

# MODEL FLYVE NYT

NR. 5 • oktober 2023 • 47. Årgang



## DANSK JUNIORVERDENSMESTER

GULD OG SØLV TIL DE DANSKE JUNIORER  
OG BRONZE TIL LANDSHOLDET

## DANSK SØLV

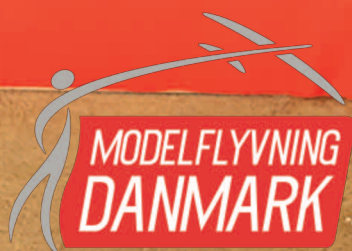
TIL VM I FRITFLYVNING 2023



• 3A FRA RINGE BYGGEDE ROOKIE

• C-MÆRKET MODEL - EN FORKLARING

• THOMAS KØSTER FÅR FAI-ANERKENDELSE





# INDHOLD

- 3 Jeg forstår ikke det med C-mærket ...
- 5 Samarbejdet med Trafikstyrelsen
- 6 Eflite Cessna
- 8 Modelmand 2
- 11 Efterlysning: Rookiehistorier
- 11 Efterlysning: Ny modelpilot.
- 12 3.A fra Ringe byggede Rookie
- 14 En fortælling om juniorarbejde i NFK
- 16 Dansk Juniorverdensmester
- 20 Udstilling på Roskilde Air Show
- 24 PULJEMIDLER: Area 15
- 26 En masse læring fra F5J VM i Bulgarien
- 28 Thomas Køster får sjældent anerkendelse
- 29 **FOR BØRN & UNGE Felix 6**
- 33 Opbevaring af Modelfly på loftet
- 34 NM F3A
- 38 Woodstock Warbird træf
- 40 DM i linestyring
- 42 IMAC-stævne i Pandrup
- 44 Fritflyvnings VM 2023
- 48 ALLE HAR EN HISTORIE: Kiehn Rothman
- 50 Den fredag jeg bare skulle have kikket på
- 52 REJSETIP: Gatwick Aviation Museum
- 55 PULJEMIDLER: Esbjerg Modelflyveklub
- 56 Kalender
- 57 50 Års-Jubilæum i Woodstock Mfk.
- 58 Bestyrelse kontaktinformationer
- 59 Kolofon og kontaktdresser

## 3. A FRA RINGE BYGGEDE ROOKIE

Langt om længe fik vi mulighed for at bygge modelfly med 3.A fra Ringes skole i Ringe.

Ingredienserne var: Elève, faglige og erhvervsfaglige elever, en lærer, en meget faglig og pædagogisk og elevene modelfly af typen 'Rookie'. Samt en lærer fra Modelflyvning Danmark, da lærer Stefan Nielsen selv var på kursus i Modelfly.

Efter en mindre mængde påske og i udgangspunktet flyede godt og ordentligt. Efter godt 1 time var vi klar til aflevering. Da jeg så alle de gode fly, blev det lidt svært at se dem, men det gik.

Eleverne fik flyene med hjem. Efterfølgende er flere kommet tilbage og har fortalt om deres oplevelser med blandt andet bly og vaser i drivhuse.

Vi havde en rigtig dejlig oplevelse og takker Modelflyvning Danmark mange gange!

Med venligheden ALAN, SAMAL, AMOS, AMANDA LAURDA, JOSEFINE, LARA, NIEL, EMIL, FRA 3.A, PÆDAGOG, MARIE LOUISE STRINK OG LÆRER, STEFFEN FISCHER NIELSEN

## 8

Modelmand 2

Modelmand 2

## 16

### DANSK JUNIOR-VERDENSMESTER!

Dig dansk selv til junior også, endda kåret på hjemmehavne til VM i F3B i hvidebro i juli 2023 og bronze til landsholdet!

Dansk Junior-Verdensmester

## 44

### DANSK SØLV TIL VM I FRITFLYVNING 2023

afholdt i Moncontour Frankrig 14.-19. august

Dansk sølv til VM i fritflyvning 2023

## 33

### MODELFLYOPBEVARNING

Puljemidler

Opbevaring af Modelfly på loftet

## 55

### ENDELIG, ENDELIG, ENDELIG ...

Puljemidler

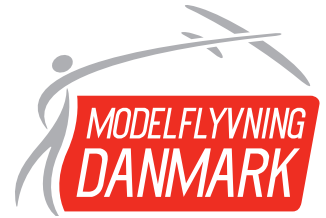
Altid flyvede på bane i Esbjerg Modelflyveklub

## 52

### BESØG PÅ GATWICK AVIATION MUSEUM

REJSETIP

Besøg på Gatwick Aviation Museum



# JEG FORSTÅR IKKE DET MED C-MÆRKET MODEL

Skriver Jørgen Korsgaard til redaktøren som en kommentar til Allan Felds artikel i Nr. 3-2023. Troels Mikael Lund opklarer ...



**På side 4 og 5 i Modelflyvenyt 3-2023 under overskriften Dit drone-tegn er udløbet og du skal MÅSKE have et nyt, skriver Allan Feld og orienterer om de nye regler.**

Det er side fem, at der er noget jeg ikke forstår, skriver Jørgen Korsgaard, første afsnit øverst, hvor der står:

*"Droner under 250g kræver ikke dronebevis og skal ikke mærkes, så længe modellerne er c-mærkede."*

og nederst i samme afsnit:

*"Ændringen pr. 31.12.23 handler om risiko, forstået på den måde, at ældre droner, som ikke er c-mærkede anses som højere risiko end c-mærkede ...."*

Det forvirrer mig, at der noget, som hedder c-mærkede. Hvad er c-mærkede modeller? Jeg flyver jo selv med fritflyvende modeller under 250 gram. Modellerne har jeg mestendels selv bygget. Men mange FF modeller vejer fra 410 til 750 gram.

Og jeg flyver med dem normalt udenfor officielle modelflyvepladser, bl.a. fordi jeg ikke kan styre dem fra jorden. Og det er jo ganske normalt for FF modeller.

MVH  
Jørgen

Kære Jørgen

Allan Feld har skrevet en god artikel på opfordring fra redaktør og bestyrelse, fordi det er vores pligt som forening at holde medlemmer ajour om regler, lovgivning osv.

Det er svært stof det her og derfor fik Allan også Troels Mikael Lund til at verificere rigtigheden i det han havde skrevet, så der er altså ikke noget der er forkert. Jeg er selvfølgelig ked af hvis det så ikke er blevet forståeligt.

Hverken Allan eller jeg har fået andre spørgsmål til artikelen. Jeg får Troels til at svare dig. Bedste hilsner

Redaktøren | Marianne

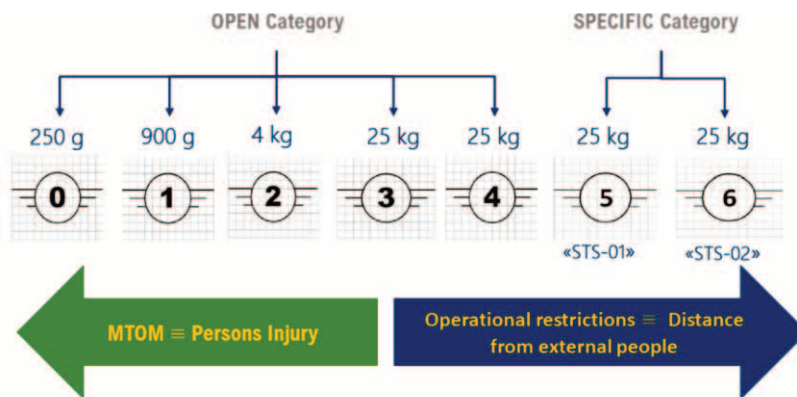
Hej Jørgen

Jeg synes du skal genlæse MFN 1/2020, artikel side 3-5. Se især tabellen på side 5. Den fortæller at modeller under 250 gram ikke kræver kompetencekrav (certifikat). Det være sig enten om det er en RC-model eller FF-model.

**C-mærkning er for producenter af modeller/drone.** De letteste og mindst

komplekse er C0 stigende op mod C4. A-kategori og C-mærkning, hvad er forskellen.

I den åbne kategori er det "A-kategorien" der beskriver kravet til uddannelse og en drones operationelle begrænsninger. Det handler kortfattet om flyvægt, hjemmebyg eller ej og afstand til omgivelserne. Der findes kategorierne A1, A2 og A3. Det er EASA-lovgivning



<p>Nationale bestemmelser eller EU bestemmelser som gælder for alle underkategorier</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Alle droneflyvninger undtagen flyvninger med C0 droner skal have gyldig ansvarsforsikring med en dækningssum på 0,75 mill SDR (Ca. 7 mill kr)</li> <li>• Trafik, Bygge-, og Boligstyrelsen kan etablere dronezoner med både lempelser og skærpelser (forbud). Tjek <a href="http://www.droneluftrum.dk">www.droneluftrum.dk</a> INDEN flyvning påbegyndes.</li> <li>• Krav om registrering hos TBST - <b>MED MINDRE droneoperatør er medlem af Modelflyvning Danmark</b></li> <li>• Mindstealder for ALLE klasser er 15år - <b>MED MINDRE droneoperatør er medlem af Modelflyvning Danmark</b></li> <li>• Max flyvehøjde 120 meter over terræn. Dog må forhindringer højere end 105m overflyves med +15m.</li> <li>• Ingen nedkastning af objekter og ingen fragt af farligt gods.</li> <li>• Ingen BVLOS flyvning (Dronen skal altid være synlig for droneoperatøren)</li> <li>• Minimum 2km til nærmeste Lægehelikopterlandingsplads (HEMS) (1 km med dronebevis - dog max 50 meters flyvehøjde)</li> <li>• Minimum 5 km til banen på Offentlig godkendte flyvepladser. Minimum 8 km til Militære flyvepladser (2 km med Dronebevis - dog max 40meters flyvehøjde)</li> <li>• Minimum 150m horisontalt til kongehusets residenser, Christiansborg Slot, Marienborg, ambassader, kolonne 3-virksomheder, politiets ejendomme, og kriminalforsorgens institutioner.</li> <li>• Minimum 300m til militære installationer herunder Kongehusets residenser når disse er under bevogtning af forsvaret, samt flådefartøjer og luftfartøjer</li> <li>• Ingen flyvning over særligt støjfølsomme naturområder (med mindre man har tilladelse i forbindelse med overvågning, vedligehold mv)</li> <li>• Minimum 15m til Jernbaner og Bybaner</li> <li>• Offentlig vej med hastighedsgrænse over 70km/t må kun overflyves når der ikke er trafik og kun når formålet er at krydse vejen</li> <li>• Minimum 5 meter til strømførende luftledninger.</li> <li>• Bygninger, haver og gårdspladser der er omkranset af hegn, hæk, mur eller lignende må ikke overflyves med mindre man har fået tilladelse fra ejer eller beboer (med mindre anden lovgivning giver tilladelse)</li> <li>• Minimum 2,5 meter til beboelsejendomme som IKKE er omkranset af hegn, hæk, mur eller lignende (med mindre man har fået lov af beboerne)</li> <li>• Minimum 150 meter til indsatssteder hvor politi og øvrige beredskabsmyndigheder arbejder</li> </ul>
---	--

Underkategori	Område/generelle regler	Drone-klasse	Vægt	Datobegrænsninger	Kompetencekrav
A1	Uinvolverede personer kan overflyves men dette bør absolut undgås. Hvis uungåeligt bør der udvises ekstrem varsomhed. INGEN flyvning over folkemængder	Hjemmebygget*	<250 & <19m/s	Ingen	Læs brugermanual
		Legacy (på markedet før 1.januar 2023)	<250g		
A1	Ingen planlagt flyvning over uinvolverede personer	C0 (Legetøj)	<250 & <19m/s	Ingen	Læs brugermanual. Grundlæggende netbaseret eksamen (dronetegn) ELLER MDK Medlemskab
		C0 (ej legetøj)	<250 & <19m/s		
A2	Minimum 30 meter horisontalt til uinvolverede personer (5 meter i slow-mode -max 3 m/s)	C1	<900g & <80J	Ingen	Læs brugermanual. Grundlæggende netbaseret eksamen (dronetegn) ELLER MDK Medlemskab
	Minimum 50 meter horisontalt til uinvolverede personer	IKKE C godkendte A1 overgang (Artikel 22)	<500g	Må ikke bruges efter 1.januar 2023	
A3	Der må ikke være uinvolverede personer i nærheden af området hvor der flyves. Ingen flyvning indenfor 150m fra boliger, erhverv industri og rekreative områder	C2 (kan også bruges i A3)	<4kg	Ingen	Læs brugermanual. Grundlæggende netbaseret eksamen (dronetegn) ELLER MDK Medlemskab
		IKKE C godkende A2 overgang (Artikel 22)	<2kg	Må ikke bruges efter 1.januar 2023	
		C3	<25kg	ingen	
		C4			
Hjemmebygget*	<25kg	ingen			
Legacy (på markedet før 1.januar 2023)	<25kg	ingen			
A3 overgang (Artikel 22)	>2kg <25kg	Må ikke bruges efter 1.januar 2023			

\* Hjemmebygget er principielt alt der IKKE har et serienummer og ikke sælges som en samlet pakke inkl. fjernstyring "klar til brug"

Har du også et spørgsmål til regler og love, så tøv ikke med at skrive og spørge. Spørg hellere en gang for meget end en gang for lidt. Skriv til redaktøren: [pe@pe-design.dk](mailto:pe@pe-design.dk)

"2019/947" som omhandler det område.

C-mærkning handler om dronens specifikationer. Droneproducenter (ikke hjemmebyg eller samlesæt) af komplette flyvefærdige sæt, skal kunne beskrive dronens egenskaber. Dronens C-mærkning afgøres ud fra en række egenskaber, som i ikke udtømmende liste her er: vægt, kamera on-board, hjemhentningsystem, støjniveau, måling af flyvehøjde/hastighed, positionsangivelse, flyvezonebegrænsning, manualer og droneproducentens kvalitetsstyring. Se illustration øverst side 4.

Vi forklarer også lidt om det i artiklen i Modelflyvenyt 1/2022, side 3.

Hjemmebyggede modeller kan og skal ikke C-mærkes og det har ingen indflydelse på de hjemmebyggede modeller/droner. (Både RC og FF).

Men køber du færdigbyggede modeller/droner kan de meget let være C-mærkede. Er de det ikke, er de automatisk i A3 kategori.

**Selvbyggede fritflyvende modeller**

Selvbyggede modeller under 250g er A1 modeller og kræver ikke kompetencebevis/certifikat. Du skal, som pilot, dog alligevel registreres som droneoperatør og mærke din model med operatørnummer (det er gratis på www.drone-regler.dk)

Selvbyggede modeller over 250g er A3 modeller og kræver kompetencebevis/certifikat (såkaldt A1/A3). Det kan du tage på www.droneregler.dk.

Dermed vil mange fritflyvningsmodeller kræve A1/A3 kompetencebevis, når de flyves uden for godkendt modelflyveplads, som de jo stort set altid gør.

Håber det letter forståelsen.

Mvh Troels Lund

Nederst tv kopi af skemaet fra Modelflyvenyt 1/2021.

# Samarbejdet med Trafikstyrelsen - EN FØLGETON

**Opfølgingsmøde i Trafikstyrelsen**

Som beskrevet i Modelflyvenyt 4/2023 har Modelflyvning Danmark (MDK) haft flere udfordringer med Trafikstyrelsens embedsførelse.

For at finde løsninger på udfordringerne mødtes Lars Kildholt og Troels Lund fra MDK med Trafikstyrelsen (TS) om fremtidens samarbejde.

Trafikstyrelsen erkendte, at de ikke har haft særligt godt styr på sagsbehandlingen de seneste år og undskyldte for det.

**Hvad så nu?**

Mødet endte med en række aftaler om tiltag, der skal sikre at sager og ansøgninger ikke falder mellem stolene i Trafikstyrelsens droneafdeling.

Trafikstyrelsen har indvilget i, at de laver en procedurebeskrivelse for håndtering af sager fra Modelflyvning Danmark. Det venter vi os meget af.

Der skal først og fremmest indføres obligatorisk sagsnummerallokering, så alle parter ved hvilken sag der omtales og behandles. Så undgår vi, at der spørges og svares på forskellige sager, som tilfældet var i foråret 2023.

Højdedispensationerne var af gode grund et varmt emne, eftersom tre ud af syv højdedispensationssager var gået på gulvet pga. af Trafikstyrelsens forkerte og/eller for langsomme sagshåndtering. Vi har nu fået en fast medarbejder i Trafikstyrelsen som alle sager skal sendes til.

Desuden ændres Trafikstyrelsens måde at vurdere MDK-ansøgte restriktionsområder/NOTAM inden der tilgår en anmodning til NAVIAR, om at vurdere om



et givent lufrum kan lukkes og anvendes til modelflyvning. Førhen var der ikke noget tjek af nøjagtigheden af de ansøgte kortkoordinater for restriktionsområdet, inden ansøgningen blev sendt til NAVIAIR. Det kommer der nu.

**Modelflyvning over 120 meter**

Der er to spor i den sag. Først er der det faktum, at Modelflyvning Danmark i den ny artikel 16 aftale har fået mulighed for at få op til ti modelflyvepladser med i en prøveordning om, at kunne flyve over 120 meter. De ti modelflyvepladser er udpeget af MDK og listen over dem sendt til Trafikstyrelsen i foråret 2023, som så ikke har gjort mere ved sagen. Trafikstyrelsen vil nu indlede en vurdering af de ti flyvepladser. Derudover skal der aftales, hvordan man i praksis melder ind til Trafikstyrelsen om hvornår klubberne har anvendt den øgede højdemulighed. Alt tyder på at vi er nødt til at acceptere, at der skal flyves med spotter inden for den nuværende artikel 16 aftale. Det tænker vi (MDK) at vi vil udfordre, så snart artikel 16 aftalen kommer til genforhandling.

Det andet spor handler om det lidt længere perspektiv for flyvning over 120 meter.

Ved mødet fremviste vi eksempler fra hhv. Norge og Tyskland, hvor modelflyveforbundene har fået meget fine mu-



ligheder for at flyve højt inden for hhv. luftrumsklasse "G" og endda "E" i Tyskland.

På vores gentagne opfordringer lovede Trafikstyrelsen nu, at tage kontakt til deres kolleger i luftfartsmyndighederne i både Norge og Tyskland, for at kunne forstå præmisserne der, for at flyve højt. I Tyskland kan der flyves op til 305 meter i nogle områder og helt op over 700 meter i andre områder. Trafikstyrelsen meddelte, at de højder nok ikke er opnåelige inden for den nuværende artikel 16 aftale, men de vil undersøge hvordan flyvesikkerheden holdes høj i fx Norge og Tyskland. Det langsigtede mål er, at vi skal have samme muligheder indført i vores artikel 16, når den skal genforhandles i sommeren 2024.

Det forventer MDK sig meget af.

### MDK Driftshåndbogen

I slutningen af marts 2023 indsendte MDK sin driftshåndbog til Trafikstyrelsen til gennemgang og godkendelse. Seks måneder senere, til mødet den 18. august, kunne vi konstatere at MDKs driftshåndbog ikke var gennemlæst og vi har derfor efterfølgende tilsendt den igen, med styrelsens lovning om, at den vil blive kommenteret og forhåbentlig godkendt i september, 2023. (Her den 14. har vi endnu ikke hørt noget)

Vi skylder MDKs medlemmerne at kunne publicere driftshåndbogen snarest, fordi flere af de procedurer som er refereret i artikel 16 aftalen, kun kan læses i driftshåndbogen.

Den vil - når den er godkendt i TS - kunne læses på [www.modelflyvning-danmark.dk](http://www.modelflyvning-danmark.dk) under "Love & Regler".

### Samlet set var mødet positivt

Vi kan mærke at Trafikstyrelsen er bevidste om, at tingene *kan* gøres en hel del bedre.

Vi, MDK, deler nu vores statuslister for ansøgninger med Trafikstyrelsen, så der er et fælles overblik over hvilke

sager vi har aktive for hhv. flyvehøjde og for flyvepladsplaceringer, som har behov for dispensationer.

### Kursus i god sagsbehandling

Endelig har vi genanmodet om at få to personer med på det kursus i Trafikstyrelsen, som hedder "God sagsbehandling". Det er et obligatorisk kursus for personer som skal håndtere sager for Trafikstyrelsen. Jeg deltog selv i kurset i 2016, da vi i MDK fik en særlig delegering til at godkende de nye/flyttede modelflyvepladser uden dispensationer. Vi ser frem til at få Chris Jespersen fra vores sekretariat og Martin Hedegaard fra bestyrelsen med på et sådant kursus, snarest.

### Ny dronebekendtgørelse

I begyndelsen af september 2023 udsendte Trafikstyrelsen en ny, revideret dronebekendtgørelse til høring og til kommentering før 6. oktober 2023.

