

SKER DER NOGET I  
SWINGING DENMARK?

NR. 5 • oktober 2021 • 45. Årgang

# MODEL FLYVE NYT

NY I HELIBATIC

MIG OG MIN 3D-PRINTER

SØREN VANDT SIN  
FØRSTE WORLD CUP

TEST AF DE SMÅ(S) SKUMSVÆVERE

TILLYKKE MED NY BESTYRELSE





# INDHOLD

- 3 Tillykke med ny bestyrelse
- 6 Test af de små(s) skumsvævere
- 10 Sker der noget i Swinging Denmark?
- 14 Beklædning med Icarex folie
- 16 Søren vandt sin første World Cup
- 20 Ny i Helibatic
- 23 Søren satte ny rekord
- 24 Mig & Min 3D-printer
- 25 Vi mig din startkasse
- 26 Høstkonkurrence i fritflyvning
- 28 Kunstgræs i Sønderborg
- 29 Skal du bygge ny model hen over vinteren
- 30 Åbent Hus hos Vestfyn Mfk.
- 32 Swedish Cup 2021
- 34 Danish Cup 2021
- 36 Hjemmebygget er dejligt
- 40 Tal og bogstaver til modellen
- 42 Et besøg i Rhön
- 46 Warbirds over Woodstock
- 48 Ny danmarksmester i papirfly
- 50 START & småt
- 52 Mit første bestyrelsesmøde
- 54 Adresseliste bestyrelse, udvalg mv.
- 56 To nye mænd i redaktionen
- 57 Kalender
- 59 Kolofon og kontaktsadresser

## TEST AF DE SMÅ(S) SKUMSVÆVERE

Redaktøren satte sig for at undersøge markedet for små kastefly til sjov og underholdning for børn og barnlige sjæle

Jeg har her i bladet underholdt med skriverier om hvad det er der gør en modelbist... Hvor kommer interessen og fascinationen fra? Hvorfor blev de første fra dansk? Nu jeg spørger, er der rigtig mange der svarer, at de allerede var i barndommen at de måtte modelflyvning flyvning eller faktisk den gang da læreren i skole var eller da den ene af mine onkel, måske fra da endda var at prøve, spørge eller bare være med på på den anden side, så det var faktisk det første flyvning som de kunne lide meget. I barndommen. De vikler som om modelflyvning kommer ind med modelmarkedet for rigtig mange uden nogen sådan kan forklare det nærmere. Og her er det virkelig så meget på gængen, og det på den måde den anden måde er en anbefaling for modelflyvning Danmark, jeg skulle i sommer have en gruppe børn fra 2,5-3 år gamle og gamle alderen igen var så glad i at strukturerne modelflyvning - og samtidig som markedsundersøgelse og gode kastefly, jeg fandt to fly på markedet. Det ene var Modelflyvning Loop og det andet var Loop Fly og det andet var Super Glider fra Mørstadius til 150,- kr. pr.

Hurtig levering og nem samling

Disse kastefly blev hurtigt monteret og leveret. De to Loop Fly var pakket i hver deres pakke med samlet instruktion på engelsk og dansk.

Loop-modellen er et rigtig godt kastefly. Det har den fordel, at man kan vinde halvgælden om og 15 modellen til at lade sig. Derfor kan man gøre sig i kombi med de to modeller uden bøvler og på ganske få minutter.

Super Glider modellen har en anden løsning. Det har sin fordel, at den er rigtig let at flyve og det er det der gør den rigtig god til børn og barnlige sjæle. Det har den fordel, at man kan vinde halvgælden om og 15 modellen til at lade sig. Derfor kan man gøre sig i kombi med de to modeller uden bøvler og på ganske få minutter.

Super Glider modellen har en anden løsning. Det har sin fordel, at den er rigtig let at flyve og det er det der gør den rigtig god til børn og barnlige sjæle. Det har den fordel, at man kan vinde halvgælden om og 15 modellen til at lade sig. Derfor kan man gøre sig i kombi med de to modeller uden bøvler og på ganske få minutter.



## SKER DER NOGET I SWINGING DENMARK?

Christian tog til Swinging Denmark stævnet i Brande, der blev afholdt for 14. gang - for at finde ud af det!

Sker der noget i Swinging Denmark? Christian tog til Swinging Denmark stævnet i Brande, der blev afholdt for 14. gang - for at finde ud af det!



## SØREN VANDT SIN FØRSTE WORLD CUP

og Eurotour konkurrence i F2B i Rønne på hjemmebane i Hanzholm

Søren vandt sin første World Cup og Eurotour konkurrence i F2B i Rønne på hjemmebane i Hanzholm.



## NY I HELIBATIC

Det er der masser af træning og mange nye vandrere

Ny i Helibatic. Det er der masser af træning og mange nye vandrere.



## MIG & MIN 3D-PRINTER

Man behøver ikke printe hele fly for at have glæde af 3D-print

Mig & Min 3D-printer. Man behøver ikke printe hele fly for at have glæde af 3D-print.



## ET BESØG I RHÖN

Hvad gør du og besøge i tysk region interessant for modelflyvere?

Et besøg i Rhön. Hvad gør du og besøge i tysk region interessant for modelflyvere?



## MIT FØRSTE BESTYRELSESMØDE

Michael Buchner er nyvalgt bestyrelsesmedlem og fortæller her om det nye bestyrelses første møde

Mit første bestyrelsesmøde. Michael Buchner er nyvalgt bestyrelsesmedlem og fortæller her om det nye bestyrelses første møde.





# TILLYKKE MED NY BESTYRELSE

For en gang skyld kunne den nyvalgte bestyrelse fotograferes uden de store vinterjakker. Fra venstre: Formand Lars Kildholt, Allan Feld, Niels Christian Nielsen, Andreas Thomsen, Peter Skotte, Erik Dahl Christensen og Troels Lund. Valgt som suppleant og ikke med på billedet blev Michael Buchreitz.

## Nyvalgt i september på repræsentantskabsmødet 2021

**Modelflyvning Danmarks 2021-repræsentantskabsmøde kunne endelig afvikles søndag den 12. september. Ifølge lovene skal det ellers afvikles inden udgangen af marts, men det gjorde coronarestriktionerne ikke muligt. Derfor var meget anderledes end det plejede og alligevel lignede meget også sig selv.**

**Stedet var som mange gange tidligere Fjeldsted Skovkro på Vestfyn, der denne søndag også var ramt af flere konfirmationer og fødselsdage.**

### Både genvalg og nyvalg

Som altid var der valg til bestyrelsen og i år også valg af formand, som er et separat valg hvert andet år. Lars Kildholt blev genvalgt uden modkandidat til formandsposten og fik endda efterfølgende fin applaus.

På valg var også siddende bestyrelsesmedlemmer Allan Feld og Troels Lund og de blev begge valgt med 99 af 105 mulige stemmer, Erik Dahl Christensen stillede op for første gang og fik 94 stemmer og blev valgt til bestyrelsen, Michael Buchreitz stillede også op for første gang og fik 62 stemmer og blev dermed suppleant til bestyrelsen. Hans Jørgen Kristensen stillede også op og fik 28 stemmer og opnåede ikke valg denne gang.

Der var også genvalg til kritisk revisor Ole Hilmer Petersen. Og sågar blev Per Nielsen valgt til suppleant for kritisk revisor.

### Samme kontingent og ny omgang puljemidler

Regnskab for 2020 og budget for 2021 blev godkendt. Og som annonceret her i Modelflyvenyt stillede bestyrelsen forslag om at uddele endnu en gang puljemidler hvortil der har været ansøgningsfrist 1. september - på forventet efterbevilling. Forslaget blev enstemmigt godkendt - og bestyrelsen har nu en opgave at gennemgå alle de indkomne ansøgninger. Der er søgt for ialt 1.050.000kr. Ansøgere får svar så hurtigt som muligt.

### Flere klubber burde være med

70 deltog i repræsentantskabsmødet og repræsenterende 30 af landets godt 100 klubber ... 105 stemmer var til rådighed af 226 mulige. Var din klub eller interessegruppe med? Ellers så er det nu I skal sætte det næste møde i kalenderen. Det afholdes søndag den 20. marts 2022.

Op af stolen og ind i demokratiet, hvis du og din klub/interessegruppe skal have indflydelse på hvad Modelflyvning Danmark skal arbejde med de kommende år.





5



6

## Repræsentantskabsmøde fortalt i billeder

1) Formand Lars Kildholt aflægger beretning. Efterfølgende bliver den godkendt med applaus.

2) Troels Lund fortæller om arbejdet med §16 og arbejdet i Flysikkerhedsudvalget

3) Erik Dahl Christensen fortæller om Eliten, om mentorprojektet og takkede for støtten til Eliten.

4) Der skal tilkendegives om et af de stillede forslag og dirigent og redaktør Marianne Pedersen instruerer stemmetæller Isabella Jespersen.

5) Til noget stemmes der enstemmig "JA" med de grønne stemmesedler.

6) Til noget andet stemmes der "NEJ" med de røde stemmesedler.

7) Til bestyrelsesvalget var der skriftelig afstemning og sekretariatet, Isabella Jespersen og redaktøren måtte stille som stemmetællere.



7

# TEST AF DE SMÅ(S) SKUMSVÆVERE

Redaktøren satte sig for at undersøge markedet for små kastefly til sjov og underholdning for børn og barnlige sjæle

## Jeg har før her i bladet underholdt med skriverier om hvad det er der gør en modelpilot ... Hvor kommer interessen og fascinationen fra? Hvornår blev de første frø sået?

Når jeg spørger, er der rigtig mange der svarer, at det allerede var i barndommen at de mødte modelflyvning, flyvning eller kastefly første gang. De kendte én, mødte én eller så én med et modelfly, måske fik de endda lov at prøve, spørge eller bare være med på sidelinjen. Andre svarer, at de var med far på flyvepladsen fra de kunne sidde oprejst i barnevognen.

Det virker som om modelflyvning kommer ind med modermælken for rigtig mange uden nogen sådan kan forklarer det nærmere.

Og hvis det virkelig er rigtigt, så må vi jo gøre noget, os der på den ene eller den anden måde er ambassadører for modelflyvning i Danmark. Jeg skulle i sommer have en gruppe børn fra 2,5-8 år samlet og tænkte anledningen var oplagt til at introducere modelflyvning - og samtidig teste markedets tilgængelige skumkastefly.

Jeg fandt to fly på markedet. Det ene var Multiplexs Loopi hos RC-Netbutik til 85 kr. stk. og det andet var Super Glider fra Morfars.dk til 69,- kr. stk.

## Hurtig levering og nem samling

Begge bestillinger blev hurtigt ekspederet og leveret. De to Loopi fly var pakket i hver deres papkasse med samleinstruk-

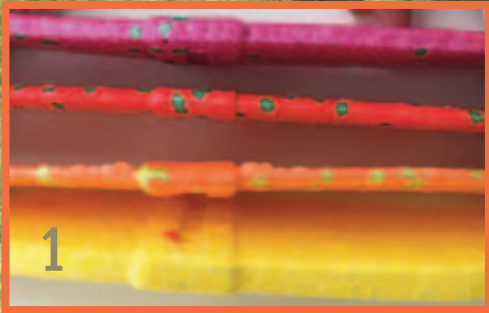
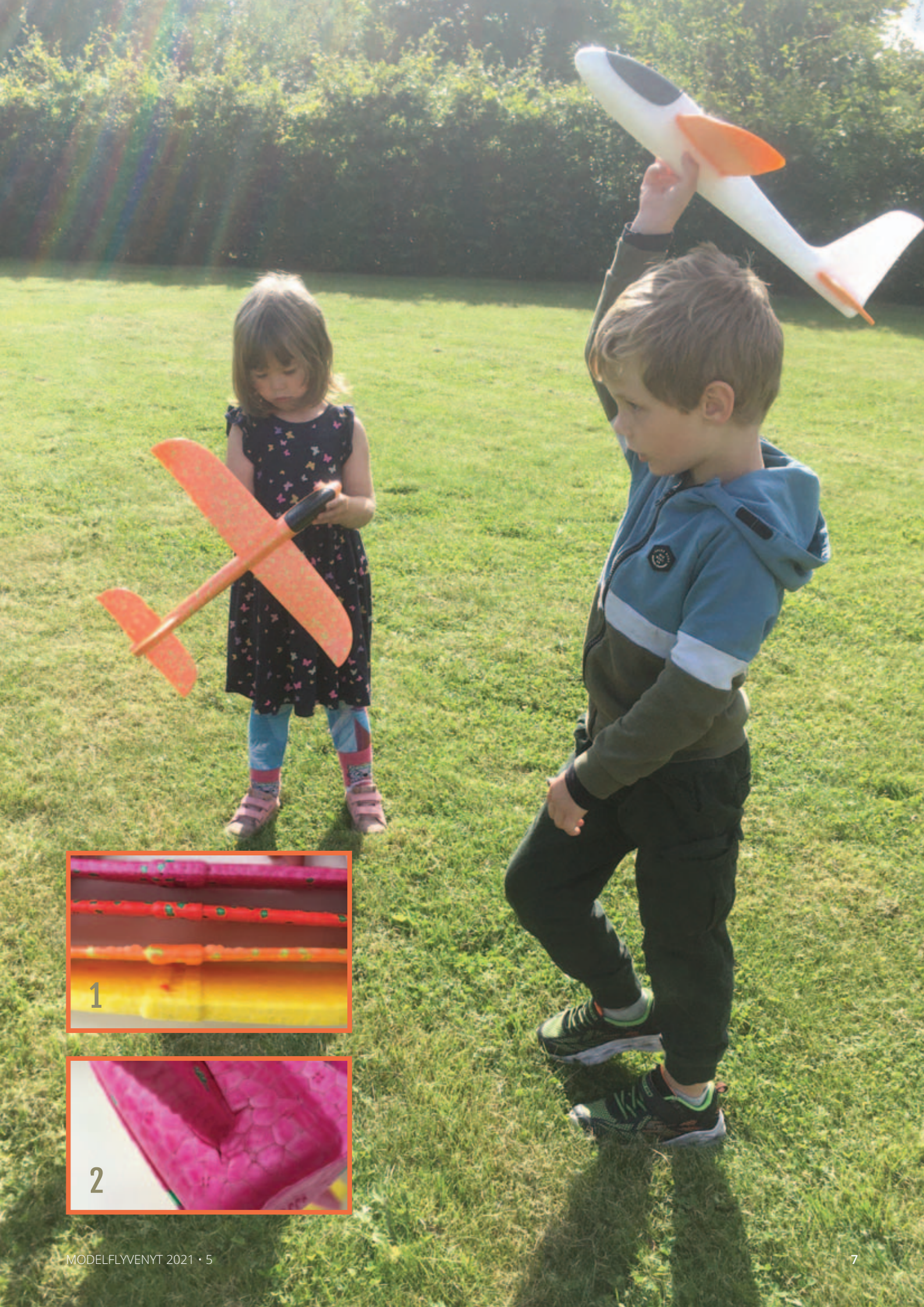
tion på bagsiden -på tysk, engelsk og fransk og med illustrative fotos. Og sågar en advarsel på fem sprog om at det ikke er egnet for børn under tre år.

Super Glider modellerne kom i en samlet papkasse pakket i hver deres klare plastpose. Der var ikke vedlagt nogen samleinstruktion, men billede af og hilsen fra lagermanden, der har pakket kassen og en gul seddel om brug af produkter med batterier og en hhv. rød og grøn manual til den der hhv. aldrig og altid læser manualer om rigtig brug af lipobatterier. Rigtig fine informationer, der glæder redaktøren helt ind i hjertet - men det her er jo modeller UDEN batterier, så måske lige knap nødvendige.

## Samling og første voksentest

Loopi-modellen lod sig hurtigt og enkelt samle. Det har den finesse, at man kan vende haleplanet om og få modellen til at loope - deraf navnet gætter jeg! Vi samlede de to modeller uden besvær og på ganske få minutter.

Super Glider modellerne har en anden løsning. Det har simpelthen to forskellige huller til haleplanet så du kan vælge før samling, hvordan dit fly skal flyve. Smart. Det havde dog allerede før samling lidt udfordringer. Haleplanerne havde helt forskellige tykkelser. Se bare på billede 1. Det røde og det orange fly lod sig nemt samle. Det lyserøde kunne med en del tilløb samles - men med de første revnedannelser til følge. Se billede 2. Det gule kunne vi ikke samle, selv ikke med et mæg-



tigt tilløb. Der skulle modificering til på hobbyværkstedet. Jeg klagede min nød til Morfars.dk og fik prompte svar, at de beklagede meget, og at de nu havde tjekket hele deres beholdning af hhv. gule og lyserøde fly - og det synes at være et generelt problem for de to produktioner. Jeg blev straks tilbudt to nye fly - orange og røde eller refundering. Det var meget fin service. Jeg fik allerede dagen efter en ny pakke med to nye fly. Flyene har også tidligere kunne købes i blå og grønne og historien melder ikke noget om hvordan de så ud, for de var allerede udsolgt, da jeg lagde min bestilling. De første voksentest af modellerne så lovende ud, men vi styrede os, for det var børnene der skulle teste, og vi skulle nødig ødelægge noget på forhånd.

### Tid til rigtig børnetest

Børnene blev samlet og fik en kort instruks om flysikkerhed, (ikke at kaste mod nogle andre børn - eller voksne for den sags skyld) og at gøre flykontrol før start. Jeg forklarede dem også, hvorfor de var vigtige i dag. De var testpiloter. Jeg ville gerne at de hver især testede alle flyene, ikke bare det ene de nu fik udleveret, men at de skulle bytte efter nogle kast og prøve flere forskellige. Bagefter skulle de fortælle mig hvad de syntes. Endelig fik de så et par tips om hvordan man holder modellen og hvordan man kaster, men da var koncentrationen allerede ved at slippe op, så vi linede dem op på en startlinje og bad dem om at kaste på tre ... En, to, tre!  
Og så skal jeg da ellers sige - at det var med at komme af vejen. De ældste af børnene fik ret hurtigt en fornemmelse af hvor-

dan man fik modellen til at svæve og endda at loope, de yngste måtte have lidt hjælp til at forfine kaste- og ikke mindst slippeteknikken og kom efter det med lidt øvelse.

Der blev kastet, grinet og spænet og råbt begejstret børnene imellem. Orgh så du det? Så du at min lavede loop? De var optaget af det i lang tid og byttede også fly som jeg havde bedt dem om, men de havde hver deres favoritter, som vist mere handlede om foretrukne farver end om flyveegenskaber. Og det er også fint nok - det vigtigste var at alle børn havde en sjov oplevelse og fik deres første erfaringer med modelfly. Hvem ved om vi om 10-20 år ser nogle af dem på en flyveplads... ?

