

MODEL FLYVE NYT



NR. 1 • Februar 2024 • 48. Årgang

VINTER OG VINTERFLYVNING

• PULJEMIDLER 2024

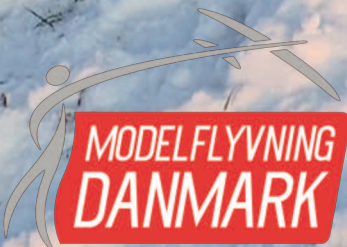
BEMÆRK SKARP ANSØGNINGSFRIST

• ALLE PLADSER HAR EN SIKKERHEDSANSVARLIG

SÅDAN ER VORES SIKKERHEDSKULTUR

• ÅRETS BERETNINGER

OG INDBYDELSE TIL REPRÆSENTANTSKABSMØDE



• NY DANSK DRONEBEKENDTGØRELSE

PLIGTLÆSNING FOR ALLE



INDHOLD

- 3 Ny dansk dronebekendtgørelse - igen!
- 6 Formandens skriftlige beretning
- 11 Indbydelse til repræsentantskabsmøde
- 12 Eliteudvalgets beretning 2023
- 17 Alle klubber har en sikkerhedsansvarlig
- 18 VI TESTER: Trådløs limpistol
- 20 MODELMAND 3: Eric Lom Huber
- 22 VM F3K 2023
- 27 Puljemidler 2024
- 28 Pilotmøde 2024
- 28 **FOR BØRN & UNGE** BIRDMAN
- 33 Byggeriet breder sig
- 34 Rookie på biblioteket
- 36 Vinter og vinterflyvning
- 38 F2D Motor-seminar
- 40 Inside - travel edition
- 43 Bestyrelsesmøde - januar 2024
- 44 STORT & småt
- 45 Puljemidler
- 45 Ny distribution
- 46 MIN MODEL: Piper Super Cub
- 48 Stormodelkontrollantseminar 2024
- 50 Sjøv med Rookie under VM i F3B
- 52 Uvidenhed er IKKE formildende ...
- 54 Alle har en historie: Tommy Olsen
- 56 Kalender og indbydelse
- 57 Pilotmøde Hedensted 2024
- 57 Ny distribution af Modelflyvenyt
- 58 Bestyrelse kontaktinformationer
- 59 Kolofon og kontaktadresser

FORMANDENS SKRIFTLIGE BERETNING 2023

For andet år i træk må vi se i øjnene at de fleste nok ønsker det forgangne år hen hvor peberet gror.

Medlemsstat
For et år siden fortalte jeg at vi for første gang - grænseløst - havde opnået en netto vækst i medlemmer. På samme tid sidste år var vi 5.793 - en netto vækst på 246 medlemmer. Desværre er det ikke helt overraskende en trend, der er fortsat i 2023.

Anden gang - november 2023 - blev det endnu værre. Vi havde ud over vores udstillingssal fyldt et stort park område indtaget i skovheden hvor der blev flyet indendørsflyvning i alle dage. Vi havde smalt forberedt i alle måneder og vores nyindståede opstillede alt med, som virkelig var en blæstang i begge enderne af landets afmærkede, der der er noget der hedder modelflyvning og rigtig mange helt unge mennesker blev ramt hjem med en ryg og beslagte colde.

Rookie Air Show
Vi var ikke kun herover, for i august var Modelflyvning Danmark også med til stede til Rookie Air Show. Vi havde højest holdt på at være på 200 frem og samarbejde med lokale klubber blev der udstillet modelfly i den store gård. Vi havde rigtig "5 års jubilæum" fly med, men efter var faktisk svært på grund af den uopmærksomhed, så bare bare sorry.

Rookie-projektet
Der er ikke lidt fordi vi ikke har gjort en indsats for at modtage træning. Vores projekt flyder en fantastisk succes - vi har rigtig gode resultater og vi har lavet det. Det betyder at vi nu samlet har distribueret omkring 2.500 flyver... Og mange af dem har vi endda "bygget selv".