MDK har gennemgået ændringerne i bekendtgørelsen og indsendt flere kommentarer på de emner som MDK klart mener er "overimplementering" af EASAs dronelovgivning 2019/947.

Det bliver der nok lejlighed til at skrive mere om i Modelflyvenyt 6/2023.

Troels Mikael Lund

**PS TAK** for alle de mange, pæne og rosende ord, jeg har fået for min artikel i seneste nummer, og for at dele jeres erfaringer med TS - også professionelle og erhvervsrelaterede - med mig. Tak.



**Troels Mikael Lund** er medlem af Modelflyvning Danmarks bestyrelse og har i mange år haft ansvar for fysikkerhed. Han er den, der på foreningens vegne tager kontakt til Trafikstyrelsen og med lange lister holder fuldstændig styr på de mange ansøgninger om hhv. tilladelser til ændrede flyvehøjder til arrangementer og konkurrencer og ansøgninger om nye flyvepladser, hvor dispensationer er nødvendige. Sammen med formand Lars Kildholt var det også Troels Mikael Lund der gennemførte de flere år lange forhandlinger med Trafikstyrelsen om Artikel 16.

- redaktøren



**Jeg har været så heldig, at få et Eflite Cessna modelfly i fødselsdagsgave. Det har jeg længe ønsket mig som erstatning for den Carbon Z- Cup jeg for nylig har solgt. Der skal jo lidt forandring til en gang imellem. Jeg ville måske hellere have haft en "træmodel", men sådan en har jeg ikke kunnet finde i den størrelse.**

Den er pakket i en voldsomt stor pakke. Jeg aftalte derfor med RC Modelhobby i Helsingør, at han afleverede den hos min datter i Værløse, og jeg så selv fragtede den hjem. God service!

Det er ikke lige et fly man samler på en halv time, men manualen på engelsk med foto er udmærket. Men det er tydeligvis udgaven med modtager (AS3X og Safe) der er gjort mest ud af, og jeg har valgt at sætte min egen modtager i og derfor købt den uden modtager. Jeg opdagede dog en lille skade på batteridækslet, og det



# EFLITE CESSNA

et bud på en begyndermodel  
– eller lige ud af kassen(næsten)model



skyldtes, at motoren ikke var fastgjort ordentlig i kassen (den er ikke monteret fra fabrik), så den har raslet lidt rundt i kassen. Nuvel, den kan skiftes/byttes. Sideroret skal limes med tynd cyano i de forskårne huller, ikke noget problem hvis man har prøvet det før, og det samme gælder montering af haleplan med det medfølgende vingerør og skruer.

Apropos skruer, så er det nogle irriterende kinesiske skruer, der ikke passer til ordentligt værktøj, så jeg måtte i skruerkassen for at finde nogle erstatninger. Der var også problemer med at få skruerne til motoren i (der sidder et kryds bag på som der ofte gør). Det skyldtes det metalgevindstykke, som er støbt i et motorspant af plast. Det virker solidt nok, men de forreste huller skulle bores lidt op, uden at ødelægge metalgevindet. Det lykkedes.

Understel og halehjul gav ikke de store problemer at montere, og det er nogle

dejlige store hjul, ca 150 mm. Jeg overvejer at skifte dem med et par Dubro med luft jeg har liggende, de er meget blødere end de originale, men også en del tungere, så det skal komme an på en prøve.

Jeg er lidt spændt på om malingen, den røde farve, er lige så dårlig som på Carbon Z cuppen. Det vil vise sig hen ad vejen. Den er nemmere og hurtigere at samle på pladsen end Carbon Z-cuppen var. Der er ikke så mange dele til vingestræberne. Den ene ende er fastgjort til vingen permanent, og den anden bliver lige sat ind i et plastbeslag på kroppen og i med en lås, og så en skrue ind i vingen fra hullet i kroppen mellem vingehalvdelen. Stikkene til krængeror, flaps og lys er fastmonteret i henholdsvis krop og vinge, måske ikke den mest stabile løsning.

Efter samling og klargøring skulle den jo i luften, det er altid spændende første gang. Efter den obligatoriske rækkevidde test, blev den sendt i luften og den fløj

som forventet lige ud af kassen efter lidt trim med højderoret, jeg havde glemt manualen, så jeg måtte prøve mig lidt frem med tyngdepunktet.

Efter første landing konkluderede jeg, at det blev de bløde luftgummihjul der skulle monteres. De er meget nemmere at lave en blød landing med. Det er et stort fly 2,10 m vingefang og 1,57 i kropslængde, så den er nem at se på himlen. Jeg flyver på seks celler. Den kan også flyve på fire eller fem celler, men hvis det skal være lidt sjovt så skal der seks celler til. 4000 mah giver ca 8–10 minutters flyvetid. Fint fly, selvom det er sjovere at bygge selv, men den er uden tvivl god som vinterfly med de store hjul.

Mange Eflites modeller bliver leveret med modtager med indbygget stabilisering (AS3X og Safe), det kan være fint til nybegyndere, men jeg foretrækker selv at have den fulde styring af modellen.

# Årgang: 1962

## Michael Dines Christiansen

### OY NR: 4572

#### Erhverv:

Flytekniker, Flyinstruktør,  
Teknisk Chef i luftfartsvirksomheder, Luftfarts Inspektør, Dronedesign og pilot.

#### Andre fritidsinteresser:

Kajak, Fiskeri, cykling

**Slips på:** Ja da, når dresscode gør det naturligt, både arbejdsrelateret og ved festlige lejligheder.

#### Økonomi

(Hvad bruger du på modelflyvning om året ca. inkl. kontingenter)

Ubeskrivelige summer.

#### Og hvis din kone spørger?

Ikke ret meget... 😊

#### Min største oplevelse med modelflyvning:

Der er mange. Jetmodel med 6115 km/t og Stor Dronflyvning på Station Nord i Nordøst Grønland er nok det største.







**Modelflyveklub:** Radioflyveklubben. Jet-Danmark. + (Flyver til diverse sommerlejre/jetstævner), har tidligere været medlem i Greve Modelflyveklub, Sydkystens Modelflyveklub, Køge Modelflyveklub, og RC Ørnene

**Modelpilot siden:** 6 års alderen (i 55år!)

**Certifikater:** A, Jet, Stormodel

**Antal aktive modeller:** 10

**Derudover på loftet/værkstedet:** 10

**Flyver (hvor tit):** Varierer en del, men er meget aktiv i sommerhalvåret. Droner flyves hele året.

**Flyver mest med:** Jetmodeller, Stormodel-ler og store droner

**Drømmer om en gang at flyve med:** Meget store jetmodeller

## Når jeg nørder, er det med:

Design af store droner og tekniske løsninger.

### Civilstand

Gift med Marlene, der er sygeplejerske. Tre dejlige børn (Malina er Læge, Martine er Sygeplejerske og Mickey er Flyttekniker og aktiv modelflyver. En lille vovse uden vinger.

### Deltager familien i modelflyveaktiviteter?

Ja, har været med på sommerlejr og jetstævner i deres opvækst (Camping-vogn med fly og familie) Det er altid en fornøjelse...

**Ur på:** Venstre arm  
Garmin Fitness på højre.

**Bor i:** Havdrup ved Solrød  
**Kører i:** Peugeot og Kia og på MC.

# Modelflyvenyt præsenterer: MODELMAND<sup>m/k</sup> 2



### Sjov fakta/ det vidste du ikke om mig:

Kørte cykel med modelfly motor og propel på ryggen som flyttekniker lærling i 1981 (85 km/t). senere er denne sjove aktivitet udvidet med en Jetsykel med røganlæg. Kan køre væsentligt hurtigere (Kun på lukket områder).

## Lidt mere om Michael Dines

I mine tidlige opvækstår fik jeg interessen for alt der har med flyvning af gøre. Min far fløj i Eskadrille 722 (Redningshelikopter) på Flyvestation Værløse og i mange år var jeg jævnligt med ham på arbejde. Derved blev jeg, heldigvis, vaccineret af et "Luftfarts-Pilotør". Min far fløj også privatfly, så også derigennem blev grundstammen til et liv med flyvning etableret. Jeg måtte jo begynde i det små, så det blev til mange ture ned til Ka-pa (Den lokale legetøjsbutik) i Farum. Her købte jeg næsten hver lørdag, for mine lommepenge, et plastik modelfly eller et af de skønne små balsafly, enten som håndkastesvævefly, eller den med propel og gummimotor (Elastikpropel). Det blev til ganske mange fly og mange glædelige stunder. Senere blev modellerne større, så jeg kom igennem næsten hele DMIs (Dansk Modelfly Industris) svæveflysortiment med alt fra Baby, Zefyr og Victory. Og da jeg fik råd til en Cox motor, ja, så blev det også til DMI Linestyngssortimentet. Når det ikke var flyvevej, så var det jo flybyggevej. Mange fyrreliister og balsaribber blev limet og når modellen var klar, ja så kom der Japanpapir på med Dope (Zaponlak). Og så til det rigtigt spændende... Hvordan mon den flyver?

Omkring konfirmationsalderen blev det til en Graupner Dandy Svæver og et 27Mhz Futaba Radioanlæg. Nu skulle jeg lære at flyve RC. Jeg havde, fra svævemodellerne rimeligt styr på hvordan sideror virkede, men havde ikke helt styr på RC højderor endnu, så jeg gik op på en 15 meter bakke ved Jersie Strand og kastede Dandyen. Med sideror lidt til højre og venstre fik jeg pænt hurtigt styr på retningen, dog kunne jeg se at højderor skulle anvendes til at flade ud med, så igen, med lidt højderor på det rigtige tidspunkt så fik jeg styr på det også. Da jeg nu var kommet så godt i gang, så aftalte jeg med min modelflyvekammerat Christian Garrelts i Køge, at vi skulle tage ud og lave en højdestart ved Knapmagerstien i Køge. Det blev til en fantastisk flyvedag. Rigtige mange optræk og flyveglæde med øre til øre smil, og bedst af alt: Dandyen var hel da jeg tog bussen hjem!

## Nu skulle der plukkes tulipaner og tages kartofler op!

Wow... Det var noget af et spring i historien, men nææ... Det er helt naturligt. For hvis man er bidt af modelfly og har fået Graupners, Hegis og andre gode modelflykataloger i hånden, ja, så har alle herlighederne jo en pris! Så nu skulle der tjenes penge som straks blev vekslet hos Transmerc i Bårse, til skønne modelfly.

I et par år synes jeg egentligt jeg blev helt god til regning, for tankerne gik meget omkring hvor mange bundter med 10 stk. tulipaner der skulle til for at købe en Graupner Hi-Fly svæver hos Transmerc. Timelønnen var kun 6,25 kr. for at plukke blomster eller tage løg op. Folk skulle bare vide hvor mange dages kartoffeloptagningsarbejde en QB15H fra Pilot Byggesæt koster! Men alt det betyder intet, for hver en fyldt kartoffel kasse er jo et skridt nærmere et herligt modelflybyggesæt.

Fritidsarbejdet blev der mere af og lønnen blev stadig omsat til modeller. I min Helikopterfase blev det til alle Graupners Helikoptere, nogle af dem viste sig også at være gode til at klippe Ligusterhækken i haven. Særligt var min Bell G47 uden gyro særdeles effektiv. Der skulle bare et vindstød til og så var der lidt mindre hæk og en masse byggetid igen.

Da jeg var 15 år begyndte jeg på "rigtig" svæveflyvning. Jeg begyndte som aspirant i Frederiksund Svæveflyveklub, hvor flyveglæden med selv at være i luften blev nydt i Bergfalke og Learmeister svævefly. Da 18 års fødselsdagen blev passeret, så blev det med motor, da jeg begyndte på PPL-Certifikat Pilot uddannelse i Roskilde Lufthavn. Sideløbende med det, begyndte jeg at flyve Hanggliding og købte min Hiway Scorpion (Dragefly). Det gik for det meste også fint, fik dog et kraftigt vindstød på den 45 meters høje Herstedhøje bakke

som sendte mig i medvind, dragen klappe sammen og jeg havareret ganske hårdt med en maveplaskerlanding som derved knækkede det ene "Understel" (Mit ben). Derved lærte jeg at flyvning i kraftig turbulens og drej over i medvind følges af konsekvenspædagogik og et indgående kendskab til en skadestue.

Da jeg efter 1982 blev færdig som Flytekniker, fik jeg glæden af Den Kongelige Livgarde et års tid og herefter blev jeg tilbudt et kombineret Flytekniker/Co-pilot job i Kinshasa i Zaire (Nu Congo). Jeg fløj og vedligeholdt en helt fantastisk flyvemaskine (Merlin III B). Det er en tomotoret Turboprop der kan flyve i 30000 fod med ca. 500 km/t. Flyvningen bragte mig vidt omkring i det centralafrikanske område. Efter et års tid, fik vi dog en ganske usædvanlig oplevelse, idet vi blev tvunget ned (Interceptet) af nogle skydende jagerfly, den historie er dog alt for lang at skrive om her, men der er en bog i støbeskeen.

Igennem alle år, er luftfarten for mig stadig min livsvej og livsstil. Flyvning og flyteknik, bemanded eller ubemanded er bare en helt fantastisk livsstil. Det har bragt mig til jobs som Flyinstruktør for Piloter og Flyteknikere, Teknisk Chef i flere Luftfartsselskaber, Quality/Compliance Auditor, Luftfarts Inspektør i Trafikstyrelsen, Turbinemotor Shop Manager, Dronepilot/Operatør og meget andet, og det hele begyndte med de herlige små balsatræmodeller og inspiration fra min far.

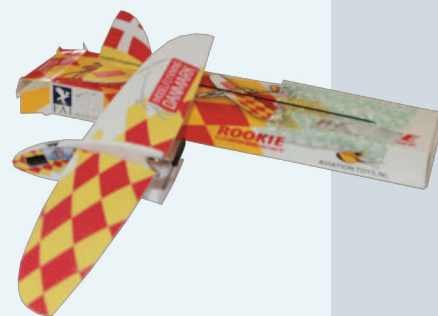
Droneoperationerne jeg er involveret i, har ligeledes sit udspring i modelflyvning. 25-45 kg droner med benzinmotor ind over Indlandsis og ud over havis i Grønland for at måle isens afsmeltning og måling og indsamling af andre videnskabelige data giver en mængde ubeskrivelige og fantastiske oplevelser. Så ja, Modelflyvning ER grundstammen til ganske meget glæde!

😊 Dines

## Luftfart er livsvej og livsstil for mig – Og det begyndte med modelfly!



## REDAKTØREN EFTERLYSER



### ROOKIE-historier

Den første portion Rookiemodeller, som Modelflyvning Danmark bestilte i eget design, er ude at arbejde i klubber, i skoleklasser og i private hjem og nu er vi nysgerrige efter at få historierne om hvordan det så gik med de små letflyvende modeller ...

**Hvad er din historie?** Og hvad er dine oplevelser med Rookiemodellen? Hvordan har I brugt dem i klubben? Skriv og fortæl - og husk billeder! Skriv til: [pe@pe-design.dk](mailto:pe@pe-design.dk)

Marianne



## REDAKTØREN EFTERLYSER

### Nye modelpiloter

Den første tid i en ny hobby/sport/fritidsinteresse kan være ganske overvældende, spændende og måske endda frygtindgydende ... Er du ny i modelflyvning (uanset alder), så vil vi gerne høre fra dig.

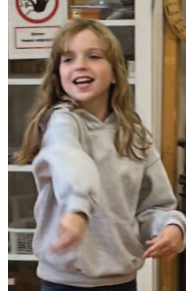
**Hvad er din historie?** Og hvad er dine oplevelser med at begynde med modelflyvning? Hvordan kom du i gang, hvorfra fik du ideen. Har du fået hjælp i en lokal klub af en kammerat eller internettet?

Skriv og fortæl om det hele - og husk billeder!

Hvis ikke du er vild med at skrive selv, så send alligevel en mail til redaktøren, så finder hun ud af at få din historie skrevet alligevel.

Skriv til: [pe@pe-design.dk](mailto:pe@pe-design.dk)

Marianne



# 3. A FRA RINGE BYGGEDE ROOKIE



MED VENLIG HILSEN ASKE, ALAN, SAMAN, AMOS, AMANDA, LAI, IDA, JOSEFINE, LARA, NEEL



### Langt om længe fik vi mulighed for at bygge modellfly med 3.a fra Tingagerskolen i Ringe.

Ingredienserne var: Elleve dygtige og omhyggelige elever, en lærer, en meget hjælpsom pædagog og elleve modellfly af typen "Rookie", som vi havde fået af Modellflyvning Danmark, da lærer Steffen Nielsen selv var på kursus i Modellfly.

Efter en mindre intro pakkede vi ud og samlede flyene i god ro og orden.

Efter godt 1 time var vi klar til afprøvning. De fløj alle rigtig fint, desværre havde vi ikke meget plads, men det gik.

Eleverne fik flyene med hjem. Efterfølgende er flere kommet tilbage og har fortalt om deres flyoplevelser blandt blomster og vaser i stuerne.

Vi havde en rigtig dejlig oplevelse og takker "Modellflyvning Danmark" mange gange!



, EMIL FRA 3.A, PÆDAGOG, MARIE LOUISE STRUNK OG LÆRER, STEFFEN FISCHER NIELSEN



# EN FORTÆLLING OM JUNIORARBEJDE I NFK

## Sommerferieaktiviteter 2023

**Vi har i mange år haft et godt samarbejde med Fredensborg Kommune om sommerarrangementer i skoleferier. I år satsede vi på at få elever fra 11 år og op, da vores erfaring fra tidligere var, at det nærmest blev en pasningsordning mere end en mulighed for at skabe interesse for vores hobby.**

Kommunen blev tilbudt, at vi tog op til 10 elever fra området, og at de ville få en grundig gennemgang og instruktion i modelflyvningens kunst.

Ved tidligere arrangementer var der flere der gerne ville prøve vores skolefly med motor, og vi fløj traditionelt lærer/elev opsætning, men når de så hvor svært det var, forsvandt de efter første tur. Jeg gik i gang med at udtænke en anden

plan, som skulle fjerne usikkerheden og risikoen for at ødelægge modellen de skulle flyve med. Ved gennemgang af tidligere års træningsindsats for nybegyndere, tænkte jeg på simulatorflyvning, som vi havde stor succes med gennem et par år, og det blev indgangen for oplæringen af de nye elever. Næste punkt var så, at finde et fly som kunne fjerne deres usikkerhed, og bygge deres selvtillid med en positiv oplevelse. Her har jeg hjulpet flere af vores ældre medlemmer, som begyndte at have problemer med styringen, med at få lysten til flyvning tilbage.

Modellen Apprentice har nogle fremragende funktioner til det formål, den klarer næsten alt slags vejr og er let at samle og flyve da den som basis er udstyret med

gyro, som har tre trin. Erfaringen siger også at mange mister orienteringen, og flyet er på vej væk, hvad så? For at skabe sikkerhed for omgivelserne, monterede jeg et GPS-modul, og ja det koster, men nu kan modellen kaldes tilbage ved egen kraft med et tryk på en knap, og roterer over piloten i 30 meters højde, klar til at fortsætte flyvningen med piloten ved roret.

Så nåede vi til at lande flyet, og hvorfor ikke gøre brug af muligheden for at bruge et sidste stykke legetøj. Det er muligt at købe et elektronisk landingsmodul LAS, som under indflyvning ved lav hastighed i 1 meters højde overtager landingen så man står med et helt fly. Jeg havde i juli selv tre elever hvor jeg gennemførte følgende kursus for hver enkelt. Ingen af dem havde før



## Puljemidler

prøvet vores hobby, men de ville meget gerne prøve at flyve modelfly.

### Hvordan gik det?

1: Vi begyndte med gennemgang af senders funktioner i kombination med simulatorskærm, hvor man kunne se hvad pindene bevægede på flyet. Derefter fortsatte vi træningen med skærmflyvning, og det skabte en god stemning og dialog med eleven, som hurtigt fik fornemmelse for hvor meget de skulle styre, og ellers lade være med at lave hurtige bevægelser. Alle havde hurtigt styr på tingene, og kunne efter ca. 1 time starte og lande med simulatoren.

2: Gennemgang af fly, radio, esc, motor m.m., isætning af batteri, opstart af sender og fly, og så skulle der flyves. Som instruk-

tør tog jeg flyet i luften og kontrollerede trim, hvorefter eleven fik senderen med besked på at flyve med små bevægelser på pindene.

Det blev en stor oplevelse for mig og eleven, allerede efter første vellykkede flyvning. Selvom vinden var hård (11m/s) startede og landede de selv efter anden flyvning. De var meget glade, og der var ingen nervøsitet og med fem til syv flyvninger hver af 12 til 15 minutter havde de virkelig fået en god oplevelse, og de var pavestolte og glade da vi sluttede dagen, hvor forældre så dem flyve. Helt klart potentielle medlemmer efter fire timers intensiv undervisning i modelflyvning.