### Konklusion

Vi hentede et enkelt fly ned fra en tagrende, et par stykker i rosenkrattet der omkranser haven mod nord, et enkelt helt ude på grusvejen og knækkede også en enkelt halefinne undervejs (den kunne limes), men ellers havde vi ikke større haverier. Og det på trods af, at også både teenagere og de voksne gik amok i skumflykast, da børnene gav dem lov til at prøve, efter de selv var færdige med at lege med dem.

Vi voksne kan godt se forskel på kvaliteten af skummet i de to modeller. Det kan fint forsvare de 16 kr. ekstra pr. model. Finishen er bare lærkere men flyveegenskaberne - og det sjov der kommer ud af det, er nogenlunde det samme - i hvert fald oplevet i børnehøjde.

De får en anbefaling herfra! Så skal du have besøg af børn, er der ikke noget at betænke sig på. Det er sjov!

Marianne



Testpiloterne Mathias (4), Maja (6), Karen (4,5), Noah (5), Elias (2,5), Christian (6) og Benjamin (8) gør klar til første testflyning mens forældrene ser misundeligt til.





Maja syntes altså at det lyserøde var det bedste og brugte derfor ikke meget tid på at teste de andre.

For de yngste kastere tog det lige lidt tid at få styr på teknikken, men så var de også på og havde masser af sjov med de små modeller. Her er det Mathias, der prøver forskellige måder at holde på flyet



Christian syntes modellerne var lige gode og at det bare var vildt sjovt at lege med modellfly.



Selv mødrene fik lov til og mod på at prøve

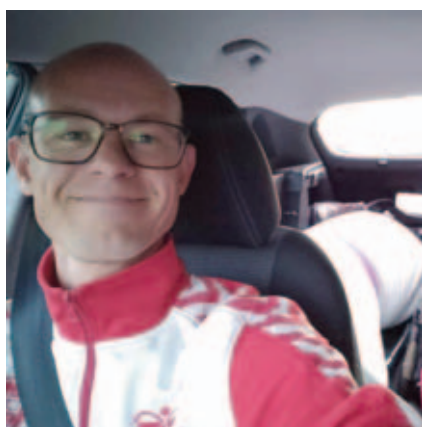


Man skal ikke nødvendigvis kaste hårdt for at få det perfekte svæv eller et helt loop. Det erfarne Benjamin allerede ved nogle af de første kast. Det er faktisk ret sejt det her. Må min far også prøve?



# SKER DER NOGET I SWINGING DENMARK?

Christian tog til Swinging Denmark stævnet i Brande, der blev afholdt for 14. gang – for at finde ud af det!



**En tidlig morgen i slutningen af august, satte jeg mig i en fuldt pakket bil og tog kurs mod Brande. F3K piloter fra hele verden var nemlig inviteret til Swinging Denmark. Stævnet har en længere historie bag sig.**

Rejserestriktioner for piloter fra mange andre lande betød, at der ikke var en specielt overvældende international delta-

gelse, men hvad vi ikke havde i kvantitet blev opvejet med kvalitet i den ene deltagere vi havde fra Holland. Loet Wakkermann havde nemlig sammen med sin hustru Helle, planlagt et stop forbi Brande som en del af deres sommerferie i Danmark.

Da jeg ankom til flyvepladsen, var græsset særdeles vådt af dug, men hurtigt kunne

vi mærke at det ville blive en varm dag med god termik.

I en tydeligt rutineret, men afslappet stil, fik Ruben og Axel gennemgået en grundig briefing for det event de havde planlagt for os over de næste 1½ dag.

Målet var vist 24 runder - optimistisk, mente de fleste. Uambitiøst, udbrød andre med et smil.



Redaktøren kunne slet ikke stå for alle de skønne portrætter som medfølgende hustru Helle Wakkermann har taget på pladsen mens drengene var i aktion. Øverst til venstre på opslaget er det: Tobias Sonne, Christian Taylor Hauschild, Erik Dahl Christensen, Rasmus Kempf Petersen, Søren Nørskov, Jens Hoffmann, Benjamin Thordal Christensen, Axel Handrup, Loet Wakkermann og Ruben Sonne. Lige herover nederst th. er det Tobias Sonne, der sidder og venter på at runden skal begynde.

Under briefingen var det rart at se en bred repræsentation af erfarings- og ambitionsniveau. En god blanding af ambitiøse konkurrencepiloter - både nuværende såvel som kommende - samt erfarne og mindre erfarne piloter som deltager fordi det er sjovt, hyggeligt og lærerigt. Efter at alle havde haft tid til at rigge til og

tage nogle prøvekast for at teste forholdene (og sikre at alt fungerede efter hensigten), gik vi i gang med første runde. Vi var 12 piloter og hver runde blev derfor fløjet i to grupper. Med lidt ekstra hjælpere betød det, at langt de fleste runder skulle man enten selv flyve eller være tidstager for en pilot. Ikke noget med at sidde afslappet på sidelinien og nyde solen.

Solen kom frem. Masser af aktiv luft kombineret med svag vind, gav i de mange første runder nogle gunstige forhold som vi kæmpede om at finde først og udnytte bedst muligt. God termik er også lig med masser af synk, så med jævne mellemrum måtte selv de meget erfarne piloter foretage udelandinger - nogle flere end andre.

Der blev gået til stålet og adskillige mid-air kollisioner betød at der måtte lyn-repareres eller at backup-modellen kom i spil. Specielt Loet Wakkermann var påvirket af kampen om den gode luft og i løbet af stævnet havde han hele tre sammenstød - alle med to piloter som deler efternavn - ingen nævnt, ingen glemt. Det hele blev taget med et smil.

Efter en kort frokost, genoptog vi flyvningen. Eftermiddagen bød på bølger af god luft, kun afbrudt af dale med synk. Det betød at i nogle runder havde den ene gruppe næsten alle maksimum-tider, men den efterfølgende gruppe kæmpede for at flyve på andet end bare kastet.

Sidst på eftermiddagen blev en udmelding om dagens sidste runde mødt med øjeblikkelig modstand og efter vi havde

fløjet runde 13 trykkede vi på pause indtil næste dag.

Stævneledelsen valgte ikke at offentliggøre stillingen før hele stævnet var forbi, og der var mange spekulationer om placeringerne hidtil.

Det er pudsigt, hvordan man efter en hel dag, fra 9-1730, med intens flyvning under pres, stadig ser en flyveplads med ivrige piloter som lykkeligt flyver videre. Nu er snak om arbejdstid og flyvetid blot afløst af hyggesnak, masser af grin, grej-kiggeri og øl-pauser.

En god lang sommerdag med velplanlagt konkurrenceflyvning blev afsluttet med buffet med indisk mad efterfulgt af bålhygge.

Ruben fandt nogle små fritflyvningsmodeller frem og imens solen kastede sin sidste glød over den jyske hede, cirklede

små velflyvende modeller rundt som svæler der søger en sidste mundfuld inden mørket lægger sig.

### **Søndag:**

0830 - en tidlig start for de fleste på en søndag, men specielt for de piloter som havde givet den en skalle dagen forinden - både med flyvning og bålhygge.

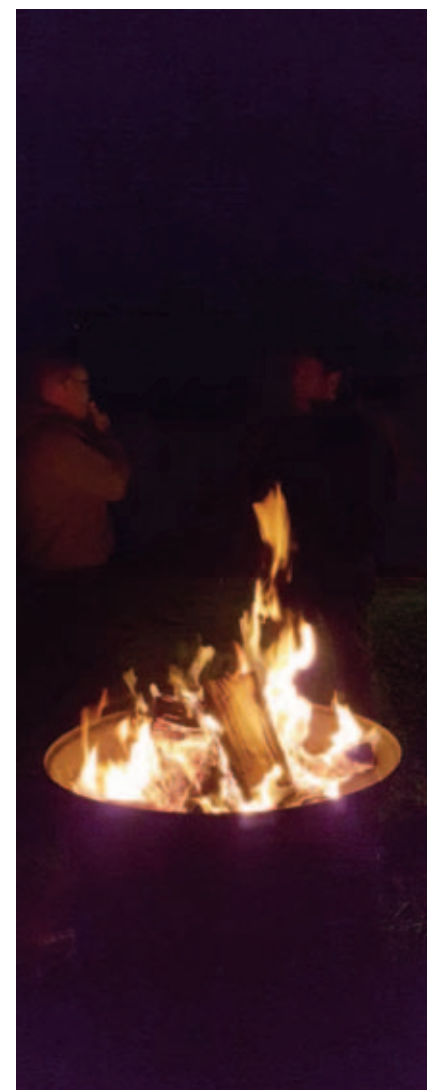
Igen var græsset vådt og et skydække satte en dæmper på termikken. De første 3-4 runder blev afviklet uden nogen imponerende flyvetider og alle fik deres teknik sat på prøve.

Det blæste op i løbet af formiddagen og blå himmel kom frem mellem skyerne. Frem med ballast og så ellers bare kyle modellen op i det. Typisk dansk flyvevejr.

Det tog en runde eller to inden alle havde omstillet teknikken og sporet sig ind på



Herover er Benjamin timer for Erik som uden tvivl har truffet et modigt men kvalificeret valg om at flyve langt væk. Herunder får Tobias Sonne og Lars Pedersen sig en snak ved bålet. Til højre er det umuligt at se hvem der snakker i baggrunden bag balfadet.



den rigtige ballast, men så kom der løbende bedre flyvetider for dem som fandt løft. Fandt man den ikke, blev man straffet og med lidt uforudsigelig luft. Og derfor var flere ude at løbe for at hente en model som ikke nåede hjem.

På trods af de udfordrende forhold var der adskillige max-tider og den sidste runde - nummer 21 - bød på poker. En opgave som mange piloter finder udfordrende. Man skal sige hvor længe man vil flyve, inden man kaster. Nåes tiden ikke, må man prøve indtil man flyver den tid man sagde. Hvis man når tiden, må man lave et nyt kald og så kaste igen.

Det var sidste runde og adskillige blev fristet af muligheden for at høste de sidste og muligvis afgørende point. "Hero or zero". Resultaterne for runden taler for sig selv - en særdeles stor spredning af resultater.

Kl 13. var vi færdige. En frokost blev sat op i teltet og mens vi spiste, blev vi endelig præsenteret for resultaterne.

Efter gennemgang af placeringen for os almindeligt dødelige, blev top 3 som følger:

- Axel Handrup
- Tobias Sonne
- Loet Wakkermann

Lidt længere nede på placeringen kan man finde Rasmus Kempf Petersen, Erik Dahl Christensen og Benjamin Thordal Christensen som udgør Landsholdet for 2022. Tillad mig at fremhæve Benjamin, som havde adskillige runder med særdeles gode resultater. Det er tydeligt at han har ambitioner og det er fedt at opleve, at der har været løbende forbedringer gennem hele sæsonen.

Tusind tak til Ruben og Axel for et godt stævne. Det er nemt at forstå hvorfor netop dette stævne består efter så mange år.

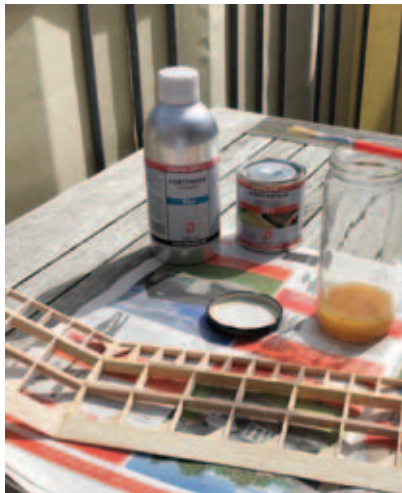
Fulde detaljer for scores kan findes på [http://gliderscore.com/onlinescores.aspx?ID=24EC8ebc2b4bb&T=F&fbclid=IwAR2KhCUKWKNAHEMywR-WfmPqruaYv1DHgZe7d3ip-\\_DczWeiUP2LotdRWeU](http://gliderscore.com/onlinescores.aspx?ID=24EC8ebc2b4bb&T=F&fbclid=IwAR2KhCUKWKNAHEMywR-WfmPqruaYv1DHgZe7d3ip-_DczWeiUP2LotdRWeU)

Eller ved at bruge qr-koden her.



Tv nyder deltagere, tilskuere og påhæng en frokost. Herover er ses med kasketten Erik i zonen mens han kæmper for at blive i den bedste del af termikken. De tre vindere fra venstre på hhv. 2. plads Tobias Sonne, 1. plads Axel Handrup og 3. plads Loet Wakkermann.

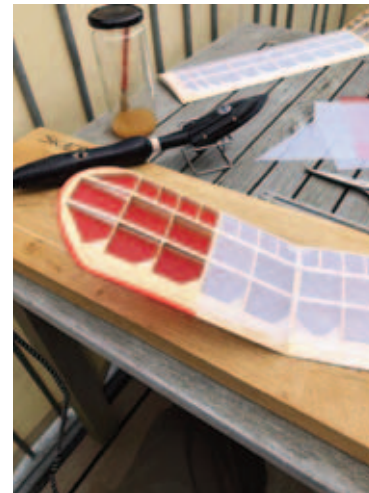




Danalim fortynder og kontaktlim samt vingen, der skal beklædes.



Ribben i V-forms-knækket skal have ekstra lim, når centralplanet er beklædt for at Icarex'en på øret kan hæftes fast.



Folie-jernet ligger bag den halvt beklædte vinge. Bemærk ombukningen af den røde Icarex på undersiden.

# BEKLÆDNING MED ICAREX FOLIE

## Et mageløst beklædningsmateriale til lette modeller

**Icarex er en polyesterfolie, der ser ud som om den er vævet, og som har rigtig gode egenskaber til lette modeller som fritflyvningsmodeller og mindre RC-modeller. Per Grunnet har skrevet artiklen her om, hvordan man forholdsvis let kan lave en pæn beklædning med materialet.**

Icarex er både let og stærkt. Den type, som de fleste anvender til modeller, vejer omkring 34g pr. kvadratmeter. Det bruges som beklædning til ultralette fly, til store drager, til sejl til modelsejlskibe og en række andre formål. Strukturen i Icarex'en ser ud, som om det er vævet, men det er ikke tilfældet. Strukturen med tydelige "tråde", der ligger som et kvadrat-net i folien, er et resultat af måden man har optimeret foliens styrke på.

### Køb det rigtige Icarex

Nogle har været så uheldige, at de har fået et kopi-produkt, når de har troet at købe Icarex. Kopi-produktet har den kedelige egenskab, at det stort set ikke kan strammes med varme, ligesom det ikke nødvendigvis lader sig lime fast med kontaktlim.

Tal med klubkammerater eller andre, som har den rigtige type,

så du kan købe samme sted som dem. Eller send en mail til: [pergrunnet@hotmail.com](mailto:pergrunnet@hotmail.com) – så sender jeg dig et par adresser.

### Lim og fortynder er et problem

Selvom du har det rigtige Icarex, kan du godt få problemer med at skaffe kontaktlim og fortynder, som fungerer godt.

Der er masser af typer kontaktlim, som kan lime materialet. Problemet er, at det er vanskeligt at finde en fortynder, der fungerer med de forskellige typer kontaktlim.

Jeg har taget kontakt til Danalim, som eksporterer til det meste af verden. Det viste sig, at de faktisk også producerer en fortynder, som er specielt beregnet til en af deres mest solgte typer kontaktlim. Fortynderen kan dog ikke findes, hvis man bare søger på internettet – man skal ind i fabrikkens katalog, der er beregnet for forhandlere, før man finder den.

Den hedder "Fortynder 954" – og den lim, som den er udviklet til, hedder "Kontaktlim 281".

Limen kan du købe i de fleste byggemarkeder – fortynderen er du nødt til at bestille, fx gennem XL-Byg, som har byggemarkeder overalt i landet. De har den næppe på lager, men de kan tage



Færdigbeklædte vinger og haleplan.



Her er modellen - en "classic" A1-model fra 1956 - som hedder Aiglet.



Nærbillede af en beklædningsprøve med Icarex. Man kan tydeligt se strukturen i beklædningsfolien.

den hjem – eller de kan bestille den, så du selv kan hente den på Danalims fabrik i Køge.

### Husk god udluftning

Fortynderen er forsynet med diverse advarsler om, at den indeholder en række giftige stoffer, som man skal undlade at indånde. Mit første forsøg foregik i et lokale, hvor jeg havde lavet gennemtræk. Det var ikke godt nok. Så jeg flyttede det hele udenfor en dag, hvor vinden var svag, solen skinnede, og lugten fra fortynderen stort set ikke kunne registreres.

### Sådan beklæder du med Icarex

Princippet er, at du kommer lim på fx vingestrukturen, overalt hvor Icarex'en skal klæbe fast. Hvis du smører kontaktlimen ufortyndet på strukturen, vil limen klumpe, og du vil få tydelige buler under beklædningen, hvor der er klumper. Det er derfor, at du skal fortynde kontaktlimen, før du påfører den.

Jeg blander limen med to dele lim til tre dele fortynder. Altså fx 20g lim og 30g fortynder. Rør rundt i blandingen, indtil den har en viscositet som mælk og er ensartet brun. Så er blandingen klar til brug.

Jeg pensler den fortyndede lim på tre gange, før der er tilstrækkelig meget lim på. Limen skal være nogenlunde tør, før man påfører næste lag. Når du har lagt tre lag på, lader du det sidste lag tørre nogenlunde, før du lægger Icarex'en på. Limen klistrer en lille smule, så du kan lægge folien meget præcist på. Læg den så glat som muligt.

Så "stryger" du Icarex'en fast med et foliejern, der har en temperatur på 125-140 grader. Hvis du er forsigtig med at "duppe" med foliejernet, så Icarex'en ikke klæber for hårdt fast, kan du fjerne folien igen, hvis du er kommet til at lægge den forkert på.

Bemærk, at Icarex'en er ens på alle leder. Der er ingen "overside" eller "underside". Når du er sikker på, at folien sidder rigtigt, så stryger du den godt fast.

### Limning i flere omgange

Hvor beklædningen fx skal overlape – i V-forms-knæk, ved bag-

kanten osv. – skal man påføre nye lag lim, før man kan lime fx oversidens beklædning fast oven på undersidens beklædning. Læg en slagplan og beklæd evt. flere dele af modellen samtidigt, så du kan skifte mellem af smøre yderligere lim på nogle steder, sideløbende med at du hæfter beklædning fast andre steder. Jeg har ladet mig fortælle, at nogle forseglersamlinger af foliestykker i forskellige farver ved at lime dem sammen med cyanolim. Det har jeg ikke selv prøvet.