År	Medlemmer
2018	5.500
2019	5.600
2020	5.700
2021	5.800
2022	5.793
2023	6.039

1 • 2024 MODELFLYVENYT

20

VI TESTER
TRÅDLØS LIMPISTOL
og finder den praktisk og hurtig

2024 MODELFLYVENYT

18

VI TESTER
TRÅDLØS LIMPISTOL
og finder den praktisk og hurtig

2024 MODELFLYVENYT

44

STORT & småt

How Time Passes For glider pilots

2024 MODELFLYVENYT

44

PULJEMIDLER 2024

NY DISTRIBUTION af Modelflyvenyt fremover

2024 MODELFLYVENYT

33

BYGGERIET BREDER SIG

Hvordan kan det på samme tid være så populært og så svært?

2024 MODELFLYVENYT

43

BESTYRELSESMØDE JANUAR 2024

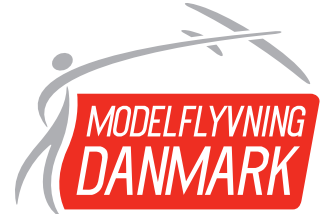
Børne- og Ungarbejde, Medlemsstat, Puljemidler, Distribution af Modelflyvenyt, Hjemmeside, Lønpulje og Arbejdsfordeling ...

2024 MODELFLYVENYT

52

UVIDENHED ER IKKE FORMILDENDE OMSTANDE

2024 MODELFLYVENYT



NY DANSK DRONE- BEKENDTGØRELSE – IGEN!

OBS! DET HER ER PLIGTLÆSNING

Selvom vi i EU har en fælles europæisk dronelovgivning, så har stort set alle EU lande nu alligevel lavet deres egne særregler som tillæg til EU-reglerne. Det underminerer i en vis grad den frie bevægelighed af modelflypiloter, når man skal bruge ekstra tid på at sikre sig, at man har forstået et andet lands nationale særregler, inden der gæsteflyves i deres luft- rum.

Hvorom alting er, så har Trafikstyrelsen netop udgivet en ny bekendtgørelse der ophæver den forrige bekendtgørelse fra 2020.

Læs her hvad der er af nye og ændrede tiltag, som har en konsekvens for dig som medlem af Modelflyvning Danmark.

Trafikstyrelsen har fået henvendelser fra stat, militær og private firmaer, som alle ønsker lidt ændringer i bekendtgørelsen. Det har Modelflyvning Danmark

sådan set også ønsket. I efteråret 2023 kom et udkast til høring for en ny danske dronebekendtgørelse. MDK indsendte høringssvar og nu er den endelige ordlyd af bekendtgørelsen fastlagt og bekendtgørelsen er gældende pr. 1.januar 2024.

Du kan læse den i sin helhed på retsinfo.dk og ved at bruge qr-koden her.



Hvad er så forskellene fra den forrige bekendtgørelse til den ny?

Her kommer i punktform en gennemgang af de ting, du som modelpilot skal være opmærksom på.

Flyvning fra modelflyvepladser

Der er praktisk talt ikke nogen ændringer du skal forholde dig til, når du flyver fra en MDK-godkendt modelflyveplads.

Trafikstyrelsen har meget hensynsfuldt indført undtagelser for MDKs medlemmer.

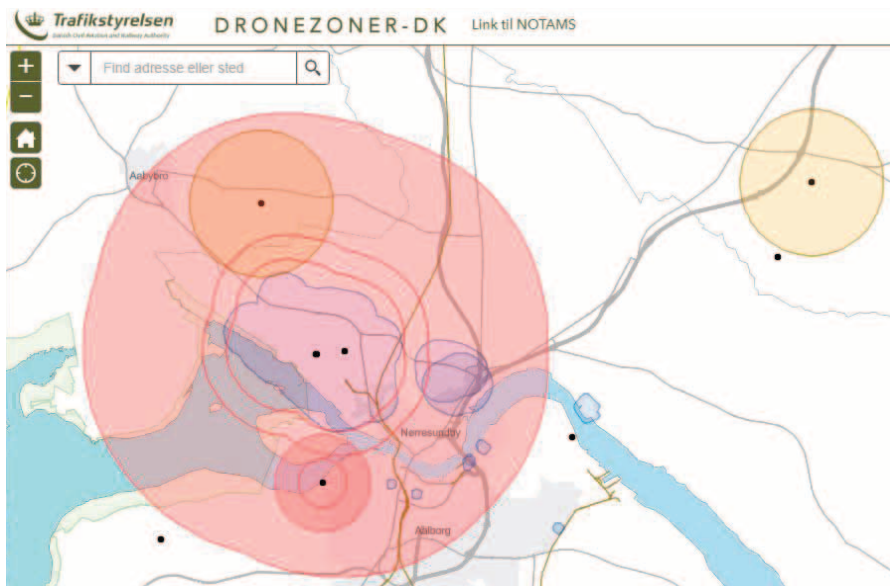
MEN flyver du uden for en godkendt modelflyveklub, skal du læse nøje på punkterne herunder...

