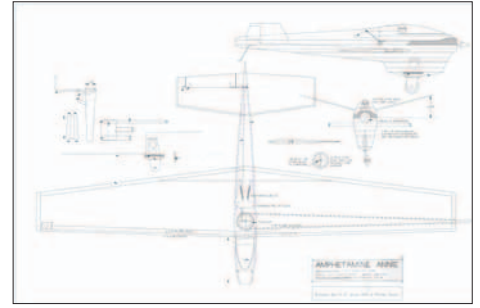
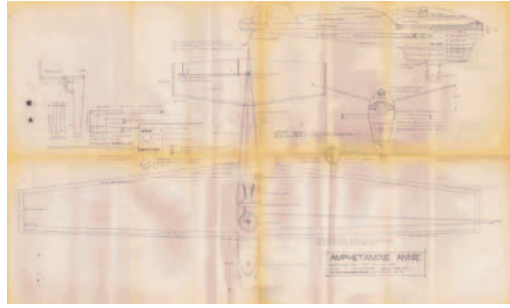
Modellerne

Vi flyver alle med vinger af EPP der er ca 120 cm i spændvidde og med en maks vægt på 700 g. Det kan være lidt svært at finde dem herhjemme, men lidt søgning på nettet efter epp modeller viser hvor de kan købes. Det er også muligt at finde profiler, så man selv kan skære dem med en varmetråd.

Så fik vi afholdt DM i Pylon og Combat. Vi måtte bruge reservedagen, men blev belønnet med flot vejr. Solskin og blæsevejr.

Man skal aldrig give op!





Tegningen til Amphetamine Annie før og efter en tur i Michael Gibsons tegningsvaskeri. Enkelte foretrækker stadig den gamle tegning med kaffepletter, folder og personlige notater, men de fleste sætter pris på en jomfruelig og helt sort-hvid tegning.

SIDSTE NYT FRA TEGNINGSARKIVET

Man skal bare kradse lidt i overfladen,
så dukker de særeste historier op ...

Kender du Amphetamine Annie?

Når jeg hører navnet kommer jeg til at tænke på en fortabt sjæl. En person som er gået i hundene, og nu har fået det lidt flatterende øgenavn. I denne sammenhæng er det nu ikke helt korrekt. Det er navnet på et linestyret teamrace modelfly fra 1969. Modellen er konstrueret af Per Hasling, og han beskrev modellen i nr. 8 af Modelflyvenyt.

Jeg har funderet meget over modellens navn. Selvfølgelig var 1969 en anden og meget anderledes tid, men alligevel.

Google gav mig formodentlig svaret. Amphetamine Annie er opkaldt efter en sang af bandet Canned Heat. Det er sjovt som flere af datidens linestyrsesser op igennem 70'erne så nogenlunde ligesådan ud .

Canned Heat optrådte på Woodstock i 1969, med bl.a. nummeret "Amphetamine Annie".



Øverst: bandet Canned Heat anno 1969
Nederst billede fra teamrace finale fra modelflyvenyt 5 1977. Fra venstre Hans Geschwendtner, Per Hasling og Luis Petersen



Brug qr-koderne her til at finde direkte ind til musikken (tv) Eller til at finde direkte ind til Modelflyvenyt nr. 8 december-januar 1969.

Tegningarkivet kan sandelig bringe dig tilbage i tiden ...

Tegningen af Amphetamine Annie i arkivet kunne jeg ikke umiddelbart restaurere med Gimp fotoretouch, så den er i stedet blevet nytegnet i 2D cad programmet LibreCad.

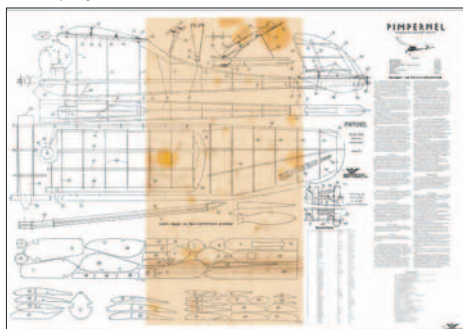
Jeg har i skrivende stund restaureret 32 tegninger, hvoraf de 20 er linestyrede modeller. To af Egon Briks Madsen designs "Kip" og "Puk" er helt tegnet om i LibreCad, da de også var i dårlig forfat-

ning. Yderligere er seks fritflyvende D1 dieselmodeller rensed, samt et par tilfældige svævere fra Familiejournalen og nogle stokmodeller.

Er tegningsvaskeriet en god idé?

Jeg har været meget i tvivl om det overhovedet var en god idé at rense og restaurere tegningerne, men et lille survey på facebook, gav mig et klart svar. Det er nemmest med tegninger som ikke har en masse foldemærker, fedtpletter, kafferinge eller private noter.

Her er tegningen af Pimpernel undervejs i renseriprojektet.



Det tager tid - lang tid!

Det er en tidsrøver at restaurere tegninger, og ikke noget jeg kan gøre helt bevidstløst på over 300 tegninger, men hvis du sidder og tænker: Det ville være rart, hvis den der gummimodel "Bette knøvs" var restaureret, så skriv til mig - så kigger jeg på det.

Bette-knøvs? Det er da også et lidt specielt navn. Hvorfor mon han har kaldt den det? Nå det må være en anden gang ...