### Stram op – stram op

Når Icarex'en sidder, hvor den skal, kan du gå igang med at stramme den op, så små og store rynker og folder i bedste fald forsvinder.

Skrup op for varmen på foliejernet. Jeg strammer op ved ca. 170 grader, og man bliver forbavset, når man ser, hvordan selv ret store folder lægger sig pænt og stramt på plads.

Tjek for eventuelle utilsigtede vridninger – og stram i givet fald op, så også de forkerte vridninger forsvinder.

Mange bruger en varmluftsblæser, når de strammer beklædningsfolie op. Jeg synes, at det fungerer godt på fx Oracover-folier, men ikke nødvendigvis på Icarex. Man kommer let til at varme kontaktlimen så meget, at den bliver blød og slipper Icarex'en.

Når Icarex'en er stram, og evt. vridninger er i orden, bør man lakere Icarex'en med dope. Derved bliver de bittesmå huller i Icarex'ens overflade tætnet, så man ikke risikerer, at vingen bliver fyldt med vand, hvis den er ude i regnvej.

### Vægt i forhold til anden beklædning

Icarex-beklædning bliver en smule tungere end fx OraLight, der inkl. lim vejer omkring 30g pr. kvadratmeter. Icarex vejer 4g mere pr. kvadratmeter – plus vægten af lim og det afsluttende lag dopelak.

Der er til gengæld ingen tvivl om, at Icarex er markant stærkere ved landing på fx kornstubbe. En vinge beklædt med Icarex vil også være betydelig mere vridningsstabil.

Per Grunnet

Podiet:  
Søren Krogh vinder,  
Markus Meissner, Schweiz, på andenpladsen og  
eks-verdensmester Thorsten Folkers på tredjepladsen

# SØREN VANDT SIN FØRSTE WORLD CUP

og Eurotour konkurrence i F3F skræntflyvning på hjemmebane i Hanstholm

**Søren Krogh fra Sønderborg Modelflyveklub tog sejren ved den danske afdeling af World Cuppen og Euroturen, der blev fløjet over tre dage fra den tredje til femte september.**

## Tætte resultater

Søren Krogh og verdensmester fra 2016, Thorsten Folkers, havde hver vundet to af fredagens seks flyvninger. Søren havde sammenlagt brugt 250,13 sekunder og Thorsten 253,98. Det gav en pointforskel på 0,89 point ud af 5.000 mulige. Christian Gøbel lå på tredjepladsen, med en vunden runde, kun 86 point efter Thorsten

Lørdag aften havde Søren og Thorsten byttet plads og nu var Thorsten foran med 23,98 point ud af 10.000 mulige, så søndag morgen var kampen var stadig åben. Vinden var meget svag søndag, og det gør skræntflyvning til lidt af et lotteri. Der er meget stor forskel på, at flyve i tre til fire m/s eller i fire til fem eller måske endda kortvarigt seks m/s, så resultatlisten kan ændre sig meget på en dag med svage og varierende forhold. Runde tolv blev dyr for både Thorsten Folkers og Søren Krogh men Søren klarede sig bedst og forviste, sammen med schweizeren Markus Meisner, Thorsten til tredjepladsen.



Den stilling holdt sig og efter tretten runder havde Søren Krogh sin første Eurotour og World Cup sejr i hus.

## Vejrmæssige skift

De 40 tilmeldte piloter, hvoraf de ni var danskere, mødtes fredag på skrænten ved Humlum til en frisk vind fra nord-vest. Vejrudsigten havde lovet fem til otte meter pr. sekund (m/s), så alle var positivt overraskede over de otte til elleve m/s der var. I vejrudsigten for lørdag var vindretning fra syd-øst så vi mødtes på Feggeklit. Vindstyrken var lovet mere tvivlsom med to til fire m/s men også her overraskede vejrguderne med fem til otte m/s så vi fik endnu en god dag.

Vejrudsigten for søndag var endnu svagere idet den igen kun





lovede to til fire m/s og fra syd syd-vest til syd syd-øst. Vi har ingen skrænter i den retning, så vi valgte at blive på Feggeklit da det så ud til at blive den mindst ringe. Vejrguderne var igen med os i form af, at vinden blev mere i øst end lovet, til gengæld måtte vi vente lidt på at vinden rejste sig så den lå stabilt i styrken.

Den nedre grænse, der er udstukket i reglerne, er tre m/s, og retningen må ikke være mere skrå end 45 grader på skrænten. Overskrides grænserne i mere end 20 sekunder i træk under en flyvning, er deltageren berettiget til en omflyvning. Derfor lod vi flere gange i løbet af søndagen deltagere vente i startboksen, og gav først starttilladelse når vinden lå stabilt på ca. 3,5 m/s. På den måde undgik vi omflyvninger da der kun var

en enkelt deltager som var berettiget, og han afviste tilbudet. Med de forhold blev talenterne testet i god vind om fredagen, hvor der kunne lastes godt med ballast i modellerne og de kunne presses hårdt i svingene, til moderat om lørdagen og til direkte forsigtig flyvning om søndagen.

### Lørdagshygge

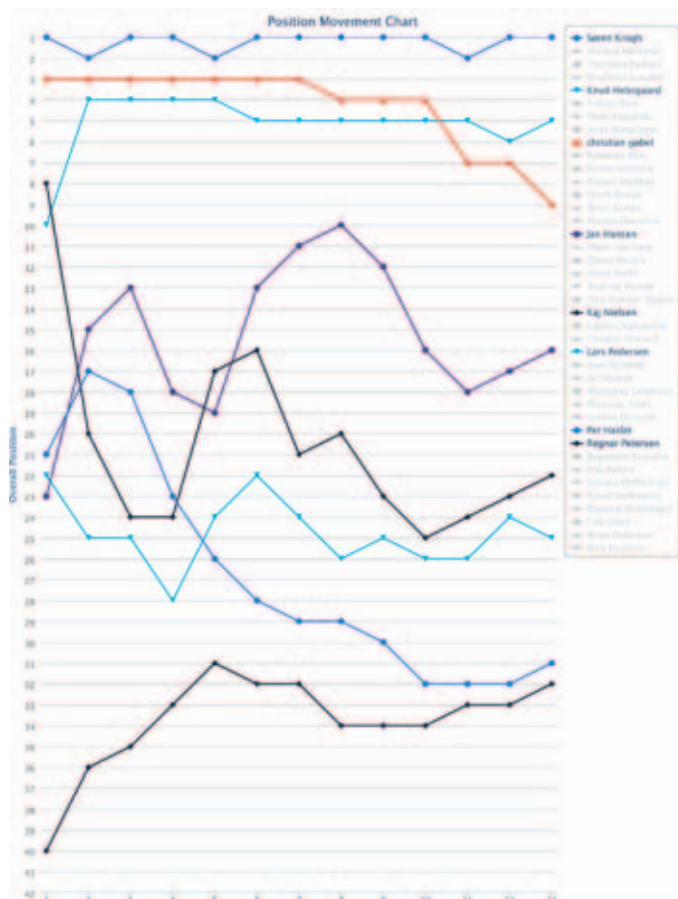
For nogle år siden spurgte nogle tyske deltagere, om jeg ikke kunne arrangere en social sammenkomst lørdag aften. På grund af et skræntstævnes natur er vi jo ikke på en flyveplads hvor sammenkomsten kan forberedes, derfor forsøger vi at finde et spisested som ikke ligger for langt fra hvor vi flyver. I år fløj vi på Feggeklit, så jeg lavede en aftale med Merete, som

driver T'boards i Nykøbing Mors, om at vi kunne komme der. 34 deltagere og påhæng havde meldt sig og det var tydeligt, at stævnet var et af de første efter halvandet års Corona aflysninger. Snakken gik så det var en lyst mens Meretes stege, kartofler og salat blev fortæret og høstede fortjente roser. Efter godt et par timer brød folk op og gjorde sig klar til søndagens flyvninger.

## Hjælpere

For at holde den standard som et tredages World Cup og Eurotour stævne bør have, er hjælpere helt uundværlige, og vi havde fire af dem hver dag. En stor tak til jer alle, I er uundværlige:

- Henning Nørreris – Skive Modelflyveklub
- Bjarke Elholm Madsen – Skive Modelflyveklub
- Martin Bisgaard Madsen – Skive Modelflyveklub
- Erik F. Andersen – Skive Modelflyveklub
- Ivan B. Pedersen – Skive Modelflyveklub
- Ronny Skov Andersen – Brande Modelflyveklub
- Peter Petersen – Bryrup



Forskydning i placeringerne for de danske deltagere

Rank	Pilot	Speed	Round
1	christian gøbel	39.56	4
2	Søren Krogh	39.72	1
3	Søren Krogh	39.84	3
4	Markus Meissner	39.97	6
5	Knud Hebsgaard	40.05	3
6	Thorsten Folkers	40.44	5
7	Leszek Durczak	40.48	3
8	Thorsten Folkers	40.74	1
9	Thorsten Folkers	41.09	2
10	Thorsten Folkers	41.14	3
11	christian gøbel	41.19	2
12	Thomas Deinert	41.19	5
13	Søren Krogh	41.56	4
14	Frits Donker Duyvis	41.80	5
15	Siegfried Schedel	42.12	6
16	Markus Meissner	42.23	4
17	Markus Meissner	42.25	5
18	Søren Krogh	42.29	5
19	Søren Krogh	42.38	2
20	Jan Hansen	42.49	6

Pilot	Wins	Perc
Thorsten Folkers	4	33 %
Søren Krogh	3	25 %
Markus Meissner	2	17 %
Radovan Pich	2	17 %
Peter Kowalski	1	8 %
Siegfried Schedel	1	8 %
christian gøbel	1	8 %
Brian Dylmann	1	8 %

### Øverst tv: 20 hurtigste runder

Ni af de tyve hurtigste runder blev fløjet af fire danskere. Det er en flot præstation ud af ialt 40 deltagere.

### Herover: Antal vundne runder:

Otte forskellige deltagere vandt hver mindst en af de 13 runder

### Nederst tv: De ti bedste

Top ti med hele tre danske piloter. Hele resultatlisten kan findes ved hjælp af QR-koden til venstre på siden.

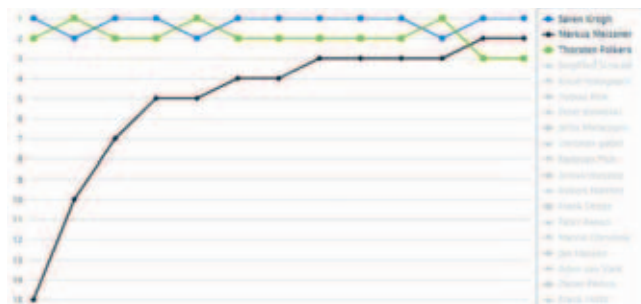
Open Rankings	
Pilot	Total
1	Søren Krogh 11530.18
2	Markus Meissner 11474.70
3	Thorsten Folkers 11469.93
4	Siegfried Schedel 11229.72
5	Knud Hebsgaard 11198.46
6	Tobias Reik 11161.61
7	Peter Kowalski 11065.72
8	Jerzy Mataczyno 10961.67
9	christian gøbel 10949.62
10	Radovan Pich 10852.77

### De øvrige danskeres placeringer:

- 19 Jan Hansen
- 24 Kaj Nielsen
- 28 Lars Pedersen
- 30 Per Haslet
- 32 Regnar Petersen

### Herunder:

Forskydning i placeringerne for de tre podiepladser



## Hvor stort er det?

### at Søren vinder en World Cup konkurrence?

Jeg synes Søren's sejr er stor, han vandt over nr. to og tre fra Euro-touren 2019 (2020 udgik) og nr. et og seks på World Cuppen 2019. Der er ikke mange i DK som vinder afdelinger i Eurotour eller i World Cups.

Jeg fandt resultaterne fra VM 2018 (2020 udgik). Fem fra top ti var med til vores konkurrence, så Søren's sejr er bestemt godkendt!

Regnar Petersen





Det er sjældent at konkurrencelederen kan sidde i t-shirt, men det kunne man uden problemer om søndagen



Det er smukt at flyve på Feggeklit

### Faktaboks:

**F3F er FAI's benævnelse for skræntflyvning. Opgaven er, at flyve ti ben af 100 meters længde hurtigst muligt.**

**Modellerne der anvendes er typisk F3B modeller, og nogle få er begyndt at lave modeller som er specialiserede mod F3F. Den øvre vægtgrænse er 75g pr. dm<sup>2</sup> bærende areal hvilket giver en maksimal vægt mellem 4.500 og 4.900 gram. Flyveklar vægt uden ballast ligger typisk mellem 2.000 og 2.300 gram.**

**Populære modeller til Skræntflyvning er Freestyler 6, Pittbull 2, Device og Pike Precision 2.**

## Hvor stort er det, Søren?

### at vinde en World Cup konkurrence?

Ja, det er da en forløsning, endelig at vinde en Eurotour efter så mange år. Det er den første for mig.

Selvfølgelig syntes jeg det er fedt at vinde. Der er jo også lidt held med i det. Jeg er jo ikke vindens boss.

Jeg benytter mig af tre forskellige modeller, en som er meget stærk og god i meget vind som om fredagen og to lette som blev brugt i svage forhold som lørdag og søndag. Den ene af dem er lidt atypisk for den har krydshale og det var kun mig som fløj med den type.

At vinde over eks. verdensmesteren er da sjovt. Tror også det irriterer dem noget, at en som mig kan det. Jeg ser ikke mig selv som nogen prof eller noget i den retning.

Jeg er jo bare modelpilot.



VINDEREN SELV

## Hvor stort er det?

**at Søren vinder en F3F World Cup konkurrence i Hanstholm? Vi har spurgt sportschef Erik Dahl Christensen, og han svarer:**



**Det er som at vinde et Formel 1 løb – og så på hjemmebane!**

Når man vinder en World Cup konkurrence, er det resultatet af lang tids træning. Både flyvemæssigt og mentalt. Konkurrencen er benhård og meget tæt i toppen. Der er ikke plads til kun at yde 90% i hver flyvning. Og så er Søren Krogh også med til at arrangere selve stævnet!

World Cup er FAI's serie af konkurrencer. Principielt over hele verden. I mange klasser er der dog flest World Cup konkurrencer i Europa. Derfor er det nemmere for en europæisk pilot at samle point i World Cup serien. Man skal jo ikke rejse så langt sammenlignet med en Australisk pilot. Alle kan deltage i en World Cup konkurrence. Og så selvom man er helt ny i konkurrenceklassen. Man kan lære utroligt meget af alle de andre venlige internationale piloter. Man skal have en FAI licens og den får man ved at kontakte sportschefen.

[www.fai.org/page/ciam-world-cups](http://www.fai.org/page/ciam-world-cups)

Her kan du læse mere om FAI's World Cup serier i de forskellige klasser. Du kan også se i kalenderen om der er en World Cup konkurrence i din klasse tæt nok på til, at du vil tage derhen:

I slutningen af året udnævnes der en vinder af serien i alle de klasser der flyves World Cup i. Vinderen er den der har samlet flest point i de tre bedste af sine World Cup konkurrencer, men de tre konkurrencer skal være fordelt på tre arrangerende lande det år. Et land kan godt være arrangør af en World Cup konkurrence, der foregår i et andet land. Man får flere point som vinder i en konkurrence med mange piloter end i en konkurrence med få piloter. Liste over point fra F3K World Cup dokumentet. Det kan være lidt forskelligt fra klasse til klasse hvordan pointene regnes ud, men principperne er de samme.

Antal piloter	10 eller flere	20 eller flere	30 eller flere	40 eller flere	50 eller flere
Vinder	30	25	40	45	30
Nr. 2	20	25	30	35	40
Nr. 3	10	15	20	25	30
Nr. 4	5	10	15	20	25
Nr. 5	0	5	10	15	20
Nr. 6	0	4	9	14	19
Nr. 7	0	3	8	13	18
Osv.	0	2-1-0	7-6-5...	12-11-10...	17-16-15...

- En World Cup sejr er vejen til at vinde World Cup serien.
- En sejr i World Cup serien viser, at man er på et konstant højt niveau i en hel sæson.
- En sejr ved VM viser, at man kvalificerede sig til sit landshold og at man var den bedste af alle piloterne ved VM den uge.

**Det er stort at vinde en World Cup konkurrence, større at bliver årets World Cup vinder, men det er størst at bliver verdensmester.**

# NY I HELIBATIC

Det er der masser af træning  
og mange nye venner i



**Jeg har prøvet at skrive lidt om hvordan det har været for mig at begynde at flyve med i helibatic for første gang.**

**Hvordan jeg kom videre med helikopterflyvning og mit første år som deltager i Helibatic.**

Jeg sad i bilen med svedige hænder og lidt spændt i maven, jeg var sammen med en klubkammerat på vej til Brande for at se hvad Helibatic er.

Jeg begyndte i ungdomsskolen i 1990 og der blev der bygget en SIG riser.

Det blev til lidt forskellige modeller, inden jeg holdt pause i mine teenageår. I 2001 blev der købt en trainer hjem og jeg kom lidt i gang igen, men det hele

var lidt on/off frem til ca. 2012 hvor jeg begyndte at flyve rigtig meget.

Jeg har prøvet mig frem med helikopter et par gange men kom aldrig videre fra hover.

Men i 2019 købte jeg en Trex 500 og så tog en klubkammerat den med til Helibatic og der blev den sat op og lagt i min sender, så da den kom hjem begyndte jeg at hover igen.

Jeg havde købt mig en simulator, så denne gang kom jeg ud at flyve rundt ret hurtigt.

2019 og 2020 gik med at flyve frem og tilbage. Jeg prøvede lidt ottetaller og stallturn, men det blev ikke til mere.

Jeg syntes, at jeg var gået i stå med det

hele. Så jeg så to muligheder for mig. Enten skulle jeg droppe helikopter eller også skulle jeg begynde på konkurrenceflyvning, så jeg kunne komme videre.

**Jeg valgte det sidste**

Jeg fik købt en brugt SAB Urukay Competition og lidt nyt og lidt brugt grej og så var den klar lige inden Helibatic i Brande.

Men den blev hjemme og jeg tog min gode gamle Trex550 med, da jeg kendte den.

Tankerne i bilen var mange, især om hvordan man ville blive modtaget, selv om jeg flere gange inden havde snakket med Stephan Weise, som var meget hjælpsom, især når jeg inden kun en



gang havde lavet et loop (nok mere et flip) og ellers kun kunne flyve lige ud.

Men vi blev taget fantastisk imod da vi nåede frem til Brande. Da vi havde været der lidt kiggede min klubkammerat og jeg på hinanden, nu skulle vi flyve frem og tilbage!