Flyvning uden for MDK godkendte modelflyvepladser

1) Logbog

Ved flyvning uden for modelflyvepladser med modeller der vejer 250 gram eller mere, skal der føres logbog over alle flyvninger der foretages. Det skal ske enten elektronisk (fx i dronens software) eller i fysisk skrevet format. Logbogen skal gemmes i fem år og kunne fremvises på forlangende af Trafikstyrelsen eller Politiet. Det vil sige at du som fx skræntflyver, fritflyver eller blot hyggerflyver på marken, skal skrive en logbog med information om:

Navn på pilot og evt. droncertifikat nummer, dronetypen, start- og stop-tidspunkt, maksimale højde opnået og den geogra-



På www.dronezoner.dk finder du også link til Naviar NOTAMS. Bemærk også hvordan der er lavet markeringer inden for zonen om en offentlig flyveplads, så dem der måtte have fx A2 certifikat kan se hvilke højdebegrænsninger der ligger inden for området. Det er smart.

fisk position. Det er flere dronelogbog apps/services på markedet, både gratis og på betalingsbasis. Prøv at søge internettet for "Dronelog", så skal du bare se.

2) Fornyelse af dronercertifikater

Flyvning uden for en modelflyveplads kræver generelt A1/A3 dronercertifikat. Når dit modelfly er hjemmebygget/ARF-samlet eller din drone/modelfly ikke har et C-mærke er dit modelfly/drone automatisk en A1/A3 drone. (Legetøjsdroner og droner under 250 gram er undtaget). Dit dronercertifikat (A1/A3 eller A2) skal fornyes hvert femte år. Det gør du på websiden droneregler.dk

3) Afstandskrav

Flyver du tæt ved en HEMS (lægeheli-kopterplads) eller en offentlig flyveplads, så gælder der nu nye afstandskrav. Den bedste måde at finde hoved og hale på hvilken højde der gælder for det område du ønsker at flyve i er, at tjekke dit forventede luftrum på dronezoner.dk

Der kan du til en hver tid se hvilken maksimal flyvehøjde der er gældende for en given geografisk position. Du kan endda tjekke det fra din mobiltelefon ved at bruge dronezoner.dk, som kan angive hvilke begrænsninger der måtte være i dit område.

4) Krydsning af veje med over 70km/t hastighedsbegrænsning

Tidligere var det ikke tilladt at flyve tæt på offentlige veje som har en hastighedsbegrænsning på 70 km/t eller højere. Nu er det tilladt at krydse den slags veje, forudsat at der ingen trafik er på vejen når der krydses. Konstant flyvning over en vej af den art, er dog ikke tilladt. Det begrænser sig til kortvarig krydsning af vejen når der ikke er trafik.

5) Naturbeskyttelsesområder

Der er indført en stor forøgelse af antallet af naturområder, der ikke må flyves i, enten hele året eller i perioder. Du skal se på Dronezoner.dk hvilke årstider du evt. kan flyve i de områder. Listen over naturområder er meget lang, så det er lettest at se dem på dronezoner.dk

6) Slotte, militærområder, politistationer og kulturejendomme

Der ligeledes sat afstandskrav til mange kulturejendomme, samt en liste over slotte, der ikke må flyves ved (medmindre ejer har givet tilladelse). Derudover er der kommet øget afstandskrav til militære anlæg og bygninger. Fx skydebaner, depoter, kaserner, politistationer og øvelsesområder.



Dronezoner.dk er opdateret kraftigt, så de fleste dronebegrænsninger kan ses ud fra kortet. Prøv at studere kortet og prøv de mange nye tegne- og opmålingsfunktioner, som aktiveres i øverste højre hjørne.