Jeg har siden sidst bladret alle de gamle Oldtimerblade igennem. Jeg er i besiddelse af dem alle i pdf-format, da de skal lægges online og gøres tilgængelige ligesom Modelflyvenyt. Bladene er faktisk allerede online, men kan kun nås fra nogle af tegningerne. ME 28 typhoon fx har nu tilknyttet en byggeartikel i et nummer af Oldtimerbladet.

En ekstra bonus har været at flere af billederne fra Oldtimer har kunnet gemmes på tegningarkivet. Jeg er stadig meget interesseret i billeder, historier, viden samt tegninger af danske konstruktioner.

Købsmodul lader vente på sig

Jeg lovede i seneste nummer, at der ville blive implementeret et købe-modul til tegningsarkivet, efter devisen klik-betal og modtag en tegning i et rør. Det har vi desværre ikke nået endnu, men vi har fået styr på logistikken. Det bliver sådan, at en tegning får en fast pris på 200 kr. inklusive porto og rør.

Du får en faktura fra Modelflyvning Danmarks sekretariat nogenlunde samtidig med at du modtager din tegning.

Det lyder næsten for billigt, og det er det faktisk også. Det er heller ikke prisen, men Modelflyvning Danmark sponsorerer godt halvdelen af udgiften. Vi vil så frygteligt gerne sparke nogle byggeprojekter i gang rundt omkring i landet. Det kan jo være at der bliver kvitteret med et billede eller to, en historie, eller måske noget helt andet i Modelflyvenyt.

Indtil købemodulet er designet færdigt kan du skrive til mig, så skal jeg få det til at ske sammen med sekretariatet.

Nu må I have en dejlig vinter rundt omkring i hobbyrummene og få bygget en masse. Sørg for ikke at komme ud at flyve alt for meget her i kulden - man får bare løbenæse, stive fingre og mudder på skoene.

Michael Gibson

michael.gibson@oracle.com

Links:

Librecad: <https://librecad.org/>
Gimp: <https://www.gimp.org/>



**This is a song
with a message
I want you to
heed my
warning**

*I wanna tell you all a story
About this chick I know
They call her "Amphetamine Annie"
She's always shoveling snow*

*I sat her down and told her
I told her crystal clear
"I don't mind you getting high
But there's one thing you should fear"*

*"Your mind might think its flying, baby
On those little pills
But you ought to know it's dying, 'cause
Speed kills"*

*But Annie kept on speeding
Her health was getting poor
She saw things in the window
She heard things at the door*

*Her mind was like a grinding mill
Her lips were cracked and sore
Her skin was turning yellow
I just couldn't take it no more*

*She thought her mind was flying
On those little pills
She didn't it was going down fast, 'cause
Speed kills*

*Well I sat her down and told her
I told her one more time
"The whole wide human race has taken
Far too much methedrine"*

*She said I don't care what a Limey says
I've got to get it on
I'm not here to just see no man
Who come from across the pond*

*She wouldn't heed my warning
Lord, she wouldn't hear what I said
Now she's in the graveyard, and she's
Awfully dead*



VM I F3A I ITALIEN

Fire danske gutter højt fra nord; Ole, Eggert, Victor og Hans Jørgen forsvarede de danske farver i Italien i august

Ole og jeg havde en god tur gennem Tyskland og Østrig uden den store trafik, onsdag sent nat overnattede vi på en dejlig kro højt oppe i bjergene i Østrig. Torsdag morgen begyndte vi med at skifte et punkteret hjul, inden vi tog den sidste

strækning til hotellet i Italien, hvor vi blev indlogeret sammen med vore norske venner, samt en del af de øvrige deltagere. Hotellet var 4- stjernet og med en god service, og til en rimelig pris. Flyvepladsen viste sig at være et pragtfuldt

sted, hvor faciliteterne var utrolig fine, man kunne finde skygge hele dagen, hvilket også var nødvendigt med temperaturer op til 40°.

Der skulle flyves fra to pladser, hovedbanen, der var med betonbane med sikkerhedshegn ud mod tilskuere og deltagere, samt på en mark, hvor der var udlagt kunstgræs til formålet. Planen var så, at piloterne skulle flyve to omgange indledende runder på hver plads.

Natten til fredag var Eggert og Victor ankommet, og efter et godt morgenmåltid tog vi på hovedpladsen for at få os indskrevet. Senere også for at få modeller kontrolleret for mål, vægt og støj. Da det var godt overstået kunne Ole og Eggert så gøre sig klar til træningsflyvning, hvilket skulle foregå på kunstofbanen. Det var imidlertid trukket op til et gevaldigt uvejr med storm, regn og torden så vi måtte blive i vore biler et par timer, mens de telte og dommeroverdækninger, der var opsat, fløj omkring på pladsen. Vi var lige ved at opgive træningen, men hen under aften klarede det op og Eggert og Ole fik hver en god træningsrunde.

Billedet her er fra indmarchen til VM.



Startrækkefølgen for de 111 deltagere fra 30 lande var klar sammen med den plads hvor der skulle flyves. Det var så heldigt, at Ole og Eggert skulle flyve på samme plads, og med et passende mellemrum, så der var ingen stres. Anderledes var det med vore norske venner der skulle flyve næsten lige efter hinanden på hver sin plads, men her havde vi så aftalt, at vi kunne hjælpe, hvis det kneb med tiden.