Da vi kom ind i klubhuset igen var der kun skulderklap og masser af tip til hvordan vores modeller ville flyve bedre og hvordan vi kunne komme videre.

Jeg fik kontakt til Kim Jensen i Brande og vi aftalte at jeg skulle komme hjem til ham og så skulle vi nok få gang i Urukay'en. Det endte med tre besøg hos Kim, hvor vi fik kigget min heli igennem

og sat min radio op og trænet en del hover op til Helibatic 2.

Jeg valgte at skifte mit Spectrum anlæg ud til fordel for mit Graupner anlæg ca. 10 dage før Helibatic 2, da jeg i et rul tabte al signal til min Urukay. Heldigvis kom det hurtigt tilbage, så jeg kunne styre, men motoren kunne ikke nå op i fart igen. Så meget ufrivilligt fik jeg prøvet min første autorotation, det gik fint, så der takker jeg simulatoren.

### **Så var tiden kommet til Helibatic 2**

Jeg og familien tog turen til Ribe i et lejet sommerhus. Familien blev læsset af i sommerhuset og jeg kørte på pladsen for lige at få et par ture på pladsen

inden konkurrencen begyndte lørdag morgen.

Her mødtes jeg med Stephan og Kim. Kim og jeg ville lige flyve mit program. Vi havde jo kun hovertrænet sammen. Det viste sig, at jeg havde manøvrerne i en forkert rækkefølge. Jeg havde lagt medvinds- og modvindsmanøvrerne omvendt. Så det skulle lige rettes til, men det gik.

Jeg havde meldt mig til i F3C-Sport A, men eftersom jeg kun havde trænet i tre uger kunne jeg ikke flyve de otte manøvrer man skal. Jeg havde kun seks med, og så kunne jeg ikke hover med siden til, det blev med halen ind. Så blev det lørdag og lige pludselig

skulle jeg flyve. Jeg rystede så meget så jeg næsten ikke kunne sætte batterierne i helikopteren. Og jeg svedte helt vildt meget og var så nervøs.

### Svedig første flyvning

Så gik Kim og jeg ud og jeg skulle i gang. Her var jeg glad for Kim stod bagved, for det gav en masse ro, og jeg kom sikkert igennem.

Da jeg kom ind efter første flyvning fik jeg virkelig meget ros. Og mange gode råd. Jeg kom sikkert igennem hele Helibatic.

Jeg havde fået mere blod på tanden for at blive bedre og lyst til at flyve fuldt program til Helibatic 3, som skulle afholdes på min hjemmebane i Dragsholm.

Jeg fik trænet rigtigt meget, også i hover og der er jeg ikke helt sikker endnu. Til Helibatic 3 blev det derfor stadig med halen ind.

Selv om jeg blev nr. 3 nåede jeg mit mål om at komme over 100 point i en runde.

Min Helibaticsæson sluttede med en sammenlagt andenplads i F3C-Sport A, men det vigtigste for mig er ikke placeringen, men at jeg på pointene kan se, at jeg udvikler mig.

Jeg er sikker på, at der ude i landet er andre end mig, som ikke rigtigt kommer videre med helikopterflyvning, og så er det bare at komme ud til Helibatic for her er rigtigt meget at hente.

Jeg kan kun anbefale at træne videre på F3C-Sport A eller populær programmet.

### Nye venskaber

Det bedste af det hele er de nye venskaber, som er kommet ud af at deltage i Helibatic. Det er helt sikkert at jeg er med til træningsdage, Helibatic og Heli-Fun i 2022, og hvem ved måske et stævne i udlandet nu da F3C-Sport er en FAI klasse.

Steffen Rasmussen  
Dragsholm Modelflyveklub  
OY 4777





## Søren Jensen satte rekord



Det kræver en vis tålmodighed og udholdenhed at sætte ny rekord og så er det med at gøre sig det behageligt.

### **Søren Jensen fra Sæby Modelflyveklub satte 19. juli 2021 ny varighedsrekord**

Han fløj 7 timer 18 minutter 20 sekunder med sin NAN Explorer (F5J) 3.8 m ved motorløft til 45 meter. Jeg havde håbet, at jeg kunne slå min gamle klubrekord på 3 timer 22 minutter, og i dag så det fint ud med sol og ikke meget vind.

Sådan en rekord tager man i bidder, fortæller en glad Søren. Man flyver en time, så en time mere. De første fire timer var jeg ledsaget af to andre svævefly, så det var nemt. Fem timer er en disciplin for at få sølv-diplom i rigtig svæveflyvning. Senere efter 6,5 timer begyndte gamle kumulusskyer at drive over området med store skyggeområder og da uret nåede 18:10 sluttede termikken og jeg landede og blev noteret for flyvetiden 7 timer 18 minutter 20 sekunder. Jeg har tidligere fløjet 7 timer 09 min. 56 sek. på skrænt, så den varighedsrekord er også slået omend i en anden disciplin.

Under flyvningen fik jeg 1/2 liter vand, fire colaer, to øl og en hotdog. I svæveflyet har jeg et 2200 mha 3 celle batteri og det havde brugt 1360 mha efter landing og der var stadig 11.1 volt på batteriet.

På senderen var der 8.3 v ved start og 7.7 v efter landing. Og der var naturligvis vidner under hele flyveturen.

Redaktøren fandt historien på Facebook og syntes at den fortjente plads i Modelflyvenyt. Har du også sat en rekord?

# MIG & MIN 3D-PRINTER

Man behøver ikke printe hele fly for at have glæde af 3D-print

**I forlængelse af Michael Gibsons artikler og test af printede modelfly i de to seneste numre af Modelflyvenyt efterlyste redaktøren om der var nogen der havde erfaringer med at printe andet end hele fly. Stumper til brug i forbindelse med modelflyvning selvfølgelig.**

**Peter Skotte var den første til at svare:**

Jeg printer faktisk alt andet end hele fly. Jeg printer typisk til fly. Altså jeg har også været på at printe hele fly-konceptet, og har da også en ny i støbeskeen, men primært så benytter jeg 3D-print til emner der enten tager lang tid at lave traditionelt, eller bare virker bedre som 3D-printet.

Det kan være alt fra servomontage i vinger til hele katapultsæder til 1:6 skala jet modeller og meget andet.

I vores KAI-projekt, som du kan læse mere om i Modelflyvenyt 5-2020 er der rigtig mange 3D-printede dele. Det er både FDA og SLA print (pølseprint og resinprint).

Her til højre kan du øverst se et 3D-printet katapultsæde. I midten en boomerang tiptank og nederst Festo slangerouter. Det er alt sammen 3D-printet. Der er 1 million muligheder.

Peter Skotte

Har du også gang i 3D-print og laver stumper til dine modelfly, så send nogle billeder og et par linjer til redaktøren. Adresse side 59.







Lars Rasmussen fra ØMFK viser sin startkasse frem. Det er mange år siden jeg byggede den. Jeg tror der var en tegning i Modelflyvenyt. Jeg har også selv bygget den stand mit fly kan hvile i forklarer han. Jeg er ikke helt gået over til el endnu. Jo ældre jeg bliver jo enklere skal det være for mig.



Nederst på siden er det Morten Thorhauages startkasse. Det er ikke noget særligt forklarer Morten fra ØMFK, der til dagligt er flymekaniker i Billund og ved helt ind i rygmarven fra sin uddannelse og ti år i Flyvevåbnet hvor vigtigt det er at have orden i sit værktøj. Min er bare sådan en metalkasse med lommer i låget. Det fungerer for mig.

#### Hvordan ser din startkasse ud?

Tag et billede og send til redaktøren. Adresse side 59.



# VIS MIG DIN STARTKASSE

Ny eller gammel? Købt eller bygget selv?  
System eller rod? Hvad virker for dig?





# HØSTKONKURRENCE I FRITFLYVNING

Afviklet i Kongenshus Mindepark 22. august 2021  
måtte afgøres med teknisk hjælp ...

Flyvelysten blandt de danske deltagere var er stor efter flere coronaaflysninger, og det betød betød markant større interesse for konkurrencen på Kongenshus. Vejret viste sig tilmed fra den gode side med fin sol og moderat til let vind, hvilket betyder rigtig fint fritflyvningsvejr og pænt fremmøde.

## Konkurrencestart

Der var briefing kl 10 på ude på pladsen, da folk allerede var i gang med at træne. Vindretningen var primært fra øst, hvilket betød vi kunne flyve direkte fra grusstien som er den mest optimale retning at flyve fra. Der blev annonceret fem perioder med 180 sekunder som max tid.

## De indledende runder

Konkurrencen gik i gang og de første maxer kom i kassen. I F1A droppede Leif Nielsen desværre efter en meget flot start som blev udløst i termik. Blot få sekunder efter starten røg modellen ud i den kraftige nedvind og modellen landede des-

værre lidt efter to minutter. Modellen var veltrimmet og der var fin kontrol over flyvning og det blev da også det eneste drop fra Leifs side den dag.

Alle blev mere eller mindre ramt af den lunefulde termik, som i samme start både kunne løfte og trykke modellen. Tilmed gav den store termikaktivitet anledning til urolig luft, som specielt for Lda-modellerens vedkommende betød store højdetab ind imellem. De profiler håndterer ikke urolig luft særlig godt.

Selv oplevede jeg i tre starter at udløse modellen i termik som udviklede sig til synk, for til sidste at ende i den termik, det var meningen fra starten. Det kunne godt være lidt spændende ind imellem.

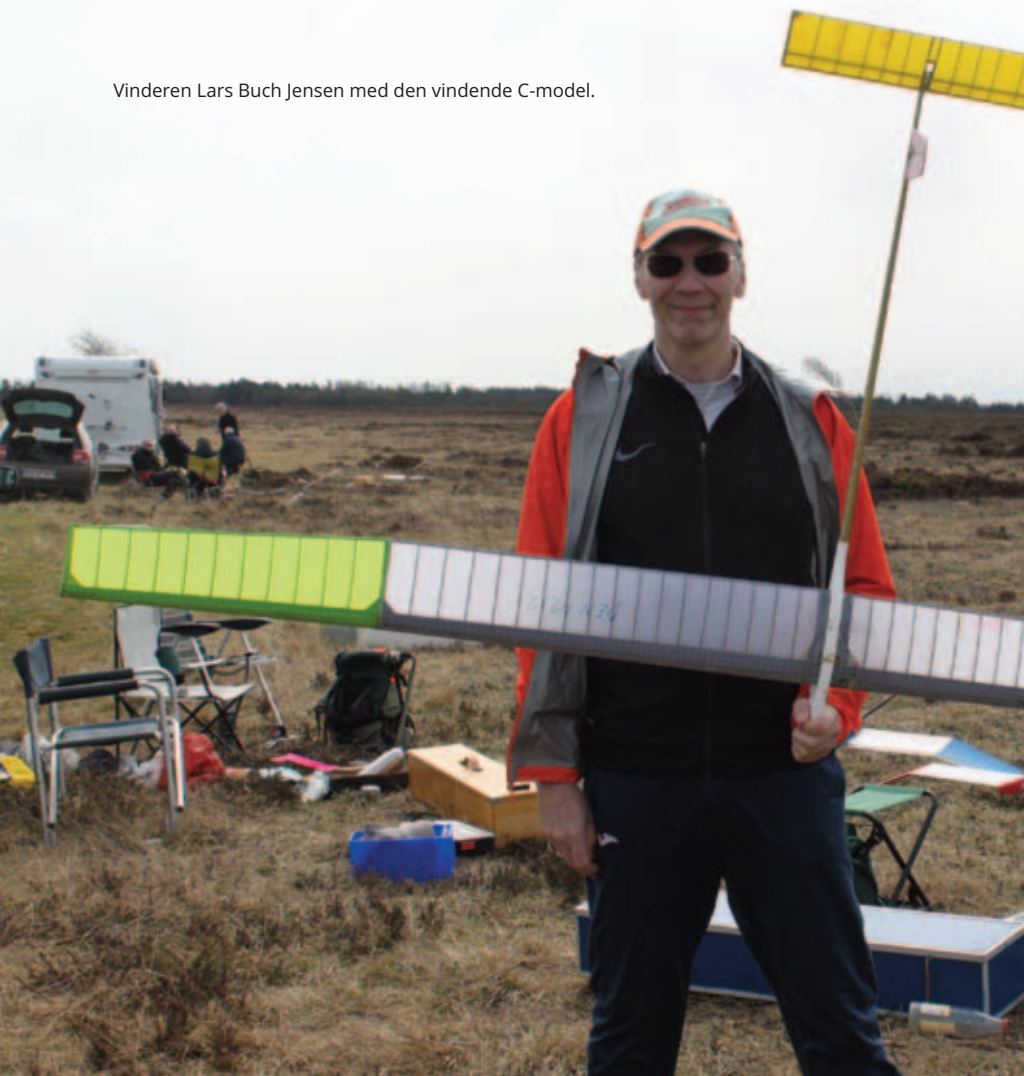
Hjemhentningerne gik for de fleste flyvninger godt og sneg sig normalt ikke meget over en kilometers penge. Jørgen Korsgaard havde dog en fejlindstilling på sin timer i F1B og kom hele tre kilometer væk. Desværre lykkedes det ikke umiddelbart at finde modellen, til trods for at der var signal på senderen. Heller ikke Tho-

mas Røjgaard lykkedes det at finde modellen, ved en senere eftersøgning.

Nu var det hele jo ikke kun F1A – der blev også fløjet Wakefield, F1Q og F1S, men her var der kun begrænset aktivitet idet der højest blev gennemført tre perioder. Bedst gik det for Per Grunnet, som fik tre flotte maxer i F1Q, som han dermed vandt. I Wakefield var der tre deltagere og her blev der kun gennemført to runder, hvorefter flyvningen blev indstillet. Det endte derfor kun med Fly-off i F1A.

## Fly-off

I Danmark er vi ikke forvænt med Fly-off til udelukkende danske konkurrencer og dagen endte med at hele fire deltagere kom i Fly-off i F1A. Der var faktisk ikke nogen der kunne huske hvornår, en sådan usædvanlig begivenhed var indtruffet. Konkurrenceleder Peter Rasmussen valgte at skyde fly-off til klokken 19 efter lange og tunge overvejelser. Der var masser af termik sidst på efter-



end den normalt gør, mens Steffen desværre rendte ind i vedvarende stall efter et minut og det kostede meget højde.

En sjov detalje er, at nummer et og to benyttede traditionelle profiler, mens nummer tre og fire benyttede LDA profiler. Resultatet er stik mod det man normalt forventer.

En anden detalje er, at alle fire landede på den anden side af skrænten og beviseligt fløj længere tid end det kan lade sig gøre at se med en kikkert.

Dernæst kunne vi pakke sammen og vende bilen hjemad efter en dejlig dag på Kongenshus.

### Altimeter fly-off som metode

Inden for fritflyvning er der mange historier om deltagere som er blevet snydt, forskelsbehandlet, ramt af uheld eller andre beklagelige ting. Nogle historier er sande, andre er bare historier. Altimeteret – højdemåleren – registrerer og lagrer to data – højden og tiden. I Danmark benytter vi hovedsageligt Flight Dream altimetre, som er relativt nemme at bruge, er nøjagtige og ikke for dyre. Efter flyvningerne kan data aflæses ganske nøjagtigt og den reelle flyvetid nemt afgøres. Det fjerner usikkerheden som kan skabes af dårlige øjne/kikkerter, tidtagere der bytter om på modeller, modeller som skjules af træer eller terræn, dårligt lys osv. Metoden er så god at der kan flyves helt i mørke eller med meget ringe sigtbarhed.

### VAR-afgørelser i modelflyvning?

Jeg er meget begejstret for metoden og det var også tilfældet hos de øvrige deltagere. Fremadrettet kan det sagtens være den rigtige metode til præcist at afgøre konkurrencer.

Emnet debatteres heftigt i internationale fritflyvningskredse, hvor enkelte modelflyvere er endog meget passionerede omkring emnet. Det svarer lidt til den tidligere megen debat omkring VAR afgørelser indenfor fodbold.

Lars Buch Jensen

middagen og vurderingen var at det ville blive svært at finde en vinder. Desværre betød det at tidtagerne gerne ville hjem, så der var brug for at tænke nyt. Det klarede Peter til bravour og foreslog et altimeter fly-off, som alle fire accepterede til at afgøre konkurrencen. Efter enighed fik tidtagerne lov til at køre hjem og snart var der kun de fire finalister tilbage på pladsen. En mærkelig fornemmelse.

Klokken 19 var vinden faldet en smule og det virkede som om det meste termik var forsvundet og de syv minutter blev skudt i gang. To deltagere holdt modeller for to andre deltagere, som kom først i luften. Den ene modelholder hjalp derefter den anden modelholder i luften og den sidste på jorden startede med sit startstativ. Det lyder kompliceret, men gik hurtigt og uproblematisk. Det siger sig selv, at kun den sidste på jorden har mulighed for at vente taktisk med at starte og at de andre har en forpligtelse til at gå i luften med det samme.

Da alle fire var i luften, blev der ledt efter god luft og efterhånden blev modellerne sendt af sted. I de spændende minutter blev modellerne fulgt til jorden med kikkert og ca. vejledende tider blev taget af deltagere. Bagefter gik vi i samlet flok ud i landskabet for at hente modeller og indsamle de vigtige data fra altimetrene da vi nåede tilbage til startlinjen. Steffen pillede altimetrene ud og loadede data op, som derefter blev sammenlignet. Resultatet blev at Lars vandt med 5 minutter rent, Jytte blev en flot nummer to med lidt over fire minutter, Peter blev treer med små fire minutter og Steffen nr. 4 med 191 sekunder.

### Resultaterne

De udlæste højdekurver gav en unik dokumentation af flyvningerne, som viste at Lars fandt termik, som holdt modellen i samme højde det første minut, hvorefter modellen sank normalt. Jytte fik fin god af-tenluft hele vejen ned; Peter Rasmussen fik ikke god luft, så modellen gled ringere



# KUNSTGRÆS I SØNDERBORG

Alene gode erfaringer med både brug og vedligehold

**Vi har fået til opgave at fortælle om vores erfaringer med det indkøbte og lagte kunstgræs.**

Jeg kan fortælle dig, at vi er umådeligt glade for vores indkøb, det er en fornøjelse at lette med vore skumfly. Med de små hjul skal der ikke megen ujævnt underlag til, før de kipper på næsen. Det gælder i øvrigt også for de tungere og større brændstoffly.