Vi har gjort en indsats som klub for de unge i Fredensborg, men vi har et stort

problem og det er gennemsnitsalderen i klubben.

Vi mangler mulighed for at danne en ungdomsgruppe, som kan mødes og have socialt samvær og flyve med et par af klubbens skolefly, under en af instruktørernes opsyn. Flere af de unge havde dyrket andre former for aktivitet, men de var alle stoppet, da der ikke var ret mange på deres egen alder i klubben.

Vi fik stor ros og tak af forældrene for vores indsats, og de unge havde været glade og fortalte venner og familie om den gode oplevelse. Kun tiden vil vise om vores indsats bærer frugt.

Stor tak til Modelflyvning Danmark for hjælp til anskaffelse af træningsfly.

**Det danske VM-landshold i F3B består af**

Søren Krogh  
Jesper Jensen  
Mikkel K Petersen  
Rasmus K Petersen  
Alle fra Sønderborg Modelflyveklub !



Megaflot dansk resultat til VM i Røde Kro:

# DANSK JUNIOR- VERDENSMESTER!

Guld og sølv til de danske juniorer og bronze til landsholdet!

**Det danske VM-landshold lagde ikke skjul på deres ambitioner forud for årets VM i F3B. Alle mand individuelt i top-15 og holdet i top 3! Så enkelt kan det udtrykkes og så gjorde det jo heller ikke noget, at VM skulle afholdes på dansk jord! Altså lidt hjemmebane ...**

Det sidste - hjemmebanen - var nær gået i vasken fordi de danske myndigheder alias Trafikstyrelsen, var for længe om at svare og give de nødvendige tilladelser til, at FAI og de danske arrangører syntes at informationer og varsler til de udenlandske deltagere var rimelige. En hel weekend arbejdede de frivillige arrangører faktisk på at flytte hele stævnet til Tyskland. Men så kom endelig tilbagemeldingen om, at Danmark kunne være værter for VM, som lovet.

## Og hvordan gik det så?

### Landsholdets "grand old man" Søren Krogh fortæller:

Det var første gang at vi fik lejlighed til at flyve F3B VM på dansk jord. Det er ikke første gang Danmark er værter for VM, men første gang for klassen F3B.

Vi mødtes allerede onsdag formiddag for at få det hele stillet op, det var piloterne på det danske landshold også med til. Fredag var vi sådan set klar. Så kunne landsholdet få fløjet lidt inden for-konkurrence der begyndte lørdag. Vejret var ok lørdag og vi fik fløjet en hel runde med de 46, mand som var tilmeldt. Det var meningen at vi skulle flyve videre søndag, men vejret var ikke med os og vi måtte opgive pga. regn. Jeg vandt for-konkurrencen, men det var jo også kun én runde.





Sølv til Mikkel Krogh Petersen og guld til Rasmus Krogh Petersen, som nu kan kalde sig juniorverdensmester i F3B!



Rasmus Krogh Petersen

Juniorverdensmester i F3B

Hvad er F3B?



**Redaktionens Niels Hilker besøgte VM og forklarer:** Konkurrencen er ikke umiddelbart specielt publikumsvenlig. Det krævede i hvertfald nogen forklaring, før jeg fandt ud af hvad der foregik på pladsen. Erik Dahl og Ruben Sonne fik mig forklaret, at det er hastighedsflyvning på en 600 meter bane. Det er imponerende hvor hurtigt et svævefly kan flyve. Flyet trækkes op med et spil, og det går stærkt, slipper wiren i 200 meters højde og så dykker modellen ind på banen og flyver i høj hastighed mellem to markeringer opsat med 150 meter afstand. Flyet skal runde de to mærker to gange så der i alt er fløjet 600 meter. Tiden starter når første mærke passerer og stopper når markeringen er passeret tredje gang. Det går stærkt og det er vildt hvad de modeller kan holde til!

**Mandag begyndte VM** i ok vejr, dog med en del vind. Vi fik fløjet en runde og en opgave, hvilket er fint for første-dagen til et VM. Dagen bød på en del flyskader pga. vinden. Danskerne klarede det fint på trods af hårdt vejr.

### **Tirsdag forsatte i næsten samme vejrforhold**

Vi forsatte med at få fløjet opgaver, så vi kunne nå så langt, at vi ikke kom i tidsproblemer. Vi skal nemlig nå minimum fem runder før et VM tæller. Vi var ikke så heldige på dagen da først Mikkel måtte i jorden med sin Device i speeden. Det blev han rigtigt ked af, fordi han var megaglad for sin model. Senere i samme runde satte Søren så VM'ets hurtigste tid med 13.53sek og lige da han kom ud af banen ramte han så jorden med fuldt fart på, så endnu en Device gik til. Det satte lige humøret lidt ned. Vi snakkede om det på holdet og måtte op på hesten igen.

### **Onsdag bød på lidt mere normalt dansk vejr**

Vi forsatte med at flyve opgaver. Dagen gik uden de store problemer for danskerne.

Torsdag blev der skruet ned for vinden og det kunne vi godt se, at bla. tyskerne og østrigerne var mere vant til at flyve i. Vi mener dog, at vi klarede os ok selv om det var svært. Dagen forgik helt fint uden de store uheld. Vi fik endelig brug for de tynde liner som var indkøbt til VM.

Fredag blev vi færdige med runde 6 og derefter blev der startet på speeden i runde 7 og det ville så være sidste opgave ved dette VM. Speeden i runde 7 blev fløjet i ranking ordre, der kunne vi så se, hvordan danskeren lå. Inden speeden lå vi på 15.,14.,13. og 7. plads. Da speeden var fløjet endte det sådan for os:

Mikkel endte på 15., Jesper på 14., Søren på 13. og Rasmus på 6. plads. Dermed blev Rasmus juniorverdensmester med Mikkel på 2. plads i juniorrækken. Det samlede danske landsholds placeringer rakte til bronze og en flot 3. plads i holdkonkurrencen.

Dermed fik vi opfyldt vores målsætning om at komme i top 15 individuelt og top 3 i holdkonkurrencen.

Her indfører redaktøren lidt begejstring: At vi så tilmed gik med både guld og sølv i junior konkurrencen er jo ekstra fantastisk! Og så tegner det godt for fremtiden? Her må far Krogh vel godt være lidt stolt af sine knejter, Rasmus og Mikkel Krogh Petersen!

Søren Krogh slutter selv sin beretning med: Vi synes VM forløb fint og vi håber alle har nydt at deltage. En stor tak skal lyde til dem som hjalp til ved VM.



Fra venstre Niels, Søren og Mikkel



Her er vinderne af holdkonkurrencen på podiet. Tyskland nr. 1, Østrig nr. 2 og Danmark nr. 3. Læg også mærke til de tre alvorligt (måsk træet-) udseende længst til venstre. Bag et VM står nemlig et stort hold af frivillige, som får det hele til at fungere. Her er tre af dem fanget i et stille øjeblik



Fra venstre nr. 2 Andreas Herrig, Tyskland, nr. 1 Bernhard Flixeder, Østrig, nr. 3 Stefan Besemer, Tyskland



Højt humør på det danske hold. Mikkel Krogh Petersen uddeler low five til brormand Rasmus Krogh Petersen, der følger i halen på deres far Søren Krogh Petersen ud på banen

# UDSTILLING 2023 PÅ ROSKILDE AIRSHOW

Modelflyvning Danmark deltog som led i strategi om at skabe mere opmærksomhed om modelflyvning i Danmark



**Modelflyvning Danmark deltog i år som udstiller på Roskilde Airshow, som en del af en strategi om at skabe mere opmærksomhed om modelflyvning i Danmark. Formålet er via målrettet markedsføring, at rekruttere potentielle medlemmer til klubberne.**

Konkret bestod udstillingsområdet af et stort telt på 256 m<sup>2</sup> hvor der blev etableret en flot udstilling med over 40 forskellige fly og helikoptorer, som viste et bredt udsnit af vores hobby, fra stort til småt. På yder- og indersider var teltet dekoreret med flotte bannere med far-

verige billeder af flyaction. Der blev også plads til et Rookie-byggehjørne hvor juniorer kunne bygge et fly og tage det med hjem sammen med et medlemskab af Modelflyvning Danmark for bare 1 krone.

Som indgangsportal var der premiere på Modelflyvning Danmarks nye opustelige eventtelt som er udført i rød-hvide farver og med logoer. Det telt og de nye bannere indgår fremadrettet i et udstillingsassortiment som klubberne kan låne til arrangementer.

Både telt og bannere havde en flot visuel effekt og skabte en masse blikfang

### **Var det en succes?**

Det er der mange måder at måle på, men med et estimeret antal besøgende i vores udstilling i nærheden af 10000-12000 personer fordelt over tre dage, synes vi at kunne svare klart JA!

Ifølge Roskilde Airshow var der i alt omkring 29000 gæster på pladsen i løbet af weekenden

Muligheden for at eksponere Modelflyvning for et publikum som allerede havde købt billet til Roskilde Airshow og derfor må antages at have en veludviklet interesse i alt som flyver.



Det bedste ved historien var, at rigtig mange af de besøgende viste stor interesse og blev hængende relativt længe til en snak om muligheder, alle besøgende fik udleveret en lille flyer med en QR kode som viste vej til oversigten over alle Modelflyveklubber i Danmark, med det formål at etablere kontakt til lokale klubber.

Udstillingen var bemanded af ca. 20 frivillige fra de lokale klubber, som utrætteligt og smilende svarede på spørgsmål om fly, bemandede simulatoren eller byggede Rookier i lange baner. Alle mand gjorde en kæmpe indsats, Tak for det. Ved fintælling blev der bygget 255 Rookie fly under udstillingen, så det må også siges at være en succes i sig selv.



Modelflyvning Danmarks fine nye oppustelige udstillingstelt



Tætpakket udstilling med stort og småt imellem hinanden



Henrik Jensen instruerer en måske kommende modelpilot i simulatorflyvning



MDK har fremstillet nogle visitkortstore Bordingpass-invitationer, som blev uddelt primært til børn og unge på pladsen som invitation til at besøge MDKs telt.



Vi må ikke flyve med dem her i luften i dag, men lav nu flykontrol, når I kommer hjem, sæt batterier i og hav masser af sjov instruerer Troels Lund



Tætpakket udstilling set fra teltdugen/bagfra, så man også kan se hvor mange nysgerrige gæster vi havde i teltet.



Også redaktøren måtte støve sine lærerfærdigheder af og i gang med Rookie-instruktioner da der blev trængsel og kø og brug for byggebord nr. 2



"HØR EFTER" brøler Alex Klarskov for at få ørenlyd i det propfyldte telt, (Han trænger vist til en pause) "nu er det halen det gælder"

# AIRBUS 175 OG MDK TERRASSETILSKUD

til modelflyveklubben Area15  
Hvordan hænger det sammen?

**Telefonen ringede fredag aften, og jeg var ved at falde over både hund og stole, inden jeg fik fat i telefonen og fik svaret.Swipe th og tv for at få den pokkers smartphone til at reagere ...**

Det var Bertha, i den anden ende. Lidt usædvanligt, men jeg fik spørgsmålet:

*- Vil du med ud at flyve en tur med en Airbus 175, på mandag kl 1000 fra Esbjerg Lufthavn?*

Øh – Ja! Selvfølgelig, ja, ja - fik jeg mig samlet mig sammen til at svare, meget forbavset. Bertha fortsatte - Det er fordi, vi skal have brugt nogle timer på Airbus'erne ...

Nu må jeg nok hellere forklare hvem Bertha er. Hun er gift med Lee Harris (som i øvrigt er helipilot), Lee er et af vores klubmedlemmer, som flyver med både fastvingede modelfly, men også en del modelhelikoptere, Bertha er desuden mor til to dejlige børn (yngste søn William er lige meldt ind i vores klub) og desuden er hun – kaptajn og chefpilot hos et firma der flyver på offshore vindmøller og olie/gas platforme på Nordsøen. Firmaet Bertha arbejder i, har fire Airbus 175 i hangaren, som alle mangler lidt ekstra tid i luften, for at bibeholde luftdygtighedsbeviset.

*- Prøv lige og spørg om Jan R også vil med? fortsatte Bertha, vi har pladser nok.*

OK - Jan blev efterfølgende kontaktet telefonisk og spurgt. Her var der ingen slinger i valsen, svaret kom omgående: Ja, jeg flytter mit arbejde til tirsdag ... Jeg fik sendt besked til Bertha, at der var et stort "ja" fra Jan.

Overraskelsen lagde sig, og jeg begyndte at tænke lidt over invitationen. Vi skulle lægge terrassetag på i klubben, i morgen lørdag (ingen vind) og det kneb lidt med tilmeldinger til at hjælpe. Hvad nu, hvis vi kunne få en plads mere på Airbus'en, og så bruge den ekstra plads til en udlodning mellem dem af vores medlemmer, der hjalp til med at lægge tag på?

Vi havde tidligere i 21-22 søgt Modelflyvning Danmark om tilskud til at bygge en terrasse og fået bevilget kr. 23.000,-. Klaus og Troels havde stået for indkøb af materialer, og fakturakopi var indsendt til MDK. Alt det administrative var overstået. Vi skulle bare selv levere arbejdet. Vi var startet med fundamentet i begyndelsen af maj, og indtil nu, er gulvet lagt, stolper og bjælker monteret og der var gjort klar med lægter, til at lægge trapezplader på. Vi havde forsøgt for en uge siden, men måtte opgive på grund af blæsevejr. Vi kunne ikke styre trapezpladerne i blæsten. Så det ville være endog særdeles rart med nogle ekstra hænder til oplægning af trapezpladerne.

Jeg kunne mærke, at jeg nok var nødt til at kontakte Bertha igen, og høre lidt om muligheden for en ekstra plads på mandag.





## Puljemidler



Frem med telefonen, og så få ringet til Bertha. Jeg fik forklaret situationen omkring klubbens terrassetag. Og jeg gerne ville høre, om der var en mulighed for en plads mere på helikopteren? Bertha svarede, at det ikke burde være et problem – Airbus 175 har plads til 16 passagerer. Dejligt og Tusind tak.

Efterfølgende fik jeg lavet et opslag på Area15 Facebookprofil, hvor vi endnu en gang fik sagt at vi manglede hjælp - og at der, ikke uvæsentligt, var mulighed for en tur med en helikopter, hvis man kom og hjalp til.

Lørdag kl. 13.00, efter tre timer, var fem mand færdig med terrassetaget. Til slut var der to trapezpladeskruer i overskud, efter alt var monteret. Dejligt. Og lodtrækningen om helikopterturen vandt Erling, og nr. 2 blev (som reserve)Torben. Hvilket selvfølgelig blev offentliggjort på Facebook.

Søndag aften kom der ekstra besked fra Bertha – I har en plads mere – i alt fire pladser. Hun må have læst vores Area15 opslag. Derefter skulle der ringes til Torben, at der er en ekstra plads. Hvorefter Torben så måtte aflyse den tilkaldevagt, han ellers havde om mandagen. Det lykkedes.

Vi var fire mand i bilen mandag formiddag, og havde en pragtfuld dag med helikopterflyvning, i en Airbus 175, rundt om Esbjerg, Fanø, Skallingen og Blåvand. Piruetter til højre og til venstre. Og jeg kunne simpelthen ikke mærke, hvornår hjulene tog banen. Utroligt.

Noget af det bedste, var den tid Bertha havde til os, og vores mange spørgsmål. Kun afbrudt af en opstart, fordi turbinen netop var blevet vasket. Opstarten skulle ske indenfor 60 min efter motorvasken... Derfor.

Vidste du, at Autopiloten kan holde helikopteren i hover, at piloterne normalt først aktiverer autopiloten ved en hastighed på 40 kn, at alle passagerer skal have et sikkerhedscheck/prøve inden flyvning på Nordsøen, at alle passagerer inkl. bagage kontrolvejes inden flyvning på Nordsøen. Og meget mere....

Tak til KN Helicopters og især Bertha for tiden, oplevelsen og flyveturen. Vi er, helt sikkert alle klar igen.

Area15s terrasse mangler nu kun sidebeklædningen, så stor tak til MDK for økonomisk støtte til projektet.

Area15 er en ung klub (vi har lige haft 10 års fødselsdag) og har haft meget stor glæde af støtten fra MDK's puljemidler.

Jeg tror ikke, at klubben havde opnået de fysiske rammer, som vi har i dag, uden denne opbakning fra MDK. Alle i klubben er meget glade for MDK's støtte. Vi støtter til fulde MDK's indsats med puljemidlerne.

Tusind tak og godt gået MDK.

Leif Poulsen  
Formand Area15



Vores tildelte telt på 3 x 3 meter. Vi var naboer til Norge og Nordmakedonien



En smuk scene for F5J VM i Dupnitsa, Bulgarien

# EN MASSE LÆRING AF F5J VM I BULGARIEN

## til det danske VM-hold

**Den 5. marts 2023 fik Henry Slots, Tommy Persson og Heinrich Jørgensen Mail: "Tillykke. I er udtaget til landsholdet i modelflyvning i klassen F5J efter jeres klasses styringsgruppes udtagelsesregler. I skal repræsentere Danmark ved F5J VM i 2023 i Bulgarien."**

Så var det alvor. Vi skulle til Dupnitsa i Bulgarien for at dyste med verdens bedste i F5J-klassen.

For Henry Slots og Heinrich Jørgensen var det første gang, at de skulle deltage i en Kategori 1. konkurrence. Tommy Persson har prøvet det flere gange. Målsætningen for alle tre piloter var at ende i den bedste halvdel af de 88 tilmeldte seniorer.

Heinrich og jeg ankom til flyvepladsen tirsdag den 8. august. Der var ikke mange på pladsen, men vi fik en snak

med Jo Grini fra Norge. Jo kendte området og har fløjet flere konkurrencer på pladsen. "Det blæser altid her, så det er godt at have to stærke fly, der kan holde til noget vind", var hans erfaring. "Hvis det ikke blæser fra morgenstunden, kommer vinden klokken 14-15, og det kan blive ret voldsomt".

Det skulle vise sig, at være ret præcist. Området har sit eget vejrsystem, da dalen, hvor flyvepladsen ligger, grænser op til Rilabjergene mod syd. Mod nord, vest og øst er der bakker i 700-1500 meters højde.

**Onsdag den 9. august** var der stor travlhed på pladsen. Hvert team blev tildelt en 3x3 meter Pavillon, inklusiv en bænk. Det var ikke meget plads, men det gav god skygge. Onsdag aften ankom Henry og Tommy. Torsdag var der "lær området at kende-flyvning".

**Søndag den 13.** var der registrering i Dupnitsa sportshal, åbningsceremoni på byens plads, hvor der var taler og dans. Dagen sluttede med møde for TM (TeamManagere) på rådhuset.

Mandag morgen klokken 9.00 gik starten på 1. runde ud af de planlagte 14 runder. Vejret viste sig fra sin meget blæsende side, hvor vi ramte de 14 m/sek. i stødene. I runde 3, gruppe 6 og 7, blev der fløjet tider på mellem 2:53 og 4:59. Der var ingen, der fik fuld flyve-tid. Juniorerne sluttede dagen med tre runder.

**Tirsdag lagde juniorerne ud** med tre runder, og vi overtog banerne, da blæsten kom omkring klokken 14. Det blev en gentagelse fra dagen før. Stærk blæst og den smule termik der var, blev bæst fuldstændig i stykker. Hvad piloterne ikke kunne, fik vi en opvisning i, da



på grund af blæst, blev opslagstavle lagt ned. Bemærk at "taget" på stævnelederens pavillon er blæst af. De forsøgte flere gange at binde den fast igen uden det store held.



Det danske landshold klar til åbningsceremonien

ca. 15-20 storke fløj termik over pladsen!

**Onsdag havde seniorerne** to runder før middagspausen. I den første runde (runde 7), blev der fløjet termik. Endelig. Humøret steg, starthøjden faldt og der blev fløjet tider tæt på det mulige. Efter middag, hvor den sidste runde den dag blev fløjet, var vi tilbage til "Drageflyvning". I stærk blæst var landingerne altid et kunststykke i timing, dygtighed og held. Hvis man kom for langt bagud, inden man fik næsen den rigtige vej, var der ofte ingen landingspoint. Der var også dem, der "bakkede" ind til en ok landing. Enkelte modeller blæste om på ryggen i landingen og ikke alle modeller kom lige heldigt fra det.

**Torsdag og fredag** blev de sidste fem runder fløjet i knapt så blæsende for-

hold. Vi fløj gode tider, men kunne ikke rigtig hamle op med de starthøjder, andre kunne præstere.

Efter den sidste indledende runde, blev de første to runder i flyoff. De sidste to flyoff-runder blev fløjet lørdag.