Målet hjemmefra, var, at Ole gerne ville placere sig i den bedste halvdel, og Eggert i den sidste tredjedel da det var hans første store internationale stævne.

Lørdag var den officielle åbningsdag med indmarch og opvisninger taler mv., samt velkomstbuffet på pladsen Casa Bianca. Det foregik i utroligt flot, men varmt vejr, så det var godt, at der kunne købes is og gode fadøl. Her var også gode muligheder for at komme ind i skyggen.

Søndag gik det så løs. Både Eggert og Ole lavede ok flyvninger, dog ikke op til deres bedste. Det skulle så også vise sig, at det dommerpanel de skulle flyve for, var meget uenige i deres bedømmelser. Der blev givet point fra 2 til 8 for samme manøvre, hvilket er ganske uhørt, og kostede dem begge mange placeringer. For Eggerts vedkommende var det også tydeligt, at han ikke var blandt de kendte piloter "desværre har det også betydning".

Forskellene i pointgivning fik også en af toppiloterne til at sende en barsk besked til jurien. Og jeg ved, at Peter Uhlig den tyske F3A formand ville gøre noget ved det.

Mandag, tirsdag og onsdag var der indledende flyvninger, hvor de 30 bedste skulle findes til semifinalen, et af vore tyske medlemmer i RC Parken blev desværre nr. 31, så han skulle flyve prøveflyvning i finaleprogrammet for dommerne, hvilket han gjorde fantastisk godt. Ola Fremming fra Norge fik sig lige sneget ind på en 30 plads og kom med i semifinalen, hvor han dog måtte beholde sin 30 plads, men flot.

Torsdag var reservedag, og da Ole ikke kom med i semifinalen besluttede vi os for at tage en tur til Gardersøen, som kun lå ca. 30 km. fra flyvepladsen. Dette var vir-

kelig en oplevelse, vejret var flot og søen ligger i meget naturskønne omgivelser og var virkelig et besøg værd.

Fredag skulle der så flyves 2 omgange ukendt program af de 30 semifinalister, vejret var ikke for godt, og på et tidspunkt var der da også tvivl om dette kunne nås, men det lykkedes og de 10 finalister blev fundet. Disse var også ubetinget de bedste piloter, og de viste her virkelig flyvning på højeste plan. De 2 ukendte flyvninger var i en utrolig sværhedsgrad, og det var fantastisk at se hvorledes alle kom igennem dette uden de store fejl.

Lørdag skulle de 10 finalister så flyve 4 flyvninger, 1 gang F-19, 1 gang ukendt 1, 1 gang F 19 og 1 gang ukendt 2.

Italienerne skal have stor ros for arrangementet, alt klappede som det skulle, og der var sat fokus på at alle skulle føle sig godt tilpas. Lørdag aften var der afsluttende banket, den fravalgte vi dog og tog tilbage til Danmark, hvor vi var hjemme ved 9 tiden søndag morgen efter en tur gennem det nordlige Italien, Schweiz og Tyskland.

Efter 10 dage i Italien til et utroligt godt arrangement, kunne vi godt have tænkt os nogle bedre dommere. Der skal dog ikke herske tvivl om, at rækkefølgen på de 10 bedste var absolut korrekt.

Hans Jørgen Kristensen
Styringsgruppeformand

Resultatlisten:

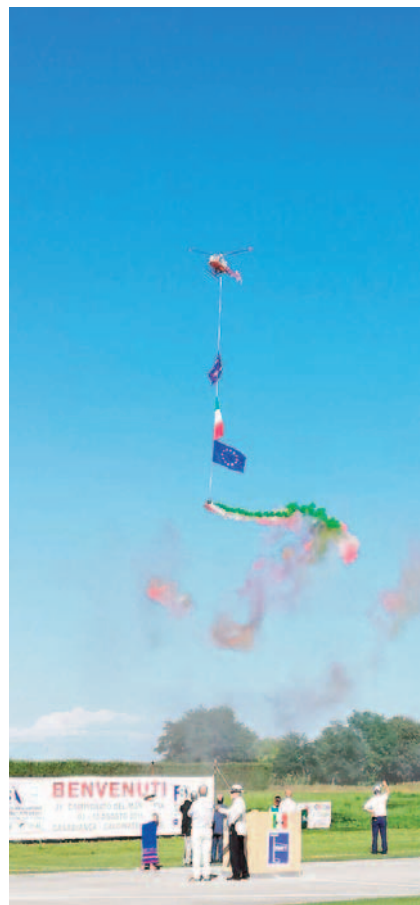
Nr. 1.	Christophe Paysant	Frankrig
Nr. 2.	Tetson Onda	Japan
Nr.3.	Gernot Bruckmann	Østrig
Nr. 4.	Stefan Kaiser	Lichtsenstein
Nr. 5.	Andrew Jesky	USA
Nr. 6.	Lassi Nurila	Finland
Nr. 7.	Sandro Matt	Schweitz
Nr. 8.	Jason Schulman	USA
Nr. 9.	Kaji Susuki	Japan
Nr. 10.	Juan Rumbaut	Spanien
Nr. 30.	Ola Fremming	Norge
Nr. 31.	Nils Bruckner	Tyskland
	Medlem i RC Parken	
Nr. 56.	Ole Kristensen	Danmark
Nr. 103.	Eggert Neistrup	Danmark



Modeller linet op



Hovedbanen med sikkerhedsnet



Åbningsceremoni

STORT & småt

Redaktøren har igen samlet lidt nyheder fra ind- og udland ...