Der er ikke meget modstand på kunstgræsset, det betyder meget ved flyslæb. Vi har konstateret, at der på kunstgræs kan foretages fem løft med batteri-

pakke, imod tre løft på alm græsbane med samme fly og batteripakke.

Jeg vil også tro at det ikke belaster flyene i samme grad som en alm. græsbane. Fly med oprækkelige understel, som ikke tåler store belastninger, kan med fordel lande på kunstbanen.

Der kan startes på kort distance, hvorimod ved landinger kræves noget længere bane.

Vores bane er otte meter bred og 50 meter Lang. Vi kunne godt bruge yderligere 25 meter til at køre af på.

Bredden af banen er passende, man vænner sig hurtigt til at bedømme afstanden.

## **Vedligeholdelse**

Vedligehold har der endnu ikke været behov for, den er i superform som da vi købte den.

Klubbens medlemmer er ikke på noget tidspunkt kommet med negative udtalelser om kunstgræsset. Min fornemmelse er at de er glade for banen.

Vi ville ikke have gjort noget anderledes, for vi er ganske godt tilfredse.

Hvis der er andre klubber som vil høre om vores erfaringer med banen, så må de gerne henvende sig til mig eller på klubbens mail.

Bent Feldborg  
Sønderborg modelflyveklub.



Skal du bygge en ny model  
hen over vinteren?



- Så gå på jagt i vores rig-  
holdige tegningsarkiv

Du finder det via hjemmesiden:  
[www.modelflyvningdanmark.dk](http://www.modelflyvningdanmark.dk)

- Gå evt. sammen en eller  
flere klubkammerater og  
byg den samme model

Og bygger du - og dine klubkammerater noget spæn-  
dende vil redaktionen gerne høre om det.  
Så husk at tage billeder undervejs.

# ÅBENT HUS HOS VESTFYN MFK.

Trods det lidt triste vejr til start blev det til masser af flyvning og mange gæster

Vestfyns Modelflyveklub havde Åbent-Hus i august 2021 og som det fremgår af nogle af billederne, var det rimeligt godt besøgt. Det endda på trods af, at vejret ikke var det bedste. Vi havde en del vind, og lidt gråt i gråt først på dagen, men der blev alligevel fløjet rigtig meget.







Bror Eimar trækker sin F1B-model op.



Herunder kaster Bror modellen og vinder dermed Swedish Cup.

# SWEDISH CUP 2021

## Årets første World Cup konkurrence i vind, regn og solskin

En af Europas største fritflyvningspladser – Alvaret – ligger på Öland i Sverige knap 400 km fra min lejlighed i Køge. Sammenlignet med afstandene til Frankrig, Californien, Ungarn og mange af de øvrige steder, som danske fritflyvere frekventerer for at flyve World Cup-konkurrencer, er turen til Alvaret, hvor "Scandinavian Free Flight Week" afholdes, ikke noget at snakke om. For os danskere er stævnerne en let måde at komme til at deltage i World Cup-stævner.

Det var vi også mange, der gjorde. Og vi fik to fine konkurrencer, der udfordrede, og som blev afviklet sportsligt særdeles tilfredsstillende.

Vinden holdt sig mellem ca. 3 og 6 meter i sekundet igennem Swedish Cup. De gode pladsforhold betød, at konkurrenceledelsen besluttede, at der skulle flyves med 3 minutters max., bortset fra F1S, hvor maxet er 120 sek. Det var ikke svært at flyve – det flade

landskab betød, at luften var "glat" uden hvirvler. Jeg havde ikke indtryk af, at der var havarier af betydning på nogle af konkurrencedagene.

En stor del af interessen samlede sig om wakefield-klassen – F1B – hvor stævnets ældste og yngste deltager kunne findes. Den ældste var Bror Eimar, der fornylig blev 82 år, og som har været blandt verdens bedste i rigtig mange år. Den yngste var Lara Maria Horak, der kun er 12 år gammel, og som fløj både F1Q og F1B. Hun flyver med sin far, Can Tezcan, som hjælper og "holdkaptajn". Lara og Bror var de eneste, som slap igennem konkurrencens fire perioder med fuld tid i F1B, så de skulle lørdag morgen kl. 05:00 ud i et 10-minutters fly-off. Bror har Alvaret som "sin" flyveplads, idet han bor lige ovre på fastlandet i byen Kalmar. Så han trak rutineret op og fik snart kastet modellen i halv-dårlig luft.

I mens var Lara og hendes far igang med

at trække op. Det foregår ved, at Lara trækker op – som man skal – men lidt utraditionelt holder Can hende om livet og lægger sin vægt til, så Lara kan trække gummimotoren ud i fuld længde, så optrækket bliver optimalt. Se på fotografiet, hvordan det ser ud! Når motoren er trukket op, hjælper Can med at sætte propellen på og tjekker modellen, før Lara overtager den og er klar til at kaste.

Can giver besked, når han vurderer, at luften er god, og så kaster Lara modellen med pæn kraft i et smukt stig.

I Swedish Cup kom Laras model i dårlig luft, så hun måtte nøjes med andenpladsen, kun få sekunder efter Bror Eimar.

Dagen efter – i Danish Cup – var fly-offet også mellem Bror og Lara – og resultatet blev det samme. Lara havde en hættetrøje på, og modellens haleplan ramte hættens i kastet, så den blev slået ud af kurs, powerstallede og højst





De tre flyoff-deltagere i F1A - fra venstre Kosma Huber, Thimas Weimer og Per Findahl.



Can Tezcan holder sin datter Lara under optrækket, så hun kan strække gum-mimotoren tilstrækkelig langt. Den trækker i hende med en kraft på ca 35 kg!

nåede halv normal højde. Alligevel var Lara igen kun få sekunder efter Bror! Se fotografiet, hvor Lara lige har kastet modellen – man kan se på hendes ansigtsudtryk, at det er sket noget .....

Der var også flyoff i F1A mellem Per Findahl, Kosma Huber og Thomas Weimer. Der er sjældent termik ved 5-tiden om morgenen, men Per Findahls flyvning viste, at han kunne finde hjælpsom luft – efter en flot bunt-start kunne hans deltager se modellen i 401 sek. Kosma og Thomas lavede også flotte starter, men luften var ikke med dem. De fløj knap fem minutter og landede med 9 sekunders forskel i flyvetiden.

Jes Nyhegn blev bedste dansker i F1A med tre maxer og 162 sekunder i fjerde og sidste start. Jes var lidt fåmælt om årsagen til det afsluttende drop, men hæftede sig dog ved, at han slap for at stå op og flyve kl. 05:00 næste morgen.

Ellers var det en fornøjelse at se yderligere fem danske deltagere, deriblandt Jytte Noer, som vist ikke har fløjet de seneste 3-4 år. Resultatet i Swedish Cup var ikke helt tilfredsstillende – men fra start til start fandt hun formen for at slutte af med et max. Dagen efter tog hun revanche og blev bedste dansker til Danish Cup!

En anden, der benyttede "førstedagen" til at støve formen af, var den tyske junior Albert Niemierski, som er 13-14 år



gammel. Også han fik sit første max i dagens sidste start – og han blev bedste tysker dagen efter som nummer tre samlet efter at have deltaget i det afsluttende fly-off.

Lara og Albert er måske en del af fremtidens fritflyvnings-elite. På den måde blev Swedish og Danish Cup et par konkurrencer, som både har genstartet World Cuppen efter halvandet års suspension – og som peger ind i en fremtid, hvor unge modelflyvere igen engagerer sig i fritflyvning!

Per Grunnet

I flyoff-starten rammer Laras haleplan hendes hætte, så modellen bliver slået ud af kurs.

#### RESULTATER SWEDISH CUP 2021:

##### F1A:

1. Per Findahl, SWE,	720 + 401 sek.
2. Kosma Huber, SWE,	720 + 287 sek.
3. Thomas Weimer, GER,	720 + 278 sek.
4. Jes Nyhegn, DK,	698 sek.
5. Robert Hellgren, SWE,	683 sek.
6. Anders Persson, SWE,	681 sek.
7. Oscar Findahl, SWE,	678 sek.
8. Leif Nielsen, DK,	651 sek.
9. Axel Olsson Segerström, SWE,	581 sek.
10. Erik Niemierski, GER,	547 sek.
11. Jan Svenungsson, SWE,	546 sek.
12. Karsten Kongstad, DK,	539 sek.
13. Albert Niemierski, GER,	468 sek.
13. Per Johansson, SWE,	468 sek.
15. Jytte Noer, DK,	461 sek.
16. Steffen Jensen, DK,	336 sek.
17. Thomas Røjgaard, DK,	327 sek.

##### F1B:

1. Bror Eimar, SWE,	720 + 187 sek.
2. Lara Maria Horak, GER,	720 + 179 sek.
3. Samir Hadzovic, BIH,	628 sek.

##### F1Q:

1. Peter Buchwald, DK,	709 sek.
2. Per Grunnet, DK,	609 sek.
3. Andreas Lindner, GER,	499 sek.
4. Lara Maria Horak, GER,	15 sek.

##### F1S:

1. Per Grunnet, DK,	480 sek.
2. Eddy Astfeldt, SWE,	240 sek.



Thomas Røjgaard ankommer sammen med Ole Vestergaard, som var taget til Øland for at samle inspiration. Konkurrenceleder Steffen Jensen er allerede klar. Jorden havde allerede opsuget fredagens nedbør.



Jes Nyhegn med sin Wakefield model.

# DANISH CUP 2021

## Det blæser på Øland ...

### Det blæser altid på Øland.

**Det irriterende udsagn får lov at stå uimodsagt og undertegnede har stadig til gode at opleve en konkurrence med fint fritflyvningsvejr, på Øland.**

### Runde et

Beslutningen om at sætte konkurrencen i gang blev taget på selve morgenen til briefing og vi gik i gang med flyvningen kl. otte. Vinden på daværende tidspunkt var allerede på 5 meter i sekundet og de første gik i luften. F1A modelflyverne oplevede udfordringer med at kontrollere modellerne på linen og der sås en del modelfarlige situationer undervejs. Naturligvis kom der også lidt havarier undervejs på startområdet, ligesom modellerne indimellem fik landingsskader på de ganske få klippestykker, der findes i terrænet. Sådan noget kan ikke undgås.

Øland er meget stor, så den stærke vind blev aldrig et pladsproblem, selv om alle perioder var med 3 minutter max. Til gengæld kan hjemhentningen være en udfordring fordi de spredte buske og

manglende kendetegn i landskabet gør det svært at lokalisere sin model og indimellem også udfordrende at finde tilbage igen. Det måtte Peter Buchwald erfare, fordi han måtte efterlade en model i terrænet og Peter trak sig herefter ud af konkurrencen efter første runde - der for øvrigt var en flot max. Med GPS ombord på modellen, forsvinder lokaliseringsproblemet jo som bekendt.

Deltagerantallet var i år rekordlavt, på grund af Corona-virusens hærgen som stadig på konkurrencedagen var en begrænsende faktor for nogle deltagere. I år var der kun deltagere fra Sverige, Danmark og Tyskland. En enkelt fjerde nationalitet bor permanent i Sverige, så det tæller ligesom ikke rigtigt.

Karsten Kongstad fik ødelagt et sideror i første runde efter en flot max, men det fik desværre lysten til at fortsætte til at forsvinde.

Svenskerne var rigtig flot flyvende og mestrede det vanskelige vejr fint i højstarten og lavede nogle meget høje bunt op i god luft.

### Resten af konkurrencen

I de øvrige runder friskede vinden lige så stille op og i slutningen af runde 4 var vi efter min vurdering oppe på 8 meter i sekundet og konkurrencen blev klogeligt afblæst. En indikation af rigtigheden af valget var, at kikkertstativerne simpelthen blæste omkuld. På det tidspunkt var der 3 ud af 15 mand i F1A der havde fuld tid og 2 ud af 6 i F1B med fuld tid. Der var kun svenskere og tyskere i grupperne, mens danskerne ikke var nået frem til fly-off.

Bedste dansker i F1A blev Jytte Noer med to maxer og to mere beskedne tider. Nummer to blev Leif Nielsen som håndterede sin model fint i det friske vejr og fik lavet enkelte meget flotte og høje bunts. Jeg selv blev tredje bedste dansker og havde ikke de store udfordringer i at håndtere modellen på linen, mens termikvurderingen fejlede massivt, hvilket var skidt på dagen.

Karsten Kongstad og Thomas Røjgaard trak sig ud af konkurrencen efter havarier.



Startfeltet



Robert Hellgren og konkurrencelederen.

Jes Nyhegn valgte på dagen at flyve F1B/Wakefield og det gik fint frem til fjerde runde, hvor der desværre sneg sig et drop ind efter lidt knas med termikken. Det så ellers godt ud. Per Grunnet vandt overbevisende de to elektriske klasser F1Q og F1S, men der var ikke så meget modstand desværre.

### Fly off

Fly off blev afholdt tidlig søndag morgen den 11. juli og vinder af F1A blev Oscar Findahl foran Kosma Huber og Tyske Erik Niemierski, hvor alle tre fik mere end 4 minutter. Jeg så selv Oscar Findahls fjerde konkurrencestart og den var helt perfekt. Der blev fundet luft, boblen blev tjekket to gange ved at løbe med i en cirkel og så blev modellen skudt op med en perfekt udretning uden højdetab. Sådan skal det gøres! F1B var igen en sejr til Bror Eimar, mens de øvrige klasser ikke havde fly-off.

### Vurdering

World Cuppen 2021 blev officielt skudt

i gang 1. juli og derfor var det godt at Danish Cup lå hvor den gjorde og at der var deltagere, som var friske og deltog. Det er også meget lang tid siden der er fløjet en rigtig World Cup konkurrence, så den vej rundt følte det godt at komme i gang igen.

Igen en stor tak til stævneledelsen, som atter tog udfordringen op til trods for de svære odds i år.

Svenskerne ser ud til at være markant bedre flyvende end danskerne, hvor det kun på dagen så ud til at være Leif Nielsen der kunne bide skeer med dem. For mit eget vedkommende blev det alt for tilfældigt hvad der kom ud af termiksøgningen og der er "noget at arbejde videre" med som man siger. Søndag som flyvedag blev fravalgt og det følte pudseløjerligt at køre hjem igen søndag formiddag i det sydsvenske landskab med udsigt til langsomt roterende vindmøller og flot sommervej.

Lars Buch Jensen



Ole Vestergaard holder Leif Nielsens model før start.



Leif Nielsen kontrollerer haleplanet før start. Dette haleplan blev desværre ødelagt af en anden deltager som bar modellen tilbage for Leif og desværre kom til at skade haleplanet.



Jes Nyhegn med sin Wakefield model.

# HJEMMEBYGGET ER DEJLIGT

## Her kan du følge Svend Aage Jørgensens byggeri af en skalarigtig KZ VII

**I Modelflyveklubben Woodstock flyves der med både stort og småt, købt og hjemmebygget – og tilmed hjemmekonstruerede fly.**

Svend Aage Jørgensen er en af dem, der ikke "nøjes" med købte fly, han bygger dem selv. Tilmed uden andres tegninger. Det er blevet til KZ IV, KZ VII, Ercoupe, Bonanza V hale (den er lige ved at være færdig), for blot at nævne nogle (Se th.).

Ud fra fotos og opmåling laver Svend Aage sine egne tegninger og fremstiller derefter alt selv, lige fra ribber, spanter og understel, til stræberbeslag og motorfundamenter.

Med hensyn til flyvning er Svend Aage er den pilot, der altid l-i-i-i-ge skal i luften, selv på næsten umulige dage – for man skal da op, når man er taget ud på pladsen! Oftest er det Ercoupen (den må vi fortælle om en anden gang...), der må holde for, og det er helt utroligt, hvilken slags vejr den kan flyve i.



Svend Aage Jørgensen med et par af de hjemmebyggede modeller ved spisebordet

I denne billedfortælling/byggevejledning/inspiration viser vi tilblivelsen af hans flotte, skalarigtige KZ VII.

### Ribberne er det første.

De er smukt fremstillet som gitterkonstruktion, kopieret efter et foto af en full size KZ III vinge, der havde åbnet sig efter pilotens forsøg på at fælde træer med flyet ... De anvendte materialer er balsa, fyr, tyndt birkefiner og et par stivere fra en kasseret paraply.

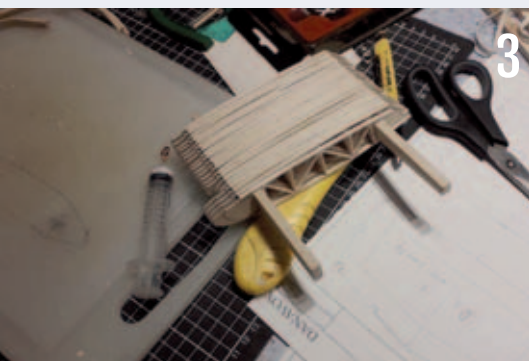
Nyd billederne og bliv inspireret til at gå i gang med at bygge!



For at være praktisk, laves en form (1). Husk plastik under formen, så de limede dele ikke hænger fast i bordet...



Når gitteret er færdigt, kan de to pladestykker monteres (2).



Når alle ribberne er lavet, sættes de i en holder, inden man finpudser dem, så de bliver helt ens (3).



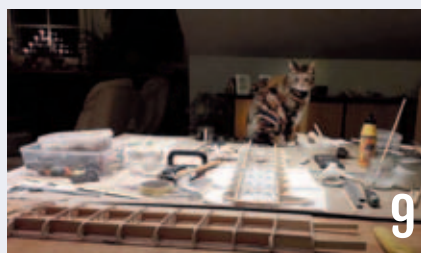
Da der nu er gang i 'formkonstruktion', skal der lige laves en til krængerorene (4).



Krængerorene skal først monteres sent i bygningen af vingerne, som starter med hovedbjælken (5). På dette foto ses også de to beslag til stræberne og de smukke slot-forkanter.



Tipperne laves som laminerede buer, og den halve vinge holdes fastspændt i den rigtige form for at sikre en smule washout og for at forreste bjælke sidder korrekt i forhold til hovedbjælkens H-konstruktion (6 og 7). Det kan være praktisk at kunne afmontere vingerne under transport, derfor laves en midtersektion med to firkantede rør af aluminiumsplade som stængerne, der går ud i vingerne, kan gå ind i. Samtidig sørger denne sektion for V-formen (8).



Under fremstillingen af vingerne kom Luftfartsdirektoratets kontrollant jævnligt på besøg (9) og sikrede sig, at alt blev lavet ordentligt!



Beslagene til stræberne og holderen til krængerorsservoen blev lavet i en slags modul, der kunne sættes i på én gang (10).