**F5J Verdensmesteren 2023** er franskmænden Adrien Gallet og hans bror Romain Gallet blev juniorverdensmester. Den afgående verdensmester Arijan Hucaljuk opnåede en plads som nr. 29, hvilket sætter de danske resultater lidt i perspektiv.

**Efter hjemkomsten** er vi blevet spurgt mange gange, om vi vandt. Ja, siger vi. Vi vandt muligheden for at deltage blandt de 88 bedste F5J-piloter i verden. Nåede vi målsætningen? Ikke helt. Tommy blev nr. 55, Heinrich nr. 63 og Henry nr. 82. I holdkonkurrencen blev

vi nr. 24 ud af de tilmeldte hold. Når det så er sagt, kæmpede alle tre piloter mod vejrmæssige forhold både varme (+30°) og vind, som vi ikke havde kunnet træne i, endsiges forestille os. Der blev også repareret skader på flyene på hoteltværelserne om aftenen og ud på natten.

#### Alt i alt var det:

- Et fantastisk mesterskab
- Vigtig læring
- Visdom til bagagen
- Udfordrende
- Inspirerende
- Langt hjemmefra

**At være imellem de 88 bedste piloter i verden, ud af de flere 1000 der dyrker denne sport er da alligevel noget!**

Hanne Kierstejn Jørgensen TM

# THOMAS KØSTER

får sjælden anerkendelse  
for sin store indsats for  
udviklingen af modellflyvning

**Med den ny-indstiftede "CIAM Legends Medal" har det internationale luftsports-forbund FAI hædret Thomas Køster for hans store og banebrydende indsats igennem mange år for udviklingen inden for fritflyvende modellfly**

Da Thomas Køster en sommermorgen 1965 sad som passager i en lyseblå Folkevogns-boble, som i adstadigt tempo kørte fra København til Stockholm, hvorfra den blev sejlet til Finland i nattens løb, anede han ikke, at han snart skulle skifte status fra ukendt og talentfuld til wakefieldmodellernes superstar!

Efter en intenst spændende VM-konkurrence i den finske by Kaukava kunne Thomas kalde sig verdensmester i en alder af kun 18 år. Og ingen, som overværede konkurrencen, var i tvivl om, at vi havde set et stort talent udfolde sig for alvor!

At talentet var større og dækkede bredere end "kun" wakefield-klassen (som i parentes bemærket er fritflyvningsmodellernes "konge-klasse") viste Thomas i de følgende år, hvor han – blandt mange andre toppræstationer – vandt VM for fritflyvende motor-modeller (klasse F1C) i 1977 og VM for fritflyvende svævemodeller (klasse F1A) i 1979! Ingen har nogensinde tidligere eller senere vundet VM i fritflyvningens tre hovedklasser!

Så det er ikke mærkeligt, at FAI har tildelt den nye "CIAM Legends Medal" til Thomas. Han har i sine mest aktive år – fra starten af 1960'erne til de første år efter årtusindskiftet været fast inventar i toppen af såvel danske, som internationale fritflyvningskonkurrencer.

Udgangspunktet har været hans kreativitet og evne til at omsætte sine ideer til noget brugbart i de modeller, der i en lind strøm er blevet til i hans særdeles avancerede værksted.



#### FAKTA-BOX

"The CIAM Legends Medal has been added to FAI's list of prestigious medals and diplomas. These awards are intended to acknowledge individuals who have made valuable contributions to aeronautics and astronautics, specifically in the realm of sporting aviation."  
Overrækkelsen af medaljerne sker 26.-27. oktober i Dayton, Ohio, hvor FAI's årlige generalforsamling bliver afholdt.

Et godt eksempel er Thomas' motormodeller med "flaps" på vingerne. I 1969 kastede han sig ud i et projekt, der vendte op og ned på gas-klassen. Han byggede en model, hvor vingeprofilet kunne ændres fra næsten fladt i stiget og til ret hvælvet i glidet, når motoren var stoppet.

Ideen var, at vingen skulle have mindst mulig modstand i stiget (hvor vingeprofilet var næsten fladt, når flappen var trukket op) og størst mulig opdrift i glidet (hvor flappen var drejet nedad, så vingeprofilet var ret hvælvet). Elementært, kunne man sige, men svært at bygge ... At det kunne gøres, og at det virkede, beviste Thomas ved VM i Sverige i 1971, hvor han med sine "Andromeda"-flapper-modeller endte på andenpladsen, få sekunder efter vinderen.

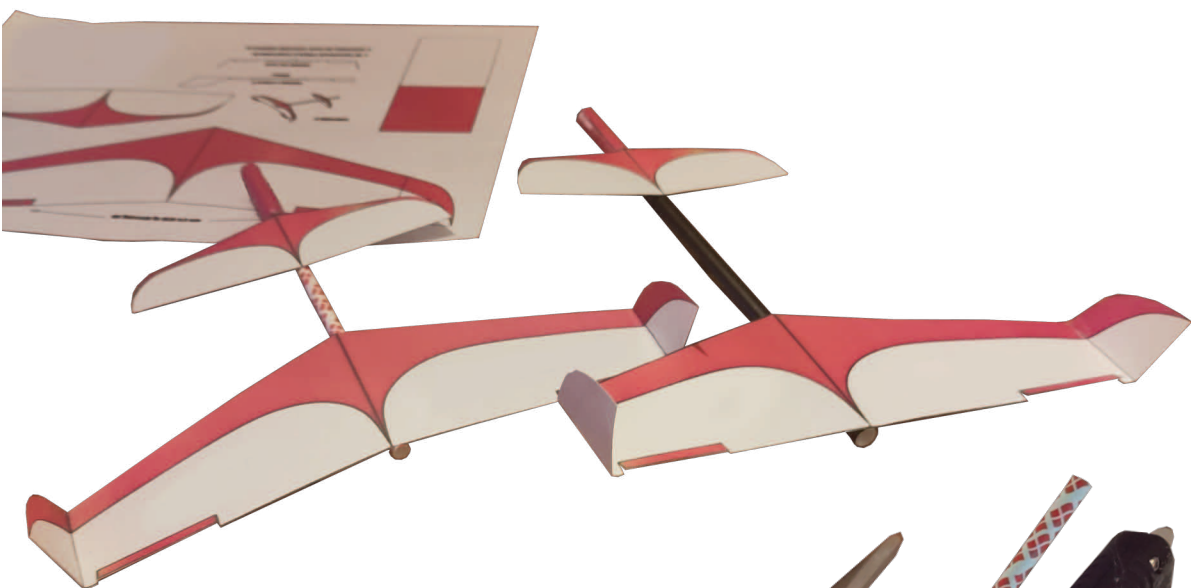
Nogle år senere – det var i 1977, hvor der skulle flyves VM i Danmark på flyvepladsen ved Tune – havde Thomas igen overvejet forholdet mellem stig og glid på sine modeller. Og nu besluttede han at prioritere lav modstand på modellen i stiget samt en enkel opbygning – uden flaps på vingerne.

Det resulterede i modellen "Speed Cream", der som navnet antyder fløj utrolig hurtigt opad, når motoren trak. VM-konkurrencen blev nærmest, hvad englænderne kalder "A walk in the park" – Thomas fløj suverænt, og der var reelt ingen, som truede ham på vejen mod VM-titlen!

Jo – hvis nogen har fortjent at modtage CIAMs Legends Medal må det være Thomas Køster!



## MODELFLYVNING FOR BØRN & UNGE



# FELIX 6

### DU SKAL BRUGE:

- en saks
- en limpistol
- evt. tape
- et sugerør
- et stykke karton
- tegningen på side 32



Et lille fly til hygge med børn eller børnebørn. Måske til en børnefødselsdag, eller bare med nogle børn på vejen en sommerdag? Send gerne dine billeder MED glade børn til redaktøren.



Disse tegninger og småartikler er en del af Modelflyvning Danmarks indsats for at række ud til flere børn. Rookie flyet er en anden udstrakt hånd. Tænk på, om du har brug for et par byggesæt til Rookie eller materialer til disse småfly til de børn du møder på din vej. Rookie kan købes hos sekretariatet.

## RIV UD- TAG MED – GIV VIDERE ...



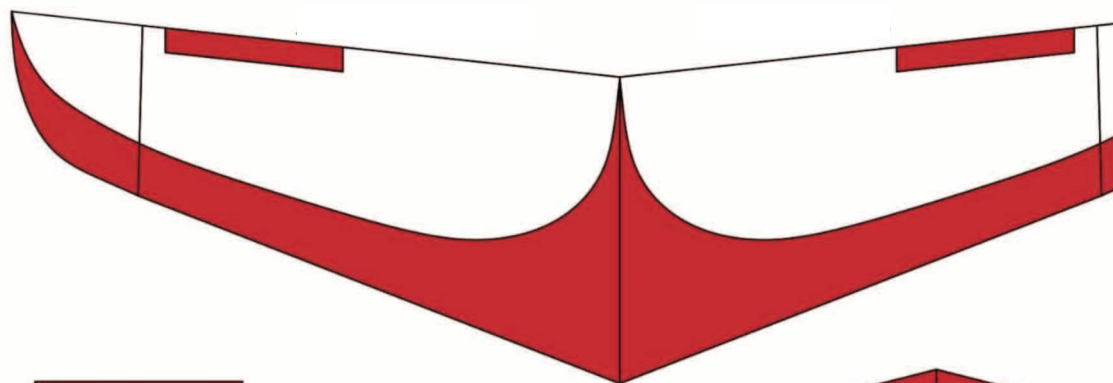
## NØJ D' FOR BØRN & UNGE – FELIX 6

1

Begynd med at kopiere tegningen over på karton. Det kan du gøre med en kopi-maskine eller også med mad-papir.

### TIPS

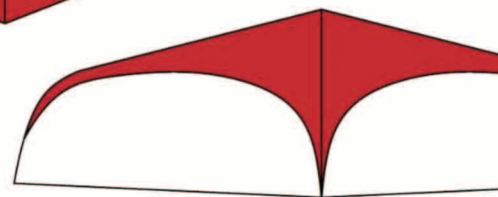
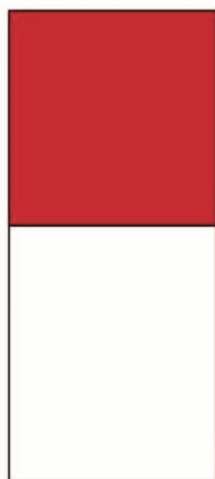
Hvis du kopierer på hvidt karton kan du farvelægge dine modeldele inden du samler modellen.



Stor vinge

Ballast

Lille vinge



2

Klip de tre rød/hvide dele ud. Vinge, Halefinne og Ballast

3

Begynd byggeriet med kroppen. Hvis du bruger et plastik-sugerør med knæk, skal knækdelen vende fremad og pakkes ind i det rektangulære stykke karton (ballasten). Kartonnet er næseballast. Suggerøret skal være ca. 20-24cm langt. På billederne har jeg vist den med et papsugerør med flag (20cm) og færdigt med et sort papsugerør (24cm)

4

Kom lim på den smalle side af kanten af kartonnet og sæt sugerøret fast. Rul derefter kartonnen rundt indtil der ikke er mere. Hæft det med lim eller tape

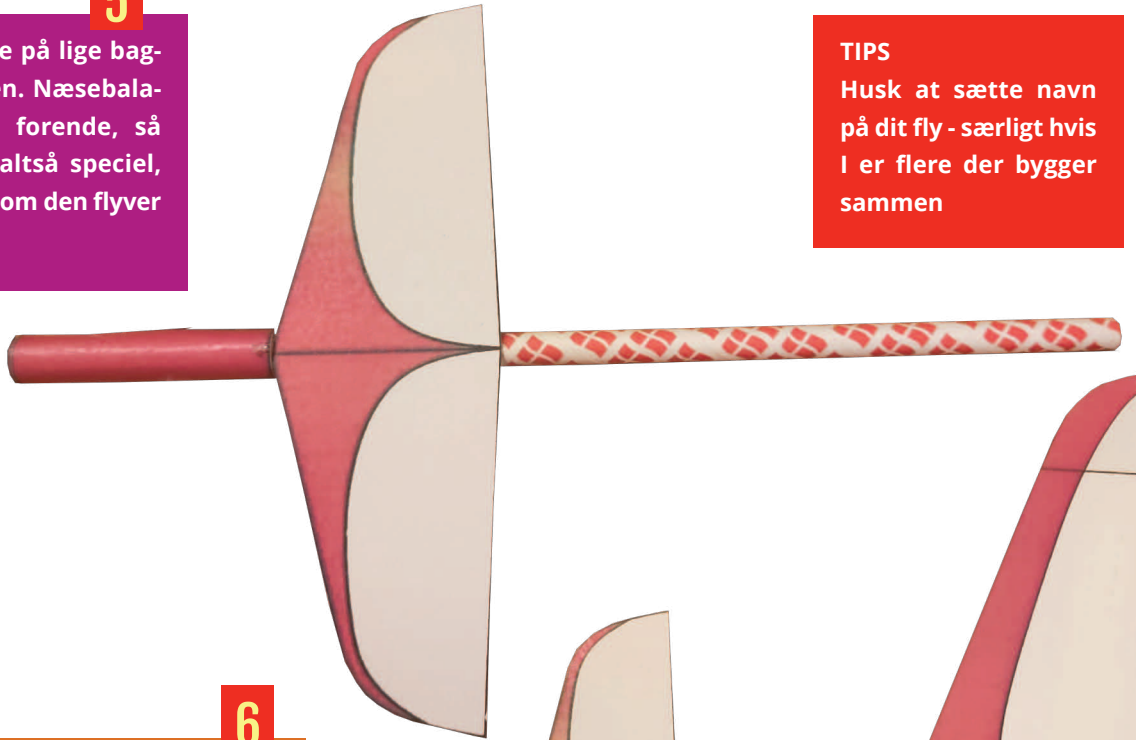


5

Lim den lille vinge på lige bagved næseballasten. Næseballasten viser flyets forende, så denne model er altså speciel, da det ser ud som om den flyver baglæns!

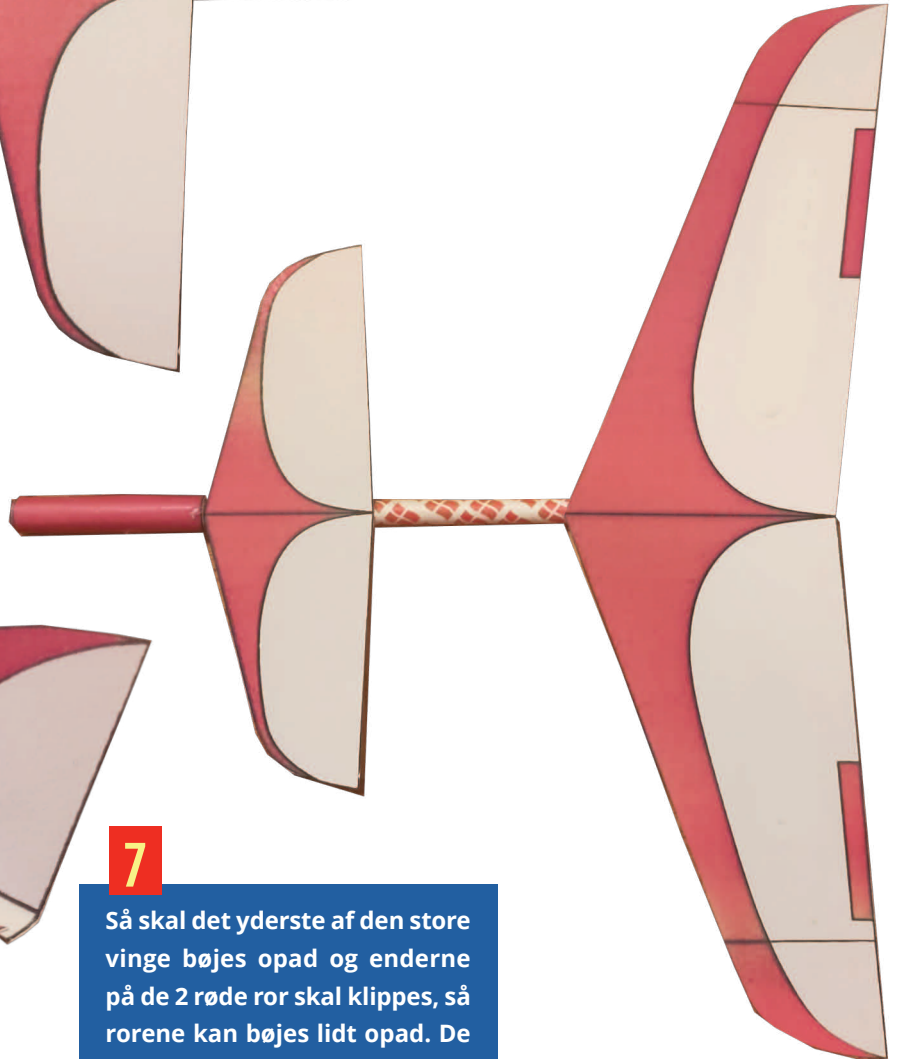
TIPS

Husk at sætte navn på dit fly - særligt hvis I er flere der bygger sammen



6

Lim den store vinge på. Billedet viser først modellen vendt på hovedet og derefter med oversiden opad.

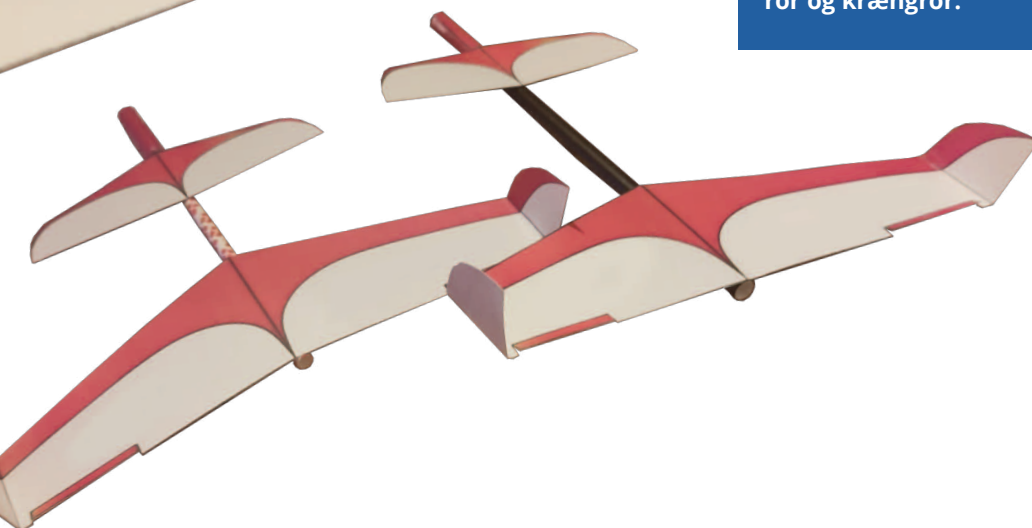
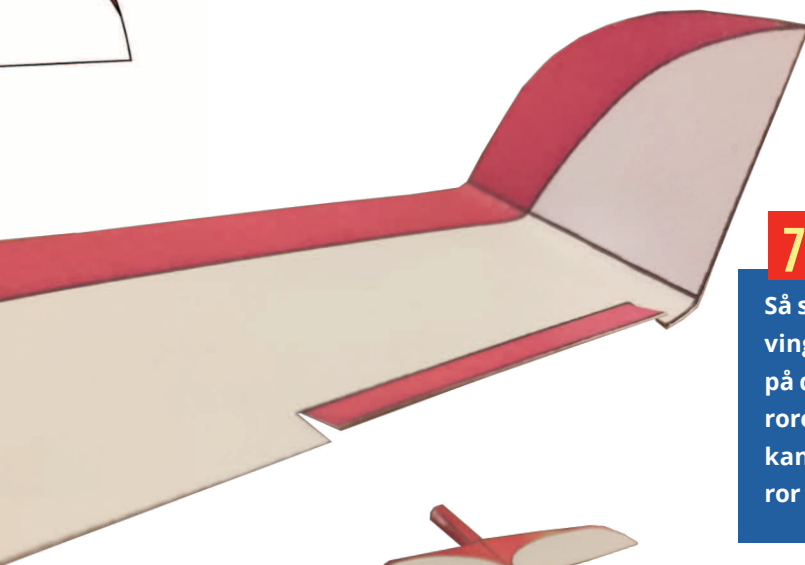


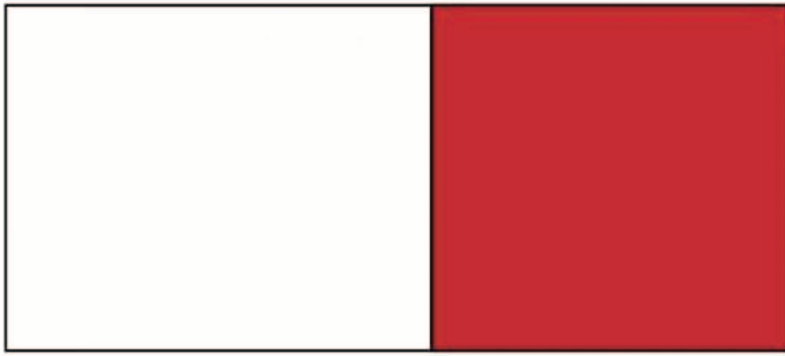
7

Så skal det yderste af den store vinge bøjes opad og enderne på de 2 røde rør skal klippes, så rørene kan bøjes lidt opad. De kan fungere både som højderor og krængor.