7) Dronezoner.dk er ikke det eneste sted du skal tjekke

Selv om størstedelen af de begrænsninger som findes for flyvning uden for modelflyvepladser, faktisk findes på Dronezoner.dk, skal du også kende og bruge "briefingen" på Naviairs hjemmeside.

Anbefalingen er at bruge dette link til at se både midlertidige og permanente NOTAM:

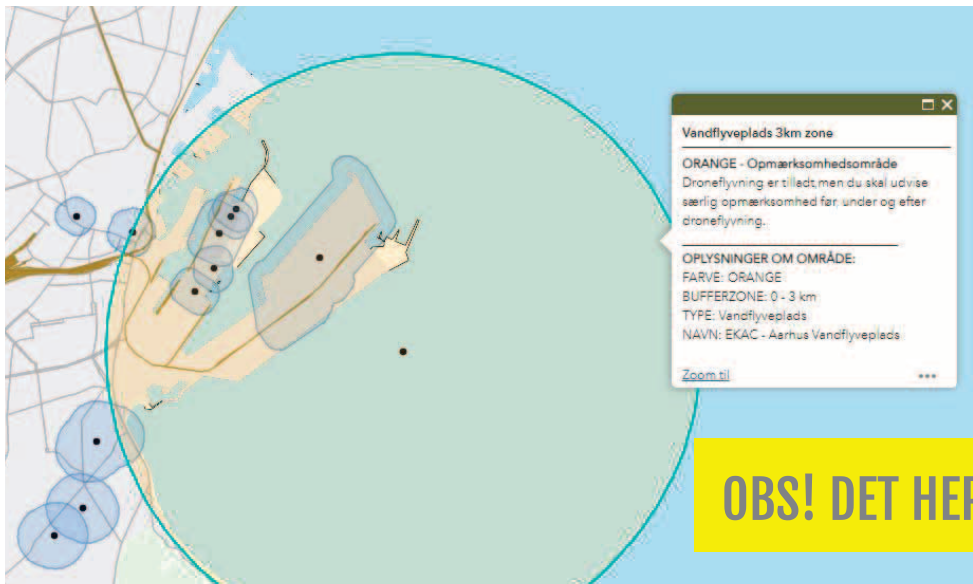
Det er også den hjemmeside, der linkes til fra Dronezoner.dk, når du dobbeltklikker på fx militærområder.



MDK har påtalt over for Trafikstyrelsen, at alle modelflyvepladser på kortet i dronezoner.dk, som tidligere var markeret med et RC-symbol, nu blot er en lille prik på kortet. Det forventer MDK, at Trafikstyrelsen kan genoprette.

8) Hegn, hæk, mur eller lignende

Har du i sinde at flyve tæt på eller over ejendomme, skal du læse særlig godt op på afstandsreglerne i § 19. Det handler om overflyvning af bygninger, haver og indhegninger, samt af-



Her er et eksempel på et opmærksomhedsområde, som i det her tilfælde dækker det meste af Århus havn på grund af vandfly-flyveplads.

standen til en beboelsesejendomme. Den generelle afstand er så lille som 2,5 meter, men læs nu § 19 ordentligt inden du begiver dig ud i den slags flyvning.

Hvad blev der så af flyvning over 120 meter, kunne du så spørge?

Modelflyvning Danmark udvalgte i vinteren/forår 2023 hvilke stormodel-flyvepladser, som kunne komme på tale i en prøveordning. Trafikstyrelsen (TS) bad om max 10. Dem har vi indsendt til TS. Hen over forår og sommeren kæmper vi med TS for at redde VM i F3B i Danmark for at skaffe en dispensation for flyvehøjde til konkurrencerne.

I august minder vi TS om, at vi fortsat ikke har hørt noget til de ti pladser godkendelse, hvorefter vi får stillet nye krav, om at komme med en generisk procedure til anvendelse ved flyvning over 120 meter.

Den indsender vi i september og TS kvitterer lige før jul 2023 med kommentarer og en mødedato i januar 2024. Her antager vi at de sidste brikker falder på plads, så vi kan komme i gang med en prøveordning.

Vi ER kommet tættere på, men vi er ikke helt i mål. Der er fortsat forhandlinger i gang. Proceduren for øget flyvehøjde vil komme på MDKs hjemmeside så snart den er færdigaftalt med Trafikstyrelsen.