Det første event nogensinde for radiostyrede luftskibe blev afholdt i forbindelse med Faszination Modellbau i november 2019 i Friedrichshafen i Tyskland.

Det var organiseret af Aeroclub of Germany (DAeC) the Aerarium Club, en organisation, der promoverer "Lettere end luftfartøjer"

Flere end tyve entusiaster fra hele verden, medbragte deres radiostyrede luftskibe og deltog. Højdepunktet var lørdagens arrangerede 2019 F7 German Open Regatta, som tjente både som et FAI kategori 2 Open Internationalt event og som Tysk Mesterskab.

Tolv piloter fra forskellige lande konkurrerede med deres egne luftskibe i forskellige størrelser og volumen og fløj efter hinanden ottetals manøvrer. Et handicapsystem sikrede at store og små luftskibe såvel som hurtige og langsomme konkurrerede på sammenlignelige vilkår.

Efter regattaen deltog alle i "The Ben Hur Race". Eneste regel er "Do no harm!". Kontakt og bumps er tilladte og ikke noget problem for de heliumfyldte luftskibe. Arrangementet er kun for sjov.



The Aerarium Club vandt Regattaen og modtog stolt det første trofæ nogensinde i kategorien F7b. De skal medbringe trofæet til den næste regatta og give det videre til næste vinder.

Resultater:

- 1) Erich Fink (Aerarium e.V)
- 2) Andreas Burkart (Windreiter GbR)
- 3) Marius Hirn

De næste Regattaer finder sted:

- 6. juni 2020, Berlin, Tyskland
- ? oktober 2020, Bedford, England
- 31. oktober 2020 Friedrichshafen, Tyskland

FAI HAR FÅET NY GENERALSEKRETÆR:

Markus Haggeney, 59, er blevet udpeget til at være generalsekretær for FAI. Han efterfølger Susanne Schödel, der har siddet på posten i seks år.

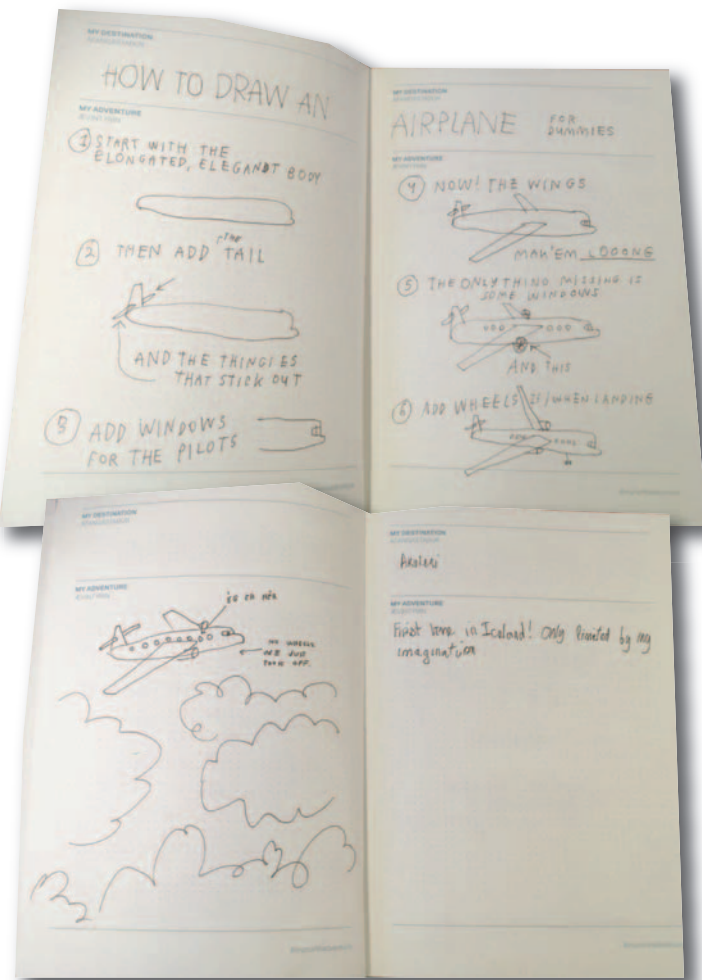


Han kommer fra en post som FAIs Sports & Events Director.

Ved hans tiltrædelse sagde FAI President Bob Henderson: "Jeg er taknemmelig for at Markus har sagt ja til de nye udfordringer og jeg ser frem til at arbejde sammen med ham i den nye position. Han har allerede arbejdet for organisationen i seks år og er up-to-date med alle de igangværende projekter og aktiviteter."

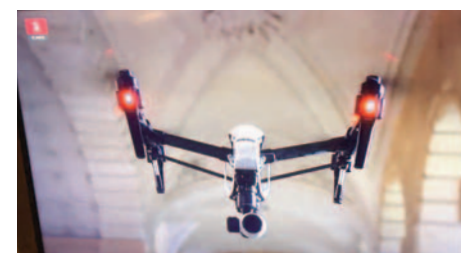
Tidligere har Haggene arbejdet frivilligt for CASI (FAI Air Sport General Commission), CIA (FAI Ballooning Commission) and the German Ballooning Federation. Han er en entusiastisk ballonskipper and paraglider. Han har også i mange år arbejdet i avionindustrien.