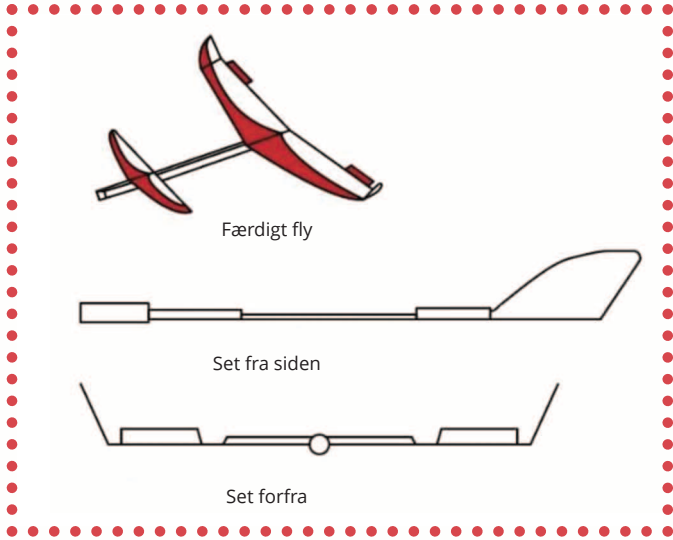
8

Modellen skal kastes med næseballasten fremad! Denne type model kaldes også for "Andemodel" eller "Canard" på engelsk. Den forreste lille vinge kan også bruges som højderor, men hvis du vil give højderor, skal bagkanten bøjes lidt nedad, så den lille forreste vinge LØFTER næsen op.





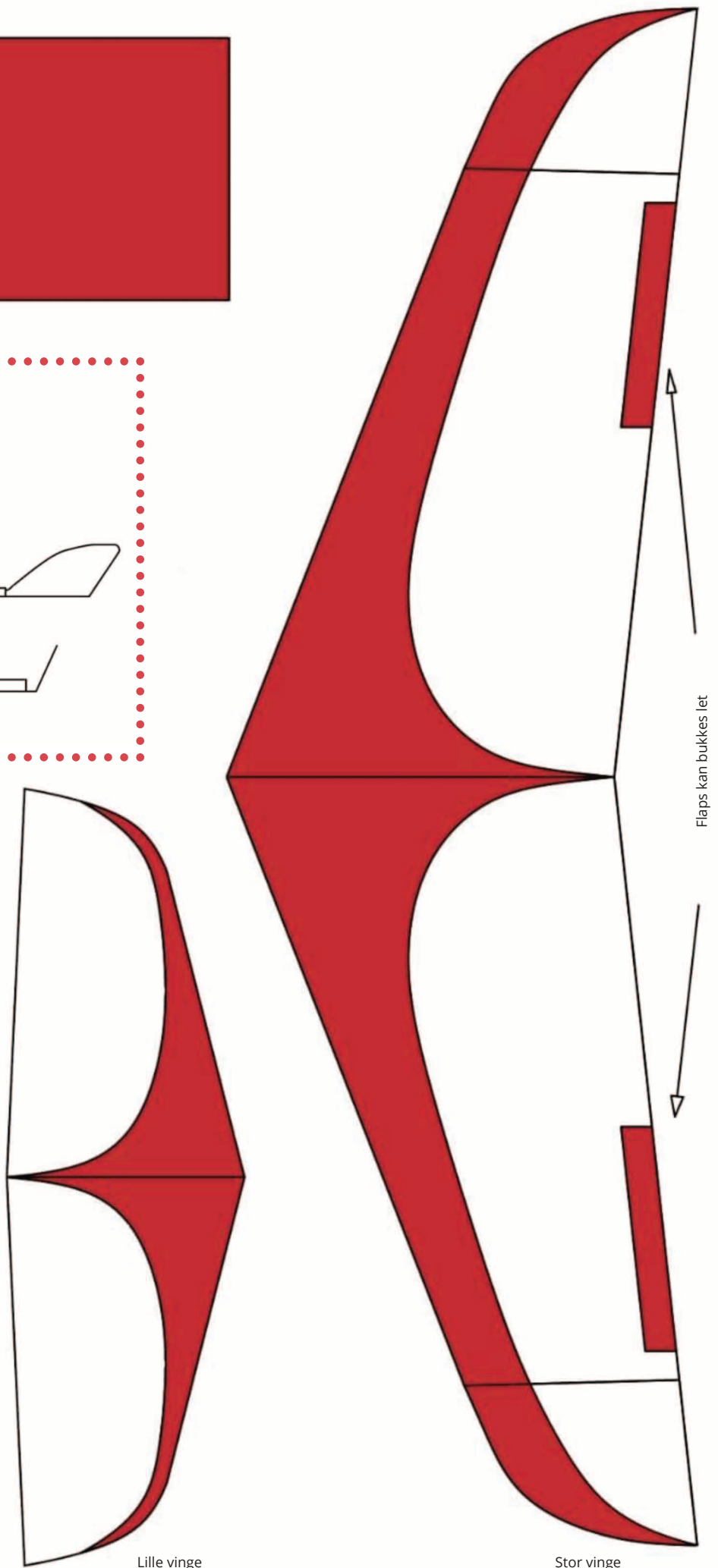
Ballast



Færdigt fly

Set fra siden

Set forfra



Flaps kan bukkes let

## FELIX 6

**Felix 6 er designet af rumænske Ghorge Palotas C.P.S.P Oradea og tilegnet C.J.O.P. Bihor**

Alle de børn jeg har bygget med, er selv kommet med ideer til ændringer, så tag barnet på ordet og byg den ide de har i hovedet. Måske flyver det godt, og måske giver det nye ideer til ændringer. Det er alt sammen det der giver interesse for modelflyvning.

Lille vinge

Stor vinge



# MODELFlyOPBEVARING

Puljemidler



**Nogen har rotter på loftet, i EFK87 har vi fly på loftet! Siden vi byggede klubhus i shelter 331 har vi haft en drøm om, at bruge loftet til opbevaring af medlemmernes fly. De fly som enten er under udbedring eller aktivt bliver brugt på pladsen.**

Vi har været mange ideer igennem fra bure til reoler og ikke rigtig kunne blive enige om en god løsning med plads til så mange fly som vi gerne ville. Stille og roligt kom der små 100 fly derop. De

stod lidt hulter til bulter på gulvet og det var en rodet affære, men det ændrede sig da vores medlem, Thomas, som i ørigt er tømmer, kom med en rigtig god ide til hvordan vi kunne bygge en kæmpe fly-reol med plads til rigtig mange fly, som tilmed kan ændres i forhold til individuelle flys størrelse.

Der blev entusiastisk bygget en "mock up" for at se om ideen også ville fungere i praksis og alle blev hurtig enige om at det var intet mindre end en genial reol.

Klubben havde ansøgt MDKs puljeordning om støtte til tre projekter. Til vores store glæde fandt MDK vores ideer så spændende at de valgte at tildele os puljemidler til at bygge for. I vanlig EFK87 stil byggede medlemmerne selv reolerne der består af 17 fag i seks etager på to sider hvilket giver plads til 200 fly plus de 100 der kan stå langs kanten – Intet mindre end imponerende.

Stor tak til MDK og EFK87s medlemmer for tilblivelsen af projektet.

# NORDISK MESTERSKAB I F3A KUNSTFLYVNING

Der var tolv FAI-piloter tilmeldt, fire fra Danmark, tre fra Finland og fem fra Norge. I Nordic klassen var der tilmeldt syv piloter, to fra Danmark, en fra Finland og fire fra Norge. Derudover skulle hvert land stille med en FAI dommer – værtslandet med to. Vi havde Hans-Jørgen Kristensen med som FAI-dommer. Da der ikke var nogen deltagelse fra Sverige var der heller ikke nogen svensk dommer. Vi havde også fået Ejner Hjort som ekstradommer som erstatning for den manglende svenske.



**Nordisk Mesterskab i F3A kunstflyvning har været afholdt siden starten af 1970'erne. 6.-8. juli 2023 blev der igen afholdt Nordisk Mesterskab i F3A kunstflyvning. Det skulle der også have været i 2021, men der blev det aflyst pga. Covid-19.**

Vi var fra Danmark fire deltagere i FAI-klassen, nemlig Ole Kristensen, Kim Jensen, Eggert Neistrup og Flemming Rasmussen. I Nordic-klassen have vi to deltagere: Hans-Jørgen Kristensen og mig - Jakob Andersen

Stævnet begyndte torsdag og sluttede lørdag med banquet. Før stævnestart var onsdag allokeret til officiel træningsdag, så piloterne kunne vænne sig til pladsen og omgivelserne.

#### **Tirsdag - Rejsedag:**

Alle danske piloter boede i et feriecenter ca. 10 km fra flyvepladsen. Lejligheden var billig og pæn og ren.

#### **Onsdag - Første træningsdag:**

Der var god aktivitet på træningsdagen. Det er her hvor "ikke-pladsvante" kan

vænne sig til pladsen og omgivelserne. Udformning af landskabet har faktisk en del at sige for hvor godt man er i stand til at holde ens flyvelinje ude på 150 meters afstand og om man er i stand til at flyve vinkelret på (se evt. MFN 2018-1). Onsdag havde vi fantastisk vejr – sol og 3-4m/s vind. Så af nordiske forhold kunne det næsten ikke blive bedre. Jeg havde lidt udfordringer med at holde mig vinkelret på. Ude i højre side fløj jeg helt ud til slutmarkeringen, men i venstre side have jeg masser af plads. Det var fordi jeg endte længere ude (over 150 m)



Herover alle deltagende piloter med modeller til Nordisk Mesterskab 2023



i venstre side end i højre side. Den sidste flyvning havde jeg fået lidt bedre styr på det, så der var alligevel håb for konkurrenceflyvningen de næste dage. Træningsflyvningen forgik ved at man skrev sig på en startliste, når det så blev ens tur, kunne man flyve og efter endt flyvning kunne man så skrive sig på igen. Jeg nåede seks træningsture – mødte på pladsen kl. 9 om morgenen og fløj sidste tur ved 17-tiden. En super hyggelig dag med rig mulighed for at hilse på de norske og finske piloter og ikke mindst kigge på deres modeller.

#### **Torsdag – første konkurrencedag:**

Dagen begyndte kl. 9 med åbningsceremoni, med praktisk info fra konkurrencelederen og tale af formanden for det norske modellflyveforbund.

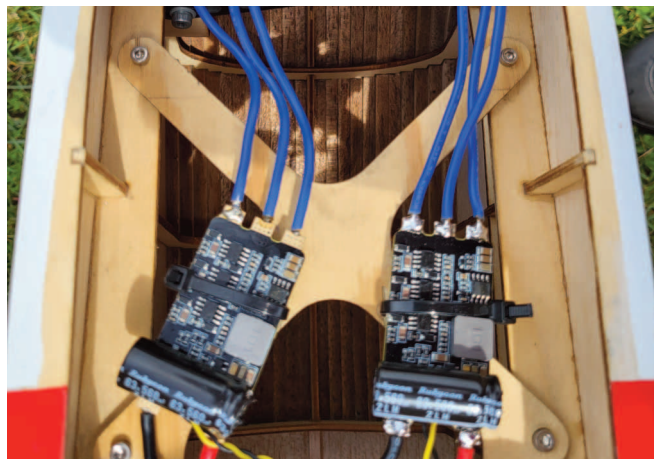
Til de internationale konkurrencer er der normalt kontrol af modellerne. Overholder modellen den maksimale vægt på 5 kg, maksimumlængden på 2x2 meter og korrekt fail-safe setup (motoren skal stoppe i tilfælde af manglende signal fra senderen). Her var der ingen kontrol. Det var teamlederens ansvar, at modellerne overholdt reglerne. Ved tvivl kan en model selvføl-

gelig blive udtaget til kontrol. Normalt er de fleste F3A-piloter ret nidkære med vægten på deres modeller, så man ikke alle holdt maksimumvægten på de 5 kg. Der begyndes med en prøveflyvning af FAI-P for dommerne. Henrik Bossum fra Norge blev den heldige der skulle flyve for. Så har dommerne mulighed for at tilrette deres bedømmelse så de ligger på samme niveau.

Programmet begyndte med FAI P kl. 11.00. Generelt er flyvningen i FAI P meget flot. Nordmændene ville ofte gerne flyve lidt tæt på, hvor danskerne



Eggert Neistrup i gang med at bippe/fikse Hans-Jørgen Kristensens ESC som ikke ville tage fuld gas.



Et kig ned i Tor Heine Bossums model med hjemmebygget contradrev - læg mærke til de to regulatorer.

og finnerne fløj længere væk og større. Efter FAI P var det så tid til første runde Nordic, hvor finnen Tomi Kohtanen fik æren af at prøveflyve for dommerne. Det at få den prøvetur er faktisk ikke så dårligt. Man får en opvarmningstur inden den egentlige bedømmelse. Jeg var nummer to i Nordic startrækkefølgen, og selvfølgelig have vinden vendt siden træningsdagen så jeg skulle flyve programmet spejlvendt. På trods af det fik jeg fløjet en rimelig pæn runde. Under træningen havde jeg døjet med, at jeg fik drejet min flyvebane, så jeg lå skævt. Resultatet var at jeg fløj helt ud til højre 60 graders flyvezonegrænse, mens jeg i venstre side havde masser af plads. Det lykkedes mig trods alt at få nogenlunde styr på det i min første runde. Så langt så godt.

Hans Jørgen fik også en fin flyvning. Han døjede dog lidt med en lidt sløv motor. Så inden næste runde skulle motorgassen lige tjekkes mht til endpoints-opsætning i regulatoren. I FAI klassen fik Ole og Flemming forbedret deres placeringer efter anden runde FAI P.

Onsdagens vejr var lidt mere blandet – meget lidt vind, men til gengæld nogle ret tunge regnskyer. Det gav et par mindre udsettelse af både FAI og Nordic starter. Så flyvning sluttede først ved 18-tiden torsdag – ca 1½ time efter planlagt.

### **Fredag – anden konkurrencedag:**

Fredag flyves to runder nordic og en runde FAI P og Nordic lægger ud kl 9.

Da jeg var anden pilot i første runde, skulle jeg denne gang flyve som sidste pilot.

Banen vi fløj fra vender mod nordvest, så indtil ca. kl 10 har man morgensolen inde i flyvefeltet. Der er ikke superfedt at skulle flyve forbi og hen over solen. Ved at starte som sidste i den runde slap jeg fri af den forhindring. (Man kan bruge en solafskærmning).

Vi fik fløjet vores Nordic runder. Min runde gik meget fint – solforholdene taget i betragtning. Hans Jørgens gik også rimeligt – han døjede dog stadigvæk med manglende motorkraft. Så blev Jeti power boksen fundet frem, og Eggert Neistrup gik i gang med at bippe. Der måtte jo være en eller anden opsætning i ESC'en der var gal. Efter at have rettet på ESC's end points og antal poler/timing, så det mere fornuftigt ud. Der var dog stadigvæk et timingsproblem, når motoren fik fuld gas. Så et quickfix blev at reducere AFR på gassen til 90%.

De danske FAI piloter fik fløjet nogle pæne runder uden de helt store fejl, der blev dog ikke rigtig flyttet på placeringerne den dag. Jeg formåede at holde min tredjeplads i Nordic klassen

På min anden runde fredag fik jeg fløjet en noget bedre runde end torsdag, og det kvitterede dommerne også for. Den samlede pointafvigelse mellem de tre Nordic dommere var på under 1%. På min næste flyvning, som efter min egen vurdering gik endnu bedre, var mine samlede rå pointtal lavere. Det skyldes den store variation mellem dommerne. På den runde var der +/- 10% mellem de tre dommere. Trods det kunne jeg holde min tredjeplads. Så de dommere der var hårde ved mig var også

hårde ved de andre piloter – for det flyttede ikke på min placering. I Nordic klassen er det FAI piloter der dømmer og der er et nyt dommerpanel i hver runde.

Fredag var en lidt kortere dag flyvemæssigt. Sidst på dagen var der pilotmøde hvor næste års Nordic program skulle vedtages og den næste nordisk mesterskabsarrangement skulle findes. Pilotmødet blev afholdt i Vingtorklubbens medlemslade – det var der, der var bedst plads indendørs med storskærmsfaciliteter osv. Det var jo sådan set også fint nok, men han havde sgu også sin egen flyveplads i baghaven. En fin lille bane med 60 graders linjerne malet op på græsbanen. Opmalingen var vist i anledning af nordisk mesterskabsstævnet. Så der var jo egentlig en mulighed for at træne lidt ekstra ...

### **Lørdag – sidste konkurrencedag og finaleflyvning:**

Lørdag var der fire runder FAI P. En fantastisk sommerdag med skyfri himmel og masser af sol. Ved starten kl. 9 var solen ca. 45 grader fra midten af vores flyvezone (vi har 60 grader) til hver side. På trods af det, blev der præsteret nogle pæne flyvninger. Ole fik et pænt resultat, så han holdt sin tredjeplads og var dermed finaleklar.

Kl 11 var det tid for Nordic, og nu var solen lige nøjagtig uden for flyvezone. Jeg fik lavet en rigtig øv-flyvning hvor jeg kom for langt ind mod mig selv og dommerne. Jeg skulle lave korrektioner for at komme udad igen. Det var var en dyr fejl. Hans Jørgen fik fløjet sin bedste runde i Nordic, nu var der træk på motoren som der skulle være.



Tre stk Glacial, som er Finske Lassi Nurilas konstruktion. Det er Lassis der står forest. Bagerst står Ole Kristensens Skylead Leader.



Vinderne af F3A FAI-klassen. På tredjepladsen: Kimmo Kaukoranta (FIN). På andenpladsen Ola Fremming (NOR) og på førstepladsen Lassi Nurila (FIN).

De fem bedste FAI-piloter går videre til finaleflyvning, hvor det er det noget sværere FAI F program der skal flyves. Det var Antti aho-Mantila og Henning Jorkkjend der skulle flyve for – altså flyve testflyvninger for dommerne.

I finalen kom: Ola Fremming (Norge), Tor Heine Bossum (Norge), Kimmo Kaukoranta (Finland), Lassi Nurila (Finland) og Ole Kristensen (Danmark)

Ole fik fløjet en pæn finaleflyvning – der var kun lidt knas med en vandret rullende cirkel.

Lassi Nurila fra Finland er regerende europamester – og nok oppe blandt de 5 bedste i verden. Man kunne godt set på Lassi's flyvning at han var bedre end resten af final piloterne. Generelt har nordmændene haft mere fokus på at flyve finaleprogram til deres konkurrencer og det kunne man godt se.

Da finaleflyvningerne var overstået, var det tid til at pakke samme og begive sig mod Arun's gård hvor banqueten skulle afholdes. Det var den samme lade som pilotmødet blev afholdt i, nu var der bare dækket fint op til spisning. Efter indtagelse af overdådig buffet var der præmieoverrækkelse. Vi fik så desværre ikke nogen præmier med hjem. Jeg røg ned på fjerdepladsen (pga. min øv flyvning) og Ole endte på en fjerdeplads.

### Hvilke modeller

Generelt er dobbeltdækkermodellerne tidens trend: Ud af de 19 modeller var der 13 dobbeltdækkere

En ret populær model var Lassi Nurilas

Glacial – der var seks af dem. Den følger tidens trend med dobbeltdækkere. Men til forskel fra traditionelle full size dobbeltdækkere, har den ikke staggered vinger (dvs. at den ene hovedvinge sidder længere fremme end den anden) og så sidder vingerne lidt tættere på hinanden. På F3A modeller er det ikke løftoptimering vi går efter, men evnen til at kunne flyve på højkant. Den egenskab kan fremmes vha. to vinger relativt tæt på hinanden. Alternativt har mono-plan en højere krop og/eller en højere finne.