## OM ORIGINALEN



OY-AAU herover er skænket til Danmarks Flymuseum af Karl E. Danielsen, AERODAN Luftfoto, der i mange år har brugt flyet til luftfotografering. Pt. er det taget ud af udstillingen på museet for en gennemgribende restaurering

### KZ VII

KZ VII er en udvikling af KZ III til et fire-sædet fly. Prototypen fløj første gang 11. november 1946. Der blev bygget i alt 56 eksemplarer. Der er stadig en snes KZVII på dansk register.

KZ VII var i fuld serieproduktion ved branden hos SAI i februar 1947 hvor der brændte 22 KZ VII fly på produktionslinjen.

Civilt er flyet anvendt som skole- og rejsefly, og der er leveret 10 KZ VII til det danske flyvevåben. Oprindeligt var flyene forsynet med 125 hk motorer, men de blev senere erstattet med 145 hk motorer. Ved flyvevåbnet blev typen brugt som træningsfly indtil 1950 og senere som forbindelsesfly.

### KZ VII - Specifikation

Sæder:	4
Spændvidde:	9,60 m
Længde:	6,48 m
Tomvægt:	482 kg
Fuldvægt:	860 kg
Rejsefart:	175 km/h
Max fart:	200 km/h
Landingsfart:	55 km/h
Tophøjde:	4100 m
Motor:	125 hp. Continental C-125-2 or 145 h.p.

kilder:  
kz-fly.dk  
flymuseum.dk



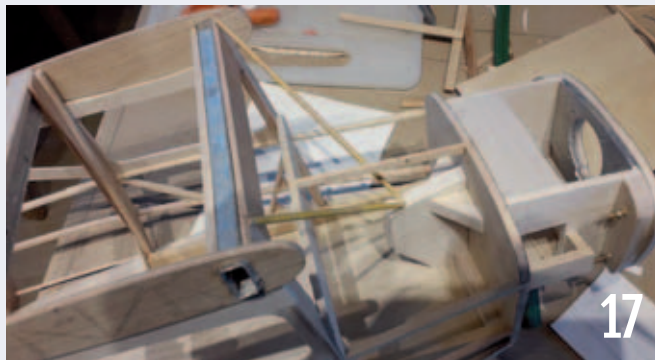
11



16



12



17



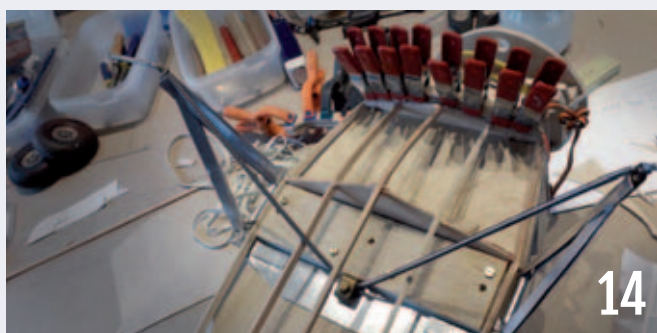
13



18

Rorhorn og understel er naturligvis også hjemmelavede, dels i alu-plade og dels af et par afmonterede stivere fra en kasseret paraply (11 og 12). Så var turen kommet til kroppen. Der skulle fremstilles mange lister, tildels i 'umage' mål, men sådan nogle kunne Jacob fremstille. Spanter og bund har nogle sjove faconer, her er de på parade (13).

Efter montering og fastgørelse til sideroret så det således ud (16). KZ VII har nogle lidt usædvanlige støtter forrest i cockpittet, de ses her, hvor man samtidig kan se de firkantede rør til vingemonteringen og den kraftige aluminiumsplade, der danner motorophæng (17). Det ser flot ud, når forkroppen har fået lidt af sin beklædning (18).



14



19



15

Spanterne blev monteret i en jig, og snart begyndte kroppen at ligne noget. Her ses bunden med understellet, der er monteret på en solid aluminiumsplade, så de ikke render nogen steder (14). Halehjulet blev monteret i et ophæng, der blev savet og slebet ud af massivt aluminium (15).

Så var det tid at montere motor og lægge ledninger. Understellet 'fik tøj på' og det hele begynder at ligne en flyver (19).

Pålimming af den tynde finer, der er med til at give det skalartigt udseende, hjælpes gevaldigt med et bundt elastikker (20).



20



Det er jo altid rart med nem adgang til batteriet, så der er lavet en 'skalaurigtig' adgang i bagbords side (21).



Så kan der laves en prøvemontering efter påsætning af haleplan og højde- og sideror. I første omgang uden at krængorer og slots er monteret (22).



Efter færdigmaling af stafferinger, står OY-DTY stolt på bordet (27). Endelig kommer tidspunktet for præsentation på pladsen – og prøveflyvning. Den gik godt, her ses OY-DTY før flyvningen sammen med storebror KZ IV (28) og sluttelig alene efter endt flyvning (29).

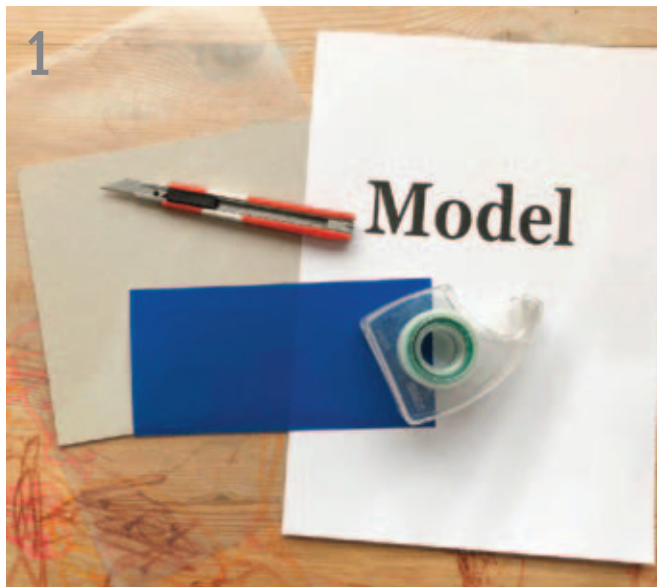


Efter montering af slots og krængorer ser flyet jo egentlig færdigt ud (23 og 24).

Nu mangler næsten kun de sidste finesser: Beklædning og maling. Beklædningen sker med Oratex (25) og der er et lille fif med den blå bemaling omkring vinduerne: To skabeloner af papir klippes, males og sættes på (26).



Gav det lyst til og mod på at gøre ligeså?



# TAL OG BOGSTAVER TIL MODELLEN

Sådan kan du selv skære dem ud  
og montere dem på din model

Mine modeller har normalt deres navn og mit FAI-nummer stående på vingen. Jeg skærer selv bogstaver og tal ud af tynd beklædningsfolie.

Flere har spurgt, hvordan man gør det – så her er min teknik: På foto nr. 1 kan du se de nødvendige redskaber:

- Et stykke tykt, tæt pap
- Et plast-charteque af klart plast
- En papirkniv med helt frisk klinge
- Et print af navnet (eller nummeret), der skal laves – her: "Model"
- Noget tape (jeg bruger 3M magic tape)
- Et stykke transparent beklædningsfolie, som tegnene skal laves af (jeg bruger Oracover Light)

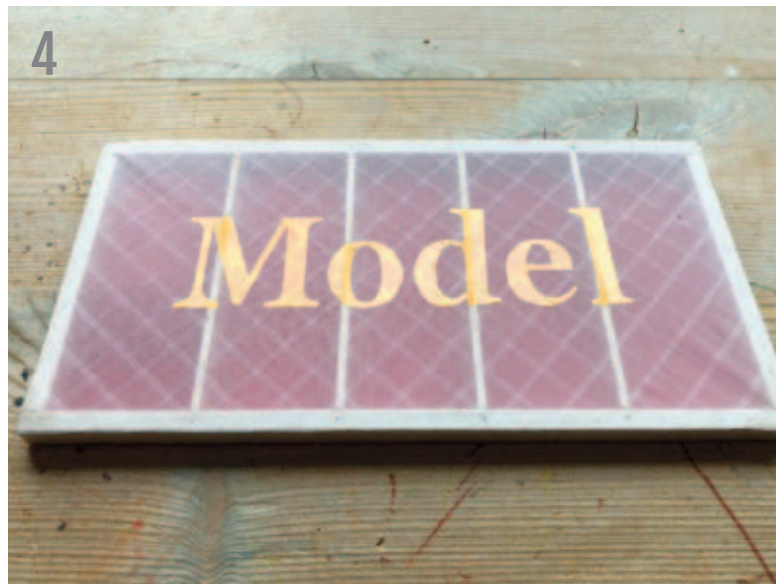
Skær printet med navnet til, så der er ca. 2 cm luft omkring det. Sæt navnet fast på pappet, så det sidder helt glat. Der skal tape på alle fire sider.

Skær et lige så stort stykke klar plast ud af chartequet og sæt det fast med tape oven på navnet.

Skær til slut et stykke beklædningsfolie ud – det skal være knap så stort som navnet og plastlaget. Tag beskyttelsesfolien på bagsiden af, læg folien oven på plastlaget og pres det fast, så der ikke er luft mellem folien og plastlaget. Fastgør folien med tape på alle fire sider.

Nu skærer du bogstaverne fri med papirkniven. Skær, så du skærer igennem folien og ned i plastlaget. Hold en finger på folien, så folien bliver holdt fast – og skær bort fra fingeren, så folien ikke krøller.





Per Grunnet med et par modeller med navn og nummer



Modelparken 1-2-3-4

Når du har fået lidt træning, vil du opdage, at det går ganske let.

Hvis du har valgt bogstaver uden "fødder", er det lettest. Men med en smule rutine kan du skære næsten hvadsomhelst ud. Se foto 2, hvor jeg har tapet de tre lag fast på pappet. Jeg har brugt en gul, transparent folie, og på billedet er det første bogstav skåret ud.

Foto 3 viser de fem bogstaver, der er skåret fri af folien.

Og på foto 4 er de sat på en ramme, der er beklædt med Icarex. Vær omhyggelig med at sætte bogstaverne fast, så de både står på linie og står med rigtig afstand mellem bogstaverne. Hvis du synes, at det er svært at finde den rigtige afstand mellem bogstaverne, så kig på printet og brug samme afstand.

### Hvis du skal lave tegn af ikke-transparent folie

Hvis du skal lave tegn af et materiale, der ikke er transparent, skal du bytte om på lagene, der skal tapes fast på pappet.

Nederst lægger du laget af plast og taper det fast.

Oven på plasten lægger du folien, så den ligger tæt på plasten og holdes fast med tape.

Øverst lægger du dit print og taper det godt fast.

Så skærer du i printet, så du skærer bogstaverne fri – skær så kraftigt, at kniven også skærer igennem folielaget. Med lidt øvelse går det næsten lige så nemt som med transparent folie.

Per Grunnet



Pilotfeltet på Weirberg. Den gamle radome på toppen af Wasserkuppe kan ses i baggrunden



Pilotfeltet på Sydhanget på Wasserkuppe. Mellem rc-piloterne og hanggliderne i baggrunden var der spilstart for full size svævefly

# ET BESØG I RHÖN

## Hvad gør dog et besøg i en tysk region interessant for modelpiloter?

Svaret er kort. Wasserkuppe - også kaldet "Berg der Fliegers" ligger her. Og så bliver det pludselig spændende, for det var her en flok flyve interesserede i 1911 begynde at svæveflyve, og siden har stedet udviklet sig til et knudepunkt for luftsport. I dag er der en flyveplads for fullsize fly og svævere, flere steder for spilstarter af full size svævefly, paraglidere og fritflyvere munter sig på bjerget, og sidst - men absolut ikke mindst - er der fire modelflyvepladser på "Berg der Flieger".

Det er næsten 30 år siden jeg først besøgte stedet sammen med min far. Og mine sønner fløj med en Demos el-svæver fra Krick og en 2 m Rufus fra Flywood. Vi fik jeg en guidet tur rundt i området af en tysker jeg lærte at kende, og det blev der en artikel i Modelflyvenyt ud af. Den kan læses via qr-koden.



De sidste mange år har jeg ofte været på besøg sammen med forskellige modelflyve-venner. Efter coronapausen blev det i år til en tur i august sammen med Poul Munch Andersen og med besøg af Claus Tønnesen, der

var på vej hjem fra en indskøbs- og konkurrencetur længere sydpå.

### Vigtigt at have papirerne i orden

Den første dag kunne vi dog slet ikke flyve fra Wasserkuppe, da hele toppen var indhyllet i skyer. Vi kørte i stedet den 4-5 km korte tur til Weiherberg, hvor der er et udmærket vesthang (vestvendt skrænt). Her fik vi lov at flyve efter fremvisning af Modelflyvning Danmark medlemskort og drone-tegn og betaling af 3 Euro. Flyvelederne er meget opmærksomme på at piloter er forsikrede, så det er vigtigt at have papirerne i orden.

Wieherberg viste sig at være et fremragende sted at flyve. Vinden var lige på skrænten og mange af de dale og toppe der lå foran den gav løft og synk. Der var pga tæt skydække ikke så meget termik, men vi fløj alle tre hele dagen uden at bruge motorerne i vores elsvævere. Af og til skulle der kæmpes lidt for at finde løftzonerne, men vi fandt hurtigt et par steder at flyve hen hvor vi kunne finde løft, og det er lidt sjovt når variometeret i det ene øjeblik fortæller at man fly-



Poul Munch Andersen sidder i sin stol og nyder en full size svæver lande lige bag rc-piloternes område.



Aftenflyvning ved Abtsroda Kuppe på Wasserkuppe

Udsigten fra Weiherberg

ver i minus 31 meters højde for så kort tid senere fortælle at nu er man i 50 m højde.

Kan man snakke lidt tysk, er det nemt at komme i kontakt med de andre piloter. De fleste af dem var turister ligesom os og ville gerne snakke. Et par fædre havde deres ret unge drenge med, og knægtene havde en fest med deres til rc ombyggede Lidl kastefly. Jeg hørte en dreng sige til sin far at han var lidt bange for at ødelægge modellen. Dertil svarede faderen, at det var et modelfly der kunne repareres, og gik det helt galt kostede et nyt 7,90 Euro. Drengen fløj herefter glad resten af dagen - og Lidl-flyene viste sig meget robuste og gik ikke i stykker selv om de faldt ned og tog ude-landinger et par gange.

Dagen efter var det stadig svag vestenvind, men nu med sol. Vi kørte igen til Weiherberg og fløj hele dagen - nu ikke med så meget opdrift på bakker og skænter, men i stedet med fin termik. Pouls Shadow 2 el-svæver var på et tidspunkt 220 m over os sammen med et par Lidl-fly. Jeg fløj hele dagen med en Solo flyvende vinge uden motor. Det gav et par gåture ned på græsmarken 20-30 meter under os, men også

mange fine ture i termik. Jeg havde ikke variometer i vingen, men det er heller ikke så nødvendigt, da meget af flyvningen foregår et stykke foran en, så man let kan se hvor modellen stiger.

Landingsforholdene på Weiherberg er meget fine. Bag pilotfeltet er der store græsmarker hvor det eneste man skal passe på er vandrere og mountainbikere, men det er let at se dem og der er masser af plads. Skulle løftet svigte, er der som nævnt græsmarker under skrænten, hvor det også er let at lande.

### Her går sam-flyvning fint

Om aftenen gik vi en tur til vesthanget på Wasserkuppe. Her var mindst 50 paraglidere i gang med skoling og øveture. Der var også et par modelpiloter der fortalte at de havde fløjet hele dagen sammen med paragliderne. Det går fint - modelpiloterne holder til venstre og paragliderne til højre. Så vidt muligt! - de sidstnævnte er jo ofte begyndere. Men det går når alle passer på og respekterer at ikke alle de andre flyver helt perfekt. Flyveforholdene for modelfly er

dog ikke lige så gode som på Weiherberg, og det er helt sikkert, at jeg på kommende ture vil flyve fra Weiherberg i vestenvind. Et ekstra plus for Weiherberg er også at tæt på flyvestedet ligger Enzianhytte, hvor man kan købe mad og drikkevarer.

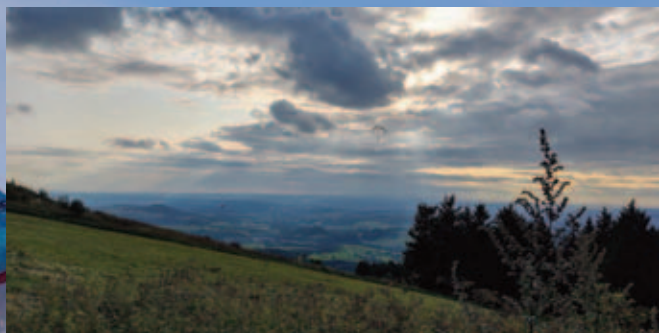
Vi kom også forbi Abtsroda Kuppe på aftenuren. Her fløj nogle af de piloter vi havde fløjet sammen med tidligere på dagen. De skulle have de sidste timer med. Normalt regnes Abtsroda for et norvesthang, men der kan fint flyves i vestenvind og østenvind - og udsigten er fantastisk.

Den sidste dag vi var i Rhön var vi heldige at have søndenvind. Og på Wasserkuppe er det paradys for modelsvævepiloter. Flyvepladsen for modelpiloter ligger med en fantastisk udsigt. Et par hundrede meter til højre for os fløj den lokale svæveflyveklub spilstarter for full size svævere. De elegante svævere landede efter turene 50 m bag pilotfeltet, og lidt længere væk øvede paragliderne. Till den anden side var der 3-400 m væk

heftig aktivitet med motor og svævefly. Gang på gang fløj flyslæb, motorfly og svævere ind over modelflyenes flyveområde. At alt det kan lade sig gøre skyldes selvfølgelig lidt stram styring af en flyveleder. Jævnligt blev der briefet om flyvehøjden som er på maks 50 m, om flyvefeltet, så modellerne ikke kommer for tæt på spilstarten og om landingsområdet, så vi ikke kommer til at lande sammen med "de store". 50 m højde lyder ikke af meget, men flyver man fremad er man ofte hundrede m over dalen, og termikken er på en solskinsdag fin. På et tidspunkt lavede jeg tre loop og et par rul for at brænde højde af - og endte 10 m højere end udgangshøjden. Så er det sjovt at flyve svæver!

### Mange oplevelser på tre dage

Tre flyvedage bød på mange oplevelser, men min topoplevelse på turen var en landing på sydhanget hvor jeg fik timet min indflyvning så jeg kurvede ind til landing og landede



Udsigt over vesthanget hvor paragliderne tog adskillige aftenure



Fliegerdenkmal der oprindeligt blev rejst til minde om fem af de svæveflyvepionere på Wasserkuppe der faldt i Første Verdenskrig





fuldstændig synkront med en full size svæver.