Læs MDK Artikel 16-tilladelsen på www.modelflyvningdanmark.dk under love-regler eller find den via qr-koden her.



Den nye dronebekendtgørelse ligger i sin helhed på hjemmesiden www.retsinformation.dk

Retsinformation Søg

Indholdsfortegnelse > Senere ændringer til forskriften > Lovgivning forskriften vedrører > Se detaljeret overblik: LÆK nr 1149 af 13/10/2017 > Ændrer i/ophæver > Se detaljeret overblik: BEK nr 2253 af 29/12/2020 > Links til øvrige EU dokumenter > 32019R0947 (Note)

GÆLDENDE Gå til paragraf

BEK nr 1649 af 12/12/2023 Transportministeriet

Dronebekendtgørelsen Yderligere oplysninger >

Bekendtgørelse om supplerende bestemmelser til gennemførelsesforordning (EU) 2019/947 om regler og procedurer for operation af ubemandede luftfartøjer¹⁾

I medfør af § 1 a, § 126 b, stk. 2-4, § 126 c, stk. 2, § 149, stk. 10, § 151, § 152, stk. 2, § 153 b, stk. 1, og 2 og § 155, stk. 2, i lov om luftfart, jf. lovebekendtgørelse nr. 1149 af 13. oktober 2017, som ændret ved lov nr. 970 af 26. juni 2020, lov nr. 2073 af 21. december 2020 og lov nr. 1569 af 12. december 2023, og efter forhandling med justitsministeren og forsvarsministeren, fastsættes efter bemyndigelse i henhold til § 8, stk. 1 og 2, i bekendtgørelse nr. 1625 af 12. december 2023 om Trafikstyrelsens opgaver og beføjelser, klageadgang og kundgørelse af visse af Trafikstyrelsens forskrifter:

For andet år i træk må vi se i øjnene at de fleste nok ønsker det forgangne år hen hvor peberet gror.



**IKKE RET MEGET HAR FORANDRET
SIG TIL DET BEDRE I 2023**

*Det kan naturligvis også mærkes i
MODELFLYVNINGENS VERDEN*

**OG SÅ, ALLIGEVEL ER
DER MASSER SOM VI
KAN **GLÆDE OS** OVER**

FORMANDENS *skriftlige* BERETNING 2023

Medlemstallet

For et års tid siden fortalte jeg, at vi for første gang – ganske længe – havde oplevet en netto nedgang i antal medlemmer. På samme tid sidste år var vi 5.793 – en netto nedgang på 244 medlemmer. Desværre er det ikke helt overraskende en trend, der er fortsat i 2023

I skrivende stund er vi 5.236 medlemmer. Vi plejer at have et frafald på omkring 700 medlemmer årligt, men hvis vi adderer 5.793 og antallet af nye medlemmer vi har fået i 2023 – 543, og trækker aktuelt medlemstal fra – så får vi et frafald på 1.100 medlemmer. Det er rigtigt mange, og det er også usædvanligt mange.

Men vi kender i stor grad årsagen. Før kameradroner blev moderne og før ansvarsforsikring blev lovpligtig, lå vi i "årtier" mellem 3.000 og 3.500 medlemmer. Groft sagt – kan man sige, at først blev dronereglerne lempet og siden skærpet. Medlemstallet gik op da de var lempelige og er gået ned siden. Derudover fik vi mange medlemmer, som havde en forretningsmæssig idé med dronefotografering. Rigtig mange af dem har fundet ud af, at det ikke er nogen "dans på roser" at forsøge at leve af dronefotografering. Det er i alt fald det vi hører igen og igen.

Rookie-projektet

Det er ellers ikke fordi vi ikke har gjort en indsats for at modvirke trenden. Vores projekt Rookie er en kolossal succes – vi har netop genbestilt, eftersom vi var løbet tør. Det betyder at vi nu samlet har distribueret omkring 2.500 Rookier Og mange af dem har vi endda "bygget selv"

To gange i 2023 har vi været på stumpeparked i Herning for at udstille en masse modelfly. Kurt Hevang har kontakten med messefolkene i Herning, og der er ikke noget der tyder på at vores deltagelse i nær fremtid bliver mindre. Første gang – i marts 2023 - var vi der med udstilling og lidt simulatorflyvning, og SÅ blev der bygget Rookier og meldt unge mennesker ind i foreningen. Det var en rigtig fin oplevelse.