En af de spændende modeller var Tor Heine Bossums model. For det første var modellen 100% hjemmebyg i balsa (lige som Hans-Jørgen Kristensens), men den var også udstyret med et hjemmebygget contradrev. Altså to propeller der roterer om samme akse med i modsat retning. Normalt gøres det vha. remtræk og tandhjul eller et planetgear i spinneren. Her var en hjemmebygget version med to motorer som drev hver deres propel. Den bagerste motor drev den yderste propel gennem akslen på den forreste motor som så drev den bagerste propel. Motorerne var drone motorer beregnet til 12S. Normal er det ikke let at få 10S motorer som kan drive en 20-22 tommer propel. Oftest er de gearstøj – som så giver en del gearstøj. Om konstruktionen var mere effektiv vides ikke med sikkerhed, men lyden fra den var sublim. Normalt rumler et contradrev og man kan tydeligt høre når motorbremsen begynder at bremse modellen i de lodrette dyk. En del af den rumlen er fra gearstøjet, men med dobbeltdrevkonceptet er den

gearstøj helt væk. Her var lyden meget tæt på en u-gearstøjet motor med direkte drev – kun ganske lidt "lyd" fra de to propeller der roterer modsat hinanden. Den er på min ønskeliste til min næste model. Det skal siges, at der er andre der har lavet contradrev efter samme princip, men det er ikke helt problemfrit. I hvert tilfælde ikke nok til at komme på "masse-markedet" endnu ... Faktisk var der tre hjemmebyggede modeller med; Tor Heine Bossums model, Amund Westerhaugs og Hans-Jørgen Kristensens – alle som træ/balsa modeller. Så det er faktisk ikke nødvendigt med en dyr Oxai glasfiber/kulfiber model – hvis man har viljen til at ville bygge selv, så kan det lade sig gøre. Bare man har fokus på at bygge let. Der er ikke voldsomme styrkekrav der dikterer brug af kulfiber i F3A kunstflyvning. Selvom der er sket en teknologisk udvikling mht. til radiostyr og ved skiftet fra forbrændingsmotor til elmotorer, så kan man faktisk stadigvæk bygge en model med materialer som nærmest kan købes i det lokale byggemarked (skum og balsa).

### Søndag – hjemrejse:

Søndag var det hjemrejsedag. Vi er ret enige om at det har været et fint arrangement og en superfin tur.

Det krydret med godt vejr og masser af flyvning så bliver det ikke meget bedre – det skulle da lige have været et par medaljer ...

### RESULTATER

<https://vingtor.org/tojesoft/nom2023/index.php?resultat>



Flyveklar



# WOODSTOCK WARBIRDTRÆF

Den 26. august afholdt Woodstock sit årlige Warbirdtræf. Vejret var ikke det bedste, men der var alligevel fint fremmøde, og bortset fra enkelte, mindre byger var det faktisk flyvevejr. Hvad skal også afholde Warbirdproffer fra at flyve?

Dagen indledtes – som vi plejer – med kaffe og rundstykker. Midt på dagen var der kartoffelsalat og store frikadeller. Så der var ingen, der led nød, hvad sult angår.

Som billederne bedre end mine ord viser, var der dejlige fly på pladsen. Et enkelt fly skilte sig en smule ud, nemlig den 3D printede F 104. Der var flere smukke, printede fly i bilen, og de fløj fremragende og skalarigtigt. Det blev kort sagt endnu en fin dag med modellflyvning og højt humør og godt samvær.



Vrissen vampire



Uden mad og drikke - dur flyveheltene ikke



Cessna 337 gøres klar til start



Flyvende



Startklar



Zero gøres klar til start



Zero i luften



Bronco under indflyvning



Bronco i stejlt drej



Cessna 337 under indflyvning



3D-printet F104



Andre Bertelsen hjælper med starten, hvorefter Louis Børthy som yngste "deltager" får sin luftdåb.



Calle Fanø har lige sluppet modellen fra et pitstop.



John Mau gør klar til næste heat i F2F

# DANMARKSMESTERSKAB I LINESTYRING

afholdt i Borup 26.-27. august 2023

Årets Danmarksmesterskab blev for første gang afviklet på den nyanlagte asfaltbane. Undtagen for Combat, hvor der flyves over græs, for at undgå smadrede motorer, når der af og til sker sammenstød eller styrt, hvor det er rart med en blød græsbane.

Arrangementet var organiseret af Pingvinerne og Comet i fællesskab. Pingvinhuset med køkken, toilet og fællesrum er et solidt fundament. Præmieoverrækkelsen blev indendørs, da det blæste op og blev efterfulgt af en kraftig regnbyge.

## F2A Hastighed 2,5 cm<sup>3</sup>

Med fem deltagere, var der lagt op til lidt spænding om mesterskabet. Hugh havde sine gamle modeller med fra Australien og var tæt på Niels. Ole viste også fremgang og stabilitet. Bjørn og Jens havde problemer med at få lyd-potten til at tænde/gå i resonans.

Placering	Navn	Klub	1. Flight		2. Flight		3. Flight		Bedste kph.
			sec.	kph.	sec.	kph.	sec.	kph.	
1	Niels Lyhne-Hansen	Herning	18,80	191,5	12,91	278,9			278,9
2	Hugh Simons	Comet				13,38	269,1		269,1
3	Ole Bjerager	Comet	15,50	232,3			13,60	264,7	264,7
4	Bjørn Hansen	Comet	26,95	133,6			25,40	141,7	141,7
5	Jens Geschwendtner	Comet							

## F2A-1A cm<sup>3</sup>

Med to tilmeldte og efter nogle behjertede forsøg med nogle ustabile modeller og grej, besluttede man at stoppe forsøgene.

## Weatherman Hastighed

Med syv tilmeldte og seks resultater var det en spændende klasse, hvor man frit kan vælge mellem de forskellige modelstørrelser og motorer. Herefter flyver man så op mod den bestående rekord i ens klasse. Spændingen udløses når konkurrenceresultaterne udregnes efter handicaptabellen. Intet er sikkert før den sidste mand har fløjet. Der er som regel ganske få tiendedele % til forskel.

Plac.	Navn	klub	1. Flight				2. Flight				3. Flight				Bedste		
			#	sec.	kph.	%	#	sec.	kph.	%	#	sec.	kph.	%	kph.	%	
1	Jens Geschwendtner	Comet	10	18,5	156,5	97,2										156,5	97,2
2	Ole Bjerager	Comet	8				8	32,3	89,6	95,6						89,6	95,6
3	Niels Lyhne-Hansen	Herning	6	17,8	162,6	95,5	6	18,0	160,8	94,4	6	17,9	161,7	94,9	162,6	95,5	95,5
4	Niels-Erik Hansen	Comet	6				6	17,9	161,7	94,9	6	18,2	159,1	93,4	161,7	94,9	94,9
5	Jørgen Aagaard	Pingvinen	7	21,2	136,5	78,7	5	36,0	80,4	55,5	5	25,2	114,9	79,3	136,5	79,3	79,3
6	Jesper Buth Rasmussen	Pingvinen	7	23,4	123,7	71,3	7	23,1	125,3	72,2	5				125,3	72,2	72,2





Jesper Buth er klar til at gribe F2F modellen der kommer med ~50 km/t



Henning Forbech og Ole Bjerager flyver finale i Good Year.



Bjørn Hansen har hånden i standeren, mens han og speedmodellen cirkulerer rundt omkring den i høj hastighed.



Combat podiet. 3.Bjarne Schou 1. Steen Lysgård  
2. Natalia Dementieva



F2F podiet. 3 Calle/Henning 1. Ole/Jesper 3.  
John/Hugh

### WeatherMan handicap tabel:

#	Motor type	Ref. km/t	Ref.tid.	Rekord	Sted/pilot
1	1.0G, max 1,00ccm glow	146,2	9,9	2021	Höstbrölet Göran Olsson
2	1.0D, max 1,00ccm Diesel	120,6	12,0	2021	Comet,Høst Luis Petersen
3	1.3M, kun 1,3ccm Mills	84,1	17,2	2021	Höstbrölet Harry Kolberg
4	1.5G, max1,5ccm glow	149,2	19,4	2022	Oktoberfesten Per Stjärnesund
5	1.5D, max1,5ccm Diesel	144,7	20,0	2022	Nov.Kåsen Lennart Nord
6	2.5G, max2,5 ccm Glow	170,2	17,0	2022	KM N-E Hansen
7	2.5D, max2,5 ccm Diesel	173,3	16,7	2023	Karlskoga Lennart Nord
8	2.5V, Viking	93,6	30,9	2023	Comet Cup Ole Bjerager
9	2.5DA, D.Andersen	115,7	25,0	ref.	
10	3.5G,max 3,5ccm glow	160,8	18,0	2023	Snobben Cup Christian Johansson
11	3.5D,max 3,5ccm Diesel	134,6	21,5	2018	Herning Luis Petersen
12	5.0G,max 5,0cc Glow	174,4	16,6	2022	Snobben Cup Christian Johansson
13	5.0D,max 5,0cc Diesel	129,2	22,4	2021	Oktoberfesten Luis Petersen
14	6.6G, max 6,6ccm	165,4	17,5	2022	Väserås Open Johan Rasmussen
15	6.8D, max 6,6ccm	135,3	21,4	2020	DM.Hernina Luis Petersen
16	10G, max 10ccm	154,8	18,7	2020	DM Herning Luis Petersen
17	10D, max 10ccm	184,5	15,7	ref.	Engelsk rekord

### Goodyear Holdkap flyvning

Klassen var tidligere en af de største på asfalten, men er i tilbagegang efter at der er kommet en ny "begynderklasse" F2F hvor man kan købe færdigt grej og hvor det går hurtigere. GY hastigheden er begrænset til 24 sekunder/10 omgange ~ 150 km/t. Flyver man hurtigere kommer der en tidsstraf.

Plac	Mekaniker/ Pilot	Klub	Kvalif.	Finale
1	Jesper B. Rasmussen/ Ole Bjerager	Pingvinen/ Comet	4:40,40	09:27,5
2	Calle Fanøel/ Henning Forbech	Herning	5:30,00	12:42,0

### F2F Holdkapflyvning

Fem tilmeldte hold hvoraf fire gennemførte. Finalen så ud til at blive spændende med tre hold i rimelig form. Da starten gik, kom to hold i luften med det samme, mens Calle arbejdede med at få en genstridig motor i gang. Det lykkedes først i linebåsen efter finalen.

De to andre hold havde god fart på, men uheldigvis trådte Hugh op i Oles hæl under en overhaling og måtte cutte motoren, hvorefter den kørte ind i græsset. ØV!

Plac	Navn	klub	1. Prel.	2. Prel.	Bedst	Finale
1	Jesper Buth Rasmussen/ Ole Bjerager	Pingvinen/ Comet	04:24,7	04:14,0	4:14,00	08:48,3
2	Hugh Simons/ John Mau	Comet	70omg.	04:12,0	4:12,00	129 omg.
3	Calle Fanøel/ Henning Forbech	Herning	04:45,6	46omg	4:45,60	ret.
4	André Bertelsen/ Jens Geschwendtner	Pingvinen/ Comet		09:20,9	9:20,90	

Alt i alt en meget god debut for vores asfaltcirkel og udendørs servering.

Referent: Luis Petersen



# IMAC- STÆVNE I PANDRUP 1-2 JULI

Det er årets IMAC stævne nummer to. Rammerne er Pandrups flotte flyveplads med eget kontroltårn (dog under renovering). Ikke mindre end 400 m veltrimmet græsbane, i den ønskelige øst/ vest orientering, til vores fulde disponering hele weekenden. Alt er lagt til rette for en perfekt weekend, trods kraftig vestervind. De sidste manøvrer og programmer finpudses, stemningen er som altid når IMAC-folkene er samlet, god og afslappet.

## Lørdag 1 juli

Jeg fungerede som husmeteorolog og stod tidligt op for at tjekke diverse prognoser, radarbilleder og lufthavnsvejrvarsler. Uha ... det så ikke godt ud. Passage af en okkluderet front, der ovenikøbet er så fræk at splitte sig op i både en kold- og en varmtfront som skal passere. Ikke desto mindre ser de varslede morgenbyger ud til at have udsat deres ankomst. Det kombineret med at de stærkeste byger ser ud til at vige akkurat udenom Pandrup hele formiddagen. Så hvad der tegnede til at blive en yderst regnfuld dag – HELE DAGEN! – blev til en formiddag med nydeligt flyvevejr.

Vi gennemførte to runder i klasserne Basic, Sportsman, Intermediate og Advan-

ced. Med tretten deltagere var der en god fordeling i alle klasser. Dog måtte vi give os, da de fæle fronter indfandt sig ved 13-tiden. Men alt i alt en god dag, uden uheld og med den fornødne spænding og obligatoriske sceneskræk.

Aftenen blev traditionen tro afsluttet med fællesspisning. En herlig afslutning på en god dag. De ukendte programmer blev udleveret tidligt på eftermiddagen - efter flyvningen blev indstillet. Det gjorde også, at vi kunne slappe lidt mere af om aftenen og tage os en enkelt øl mere.

## Modellerne

Siden IMAC for alvor vandt indpas på den danske modelflyvescene i 2008-2009 har der - på modelsiden - været forskellige trends, favoritter og nye producenter mens andre forsvandt. I starten var 50cc modeller godt repræsenteret og absolut ingen fløj på el. Så kom SBach bølgen i slutningen af 2009. Særligt Pilot RCs var meget populær og alle skulle have en. I de efterfølgende år så vi at flere og flere foretrak 100cc-klassen – og el blev mere udbredt. Udvalget af modeller på markedet i årene 2010-2013 er overvældende. Kompositfly fra CARF og Krill blev også mere og mere tilstedeværende i de år. Der sprøjter

fly ud fra producenter som Pilot RC, Extreme Flight, Aeroworks, Hangar 9/ Carden, Goldwing osv.

Desværre har vi de sidste år set at udvalget er blevet mindre og antallet af producenter færre. I tillæg har inflationen, fragtskib på tværs i Suezkanalen, Corona, energikrise og ikke mindst krigen i Ukraine presset priserne godt op. Ikke bare på IMAC-egnede modeller men for hele hobbyen generelt.

På stævnet i Pandrup kan man ikke sige noget generelt om modellerne. Alt var repræsenteret. Martin Hedegård fløj med en meeeeget gammel QQ Yak 54 med en 50 cc benziner. Og kan jeg tilføje: Han gjorde det ganske udmærket i Intermediate klassen. Selv flyver jeg med en Extremeflight Extra 300, med en 3W 110cc. Begge fra 2010 og modellen viser tydelige tegn på at været brugt. Der er naturligvis også modeller fra øverste hyld. Kan nævne Flemming Bollerslevs: Krill Laser Z2300 39% der fik de fleste af os til at savle. Vigtigst af alt er nok, at der ikke er gået grej-ræs i den. Der er plads til alle og stævnerne emmer af en afslappet stemning og stor entusiasme.

## Søndag 2. juli

Desværre truede tunge skyer over anden-

dagen i Pandrup. Ikke desto mindre lykkes det os at gennemføre en runde "unknown" for alle klasser. Den ukendte runde tæller 20% og kan hurtigt ændre førstedagens placeringer. Da alle bruger tid på at lære sig det ukendte program, er det dejligt, når det faktisk lykkes at få gennemført det. Det er ikke mindst forløsende at få det overstået, da nerverne for de fleste er lidt mere flossede under disse gennemflyvninger.



### Fakta om Un-known programmet

Ti manøvrer i sekvens som ingen kender før de udleveres. Det er ikke tilladt at øve på manøvrerne med fly eller simulator. Typisk øver deltagerne med et "stick plane" (lille model med en pind i r....). Der udarbejdes ofte et oplæserkort så man kan få en af de andre deltagere til at læse manøvrerne op under gennemflyvningen. Man er altså ikke afhængig af at kunne huske programmet udenad.



Efter alle havde gennemfløjet det ukendte program måtte vi give efter for vejrguderne. Men så var der god tid til at få pakket sammen og præmieuddelingen.

### Til vi ses igen

Alt i alt en fantastisk weekend. Jo, vi kunne have fløjet mere end vi gjorde. Men weekenden var på ingen måde spildt. For de fleste deltagere er det blandingen af flyvning, udveksle erfaringer, se på grej og fortælle løgnehistorier, som gør det til et godt stævne. Og alle får altid en ordentlig portion motivation for at komme med til næste stævne med i bagagen.



IMAC Danmark vil gerne rette en stor tak til Pandrup Modelflyveklub for igen at lægge plads til endnu et IMAC-stævne. Det er et skønt sted med virkelig gode faciliteter. På egne og de øvrige IMACeres vegne skal der også lyde en stor tak til Brian Andersen og Kristian Pade som virkelig er krumtapperne i IMAC Danmark.



### EM i Polen

I august afvikles det første officielle IMAC EM. Der er totalt 93 tilmeldte piloter fordelt på seksten nationer. Danmark stiller med fem dygtige piloter som vi alle ønsker stort held og lykke.

# DANSK SØLV TIL VM I FRITFLYVNING 2023

afholdt i Moncontour Frankrig 14.-19. august

**Der var basis for et stort VM i år da man havde arrangeret hele tre World Cup stævner og Junior Europamesterskab samme sted i ugen op til VM. Der var tilmed gået fire år siden seneste VM (pga. Corona).**

**De danske deltagere nåede frem i god tid før konkurrencerne**

Og vi brugte hver især de første dage til trimning af vores modeller, inden der lørdag eftermiddag blev budt på indmarch i høj sol og omkring 30 grader. Indmarchen demonstrerede hvor kæmpe stor opbakning arrangementet har hos de lokale i Moncontour. Hele vejen gennem byen havde indbyggerne taget opstilling og heppede på alle os deltagere. Et mobilt tre-mandsorkester fulgte processionen rundt. Det var en fest! Søndag var der processing, (modelkontrol og mærkning) hvor Danmark havde

fået en morgentid og alle fire mødte op: Jes Nyhegn, Steffen Jensen, Lars Buch Jensen og Jytte Noer. Vi skulle have været fem, men Jørgen Korsgaard havde måtte melde fra. Jes og Steffen fløj i både F1A og F1B, så der var alligevel næsten fuldt landshold. Kontrol og mærkning af vores modeller gik fint og bagefter tog vi ud på pladsen for en sidste træning før F1A dagen.

Vinden var nu blæst en del op og det blev lidt besværligt for undertegnede, fordi jeg dagen før havde reddet mig noget vrøvl med maven, som drænede mig for energi. Jeg fik lavet nogle gode trimstarter i den friske vind, men jeg pakkede sammen, fordi vejrudsigten sagde stille vind på F1A dagen, så yderligere træning samt risiko, ville ikke være relevant. De øvrige trimmede også lidt her og der.

Kl 15 blev der holdt holdmøde på plad-

sen og F1A dagen blev aftalt. Alt i alt var der styr på det.

**F1A mandag 14/8-2023**

Vi mødtes på pladsen kl. 7 og pakkede modellerne ud på startlinjen, for at teste luften med et par starter, før det gik løs. Vejret var så godt som man kunne håbe, med svag vind og skydække. Det vejr fortsatte hele dagen, hvilket betød de fleste modeller maksimalt kom 1000 meter ud i terrænet og det var de fleste godt tilfredse med. I løbet af dagen steg temperaturen fra 17 til 27 grader og det var så det. Startfeltet var det største jeg nogensinde har oplevet – 115 deltagere – Wow.

Konkurrencen blev startet og Jes gik straks på linen. Efter lidt cirklen, blev modellen skudt af i en flot start, som gav de fire minutters max. Steffen og jeg



Indmarchen var meget festlig fordi hele byen Moncontour tog godt imod deltagerne. Kendere kan se den danske vindpose som blev bemærket af alle de andre lande med en vis misundelse.

Jes Nyhegn efter hyldesten for andenpladsen til VM i F1B.



gentog succesen, mens Jytte pga. nervøsitet lavede en flyvning under tre minutter.

I runde to lavede Jes igen et fire minutters max i sikker stil og Steffen måtte desværre opleve et drop på 43 sekunder, som skyldtes en del stalls i de nederste meter, før den landede. Starten var kneben og havde der ikke været stalls, kunne maxet sandsynligvis være kommet i hus. Selv lavede jeg en god start, som fik en del turbulens i begyndelsen med to stalls, hvorefter den gled fint. Der var desværre svag nedvind og efter 2½ minut lå min model i ca. samme højde som Steffens gjorde, men jeg slap for stalls og modellen landede på 4:02. Ja, der er jo ikke grund til at overgåre det. Jytte fortsatte desværre med at lave en flyvning lige over 3 minutter, igen var det nervøsiteten, som slog igennem.

Runde tre bød på tre minutters max og Steffen og Jes lavede fine maxer. Selv fik jeg lavet en start med for lille udgangshastighed og to kæmpe stalls i dårlig luft. Til trods for at det ikke kunne blive værre, lykkedes det lige nøjagtigt modellen at glide 3:01 hjem. Hurra for det. Jytte kom desværre ikke i mål med et max.

Runde fire betød modelskifte væk fra min LDA-model til min gode gamle C-model til alt slags vejr og den klarede da også som forventet et max, sammen med Steffen og Jes. Jytte droppede endnu en gang, denne gang blev det til under to minutter.

Så var der en times pause til at fylde maverne og hvile ud.