I 1992 skrev jeg at jeg ville anbefale en svæver på 2,5 m eller mere - gerne med elmotor. Det gælder stadig, selv om jeg i dag nok vil foretrække en model der er lidt større og enten med butterfly eller bremsler. En mindre model kan dog også gøre det - jeg har faktisk på mange ture haft stor glæde af min meget lette 2 m flyvende vinge og en dlq-svæver. Når løftet ikke er kraftigt, kan det være sjovere at flyve med en let svæver, end med en større elsvæver der af og til skal trækkes til vejrs af en motor.

#### **Så er det din tur ...**

Skulle du få lyst til at tage en tur Rhön og Wasserkuppe, er det bare at tage af sted. Det er nok smart at booke overnatning hjemmefra, men det er heldigvis nemt i dag at klare via internettet. Der er masser af Gasthaus, hoteller, B&B og også en campingplads i området.

God tur.  
Poul Møller

Paraglidere og modelpiloter på vesthaget - det er så også der modelpiloterne skal lande ned ad bakke



Morgenkaffe før briefing



WWI fly pilot Eddie Kristensen



WWI fly pilot Leo Eriksen

# WARBIRDS OVER WOODSTOCK 2021

Med fint fremmøde og mange flotte modeller





Mustang i fly by

Stort billede i baggrunden:  
Oplining, th Leo Eriksen og formanden  
Benny Busted



Lørdag den 28. august 2021 holdt Woodstock det årlige Warbird-stævne. Trods det lidt grå og blæsende vejr mødte der over- raskende mange piloter op, og der var god aktivitet i luften hele dagen.

Ideen opstod i 2017. Nogle af vores medlemmer snak- kede om, at det kunne være spændende at prøve at afholde sådan et stævne – og det blev en bragende succes.

Året efter prøvede vi så igen, men da drillede vejret med blæst og regnbyger, så fremmødet var ret be- skedent.

Det afholdt os dog ikke fra at prøve igen i 2019, og da var vejret med os med rig- tigt sommervejr og masser af piloter. Sidste år var der ikke noget på grund af Co- ronaen.



Dan Kristensens Corsair



Leif Poulsens OV 10 Bronco



Eddie Kristensen samler sit WW1 fly



# NY DANMARKSMESTER I PAPIRFLY

kåret på Danmarks tekniske Museum i Helsingør,  
med ny rekord i voksenkategorien ...

**I weekenden den 28.-29. august 2021, blev nye danmarksmestre i papirflyvning kåret da Danmarks Tekniske Museum afholdt DM i papirflyvning.**

Konkurrencen lød i al sin enkelthed: Fold vingerne ud, og prøv om du kan kaste dit papirfly længst.

De fleste af os har prøvet at lave et papirfly, der kan flyve langt. Men at få et papirfly til at flyve mere end 25 meter er ikke let. Det kræver et sirligt foldet fly og den helt rigtige kasteteknik.

Under DM i Papirfly havde Museet indrettet et værksted, hvor man kunne designe og udvikle sit eget fly. Nogle deltagere brugte lang tid på at lære at folde aerodynamiske papirfly, teste og afprøve. Nogle havde øvet sig hjemme-

fra og andre stillede op helt uforberedte.

De fleste afprøvede deres fly på banen i museets store hal, hvor ens papirfly fløj blandt de store maskiner, der er udstillet på museet.

Konkurrencen var for både børn og voksne, og var opdelt i længste kast for børn i alderen 0-14 år og for alle over 15 år.

Da de sidste fly var kastet søndag eftermiddag, blev der kåret en Danmarksmester i begge kategorier. Rekorden i voksenkategorien blev slået i år. De dygtige vindere fik deres billede på museets facebookside.

Udover konkurrencen om at blive Danmarksmester, kunne børn og voksne øve sig i at folde spændende og tekniske papirfly – fx den flymodel der har

sat verdensrekorden på 69,14 meter, eller et fly der kommer tilbage igen som en boomerang. Foldning af et papirfly kan lyde nemt og simpelt, men det kræver faktisk, at man holder tungen lige i munden. Hemmeligheden bag et godt fly er nemlig stor præcision og sirlige linjer, for at man kan opnå den helt rigtige aerodynamik.

Konkurrencen blev afviklet over hele weekenden både lørdag og søndag. Søndag eftermiddag stod det klart at årets Danmarksmester i papirfly i kategorien 0-14 år blev Alve Fisker med et kast på 21,90 meter og dermed slog han vinderen fra 2020 Emilie Jasmin Nybro Olsen, der kastede 19,01 meter. Rekorden fra 2017 sat af Nikolaj Brandt på 27,14 står endnu. På museets facebookside kan du se Alve kaste vinderkastet på en fin lille video.





### Danmarksrekorder i papirfly

Kategori	Længde	Årstal	Rekordholder
0-14 år	27,14 meter	2017	Nikolaj Brandt
15 år og op	30,95 meter	2021	Morten V. Holten-Andersen

### Verdensrekorden

69,14 meter (Altså næsten 70 meter!) er den seneste verdensrekord for papirfly fra 2012. Rekorden blev sat af den tidligere quarterback Joe Ayoob, der må sige at være ekspert i længdekast. Flyet er designet af John Collins, der også kalder sig selv for The Paper Airplane Guy, og som har studeret japansk origami og designet papirfly, siden han var barn. John Collins har benyttet det særligt tykke og stive A4 Conquistador-papir til foldningen af papirflyet. Se videoen med vinderkastet ved brug af QR\_koden her:



I kategorien over 15 år satte Morten V. Holten-Andersen ny dansk rekord med et kast på hele 30,95 meter. Det er et flot kast, men stadig kun lige omkring halvdelen af den verdensrekord på 69,14 meter, som Joe Ayoob satte tilbage i 2012, så der er stadig plads til forbedringer.

### Stort tillykke til vinderne!

Og dermed er bolden givet op til næste års konkurrence i DM i papirfly. Der er et helt år til at øve sig.



Vinder i 0-14 års kategori 2021  
Alve Fisker



Vinder i voksenkategori 2021  
Morten V. Holten-Andersen

### Danmarks Tekniske Museum

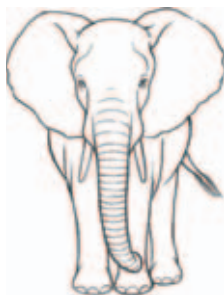
www.tekniskmuseum.dk  
Facebook: DanmarksTekniskeMuseum  
Fabriksvej 25  
3000 Helsingør

# STORT & SMÅT

Det meste godt  
Du kan også bidrage ...



# 13 x



## Dumbo-fly skal fragte 13 elefanter til Kenya

**Den britiske dyrevelfærdsorganisation Aspinal Foundation skal fragte 13 elefanter i et Boeing 777 fra Kent til Kenya.**

Flyet har fået navnet "Dumbo-Jet" skriver nyhedsbureauet AFP. Navnet kommer fra Disney-tegnefilmen der handler om en elefantunge, der kan flyve.

Dyrene vejer tilsammen 25 tons og skal sammen og med et hold af dyrlæger flyve de mere end 7.000 km tilbage til deres oprindelsesland. Dyrene har det godt i Kent fortæller Aspinal Foundation, men de hører hjemme i Afrika. Flyvningen forventes gennemført i 2022 for der arbejdes stadig på den kæmpe logistikplanlægning der skal til at gennemføre sådan et projekt.

## Har du en historie? Eller et billede?

**Måske tænker du: Det er da ikke noget ...?**

Billeder fortæller mere end 1000 ord, siger man - og det er rigtig tit sandt. Måske har du også fået øje på en detalje eller fået taget et billede, hvor der viser sig at være en ekstra historie?

Du behøver ikke skrive alen lange artikler for at bidrage til Modelflyvenyt. Tag dit billede og lav en god og fyldig billedtekst, vupti - send til redaktøren på: [pe@pe-design.dk](mailto:pe@pe-design.dk)

Foto: Christian Lund



## NYT SKILT

**Hjørring Modelflyveklub**

Christian Lund fra Hjørring Modelflyveklub blev rigtig glad da han i sommer så, at klubben havde fået skilt op, oppe ved vejen. Nu er det meget nemmere for gæster og måske nye medlemmer at finde modelflyveklubben. Han blev så glad at han fotograferede skiltet og lagde det på facebook - og dér så redaktøren det!

Hun synes det er sådan en god idé at den skal deles med alle landets klubber (så kan hun nemlig også selv bedre finde de tit afsidesliggende klubber og flyvepladser).

Formand for Hjørring Modelflyveklub Jesper Larsen fortæller, at det er et kommunalt skilt. Det er ikke en gang noget vi har bestilt (eller betalt for). Det kom i forbindelse etablering af naturskolen, så har de vel tænkt, at vi lige kunne komme med, nu det var på samme vej. Det er så fint at være synlige, hvem ved om nogle af dem der har deres daglige rute ad vejen kunne finde på at kikke ind en dag.



## Bedsteforældredag får helt ny betydning

### Ny seniorordning i Skibelund Modelflyveclub

Ældste medlem i klubben, Arne Slaikjer er lige fyldt 84. Han er stadigvæk aktiv i klubben, især som kaffebrygger og kagebager.

Hans barnebarn Søren er ramt af Covid-19 nedlukning. Han kan ikke flyve turister til Middelhavet for tiden, så han har besluttet sig for at hans morfar skal flyve noget mere. Efter nogle hyggelige timer sammen om at få en Sebart og en Funcub flyveklar, så blev der opkoblet et lærer-elev sæt på flyene. Lidt trimning og afstøvning af de ældre fingre, så blev manden flyvende igen.

Niels Hilker



Hvem der har slik med til hvem, om det er til at dulme nerverne eller bare til forkælelse melder historien ikke noget om.



## Transport af modeller

### Tarp, Tyskland

At udfordringerne med at transportere modeller rundt kun er stigende i ligefrem proportionalt med modellernes størrelse (og antallet af børn?) vidner billede herover om. Det er taget på Tarp flyveplads i sommer. Og mandens forklaring var: Jeg er lige blevet far!

Konen stod ved siden af med det barn i favnen, der nu optog bagsædet i bilen.

Niels Hilker



## NY DATO

### Repræsentantskabsmøde 2022

Har du allerede skrevet dig bag øret, eller i din kalender, at der skal være repræsentantskabsmøde i marts 2022?

Så tjek lige, at du har skrevet den rigtige dato. Mødet er nemlig flyttet i forhold til tidligere nævnt her i bladet.

**Det bliver den 20. marts 2022.**



# MIT FØRSTE BESTYRELSESMØDE

Michael Buchreitz er nyvalgt suppleant til bestyrelsen og fortæller her om den nye bestyrelses første møde

## Et online-bestyrelsesmøde i MDK?

Ja, jeg var lige så spændt, som jeg håber I er over at læse den lille bag om historie her om mit første MDK-bestyrelsesmøde. I disse tider efter Covid19, har online-møderne jo for alvor holdt sit indtog. Personligt er jeg STOR tilhænger af den mødeform. Jeg synes det er nemt, uforpligtende og jo bare rart at sidde i sin vante stol og 'være til møde'. Jeg kan så konstatere, at for den samlede MDK bestyrelse og MDK sekretariats vedkommende, så er det lige så meget dagligdag. En mødeform, der i min optik kræver større disciplin end ved de personlige møder, da blot et host jo næsten kan få lyden til at forsvinde og man jo skal huske at lade en person tale HELT færdig. Herligt med lidt 'mødeopdragelse' ad denne vej.

## Dagsordenen

På aftenens dagsorden var der punkter, som 'løst og fast', konstituering, nyt fra sekretariatet, fordeling af puljemidler til klubberne jf. beslutning fra repræsentantskabsmødet, etablering af udvalg med henblik på forbedring af hjemmeside, sociale medier m.m. samt et, for mig at se, super vigtigt punkt, nemlig 'demokratiet til MDK repræsentantskabsmøder, da kun cirka 30 ud af godt 100 klubber deltager' Hold da op. Super spændende punkter, tænkte jeg. Og det er dét!

Næste bestyrelsesmøde er allerede første tirsdag i november, for at tilsikre fremdrift i punkterne, jeg lige har nævnt. Der sker altså noget 'derinde i den der bestyrelse', må jeg sige.

## Løst og fast

På 'løst og fast' runden var især Troels på banen med helt dugfrisk beretning om arbejdet med højde og drøjde spørgsmålene, der jo allerede er under bearbejdning hos os og TBST. Troels var lige kommet fra møde i lufthavnen i Odense, hvor punktet 'luftrum, flyvehøjder, separation/giv dig til kende og ubemandede fartøjer' blev drøftet. Troels kunne på bedste vis forklare supertekniske issues på 'menneske sprog'. Virkelig spændende at høre om noget som sagtens kan blive vores alles hverdag 'engang derude i fremtiden, før vi faktisk ved det'. Tak Troels!

## Konstitueringen blev vel sagtens aftenens korteste punkt

Det er bare dejligt, når tingene kører og

kontinuitet i bestyrelsen tilsikres. Alle poster i bestyrelsen forbliver uforandrede. I øvrigt en stor tak til Lars for måden, han byder os nye ind OG op til dans på. Man føler sig total inde og klar med det samme. Tak Lars!

### **Puljemidler**

Fordeling af puljemidler for denne gang, er ved at nå til vejs ende. Alle klubber, der rettidigt har ansøgt, kommer naturligvis i betragtning og vi arbejder faktisk på, at klubberne får deres ansøgte beløb. Det er altså en stor glæde at være med inde i maskinrummet og se, hvor meget de puljemidler kan få af betydning, når listen over klubbernes ønsker gennemgås. Det kan kun blive godt 'derude' med alle de forbedringer, der nu er undervejs. Det er en super god idé, at vi får MDK puljemidler ud at arbejde i klubberne. Bestyrelsen har nu afleveret sit til Chris i sekretariatet, der vil stå for kontakten til jer 'derude' mht. udbetaling af puljemidler. En sjov eftertænkning herfra er, at det faktisk gør en stolte at være del af en bestyrelse / forening, der er i stand til at dele op imod DKK. 1 million ud. 1 million!!! Fantastisk, intet mindre ...

### **Hjemmeside og SoMe**

På repræsentantskabsmødet blev der efterlyst fremdrift, udvikling osv. på hjemmesiden og andre medier. Det var faktisk et super spændende punkt, hvor det blev besluttet, at der nu nedsættes et udvalg under MDK bestyrelsen, bestående af 4-5 personer med repræsentanter fra hhv. klubberne, bestyrelsen og naturligvis med Marianne ombord, som vores særdeles mediekundige. Personerne er navngivet i skrivende stund, men endnu ikke bekræftet, hvorfor vi lige pænt må vente med den offentliggørelse. Når udvalget ASAP sætter sig sammen, vil det blive med henblik på at finde prof hjælp til at komme videre anno 2021 på de forskellige platforme. Det kræver viden, som vi i bestyrelsen nok ikke lige besidder selv, ærligt sagt. At markedsføre sig OG væsentligst, oplyse til og om 'MDK' klubberne og alle jer medlemmer, kræver specialisters hjælp, input og sikkert også opstart.

Meget mere om dette spændende punkt senere. Det tør jeg godt love!

### **Demokratiet**

Aftenens sidste punkt kom fra Marianne. Hun havde (igen) i år observeret, at der til repræsentantskabsmøderne kun møder cirka 30 ud af godt 100 klubber op. Er det godt for demokratiet? Nej vel? Det synes vi heller ikke i bestyrelsen. Nyt fokuspunkt i bestyrelse er og bliver; ringe rundt til samtlige klubber, der ikke deltager på repræsentantskabsmødet. Og finde ud af hvorfor ikke? Hvordan får vi jer til at komme? Hvad er det, der afholder jer fra at komme til demokratiets dag, indenfor MDK? Vi glæder os meget til at tale med jer ude i klubberne, når listen over klubber, der ikke deltager er genereret fra sekretariatet. Tag det nu venligst positivt, når I har os i røret 'derude', kære kontaktpersoner for klubberne. Vi vil bare så gerne se jer og ikke mindst have jeres stemmer, jeres forslag og jeres dagligdag 'derude' med på repræsentantskabsmøderne.

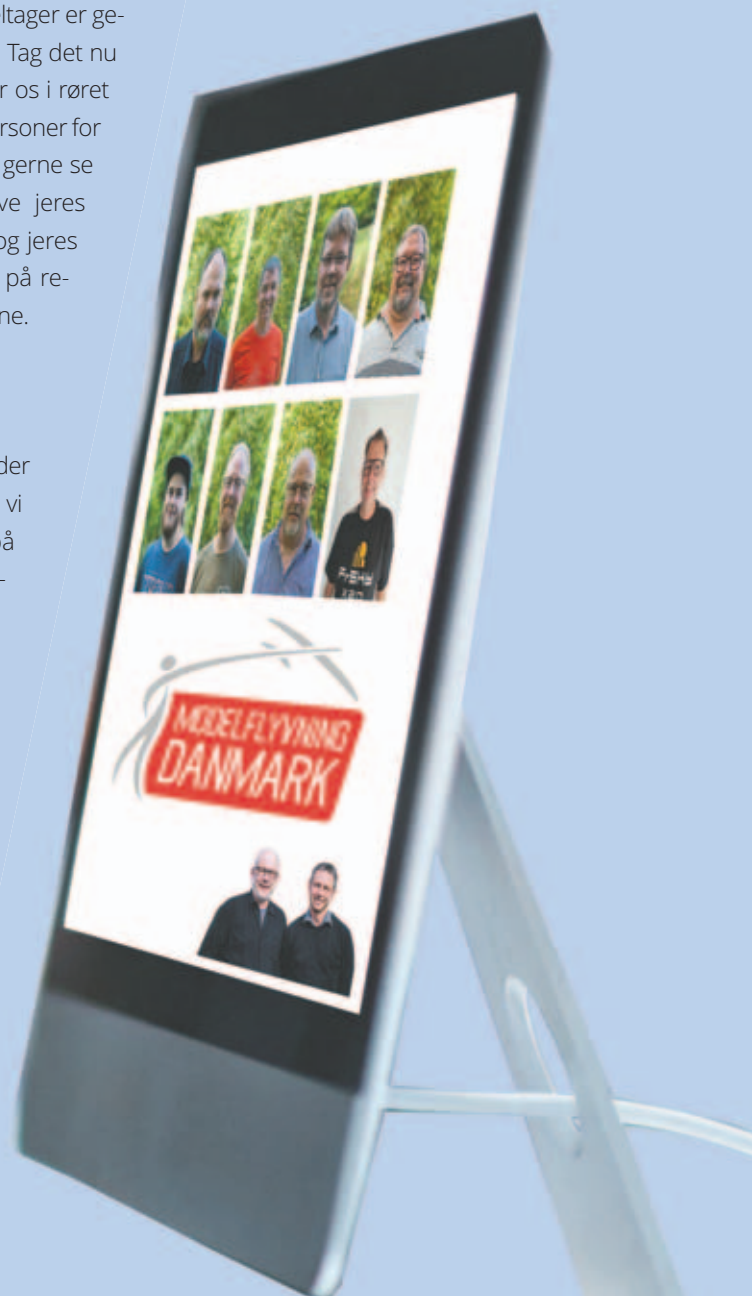
### **Tilsyn med flyvepladserne**

Og apropos se jer. Så lader det sig nu igen gøre, at vi kan komme rundt på pladserne og lave såkaldte 'tilsyn'. Vi ønsker vitterligt at komme rundt på ALLE pladser og hilse på jer. Bestyrelsen bliver delt op, så det i videst mulige omfang bliver geografisk opdelt mellem os. Frygt det ikke! Tvært imod, så håber vi, I glæder jer over, vi kommer rundt, lige som vi glæder os til at se jer, på jeres plads, i jeres omgivelser.