Anden gang - i november 2023- blev det endnu vildere. Vi havde ud over vores udstillingsareal fået et stort pænt område indhegnet i sikkerhedsnet hvor der blev fløjet indendørsflyvning hele dagen. Vi havde simulatorflyvning, reklamevideo og vores nyindkøbte oppustelige telt med, som virkelig er et blikfang. I begge tilfælde så tusindvis af mennesker, at der er noget der hedder modelflyvning og rigtig mange helt unge mennesker blev sendt hjem med en nybygget og testfløjet rookie.

Roskilde Air Show

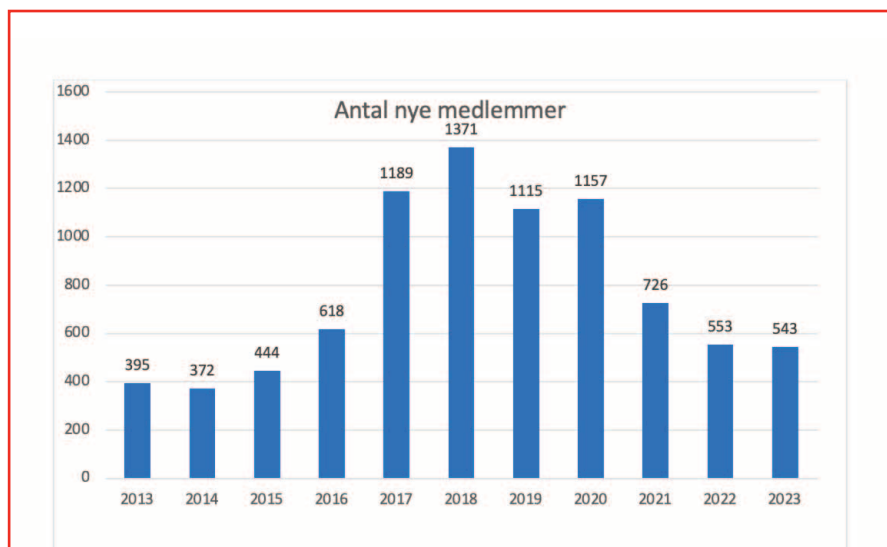
Vi var ikke kun i Herning, for i august var Modelflyvning Danmark også massivt til stede til Roskilde Air Show. Vi havde lejet et kolossalt partytelt på 252 kvm og i samarbejde med lokale klubber blev der udstillet modelfly til den store guldmedalje. Vi havde nogle få "almindelige" fly med, men ellers var fokus klart på noget af det superfede – ikke bare stor-



modeller, men store stormodeller, jets og meget andet. Igen kom tusindvis af mennesker forbi – og i dette tilfælde ikke "bare" mennesker som var kommet for noget andet, men mennesker med en interesse for flyvning.

Nyvalgte bestyrelsesmedlem Anders Borup Johansen gjorde en forrygende stor indsats for at få det projekt på skinner. Det kan lyde simpelt – lej et telt... Men ud over at det krævede talrige aftaler med folkene omkring Roskilde Airshow, så er det nu om dage også sådan, at når teltet er større end 30kvm, så skal der både søges byggetilladelse og laves beredskabsplaner!!

Jaja – der er tydeligvis brug for, at "nogen" har "noget" at lave.



Det har været helt fantastisk at være en del af Hevangs Stumpemarked og Johansens Air Show. Begge projekter viser bare, at vores hobby, som så mange andre, lever og ånder med ildsjæle der VIL, KAN og GØR ... Du kender dem sikkert, for der findes ikke velfungerende klubber uden at de er der. Husk at sige TAK for deres indsats. For uden den – var der ingenting.

Jeg har sagt tusind tak til både Kurt Hevang og til Anders Borup Johansen, men jeg gør det meget gerne igen. TAK drengene... OGSÅ tak til alle jer der bakkede op, kom med fly, talte med folk, byggede rookier, fløj indendørsflyvning, fløj udendørsflyvning, skrev medlemmer op, talte med folk, bragte til, skaffede mad og alt det andet, der fik disse arrangementer til at fungere.