I runde fem klarede Jes og Steffen max i sikker stil, mens jeg desværre fik et drop på ½ minut, fordi jeg fik skudt modellen af med for lille fart og i snydeluft.

Det gav et stort stall og for høj synkehastighed og den klarede ikke maxet. Et nærmere studie af højdekurverne afslørede at modellen lå meget højt på linien i de tre sidste cirkler før den blev skudt af. Det er sædvanligvis lig med en sikker termikboble, men desværre ikke her. Et kvalificeret bud er at jeg kom for sent til en lille boble og ikke fik løbet hurtigt nok. Jytte lavede et beskedent drop.

Runde seks og syv gav 7 maxer og et drop til Jytte.

Dermed var kun Jes i Fly-off, mens vi andre kunne melde os som tidtagere.

#### Fly-off F1A

Som reglerne foreskriver, blev første Fly-off på 6 minutter og der var hele 48 deltagere, hvilket svarer til 42% af alle. Jeg var selv tidtager for en af finnerne, så jeg så desværre ikke Jes' start, men den sad lige i skabet og bremsen gik i meget



Efter sin flotte deltagelse i F1A flyoff viser Jes stolt sin flotte model frem.



Før F1B Flyoff havde danskerne intense drøftelser med Ian Kaynes og den franske konkurrenceleder.

god højde efter de seks minutter. Finnen jeg tog tid på maxede også i fin stil og virkede meget overbevisende.

15 havde klaret de 6 minutter og der blev gjort klar til 8 minutters Fly-off. Jeg var på hjemhentningsholdet ude i marken, så heller ikke den start fik jeg set. Den skulle efter sigende være rigtig god og luften var nogenlunde neutral, hvilket rakte til 5:44 og en meget respektabel 7. plads.

Vinder blev Finnen Lauri Malilla, som bor og arbejder i Schweiz og derfor flyver på deres landshold. Lauri er en meget populær og ventet vinder, fordi han i lang tid har fløjet godt og ofte er snydt for sejren på grund af forskellige former for uheld. Nr. to blev svenske Robert Hellgren, som helt fortjent vandt på en meget stærk baggrund. Nummer tre blev en for mig ukendt argentiner, men helt ringe kan han ikke være, når han kommer så langt.

### **F1B onsdag 16/8-2023.**

Tirsdag var helliget F1A juniorer, som vi ikke havde nogen af og dagen blev derfor brugt til træning og forberedelse for Steffen og Jes.

Onsdagens første runde gav et fire minutters max til Jes, mens Steffen blev udsat for et problem med linen til haleplanet, som betød modellen DTéde efter fem sekunders stig. Modellen lavede en del loops i lav højde, indtil den gik i jorden med propellen kørende på 22 sekunder. Det giver desværre ikke omstart og tiden stod derfor.

I runde to fortsatte ulykkerne for Steffen,

fordi der blev kastet til venstre og modellens stigemønster blev totalt ødelagt, med en del kunstflyvning og lav udgangshøjde som resultat. Resten af flyvningen gik fint, men det blev desværre kun til 155 sekunder. Jes klarede endnu et fire minutters max.

Efter runde to besluttede konkurrenceledelsen at flytte startstedet ca. 500 meter længere væk fra lejren, fordi det viste sig at flertallet af flyvningerne gik direkte ind over den lokale gård og enkelte modeller landede endda i parkerede biler og campingpladsen. Øvelsen tog en time og det skulle vise sig at mer-tidsforbruget senere gav konkurrenceledelsen udfordringer til Fly-off.

De sidste fem runder gik meget fint for begge kombattanter, som tilsammen fik 10 x max. Det er nok i de sidste fem starter vi skal kigge, hvis deres reelle niveau skal bestemmes.

Da de indledende syv runder var gennemført, var der hele 50 med fuld tid ud af 109 deltagere. Det er lig med 46% og som jeg selv forventede en smule højere end i F1A.

### **F1B Fly-off – kontroversielt og en kende kaotisk**

På grund af startlinieflyvningen i den ordinære konkurrence, var det samlede program kommet bagud og Flyoff blev annonceret til start senere end den oprindelige plan. Endvidere fraveg man spor-

ting code ved at gå direkte til 8 minutters flyoff og sprang det sædvanlige 6 minutters flyoff over. Det var ikke helt i orden, men der blev ikke i første omgang taget action på sagen. Arrangørerne havde store problemer med organisering af de mange tidtagere, hvor der i princippet skulle bruges tre per deltager, hvilket er lig med 150 tidtagere. Planen var at hvert land skulle stille med en tidtager og lod det falde på mig og jeg forsøgte forgæves at melde mig, så jeg kunne komme på en liste og hjælpe med et eller andet sted. Efter en halv times forgæves renden rundt mellem arrangørerne gav jeg op og stillede mig hen til Jes' startsted for at opleve starten.

Vinden var på langs af startlinjen, hvilket betød, at starter fra lave polnumre ville flyve direkte hen over resten af startlinjen, som i enden med de høje startnumre ville have optimale betingelser for at snylte termik. Jes stod på pol nr. 2 og ville derfor blive snydt for alle fordelene mens startpoler længere nede ville få fordelene. Det var ikke fair, så Jes og Peter Buchwald indledte en dialog med Ian Kaynes og konkurrencelederen om de to forhold som ikke var OK; vindretningen og overspringelse af 6 minutters fly-off. Det gik der en del tid med, fordi vi havde fat i to punkter, der var indhold i.

Det hele endte med at den 300 meter lange startlinje blev drejet 50 meter i medvind i vores ende og resten af de 50 poler blev rykket i mindre grad, så startlinjen bibeholdt sin linearitet. Det mente



Jes trækker sin F1B motor op før starten



Jes på podiet og Dannebrog bag sejrsskammerne!

en del svarede til at startlinjen blev ændret med 45 grader, men det kan jeg ikke se. Det var et væsentligt mindre gradtal der blev rykket. Det danske hold accepterede ændringen, selv om der stadig kun blev et otte minutters forhold på grund af "meteorologiske forhold". Det er i min verden en omskrivning af "tidsmæssige forhold" fordi man efterhånden var meget sent ude med igangsætningen af flyoff og man ville forsøge at afvikle fly-off den dag. Danskerne stak piben ind og fly-off blev skudt i gang lidt efter.

Der skete så det glædelige, at den generelle vindretning i de sidste minutter op til flyoff drejede ca. 30 grader, så vindretningen alligevel endte på at være vinkelret på startlinjen, så alt lykkedes alligevel til sidst. Jes begyndte at trække op og den ene pløk røg op af jorden og den lodrette pind i opræksstativet bøjede – altså opræksstativhavari. Så har man set det med. Vi var et par mand, som satte en fod over hver pløk på reservestativet, så der kunne trækkes op og så kørte det.

Næste motor blev trukket op og modellen blev gjort klar. Der blev ventet på luft og modellen blev sendt afsted i en flot start med en perfekt overgang til glid. Derefter var det bare at nyde modellens fine glid, indtil den ramte en elledning 100 meter fra landevejen 1,8 km væk.

I de spændende minutter hvor den endelige placering stod klart, vidste vi alle sammen at Jes' mere end syv minutter rakte langt, men hvor langt? Det viste sig at der kun var en som havde fået fuld tid og

ingen havde ellers scoret bedre end Jes, hvorved andenpladsen var en realitet.

Så skulle modellen findes og jeg cyklede ned i terrænet med Jes' nye franske GPS. Selv om den virkede ved startlinjen, virkede den ikke ude i terrænet, så modellen måtte findes med de gammeldags metoder. Det tog lidt længere tid og til sidst blev modellen leveret til processing. Modellen kom igennem processingen uden bemærkninger, det var lidt spændende om den ville bestå – og det gjorde den. Stor var glæden og det viste sig at det var flere årtier siden en dansker havde fået en podieplads ved VM og det blev fejret!

### F1C

Der var 70 deltagere i klassen, men ingen danskere.

### Medaljeoverrækkelse og afslutning

Heller ikke torsdag og fredag var der danskere i ilden, så de fleste brugte tiden på afslapning og turistudflugter af forskellige slags. Medaljeuddelingen foregik i vindstille, bagende sol og med diverse taler. Stor var dog fornøjelsen da Jes fik hængt sin sølvmedalje om halsen og vi kunne se Dannebrog gå til vejrs som et af de tre flag.

### Mesterskabet generelt

Franskmændene havde generelt stablet et godt stævne på benene. Det er bestemt godkendt. En svaghed viste sig, når der skulle laves om i planerne og detal-

jerne skulle organiseres. Det foregik kaotisk og rodet og var ikke helt oppe på den standard, resten af mesterskabet ellers holdt.

Tidtagning til VM Fly-off er efterhånden blevet problematisk, når mere end 40% af deltagerne kommer i fly-off i startfelter, som for længst har passeret 100 deltagere. De fleste har fly off modeller med sorte støbte kulfibervinger og det er svært at skelne de forskellige modeller fra hinanden for de stakkels tidtagere. I F1B er problemet ekstra stort fordi, de fleste snylter på stjernerne og folk derfor starter i sværme. For at lette tidtagningen, har de fleste blinkende dioder på flyene, men da næsten alle har dioder, hjælper det ikke særlig meget på at holde styr på modellerne.

Sorte kulfibermodeller som flyver i lav højde, foran en mørk trægrænse er også meget svære at se i kikkert.

Man kunne overveje om de gamle 20 minutters fly-off perioder skulle erstatte de nuværende blot syv minutter. Det kunne jævne antal fly i luften ud og mindske muligheder for tidtagerfejl.

Det danske hold fik en god holdleder i Peter Buchwald, som gjorde en rigtig god indsats i den vigtige rolle. Tusind tak til Peter og personligt håber jeg at Peter en anden gang har mod på opgaven.

Tak for et godt VM 2023 og en masse gode oplevelser.

Lars Buch Jensen



alle HAR EN  
**HISTORIE**  
 her er min



# MIN START PÅ MODELFLYVNING

**En sommerdag i 1972, fortalte min far at hans arbejdskollega Boye Christiansen\* skulle til Undløse sammen med de andre i modelflyveklubben til flyveopvisning. Han spurgte, om vi skulle køre ud og se opvisningen og det ville jeg selvfølgelig gerne. Modelfly havde min store interesse og jeg samlede jævnlige plastbyggesæt.**

Jeg glædede mig og da weekenden endelig kom, kørte vi af sted. Jeg var meget spændt og det var vildt spændende, at se alle de flotte modeller og alle de kunster, de kunne gøre med dem. Jeg tror min kæbe hang nede på jorden af begejstring. Jeg var solgt. Sådant én kunne jeg godt tænke mig og jeg spurgte også min far, om jeg ikke måtte få en. Det måtte jeg desværre ikke, for jeg var slet ikke gammel nok sagde han og så var det også meget dyrt. Jeg havde ingen anelse om hvad sådan noget kostede. Jeg var 9 år og gik i 4. klasse og ønskede mig alt, der havde noget med mekanik og teknik at gøre.

Jeg prøvede at spare sammen af mine lomme penge, som jeg mener var 5 kroner om ugen. Tiden gik og hver gang det var jul og fødselsdag, ønskede jeg mig et fjernstyret fly.

Da 6. klasse var godt i gang, kom der en ny dreng, Jens-Otto, i min klasse. Han fortalte, at han havde et linestyret Cox fly med 0,8 ccm motor. Den måtte jeg ud at se ham flyve med og igen var jeg solgt. Nogle dage senere lokkede jeg min mor til at køre mig til Glafa Hobby i Ringsted, hvor jeg endelig kunne få brugt de næsten 500,- jeg havde fået sparet sammen til at købe et linestyret fly fra Cox, en gløderørsklemme, et Helleesen type 310 batteri samt en dunk Graupner Titan super G12 brændstof. Jeg var lykkelig. Jeg skulle bare hjem og flyve. Meeen så nemt gik det ikke. Jeg styrtede ned gang på gang og fik smadret den skide flyver til ukendelighed. Den blev limet jeg ved ikke hvor mange gange. Til

limning brugte jeg Stenkulsnafta, som var billigt hos den lokale købmand og var i flasker af 0,5 l. Jeg havde fået at vide at hvis den plast, man ville lime, blev hvid, når man bøjede den, var det ABS-plast og så kunne stenkulsnafta bruges. Det duftede godt syntes jeg, men var helt sikkert ikke sundt.

Efter at have kæmpet med den linestyrede Cox og ikke rigtigt fået noget godt ud af det, var jeg meget tæt på at opgive det der line-styring. Lige indtil der var en voksen, som kunne se, at det fly, jeg havde købt, var en advanced model og ikke til en begynder. Det var der ingen hos Glafa Hobby, der havde sagt noget om og som 11-årig vidste jeg intet om det. Tilbage til hobbyforretningen igen og denne gang fik jeg købt, - ja ok - mor betalte det meste, en ny Cox. Men denne gang én til en begynder og så blev det sjovt! Jens-Otto og jeg fik fløjet rigtig meget i 6. og 7. klasse med vores Cox modeller. Jeg nåede at have en Stuka ju87D, en Mustang P51D, en Cessna og den på billedet, som jeg dog ikke husker navnet på. Vi hyggede utroligt meget med de fly.

Endelig kom min 12-års fødselsdag og jeg fik et Graupner Dandy svævefly i fødselsdagsgave af min mor og far. Jeg var lykkelig. Det var et byggesæt i balsatræ med spændevide på 1,6 m og til to kanaler, højderor og sideror. Vinteren brugte jeg sammen med min far til at bygge flyet, men midt i byggeriet indtraf katastrofen. Jeg havde stillet flyskroget på gulvet i stuen. Det var næsten færdigt. Jeg løb gennem huset rundt om en dør - tog et spring - og landede lige oven i flyskroget! Det blev knust og jeg var endnu mere knust og hylede som besat. Jeg kommer aldrig ud og flyve! Det er slut! Og hvad man ellers tænker i sådan en situation.

Min far fik trøstet mig og sagde, at vi skal nok skulle få lavet det igen og du skal nok komme ud og flyve, men lad være med at stille tingene på gulvet en anden gang. Jeg har aldrig stillet et mo-





Desværre har jeg ikke andre billeder af de ting jeg har haft end de få sort/hvide billeder her, for under en flytning for en del år siden mistede jeg mine fotoalbum frem til 1986.

delfly på gulvet siden. Heldigvis var der så meget balsatræ og lister i overskud, at der kunne tilskæres mange nye dele, så flykroppen igen kunne bruges.

Jens-Otto købte også en Graupner Dandy og fik også den bygget hen over vinteren sammen med sin far.

I sommeren 1975 var det tid til at vi begge skulle prøve vores fly for første gang. Det foregik på en mark ved siden af hvor Jens-Otto boede. Vi havde begge købt en tokenals 27 MHz Futaba Radio med helholdsvis gul og grøn krystal hos Ankers Legetøj i Holbæk. Det var vildt spændende og vildt svært. Vi fandt ud af, at man ikke bare kaster et svævefly og så flyver det af sted op i luften og så er det det. Nej, det gør det ikke - 20 meter - så er det nede igen. Hmm hvad gør vi så? Det skal lige nævnes, at der kun var os to knægte. Ingen andre, der kunne komme med guldkorn. Vi prøvede os frem og vi ødelagde meget og vi limede meget. Der var jo ingen YouTube til inspiration, men vi fik dog en anbefaling fra min fars kollega: Cyklen.

En gammel cykel blev fundet, skrællet, vendt i vejret, en lang snor om fælgen og så kunne den bruges som spil. Det fik vi noget mere ud af, men vi crashede også mange gange. Vi brugte meget Balsa-cement og hvid trælim, vi lappede, dopede, malede, fløj, smadrede og vi hyggede, legede og havde det vildt sjovt.

Boye syntes, vi skulle komme ud i klubben til dem med vores fly en dag. Det gjorde vi så og de erfarne piloter i klubben fik flyene op i en god højde, fandt noget termik og de var oppe omkring 30 til 40 min. Det var en meget stor oplevelse. Vi var begge meget glade for den oplevelse og senere fik vi begge købt en opsats, så vi kunne sætte en af vores Cox motorer på ryggen af flyet. På den måde kunne vi nemmere få flyene op i luften frem for at trække dem op med den gamle cykel, og vi lærte efterhånden at flyve.

Vi skulle jo prøve en masse skøre ting med de Cox motorer. Vi fik monteret én på en legetøjsbil af Bilofix trælegetøj og kørte rundt i haven med den. Det larmede helt vildt og naboen blev sur og pludselig stod politiet i haven og vi fik en skideballe for at larme. Hvad skulle vi så lave?

Vi fik begge fritidsarbejde og tjente penge. Jens Otto købte en Mantura 1000 bil med 3,5 ccm Webermotor hos Glafa Hobby i Ringsted. Jeg købte en Associated med 3.5 ccm Veco21 motor hos Transmerc i Præstø og vi brugte vores fjernstyring, servoer, modtager samt batteriboks fra flyene og så var vi kørende. Vi var i Hillerød og prøve at køre på Ole Harders bane. Et par både fik vi

også lavet og samme radiogrej blev monteret i dem. Jeg var efterhånden blevet 15 år og skulle på efterskole. Interesserne blev nogen andre, bl.a. knallerter, så der blev ikke fløjet meget.

I 1979 var jeg 16 år og jeg kom i lære som værktøjsmager og indtil jeg blev udlært i 1982 fik jeg samlet lidt forskelligt sammen: en Robbi Finikoft svæver, en Graupner Maxi højvinget, en Graupner Bell 47G Helikopter samt et Futaba FP-7FG/K radioanlæg. Jeg nåede dog aldrig at få brugt nogle af delene. Jeg kastede min tid på motorcykler, flyttede hjemmefra og der skete en masse andre ting, men RC-hobbyen lå alligevel gemt i det skjulte, og i 1998 købte jeg et byggesæt af en tometer svæver af Jan Abel fra Electric Flight Equipment. Den kom heller aldrig i brug. Jeg mødte en kvinde. Vi blev gift, fik børn, byggede hus og kørte en masse MC. I september 2016 var jeg med til at starte Drone Midtjylland op. Jeg fløj med en DJI Phantom 3, var kasserer i klubben indtil 2018, hvor jeg meldte mig ud og solgte dronen. Det var ikke den slags flyvning jeg ville.

Ungerne er nu blevet store og klarer sig selv, så nu er der masser af tid til en hobby. Min kone har hendes kreative hobby og den der RC-hobby med fly spøjte igen, så nu skulle det være og i vinteren 2022 meldte jeg mig ind i Modelflyvning Danmark igen. Jeg købte en Spektrum NX8, en FMS Easy Trainer, så jeg kunne komme i gang med at lære at flyve igen, og på hylden står en Durafly Tundra V2 og venter, som skal være næste skridt, når jeg har fået noget øvelse. Jeg fik meldt mig ind i KMFK hvor jeg er blevet taget godt imod og kom i gang her i foråret med Jann Persson som min instruktør i klubben.

Når vinteren igen kommer, hopper jeg med på indendørsflyvningen om søndagen. Og hjemme i hobbyværkstedet, som stille er ved at blive bygget op, kan jeg bygge nogle modelfly i træ, som jeg har været så heldig at få som byggesæt. Så jeg håber, jeg de næste mange år kan få fløjet og bygget en masse.

Kiehn Rothman

\*(Boye har tidligere været omtalt i et Modelflyvenyt en gang i firserne, hvor han viser en firetakts boxermotor frem, som han selv havde lavet helt fra bunden)

alle *»* **HISTORIE**

Du har også en historie om hvordan du begyndte med modelflyvning. Vil du dele dem med os andre, så skriv maks 7000 anslag til redaktør, Marianne Pedersen på [pe@pe-design.dk](mailto:pe@pe-design.dk) og vedlæg en håndfuld billeder.



Tunge mørke regnskyer over sommerlejrpladsen

# DEN FREDAG JEG BARE

Nusernes sommerlejr i juli på Lindtorp Flyveplads bød på en del vand,

**Og det skete i de dage i juli i uge 27 at Nusernes sommerlejr endnu en gang løb af stablen på Lindtorp flyveplads.**

Der var lavet mange arrangementer, blandt andet havde vores tyske venner Dizzy Bird byggesæt med, så vi i starten af ugen, hvor det regnede vandret (stærk blæst og regn) om dagen, kunne bygge vinger til skråntflyvning eller bare med elastikstart.

En af deltagerne, Michael Buchreitz fra Nuserne havde også et kursus i Paintbrush. Og uden vi vidste af det var der gået tre timer, til gengæld vidste vi så en masse om hvordan man får et fly til at se gammelt ud, uden at kaste det i jorden.

## Masser af aktiviteter

På lejren foregik der hele tiden noget så ingen behøvede at kede sig, selv en stormodel blev godkendt i ugens løb. Der blev fløjet med alle slags fly el, brændstof, jet/EDF, propel, store, små,

med og uden hjul, dyre, billige, FPV, hurtige og langsomme. Så alle kunne være med, selv drager blev der sat op.