Mon ikke det også kunne skubbe nogle flere klubber i retning af deltagelse på repræsentantskabsmødet?

Et bestyrelsesmøde i MDK er altså MEGA spændende. Det foregår i en faglig og saglig atmosfære, hvor humor og godt kammeratskab præger bestyrelsen og sekretariatet. Det er i hvert fald mit første indtryk. Jeg glæder mig allerede til første tirsdag i november. Så må vi igen!

Michael Buchreitz  
suppleant i MDK bestyrelse  
Formand MFK Nuserne  
(os uden flyveplads - sikke et slogan)



# MODELFLYVNING DANMARK



[www.modelflyvningdanmark.dk](http://www.modelflyvningdanmark.dk)

## MODELFLYVNING DANMARK

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

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



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

## 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
	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
	Erik Dahl Christensen	Droneforening Fyn	Tlf: 5238 9093	erikdahlchristensen@gmail.com
Suppleant	Michael Buchreitz	Nuserne	Tlf: 3117 2161	michael.buchreitz@gmail.com

## Udvalg og styringsgrupper under Modelflyvning Danmark

### Flysikkerhedsudvalget

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

### ELITEUDVALGET

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

### Styringsgrupper under Eliteudvalget

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

## NYE KONTAKTADRESSER

### Storkøbenhavns Modelflyveklub

v/Stig Laursen, Azaleagangen 24,

2300 København S

Telefon: 22 11 42 33.

E-mail: stig@laursen.mail.dk

### A-certifikater

Robert Bliddal, Skibelund Mfk.

Peter Kvistgard Toft, Midtjydsk Mfk.

Helge Laursen, Aarhus Modelflyve Club

Erik Andersen, Hangar 4800

Rainer Moosmayer, Nordsjællands

Fjernstyrings Klub (NFK)

Aleksandar Bankovic,

Høje-Taastrup Modelflyveklub

## Stort tillykke til jer alle sammen!



**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.

## Tidsforløb for kontingentopkrævningen

**Næste års modelflyvesæson starter med at få betalt kontingentet for 2022 og skal du være forsikret fra årets begyndelse er det en forudsætning, at vi modtager din indbetaling rettidigt.**

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

Men modtager du et indbetalingskort er det vigtigt, at du får det betalt rettidigt så du med ro i sindet kan flyve allerede fra 1. januar 2022.

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

Her følger en kort oversigt over tidsforløbet for årets kontingentopkrævning.

### HUSK:

Du modtager ikke et nyt fysisk medlemskort – du skal hente dit opdaterede medlemskort via hjemmesiden.

### Ultimo oktober 2021:

Udsendelse af indbetalingskort til alle, der ikke er tilmeldt BetalingsService Er du tilmeldt BetalingsService vil kontingentopkrævningen fremgå af den månedlige oversigt fra din bank.

### Bemærk:

I år opkræver vi dit kontingent og eventuelle tillæggsforsikringer på samme opkrævning. Så du får et samlet overblik over hvad du skal betale.

### 15. november 2021:

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



### Primo december 2020: (i perioden 6.-10. december 2021):

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

### 17. december 2021

Alle der har betalt kontingent rettidigt kan hente deres nye medlemskort online i medlemsdatabasen.

### HUSK:

Der udsendes ikke længere nye fysiske medlemskort eller årsklistermærker. Herfra sker der ugentlig opdatering af de medlemmer som har foretaget kontingentindbetaling.

### 1. januar 2022

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

### Medio februar 2022

Alle restanter, der endnu ikke har betalt bliver automatisk udmeldt af Modelflyvning Danmark.

### HUSK:

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

Sekretariatet

# Der var én, der var to nye mænd i redaktionen for Modelflyvenyt

**Det er redaktøren en overordentlig stor fornøjelse at kunne fortælle, at både Niels Hilker og Jacob Wisby indtræder i redaktionen fra og med dette nummer ... Niels Hilker er fra Skibelund Modelflyveklub og Jacob Wisby er fra Modelflyveklubben Woodstock. Velkommen til jer begge to!**

Hvis du nu tænker, øv, så nåede jeg det heller ikke i denne omgang, så tøv ikke med at skrive eller ringe til Marianne, for redaktionen kan stadig bruge folk ... der fx har næse for små historier fra flyvepladser og klubber, er helt ny i modelflyvning og vil dele erfaringer og tricks, eller har særlig teknisk indsigt og lyst til at skrive om det, er dygtig til at tage billeder og skrive blændende billedtekster eller medrivende

reportager fra stævner, lejre og træf. Er du en af dem? Så ring eller skriv til Marianne Se kontaktinfo på side 59. Her får de nye redaktørers præsentation af sig selv.

**Niels Hilker  
OY 6532**

Mit navn er Niels Hilker  
Jeg er ægte sønderjyde og elsker mekanik. Jeg er flere gange blevet kaldt Georg Gearløs, da jeg lever efter følgende ordsprog: *Kan det staves kan det laves.*  
Jeg er medlem af Skibelund Modelflyveklub.



Niels Hilker

Mine interesser inden for 25 års modelflyvning er mange. De gamle byggemetoder, dope silke / byggeri fra bunden / reparation/ elektronik og den helt store; noget der brummer. At få en gammel motor til at køre igen, eller finde fejlen på en der driller og ja se noget flyve igen.

Grunden til jeg har meldt mig som grenredaktør på Modelflyvnyt er, at jeg flere gange har hørt at bladet er kedeligt. Det vil jeg gerne prøve at ændre på og komme med indlæg af teknisk karakter, som jeg enten selv vil lave, eller opøge blandt jer læsere af bladet.

Skriv endelig til mig hvis du har gode ideer eller noget du mangler beskrevet i bladet. Find min adresse side 59.

**IC COMMUNICATION**  
**Field box standard**  
Træbyggesæt kommer umalet  
**Tilbud 99,00**

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

**Starter gummi til fly med spinner**  
**Tilbud 15,00**

**Digital omdrejnings tæller**  
100-29000 RPM  
2 eller 3 bladet  
**Tilbud 125,00**

**Funkey Jet Stream class 28-46**  
Normalt 1495,00  
**Tilbud 909,00**

**91RZ-H-DH**  
Normalt 1780,00  
**Tilbud 898,00**

**Funkey Agusta 109A class 46-50**  
Normalt 1530,00  
**Tilbud 909,00**

**Masser af andre TILBUD på <https://www.iccom.dk/shop>**



## Jacob Wisby OY 8535

Jeg blev ramt af bacillen som 4-årig, hvor jeg fik min første flyvetur en tidlig sommeraften i en Auster.

Så byggede og fløj jeg med DMIs modeller til jeg blev student, lige fra Baby over Perri til gummimotormodeller.

Derefter gik der mange år, hvor det ikke rigtigt var muligt at flyve, men omkring 1990 blev det til en Blue Phoenix, som jeg fløj med på min svigerfars ejendom.

Søgte ind i Modelflyvning Danmark og en klub, hvor jeg aldrig følte mig hjemme.

Men da jeg oplevede Modelflyveklubben Woodstock, blev jeg glad igen og har nu fløjet alt muligt der, mest elmodeller, i en halv snes år. Lige fra skumfiduser til haleløse fra Schweissgut i Østrig over Cessna



Jacob Wisby

182 og til egne konstruktioner (hvilket jeg skrev om for et par år siden). Sidstnævnte var måske nok ikke altid så kønne, hvorfor serien (jeg arbejder lige nu på version 6), blev døbt "Skrækelige Olfert".

Jeg kvaser i snit en model om året, hvilket har fået flere af mine klubkammerater til venligt drillende at sige, at når jeg ikke har held til at "ordne" flere, er det bare fordi jeg flyver for lidt ...

Jeg bygger gerne, skærer ofte mine egne lister og laver foliebogstaver – og får lim på fingrene. Den pinlige måde – cyano, der lige pludselig gør antallet af frie fingre lidt mindre – har jeg naturligvis også prøvet.

Jeg kender Marianne gennem mange år fra forlagsbranchen – jeg har de sidste cirka 40 år levet af at være oversætter, forlagsredaktør og forlægger, og det gør jeg fortsat – hvorfor hun har været

efter mig med hensyn til at hjælpe lidt med at lave Modelflyvenyt. Jeg har læst korrektur på bladet et par år og nu træder jeg så forsigtigt ind i redaktionen og vil forsøge at bidrage efter bedste evne.

Mit ønske er, at mange vil tage fat i mig og komme med billeder og forslag til artikler – lange eller korte – og at jeg så kan være fødselshjælper for projektet. Jeg kan være behjælpelig med formulering og billedbehandling i Photoshop, så kom frit frem.

Find mine kontaktoplysninger side 59.

### Skriv bare ...

Glæd jer til deres skrivelser i Modelflyvenyt - det gør jeg allerede. Ligesom jeg glæder mig over at jeg nu igen kan holde redaktionsmøde efter coronapausen og at vi et stykke tid ikke har været fuldtallige.

Marianne

# KALENDER

## 2021

23.-24. oktober 2021

Skrænttræning 13

se [modelflyvningdanmark.dk](http://modelflyvningdanmark.dk)

14. november 2021

Linestyling. Pingvinen vinterkonkurrence 2021

se [modelflyvningdanmark.dk](http://modelflyvningdanmark.dk)

## 2022

15.-16. januar 2022

Elite- og landsholdssamling

se [modelflyvningdanmark.dk](http://modelflyvningdanmark.dk)

23. januar 2022

Stormodellkontrollantseminar

20. marts 2022

Repræsentantskabsmøde 2022

se [modelflyvningdanmark.dk](http://modelflyvningdanmark.dk)

22. maj 2022

MODELFLYVNINGENS DAG

se [modelflyvningdanmark.dk](http://modelflyvningdanmark.dk)

3.-6. juni 2022

Model Air Games 2022

se [modelflyvningdanmark.dk](http://modelflyvningdanmark.dk)

## 2023

14. maj 2023

MODELFLYVNINGENS DAG

se [modelflyvningdanmark.dk](http://modelflyvningdanmark.dk)

??

VM F3B, Danmark

se [modelflyvningdanmark.dk](http://modelflyvningdanmark.dk)

### Tjek altid!

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



### ER DIT/JERES ARRANGEMENT IKKE MED I KALENDEREN?

Så er det fordi du som arrangør ikke har fået det lagt ind i den elektroniske kalender på [Modelflyvningdanmark.dk](http://Modelflyvningdanmark.dk)

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

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

# Modelflyvenyt har fået nye annonceformater

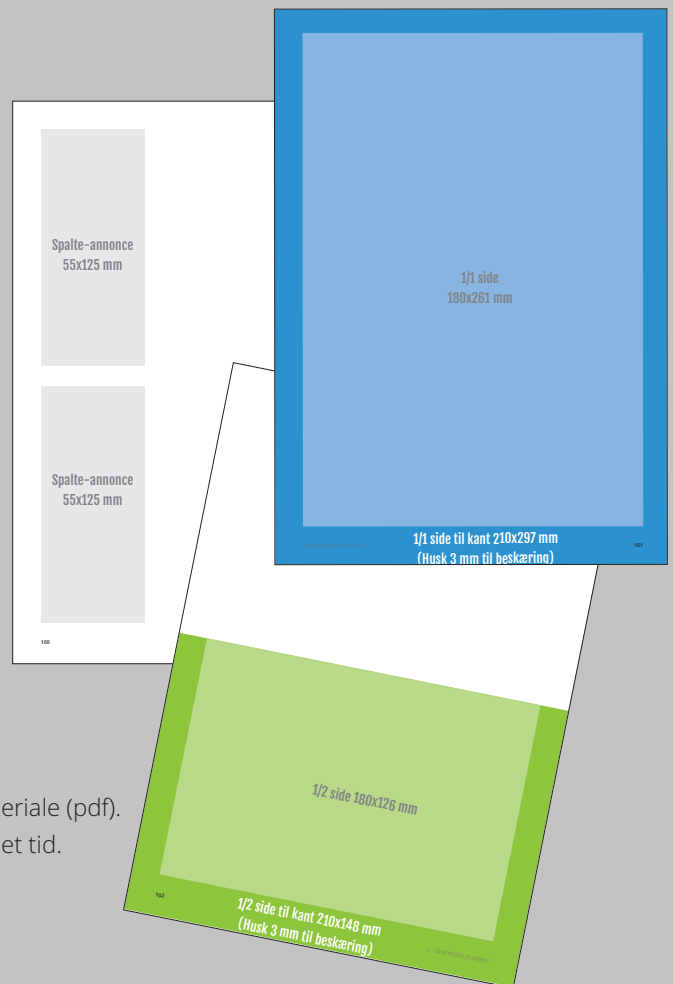
Fremover opererer vi med tre forskellige annonceformater.

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

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

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

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

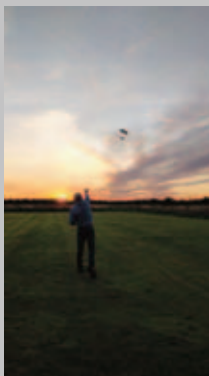


## O.S. MOTOR High Performance Brushless Motors

Alle motorer bliver leveret med rustfri stål propel adapter

Motor	Trust	AMP	Cell	Prop	Pris	ESC	Pris
OMA-3815-1000 W	1,1 - 2,3 kg	25 - 64A	3	9x6 - 12x6	485,00	OCA-230 m / prog-kort 6-17V 30A	410,00
OMA-3820-960	1,9 - 3,1 kg	30 - 75A	3	11x4,7 - 14x7	525,00	OCA-240 m / prog-kort 6-25V 40A	485,00
OMA-3820-1200 W	1,8 - 2,9 kg	42 - 75A	3 - 4	9x6 - 12x8	525,00	OCA-260 m / prog-kort 6-25V 60A	640,00
OMA-3825-750	2,0 - 3,9 kg	30 - 80A	4	10x7 - 15x7	615,00	OCA-280 m / prog-kort 6-25V 80A	775,00
OMA-5010-810	1,7 - 4,0 kg	51 - 79A	3 - 4	12x8 - 14x10	825,00	OCA-150 6-25V 50A	590,00
OMA-5020-490	4,8 - 5,9 kg	47 - 75A	4 - 6	14x7 - 17x8	860,00	OCA-170 HV 14-50V 70A	775,00
OMA-5025-375	2,9 - 6,3 kg	47 - 78A	6 - 7	14x8 - 17x8	880,00	OCA-1100 HV 14-50V 100A	1200,00
OMH-4535-1260 Heli	550-600 class	80 - 95A	4 - 6	550-600 class	870,00	OCP-1 Programmer OCA ESC s	195,00
OMH-4535- 560 Heli	600-650 class	70 - 80A	10-12	600-650 class	935,00		
OMH-5825- 520 Heli	700-800 class	100A	10-12	700-800 class	2360,00		
OMH-5830- 490 Heli	700-800 class	100A	10-12	700-800 class	2400,00		

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



Forsidens billede er taget af: Christian Taylor Hauschild til Swinging Danmark stævne i Brande. Det er Ruben Sonne, der kaster en model i luften og dermed kommer til at ligne Modelflyvning Danmarks logo ...

### Modelflyvenyt udgives af

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

Oplag 6.300

Tryk: STEP, Svendborg

ISSN (trykt medie) 0105-6441

ISSN (online) 2246-4115

### Ekspedition og sekretariat

Modelflyvning Danmark, sekretariatet

Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge

Tlf. 86 22 63 19

info@modelflyvning.dk

### Abonnement

Abonnement for 2020 koster i Danmark 410,- kr.

for alle 6 numre. Øvrige udland 525,- kr.

### Hvis bladet udebliver

er bladet beskudiget i forsendelsen eller skifter du adresse så skal du henvende dig til sekretariatet.

Tlf. 8622 6319 info@modelflyvning.dk

### Ved eventuel udmeldelse

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



### REDAKTION

Ansvarshavende redaktør

MARIANNE PEDERSEN

Aksel Nielsens Vej 10, 7140 Stouby

Tlf: 2087 0747

pe@pe-design.dk



Grenredaktør LARS BUCH JENSEN

Tlf: 41 18 5905

kmjlbj@post11.tele.dk



Grenredaktør MICHAEL GIBSON

Tlf: 2333 0134

michael.gibson@oracle.com



Grenredaktør NIELS HILKER

Tlf: 7450 4832

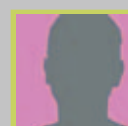
niels.hilker@gmail.com



Grenredaktør Jacob Wisby

Tlf: 2427 7422

jacob@wisby.dk



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

## Nu skilter vi også med det ...

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

### Svane mærket:

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

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

### FSC mærket:

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

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

(kilde: Wikipedia)

## Modelflyvenyt er dit blad

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

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

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

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



### Kommende deadline på Modelflyvenyt

Nr.	Udkommer	Deadline
6	5. december 2021	24/10/2021
1.	15. februar 2022	02/01/2022



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST

OMPHOBBY

MI SFHSS

2.095,-\*



OMPHOBBY

M2 V2\*

3.140,-



OMPHOBBY

BigHorn 49inch PNP

2.495,-\*



OMPHOBBY

Edge 540 60inch ARF

3.140,-\*

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

**FRI FRAKT** ved bestilling over 1.000 kr !

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

\* Alle priser er gældende pr. 20.09.2021 og kan ændres med valuta nye leverancer

 **EleFun**.dk