Jeg tror at lignende arrangementer i fremtiden skal være på vores "todo" liste. Vi er nødt til at vise flaget, ikke bare online, men også ude i den virkelige verden. Nej – det er ikke "udvælgelse af vores hobby" at stå på en messe eller en flyopvisning i en hel weekend – men det kan altså også noget, at være sådanne steder, tale med de andre rødder og frem for alt hr. og fru Danmark, stille deres nysgerrighed og dele begejstringen for alt hvad Modelflyvningen kan. Ja, stængerne er trætte bagefter, men jeg føler mig helt overbevist om at alle der har været involveret – i stort eller småt



under disse arrangementer – er gået hjem med en oplevelse af en rigtig god dag eller weekend.

Generationskifte

Nødt til – handler ikke kun om antallet af medlemmer Men ærligt talt også om vores alder. Gennemsnitsalderen er steget gevaldigt de senere år. Årsagen er simpel: Vi formår kollektivt ikke at få tilstrækkelig mange unge mennesker ind i folden.

Rookie-projektet hjælper forhåbentligt på det, men det ER en langsigtet plan, da de fleste »Rookie-piloter« er MEGET unge. Og så er der ingen der siger at den store indsats der ligger i Rookie behøver stå alene. Derfor er det fedt når muligheder som Herning og Roskilde byder sig.

Det er også fedt at der nu er et særligt Børne og Unge-udvalg under etablering. Vi SKAL have fat i de unge mennesker. De tider hvor enhver provinsby med respekt for sig selv havde en hobbybutik hvor mange af os, der er aktive i dag, har trykket næsen flad mod udstillingsvinduet – er forbi. Der er KUN den eksponering af vores hobby, som vi selv skaber. Så det skal vi bruge meget mere krudt på i fremtiden.

Artikel 16 og Bekendtgørelse 1649

Det var en fornøjelse at kunne fortælle om vores Artikel 16 tilladelse sidste år. Den havde haft en ganske svær fødsel eftersom vi havde forsøgt at komme igennem hos Trafikstyrelsen i årevis. Men det lykkedes endelig den 24/12-2022.

Og så desværre ikke helt. Et af punkterne i aftalen var mulighed for højere flyvehøjde. Det var blevet til "udvalgte pladser" i en forsøgsperiode på to år. Nu er det første år så gået uden at vi af den grund er kommet højere op på de udvalgte pladser. Vi har bøvlet med at "komme igennem" i Trafikstyrelsen – og listen over "udvalgte højdepladser" lå i månedsvis, uden at der skete noget ved det. Først i midten af august kom vi i

gang med noget, som vi troede var en formsag efter vi havde anmodet om møde derinde.

Torsdag den 10. januar 2024 havde vi så møde om vores procedure – som kommer i vores driftshåndbog. Der blev rettet lidt og i skrivende stund afventer vi endelig korrektur og godkendelse hos chefen, men med lidt lykke og held så ER det på plads, når du læser bladet her.

Ny bekendtgørelse

Når vi er ved Trafikstyrelsen, så kom der kort før jul 2023 ny bekendtgørelse – Bekendtgørelse 1649 af 12/12-2023. Den ERSTATTER Bekendtgørelse 2253 som kom i slutningen af 2020. Bekendtgørelsen indeholder Supplerende (Danske) Bestemmelser til de Europæiske regler. "På Danske nummerplader" er det altså nu BEK 1649 + EU 2019/947 der gælder.

Vi må sige, at vi blev overraskede da Hørringsudkast blev offentliggjort i starten af september. Troels Lund og jeg havde som nævnt været til møde om højdepladserne inde i styrelsen i midten af august, og her blev den helt nye bekendtgørelse ikke nævnt med en stavelse. Nå, men det gør nu heller ikke noget, for vi fik formuleret og indsendt høringssvar og har da også i den endelige version fået væsentlige indrømmelser – blandt andet fritagelse for det nyopfundne logbogskrav når vi flyver fra Modelflyvepladser.