## Kun materiel skade

Med så mange modeller og med så megen intensitet kan det jo ikke undgås, at der sker uheld og havarier, men ingen der gik ud over andet end materiellet, så hvis man ikke selv grinte af det så var der altid flere der var parate til at grine og så kom smilet også frem på den uheldige pilot.

Jeg selv må jo erkende at om fredagen skulle jeg nok have nøjedes med at kigge på de andre, for hele tre fly nåede jeg at havarere. Det ene så slemt at det blev gravet op og båret direkte i affaldscontaineren.

Jeg havde fløjet FPV nogle gange om formiddagen og min FOX 3000 havde opført sig eksemplarisk og så over middag forsvandt video fra brillen og spotteren kunne fortælle mig at flyet var på vej lodret ned i marken 200 m. væk. Så det må tilskrives elektronikken, at jeg mistede kon-

trollen der og jeg kunne bare hente en spade og grave den op.

Det var jeg jo lidt ked af, især fordi jeg havde jo stadig 2 fuldt opladede batterier, men heldigvis havde jeg min Rafale fra FMS med, så kunne den bruge strømmen i stedet for at aflade dem. Som sagt så gjort, ud af hangaren, det vil sige transportæskene, samle den, og ned på asfaltbanen med den. Tjekke ror og alt var som det skulle være og så var det bare at give fuld gas, desværre buede banen hvilket betød at den kørte ud mod siden, men jeg tænkte at der var rigelig asfalt til at kunne få den op alligevel.

## 1-2-3 og så det helt uladsiggorlige

Det var der så ikke, og den greb fat i græsset lige inden den littede hvilket resulterede i at den brækkede næsen af. Det var jeg godt nok ked af, men alle muligheder var ikke udtømt endnu for jeg havde stadigvæk mine Carbon Cub ZZ., så i med batteriet og op kom den uden problemer. Jeg fløj rundt et stykke tid og nød det at



Landing i vindposen - det vil jeg ikke gøre efter



Villy Feltmann tv. Th er det fabrikanten af DizzyBird. Michael Priemer fra Tyskland

# SKULLE HAVE KIKKET PÅ

men også på en masse inspiration, sjove oplevelser og enkelte utroligheder

flyve. Det var blevet tid til at skifte batteri, så jeg lagde an til landing på vores græs-bane og havde set vindposen; det var fuldstændig vindstille, så det var ikke noget problem at komme ned. Og lige pludselig sprang vindposen ud foran flyveren og fangede den, og så hang Carbon Cuben der. Nu var gode råd dyre for vindposen var sådan 12-15 meter høj og en tynd jernstang så det var ikke lige noget man klatrede op i og den hang temmelig godt fast. Men der er altid folk der er villige til at hjælpe og 3 mand og mig selv inklusiv fik lagt vindposemasten ned og reddet flyet som bare havde fået en minimal skade i form af et hak i vingen og en knækket stiver, men ellers var klar til at flyve videre.

## Jeg kommer igen næste år

Nogle dage er altså ikke til at flyve i selvom de ser sådan ud. Jeg stod så stadig med et fuldt opladet batteri. Men jeg skal af sted næste år igen.

Villy Feltmann





**Den første weekend i juli stod det på en mandetur til England. Sammen med min gode flyveven Peter Hasbo tog jeg af sted for at se RIAT - der efter eget udsagn er det største militære airshow - i Fairford. Men før vi tog ud til showet, stod den på museumsbesøg på Gatwick Aviation Museum, der ligger lige ved siden af lufthavnen. Vi besøgte også museumsskibet Belfast i London. Det imponerende krigsskib og det store airshow kan der fortælles meget om, men den lille artikel her handler om museumsbesøget.**

Det er ikke noget særligt stort museum, men de har nogle spændende fly, og det drives af nogle hyggelige seniorer. Blandt flyene var den utraditionelle Sea Vixen der opererede fra hangarskibe, den i England pensionerede Harrier, den imponerende English Electric Lightning (trods navnet er det ikke et elfly, men en tomotoret interceptor der var konstrueret, så den på ingen tid kunne komme op og skyde russiske bombefly ned) og sidst men absolut ikke mindst en næsten flyveklar Shackleton ubådsjæger, der var i engelsk tjeneste fra 1951 til 1991.



# BESØG PÅ GATWICK AVIATION MUSEUM

Schakletonen var en videreudvikling af den fra WWII kendte Lancaster. Den var så tungt lastet med udstyr og brændstof at den var blevet udstyret med et par jetmotorer monteret sammen med de yderste af de fire Griffonmotorer. Jetmotorerne blev kun brugt til at hjælpe Schakletonen med at komme i luften. Efter starten var den i stand til at patruljere over havet i 15 timer mens teknikerne i den 14-15 mand store besætning kikkede efter radarsspor fra ubådsperiskoper og lyttede til de sonarbøjer de smed ned i vandet hvor de mistænkte at de rus-

siske ubåde gemte sig. Ud over sonarbøjer kunne den også droppe bomber, miner eller torpedoer.

Det der gjorde besøget i Schakletonen særlig interessant var, at dels kunne man komme ind i den, men sandelig også de to veteraner der inde i flyet fortalte om arbejdet og livet under de lange patruljer over havene.

Den ene guide var tidligere tekniker og havde fløjet i Schakletonen i den seneste af flyets tjenestetid. Med en mappe med bil-



leder fortalte han detaljeret om arbejdet i den. Der var både køjesenge, køkken og toilet. Der var dog ikke meget tid til at hvile sig, så overkøjen var fyldt med mad og lækkerier.

### De personlige historier er krydderi man husker

Den anden guide var en 94-årig tidligere pilot, der fortalte at det store fly rent faktisk var dejligt at flyve, men at det nogle gange var lidt svært for navigatørerne i en tid før GPS, og med en flyvehøjde lavt over havet og ofte under skyerne, at vide helt præcist hvor de var. De dygtige og rutinerede navigatører kunne dog som regel give en forbløffende præcis MPP position. MPP var et kvalificeret gæt og står for "Most Probably Position".

Vi skulle tale højt, når vi spurgte om noget. De fire motorer på hver 36 liter og med fri udblæsning larmede så meget inde i kabinen, at det var gået ud over hørelsen på veteranerne. Især de tidligste versioner af flyet havde ingen støjdempering og vinduerne var tynde og utætte, så støjniveauet under patruljerne var ret overvældende..

Vi fik lov til at kravle rundt i hele flyet. Det var ikke så nemt for en høj og stivbenet gammel mand som mig - der er noget af en hovedbjælke i flyet, når man skal frem til pilotsæderne. Og mod at love ikke at pille ved noget, fik vi lov til at sætte os i pilotsæderne. Når vi ikke måtte pille, var det fordi alle motorerne kunne startes - en årlig begivenhed der tiltrækker mange tilskuere. Vi pillede naturligvis ikke, og mon ikke at det kræver lidt mere end pilleri fra pilotsæderne at starte motorerne. Der var trods alt også teknikere med til at passe dem.

### Fra ubekvem til første klasse

Oven på Schakletonens ubekvemmeligheder kan man på museet besøge en førsteklasses kabine fra Virgin i fuld størrelse - de rige har god plads i de luksuriøse og rummelige sæder! Sammen med den gode lille samling fly i museet var det en stor oplevelse at besøge Gatwick Aviation Museum, og lander man i Gatwick Airport kan et besøg absolut anbefales.

Der er en del af den slags små flymuseer i England, og har man mulighed for det, kan det absolut betale sig at besøge dem. Blandt de oplevelser jeg har haft er en snak med en veteran



der havde oplevet at flyve i krig i et Horsa svævefly og en cockpitomvisning i en Vulcan. Sådanne ting kan sjældent planlægges, men er man heldig, er det noget man husker.

God tur!  
Poul Møller

### LINKS

Gatwick Aviation Museum: <https://www.gamc.org.uk/>

Sea Vixen: [https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft\\_id=526](https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft_id=526)

Harrier: [https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft\\_id=417](https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft_id=417)

English Electric Lightning:

[https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft\\_id=229](https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft_id=229)

Schakleton: [https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft\\_id=378](https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft_id=378)

Griffon motor: <https://engineerine.com/the-rolls-royce-griffon-engine-story-of/>

Horsa svævefly:

[https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft\\_id=876](https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft_id=876)

Vulcan: [https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft\\_id=239](https://www.militaryfactory.com/aircraft/detail.php?aircraft_id=239)

RIAT: <https://www.airtattoo.com/>



**REJSETIP**

**Har du også et rejsetip?  
Så send det til os ...**

Har du besøgt en spændende modelflyveplads et sted i udlandet, en for vild dronebane, et spændende flymuseum eller noget andet spændende som du synes andre modelpilotkammerater skal besøge, så send os et billede og skriv hvorfor, du synes det er et besøg værd..

Send det hele til: [pe@pe-design.dk](mailto:pe@pe-design.dk)  
Marianne



# ENDELIG, ENDELIG, ENDELIG ...

Puljemidler

## Altid flyveklar bane i Esbjerg Modelflyveklub

### Puljemidler til Esbjerg Modelflyveklub

Esbjerg Modelflyveklub søgte tilbage i 2022 puljemidler til anskaffelse af en robotklipper til udførelse af det hårde arbejde med at holde banen i form, så vi ikke altid skulle bruge tid på græsslåning, før vi kunne flyve.

Vi har i de senere år kæmpet med at holde medlemstallet oppe, så det med at få slået græs og holde banearealet har fyldt meget for de få aktive, men vi er i bestyrelsen positive og tror stadig på fremtiden.

Nå, vi fik tilbud & ansøgning sendt til Modelflyvning Danmark – godkendt! Så vidt så godt, og så af sted til vores forhandler. Joo, han troede nok at vi kunne få leveret men ak nej, terminen viste slut 2022 så det endte med levering i foråret 2023 og nu har den så holdt græsset trimmet indtil videre.

Vi valgte en model som er i konstant forbindelse via satellit, da vi er på Varde Flyveplads og at vi hele tiden ved hvor den befinder sig, ikke mindst i tilfælde, som da den sad fast under tørken.

Under tørken slog vi ikke græs i en periode og det udnyttede muldvarpene som hurtigt fandt tilbage til vores bane areal – de er nu bekæmpet og banen står flot og nyslået hele tiden uanset vejret.

Esbjerg Modelflyveklub takker Modelflyvning Danmark for støtten på de godt 21000kr som gjorde det muligt at komme i hus med projektet.

På vegne af Esbjerg Modelflyveklub  
Arne Bruun



# KALENDER 2023-24-25



## Tjek altid!

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

## TRÆNING OG KONKURRENCER

- 14.-15. oktober 2023 Skrænttræning 13
- 14.-15. oktober 2023 Jyllandsslaget - fritflyvning
- 21.-22. oktober 2023 JM 2023 F3F
- 22. oktober 2023 Københavns Mesterskab i linestyling
- 10.-11. november 2023 Skrænttræning 14
- 12. november 2023 Vinterkonkurrence hos Pingvinerne

## ER DIT 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)

## MØDER OG DEADLINES

29. oktober 2023 DEADLINE Modelflyvenyt december nr.

## TRÆF



14.-15. oktober Jettræf på Flyvestation Værløse

## 2024

- 7. januar 2024 Deadline Modelflyvenyt nr. 1-2024
- 10. marts 2024 Repræsentantskabsmøde
- 7. april 2024 Pilottræf med workshops Hedensted
- 26. maj 2024 MODELFLYVNINGENS DAG

## 2025

25. maj 2025 MODELFLYVNINGENS DAG

LÆS MERE OM DET HELE OG MERE TIL PÅ [MODELFLYVNINGDANMARK.DK](http://MODELFLYVNINGDANMARK.DK)

# IC COMMUNICATION

**Sanwa SD 10G**  
**Tilbud 1798,00**

**Støbe epoxy 1kg**  
**Tilbud 198,00**

**Glasfiber stænger 1 meter længde**  
1,0mm 7,00 2,0mm 8,00 3,0mm 9,00  
4,0mm 10,00 5,0mm 14,00 6,0mm 18,00  
8,0mm 28,00 10,0mm 33,00

**Kulfiber stænger 1 meters længde**  
1,0mm 7,00 2,0mm 20,00 3,0mm 30,00  
4,0mm 45,00 5,0mm 62,00 6,0mm 89,00  
8,0mm n 113,00 10mm 141,00

**OS 32 SX-H 5,23ccm**  
**Tilbud 698,00**

**Glasvæv 1m2**  
**Tilbud 75,00**

**Dope / spannlack 500 ml**  
**Tilbud 125,00**

**Balsa plader størrelse 100 x 1000 mm**  
1,0 mm 18,00 1,5 mm 20,00 2,0 mm 21,00  
2,5 mm 22,00 3,0 mm 24,00 4,0 mm 26,00  
5,0 mm 30,00 6,0 mm 32,00 8,0 mm 35,00  
10,0 mm 43,00 15,0 mm 65,00 20,0 mm 85,00

**Vi har selvfølgelig også balsa forkant / bagkant / trekant og firkant lister  
Piano tråd / kulfiber rør / fyr lister / lim og meget andet**

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





Flot foromtale på hele midteropslaget i Horsens Folkeblad



Gul model i luften til jubilæet



# 50 ÅRS JUBILÆUM I MFK. WOODSTOCK

## Modelflyveklubben Woodstock fejrede lørdag den 16. september sine første 50 år!

Nogle dage forinden fik vi en flot foromtale i Horsens Folkeblad. Avisen havde sendt en journalist og en fotograf med en fotodrone ud på pladsen. Avisens netudgave har et link til oplæsning og ekstra billeder. Find den med qr-koden.

Selve dagen oprandt med usædvanligt flot vejr, svag vind og højt solskin. Programmet var festmiddag med grillservering, og senere kaffe med rigelig kage.

Der var godt fremmøde med både medlemmer, ægtefæller og også nogle nye interesserede op, der havde læst omtalen i avisen.



Selvfølgelig var der fly på jubilæumslagkagerne

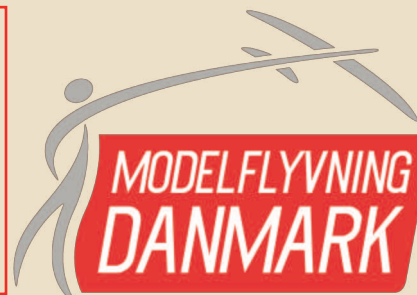
Herunder: Festsdeltagerne



# MODELFYVNING 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.



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



## Kontaktoplysninger Modelflyvning Danmark

### Bestyrelsen

Formand	Lars Kildholt (7)	Greve RCC	Tlf: 2015 9777	mdkformand@gmail.com
Næstformand	Peter Skotte	Aviators Modelflyvere	Tlf: 2249 2663	peter@skottes.net
	Troels Lund (6)	Østjysk Mfk.	Tlf: 2511 1007	tromilu@gmail.com
	Allan Feld (5)	AMC	Tlf: 8613 4140	allan.feld@mail.tele.dk
	Niels Christian Nielsen (4)	Brønderslev Mfk.	Tlf: 4135 0042	nielschrgandrup@gmail.com
	Erik Dahl Christensen (2)	Droneforening Fyn	Tlf: 5238 9093	erikdahlchristensen@gmail.com
	Martin Hedegaard (3)		Tlf: 4045 7530	mlhedegaard@gmail.com
Suppleant	Anders Borup Johansen (1)	NFK	Tlf: 2688 8988	anders@borupjohansen.dk

**Sekretariatet** Marttin Stuart Nielsen & Chris Jespersen Kirkeskovej 1, 4660 Store Heddinge  
(mandag 16.30-18.30) Tlf. 8622 6319 info@modelflyvning.dk

**Modelflyvenyt, redaktør** Marianne Pedersen Aksel Niensens Vej 10, 7140 Stouby  
20870747 pe@pe-design.dk

## Modelflyvning Danmark har nedsat følgende udvalg og styringsgrupper

### FLYSIKKERHEDSUDVALGET

Martin Hedegaard 4045 7530  
mlhedegaard@gmail.com

#### Flyvepladsansvarlig

Troels Lund 2511 1007  
tromilu@gmail.com

#### Stormodeludvalget

Troels Lund 2511 1007  
tromilu@gmail.com

### ELITEUDVALGET

#### Formand:

Allan Feld 4041 5970  
allan.feld@mail.tele.dk

#### Sportschef:

Erik Dahl Christensen 5238 9093  
erikdahlchristensen@gmail.com

### Styringsgrupper under Eliteudvalget

#### Fritflyvning (F1A+F1B+F1C+F1Q)

Steffen Jensen 6035 3568 steffen.hjorth.jensen@gmail.com

#### Linestyri (F2A+F2B+F2C+F2D)

Niels Lyhne-Hansen 2262 1951 lyhne@get2net.dk

#### Kunstflyvning (F3A)

Jakob B. Andersen 2070 1161 jakob.b.andersen@outlook.dk

#### Svæv Højstart (F3B)

Jan Hansen 4017 4804 jah@sv.dk

#### Helikopterflyvning (F3C+F3N)

Thomas Wiese 4023 6540 thomas25wiese@outlook.dk

#### Svæv Skrænt (F3F)

Knud Hebsgaard 4111 2543 km.hebsgaard@hotmail.com

#### Svæv DLG (F3K)

Ruben Sonne 2856 4106 ruben.sonne@gmail.com

#### Skalaflyvning (F4C+F3H)

Kim Broholm 6264 1231 kim.s.broholm@gmail.com

#### Elsvæv (F5J)

Tommy Persson 3051 5141 tommypersson@pc.dk

#### Multirotor (F9)

Ronni Jørgensen 2521 1163 brandmand222@gmail.com

#### Kunstflyvning (IMAC)

Kristian Pade 2222 0266 pade\_1@hotmail.com



Forsidebillederne er taget af Steffen Hoppe ved VM i F3B i Røde Kro i juli. Det forestiller sejrspodiet, da Juniorverdensmestrene blev fejret på behørig vis med medaljer, diplomer og hyldest.

Rasmus Krogh Petersen fik GULD - og Mikkel Krogh Petersen fik SØLV!

Det lille indsatte billede er fra podiet, da holdkampsvinderne blev hyldet. Her fik det danske landshold BRONZE ved VM!

STORT TILLYKKE til jer alle! - og velkommen på forsiden

**Modelflyvenyt udgives af**  
MODELFLYVNING DANMARK og udkommer den 15. i månederne februar, april, juni, august, oktober og den 5. december.

Oplag 5.500  
Tryk: Jørn Thomsen Elbo  
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 2023 koster 600,- kr.  
for alle 6 numre.

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

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



## Modelflyvenyt er dit blad

Brug det - og skriv til det! Send din artikel til en af grenredaktørerne. Brug også gerne 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.



### Deadlines på Modelflyvenyt 2023/24

NR.	UDKOMMER	DEADLINE
6.	5. december 2023	29/10/2023
1.	15. februar 2024	07/01/2024

### REDAKTION



Ansvarshavende redaktør  
MARIANNE PEDERSEN  
Aksel Nielsens Vej 10, 7140 Stouby  
Tlf: 2087 0747  
pe@pe-design.dk



Grenredaktør LARS BUCH JENSEN  
Tlf: 4118 5905  
kmjlbj@post11.tele.dk



Grenredaktør MICHAEL GIBSON  
Tlf: 2333 0134  
michael.gibson@oracle.com



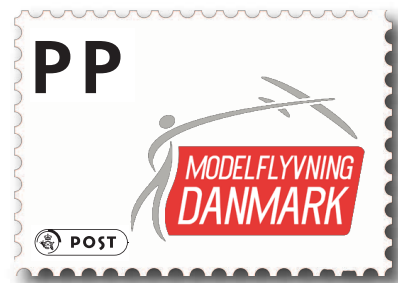
Grenredaktør NIELS HILKER  
Tlf: 4060 9102  
proteknig@gmail.com



Grenredaktør JACOB WISBY  
Tlf: 2427 7422  
jacob@wisby.dk



Her er plads til dig!  
Skriv til redaktøren hvis du vil være med i redaktionen!



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST

### OM Hobby Bushmaster 65inch

Vingespænd: 1660mm  
Længde: 1300mm  
Flyvevægt: 2.3-2.6kg

**PNP**

### OM Hobby Bushmaster 65inch

Vingespænd: 1660mm  
Længde: 1300mm  
Flyvevægt: 2.3-2.6kg

**ARF**



### OMP Hobby Edge 540 60inch

Vingespænd: 1525mm  
Længde: 1500mm  
Flyvevægt: 2.8kg

**PNP**



### OMP Hobby Edge 540 60inch

Vingespænd: 1525mm  
Længde: 1500mm  
Flyvevægt: 2.8kg

**PNP**

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.

\* Priserne er beregnet i valuta og kan derfor variere med valutaændringer