Redaktøren vil gerne høre om det, hvis vi har danske modelpiloter, der flyver med luftskibe?



På en flyvetur til Island i oktober blev redaktøren præsenteret for en lille bog i lommen på sædet foran. Der lå en bog i næsten alle lommer og den var tænkt til at skrive en lille hilsen til den næste pasager i sædet. På den måde kunne rejsetiden fordrives med at læse om andres "mål for rejsen" og "oplevelser undervejs". Jeg gad nok vide om passageren før mig havde drømt om at hans bidrag til underholdningen, med fire sider om "How to draw an airplane - for dummies" ville blive publiceret, eller han bare havde tænkt at det skulle underholde et barn i den tid, det tager at flyve fra København til Reykjavik. Desværre har han ikke skrevet navn på værket, så jeg kan hverken kreditere ham eller sende ham et eksemplar af bladet.

Hvilket tilfælde, at det lige er mig, der havner i dét sæde! Jeg siger tak - og giver tegneinstruksen videre!



OPSLAG FRA
Morten Holm Multirotor Danmark
(Fundet på Facebook)

Det er med blødende hjerte jeg skriver dette indlæg. Jeg er nødt til at sælge alt mit grej. Jeg har fløjet i over to år. Denne hobby har givet mig flere fantastiske oplevelser, end jeg kan tælle. Men desværre har jeg været blind for at det igen lang tid har ødelagt balancen i min dagligdag. Og nu er det simpelt hen blevet for meget. Det hænger helt enkelt ikke sammen. Jeg får slet ikke passeret alle de huslige pligter derhjemme ...

Så nu har jeg truffet den svære beslutning at sætte mit grej til salg.

Her er en liste over udstyret:

- 1 Støvsuger
- 1 Strygejern
- 1 Gulvskrubbe
- 2 Gulvspande
- 2 Koste
- 1 Vaskemaskine
- 1 Vasketøjskurv (med indhold)
- 1 kasse med diverse rengøringsmidler Kone og børn kan osse overtages hvis rette bud kommer. God grill sæson til jer alle...

postnord

Aftale med Post Danmark sikrer at Modelflyvenyt kommer ud ...

Måske tænker du, at det er en lidt ubetydelig nyhed, ja måske opdagede du den ikke en gang, den 20. december 2019, da Transport- og Boligministeriet offentliggjorde at en aftale frem til juli 2020 var underskrevet. Men det er en vigtig nyhed, for det er PostNord, der bringer Modelflyvenyt rundt i hele landet! Nu er den opgave sikret frem til juli '20.

Nyheden lød:

På baggrund af Finansudvalgets godkendelse den 19. december 2019 af et aktstykke om en midlertidig forlængelse af aftalen med Post Danmark samt den politiske aftale mellem regeringen, RV, SF og K har Transport- og Boligministeriet netop underskrevet en midlertidig forlængelse af den nuværende aftale med Post Danmark, som sikrer postbefordringen efter nytår.

Transport- og Boligministeriet har i overensstemmelse med det tiltrådte aktstykke og den politiske aftale mellem regeringen, RV, SF og K netop underskrevet en midlertidig forlængelse af den nuværende aftale med Post Danmark, som sikrer postbefordringen efter nytår frem til den 1. juli 2020.

Brevmængderne er faldet de seneste mange år, hvorfor det særligt på brevmrådet er udfordrende at løfte befordringspligten. I forhold til den aktuelle debat om PostNord Logistics er der tale om en virksomhed, som gennem en periode har haft betydelige underskud. Det har givet anledning til uro i branchen, og mange henvendelser til medlemmerne af postforligskredsen og regeringen. Der er nu igangsat en ekstern undersøgelse. Jeg ser frem til at få af-dækket, hvad der er op og ned i sagen.

Barnaby - eller Midsummer Murders som serien hedder på originalsproget er sædvanligvis det bedste sovemiddel her i huset. Redaktøren elsker de engelske krimiserier og ser dem gerne flere gange og er ligeglad om det er Foyles War, Lewis, Inspector Morse, Vera, Unge Morse eller som her: Barnaby.

De har samme fællesnævner, små afsluttede historier med et eller flere mord, der skal opklares og en morder der skal findes og fanges. Og så er de er lige gode at falde i søvn til. Måske er det noget med, at man roligt kan slappe af, for "helten" skal nok løse opgaven indenfor de 88 minutter episoden varer, uanset om man kikker med eller slumrer.

Episode 5 i sæson 19, sendt på dansk tv i oktober 2019 fik alligevel redaktøren til at holde sig vågen. Episoden hedder Death by Persuasion og handler om en ung pige ud-klædt i Jane Austin outfit, der findes myrdet i skoven ... og så langt er det et typisk oplæg til en Barnaby-episode, men det der fik redaktøren til at sætte sig op og rykke tættene på fjernsynet var, at der indgik en drone på en helt central post i rollelisten ... Interessant var det også at iagttagte at hverken kriminalkommisær Barnaby eller hans assistent Nelson synes det var særlig nyt, spændende eller opsigtsvækkende at en virksomhed med drone transporterede medicin fra apotek til læge. Noget som vi først nu gør forsøg med herhjemme. Og så afslører jeg ikke mere. Du må se episoden.

NYT FRA SEKRETARIATET

Modelflyvning Danmark
www.modelflyvning.dk

MODELFLYVNING DANMARK

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

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

NAVNESKIFTE

Thy – Mors Modelflyveklub har besluttet at skifte navn til: THY-Mors Modelflyveklub

Det er gjort for at gøre vores klub mere synligt i vores område.

Adresse og kontaktmand er den samme. (Klub nr. 75)

Med venlig hilsen

THY-Mors Modelflyveklub
Jørgen K. Larsen



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



Sekretariatet for Modelflyvning Danmark

Består af: MARTTIN Stuart Nielsen & CHRIS Jespersen

Postadresse: Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge

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

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

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

Kontaktoplysninger Modelflyvning Danmark

Bestyrelsen for Modelflyvning Danmark

Formand	Lars Kildholt	Greve RCC	Tlf: 2015 9777	mdkformand@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

FORSIKRINGSSKADER 2019



Flyv ikke højere end vingerne bærer

Og det har I piloter ikke gjort i 2019. Vi kan se tilbage på et år, hvor der har været styr på sikkerheden ude på modelflyvepladserne og andre steder, hvor der er blevet fløjet. Et af de vigtigste medlemstilbud som Modelflyvning Danmark tilbyder er ansvarsforsikringen til både hobby- og kommercialflyvning.

Modelflyvning Danmark får ingen tegningsprovision ved formidling af forsikringerne. Til gengæld kan der modtages en bonus, hvis skadesbeløbet som forsikrings-selskabet afregner holdes på et acceptabelt niveau.

Der har i 2019 været tre skader, som alle kan henføres til skader på parkerede biler, som er blevet ramt af et modelfly/drone. Heldigvis har der ikke været personskader.

Transport- og opbevaringsforsikringen er belastet af en stor skade. Der er tale om et indbrud i bil parkeret i medlemmets egen indkørslen. Bilen blev tømt for udstyr. Sørg for ikke at opbevare jeres udstyr i bilen og slet ikke hvis det er synligt udefra. I det aktuelle tilfælde var grejet ikke synligt udefra, men bilen var udstyret med reklamer for dronefirmaet. Det er indirekte en invitation til personer med forkerte hensigter.

Bestyrelsen, Sekretariatet & Forsikrings-selskabet vil gerne takke jer alle for at tage sikkerheden seriøst både på Modelflyvepladserne og når der laves kommercielle operationer.

/Chris Jespersen



Udvalg og styringsgrupper under Modelflyvning Danmark

Flysikkerhedsudvalget

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

Eliteudvalget

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

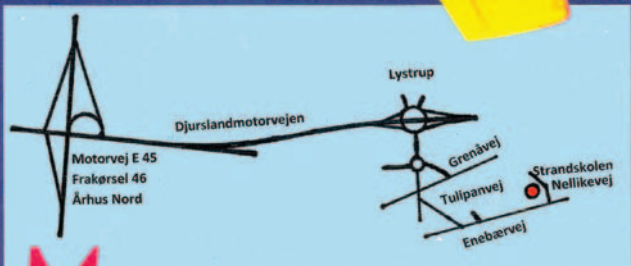
Styringsgrupper under Eliteudvalget

Kunstflyvning (F3A)	Hans Jørgen Kristensen	Tlf: 2341 2980	Mail: hans.j@kristensen.mail.dk
Svæveflyvning (F3B+F3J+F3F+F5J+F3K+2M)	Erik Dahl Christensen	Tlf: 5238 9093	Mail: erikdahlchristensen@gmail.com
El-svæveflyvning (F5B+F5F+Hotliner)	Joachim Bo Jensen	Tlf: 3154 6021	Mail: vonand@icloud.com
Helikopterflyvning	Stephan Wiese	Tlf: 2185 0739	Mail: wiese@linuxmail.org
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

MODELFLYVE- UDSTILLING 2020



Søndag d. 1 marts
kl. 10.00-15.00
i Aulaen Strandskolen,
Nellikevej, 8240 Riskov



GRATIS
ADGANG



MODELFLYVNINGENS DAG 24. maj 2020

Sæt **X** i kalenderen og gå i tænkeboks. Frem med evalueringen fra 2019 og begynd at tænke i hvordan I gør Modelflyvningens Dag endnu bedre i 2020.

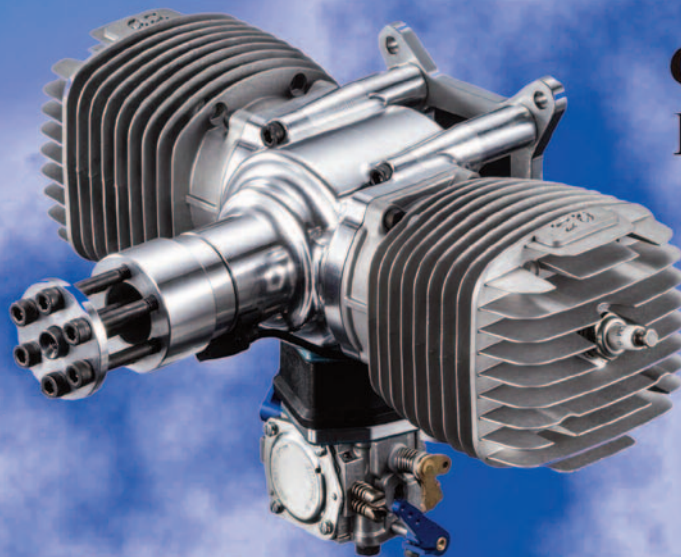
Modelflyvningens dag kan for langt de fleste klubber blive en mulighed for at trække nye medlemmer til, få sået nogle frø i kommende modelpiloter og på bedste vis vise hvad modelflyvning er.

Har I vilde planer, så vil vi på redaktionen gerne høre om det!
Marianne



O.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.lccom.dk 36170333

Vi har stort reservedels lager, også til udgæede motorer

KALENDER

2020

22.-23. februar 2020	F3F Skråentræning Sjælland og Jylland (2)	se modelflyvning.dk
22.-23. februar 2020	F3B Light	se modelflyvning.dk
24. februar 2020	Bestyrelsesmøde Modelflyvning Danmark	se modelflyvning.dk
1. marts 2020	Modelflyvermøde og udstilling på Strandskolen	se side 56
7. marts 2020	F3F Skråentræning (3)	se modelflyvning.dk
21. marts 2020	Modelflyvning Danmarks Repræsentantskabsmøde	se modelflyvning.dk
21. marts 2020	F3F Skråentræning (4)	se modelflyvning.dk
3. april 2020	Påskeskrænt 2020	se modelflyvning.dk
4. april 2020	F3A Dommerseminar og intro 2020	se modelflyvning.dk
11. april 2020	F2D Landsholdstræning - del 1	se modelflyvning.dk
18. april 2020	F3A-Falcon Cup 2020	se modelflyvning.dk
18. april 2020	F3F Skråentræning (5)	se modelflyvning.dk
18. april 2020	Als F3B 2020	se modelflyvning.dk
25. april 2020	SM Skråent 2020	se modelflyvning.dk
16. maj 2020	F3A Grenaa Cup 2020	se modelflyvning.dk
16. maj 2020	F3F Skråentræning (6)	se modelflyvning.dk
16. maj 2020	F3B Eurotour og World Cup	se modelflyvning.dk
23. maj 2020	Skala Cup Fyn	se modelflyvning.dk
24. maj 2020	MODELFLYVNINGENS DAG 2020	se modelflyvning.dk
30. maj 2020	F3F Skråentræning (7)	se modelflyvning.dk
6. juni 2020	F3F Jyske Mesterskaber	se modelflyvning.dk
13. juni 2020	F3A Hangar 4800	se modelflyvning.dk
19.-21. juni 2020	Slæb og snak i Sæby	se modelflyvning.dk
20. juni 2020	F3B Brande	se modelflyvning.dk
27. juni 2020	Vinger over Viborg 2020	se modelflyvning.dk
9. juli 2020	Sommerlejr uge 29	se modelflyvning.dk
18. juli 2020	F2D Landsholdstræning - del 2	se modelflyvning.dk
25. juli.-1. august 2020	F4 Skala World Championship 2020	se modelflyvning.dk
26. juli 2020	Sommerlejr uge 31 2020	se modelflyvning.dk
15. august 2020	F3A - NFK Cup	se modelflyvning.dk
15. august 2020	DM-Skrænt 2020	se modelflyvning.dk
30. august 2020	F1S/ E-36 Uofficielt Skandinavisk Mesterskab	se modelflyvning.dk
5.-6. september 2020	DM i Skala 2020, Grenaa	se modelflyvning.dk
12. september 2020	F3A - RC-Parken-Cup	se modelflyvning.dk

2021

23. maj 2021	Modelflyvningens dag	se modelflyvning.dk
5. august 2021	Scandinavian Baltic Scale Master 2021	se modelflyvning.dk

2022

22. maj 2021	Modelflyvningens dag	se modelflyvning.dk
--------------	----------------------	---------------------

2023

14. maj 2021	Modelflyvningens dag	se modelflyvning.dk
--------------	----------------------	---------------------



Jesper Voss

holder efter aftale med redaktøren pause fra jobbet som grenredaktør på Modelflyvenyt.

Jesper er blevet ramt af hverdagen og virkeligheden. Han er blevet far og har startet drone-virksomhed ved siden af det daglige arbejde ... Og så er det blevet svært at få det hele til at hænge sammen når man også gerne vil flyve af og til ... Desværre, for Jesper har fingeren på pulsen, og han har været vores gadgethaj og nyhedspotter i flere år.

Ca. et halvt hundrede artikler er det blevet til siden 2012. Tak for samarbejdet Jesper - og på gensyn, når der igen er luft i dig!

/Marianne



ER DIT/JERES ARRANGEMENT IKKE MED I KALENDEREN?

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

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

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

Modelflyvenyt har fået nye annonceformater

Fremover opererer vi med tre forskellige annonceformater.

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

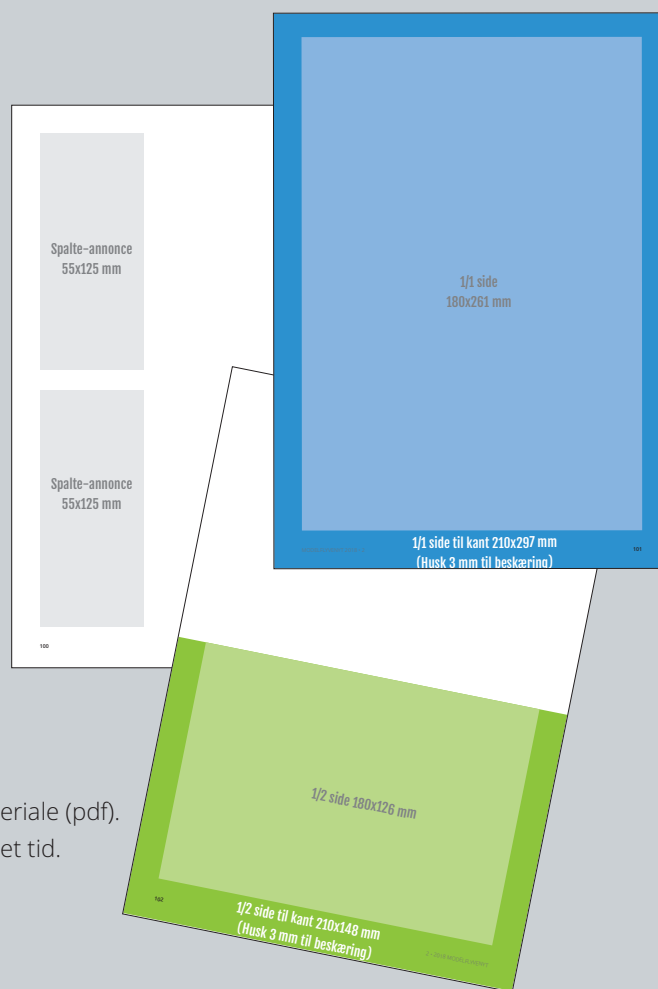
En **halvsideannonce** der måler 180x126 mm eller går til kant og måler 210x148 mm (Husk 3 mm til beskæring) den koster 2800,- kr. pr. indrykning.

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

Alle priser er ekskl. moms og forudsætter at du leverer tryklart materiale (pdf). Skal vi stå for layout og opsætning, bliver det faktureret efter medgået tid.

Kontakt vores redaktør: Marianne Pedersen

Tlf. 2087 0747, Mail: pe@pe-design.dk



D.S. ENGINES

Når kun det bedste er godt nok

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

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-like font at the top. Below the logo, several model engines and aircraft are displayed, including a red and blue airplane, a helicopter, a yellow boat, and a blue car. The text 'Når kun det bedste er godt nok' is written in a white, italicized font across the middle. At the bottom, the contact information for the importer is provided in a white, bold font.



Forsidens billede er af Michael Dines og hans model af Sterling Airway alias en monsterstor udgave af en Sud Aviation SE-210 Super Caravelle. Historien melder desværre ikke noget om hvem der har taget billedet. Redaktøren har bare rettet det op, så flagstangen kom til at stå lige.



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.

Der er plads til flere folk i redaktionen!

Har du næse for en god historie, uanset om det er en du møder på en modelflyveplads, i klubhuset, på facebook eller i verdenspressen om modelflyvning?

Alder, køn og erfaring som modelpilot er helt underordnet. Vi har brug for folk som elsker at skrive og som kan spotte den gode historie på lang afstand og som ikke er bange for at stille spørgsmål til eksperterne.

Måske er du kæreste, kone eller søn/datter til en modelpilot og alligevel altid med på flyvepladsen ... Så kunne du bruge din tid på at være med i redaktionen.

Skriv til redaktøren, hvis du vil vide mere? pe@pe-design.dk



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

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

Ved eventuel udmeldelse

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

REDAKTION

Ansvarshavende redaktør

MARIANNE PEDERSEN

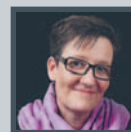
Assendløsevejen 30

4130 Viby Sjælland

Tlf: 2087 0747

pe@pe-design.dk

www.pe-design.dk



Grenredaktør LARS BUCH JENSEN

Tlf: 4118 5905

kmjlbj@post11.tele.dk



Grenredaktør MICHAEL GIBSON

Tlf: 2333 0134

michael.gibson@oracle.com

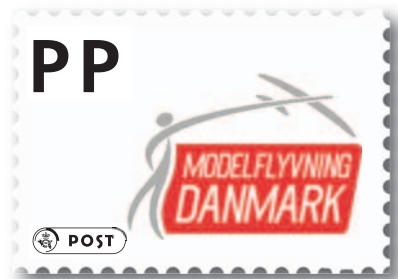


Grenredaktør PETER WEICHEL

Tlf: 2046 1618

peter@weichels.dk





POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST

dji

MAVIC MINI

THE EVERYDAY FLYCAM

FLY AS YOU ARE



DJI Mavic Mini er en model med fantastisk ydelse i meget lille størrelse, kun 249 g klar til at flyve. Op til 2 km rækkevidde, 2,7 K / 12MP kamera og 30min flyvetid!



249 g Ultralight



30-min Max. Flight Time



2km HD Video Transmission *



Vision Sensor + GPS Precise Hover



3-Axis Gimbal 2.7K Camera



Simplified Recording & Editing

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