Troels Lund gennemgår på side 3-5 her i bladet den nye BEK 1649. PLIGTSTOF – som SKAL læses! (Nu ved du DET)

Trafikstyrelsen – i øvrigt

Du har sikkert læst flere gange her i bladet i løbet af 2023, at Troels Lund har ytret sig om sagsbehandlingen i Trafikstyrelsen og i visse tilfælde total mangel på sagsbehandling. Og jo, det har været virkeligt ringe i 2023. Der er i alt fald meget stor forskel på den behandling vi får, og den behandling vi synes vi bør have – alt taget i betragtning. Jeg vil undlade at gå i detaljer, da der ikke er nogen grund til at hænge medarbejdere i droneteamet ud. Min oplevelse er nemlig, at det ikke er medarbejdernes skyld, men snarere, at der ikke er kastet tilstrækkeligt med ressourcer efter området.

Når det er sagt, så handler sagsbehandling også om de mennesker, der skal gøre det. Er de vedholdende, holder de styr på deres sager, følger de op? Og her tror jeg vi er kommet i bedre hænder i løbet af 2023, efter vi igen, igen har fået tilknyttet ny fast Luftfartsinspektør. Foreløbig er der i alle fald grund til at håbe på at "han holder".

Hacker

Hacker – kender mange af os som en glimrende leverandør af el-motorer og alt muligt andet modelflyvegrej, men man kan også VÆRE en Hacker – og selvfølgelig skulle det også ramme os. Vores udbyder af "hosting" af vores hjemmeside blev i august ramt af et såkaldt "Ransomware" angreb. Det er en af den slags angreb hvor alle filer bliver krypterede og hvis man vil have nøglen så må man betale forbryderne i den anden ende. Det kunne eller ville udbyderen ikke. I stedet blev vores side genetableret hos en anden udbyder fra backup og så var vi "sådan set" kørende igen. "Sådan set" fordi vi stadig bøvl med features der ikke fungerer. Sagen er den, at vi jo flyttede hjemmesiden til ny platform for et par år siden, men flere af de bagved liggende features, som fx medlemsdatabase, medlemskort osv. – blev liggende på den gamle platform med henblik på, at udvikle tingene til den ny "hen ad vejen". Eftersom

den gamle platform ikke længere var supporteret kunne vi imidlertid ikke etablere den et nyt sted.

Langt det meste fungerer i dag, men der er stadig issues, som der arbejdes intenst på at få løst.



Modelflyvenyt

De sidste adskillige år har vi kunne glæde os over, at andelen af vores indtægter som vi bruger på Modelflyvenyt har været faldende. Årsagerne har været flere. Stigende oplag grundet flere medlemmer giver en lavere enhedspris, og mange af de faste omkostninger, der er i forbindelse med at lave



for 2024 overfor, at der fra 1/1-24 nu opkræves moms af porto. Med andre ord stiger distributionsomkostningerne med ca. 25% fra 1/1-24 – og eftersom distributionsomkostningerne i forvejen udgør ca. 30% af de totale omkostninger til Modelflyvenyt, så er den ekstraomkostning ikke helt for børn.

Vi skal have møde i bestyrelsen den 20. januar, hvor vi blandt andet skal diskutere bladet – om det fx er muligt at finde en anden udbyder af postomdeling end Postdanmark – som vel at mærke kan gøre det billigere, uden at det bliver ringere. Vi skal også se på, om det giver mening at etablere "en virksomhed" til formålet – som vi faktisk har haft før – med henblik på momsfradrag ... Og der er flere andre forslag på banen.

Min egen holdning er ganske klar. I min optik er Modelflyvenyt en helt central del af Modelflyvning Danmark. Selvom vi i et års tid har haft mulighed for at fravælge bladet i fysisk form er det ikke ligefrem nogen stor success (ca. 200). Yderligere har vi en stor forpligtelse i forhold til at informere ALLE medlemmer om lovstof mv. Derfor har vi også i fremtiden brug for bladet. Jeg kommer ikke til at støtte op om at "amputere" Modelflyvenyt, med henblik på at spare omkostninger, og helt overordnet er det MIN (men ikke nødvendigvis bestyrelsens) holdning, at hvis de øgede omkostninger betyder, at vi må hæve kontingentet, så må det være sådan. Det er trods alt rigtig mange år siden vi har reguleret kontingentet sidst. Med andre ord er min holdning, at hvis det koster mere, så må vi alle sammen betale (lidt) mere.

Øvrig økonomi

Ikke bare bladet taler for, at vi skal se på kontingentet. Der er også flere andre poster som vi har brugt penge på – og som vi fortsat gerne vil bruge penge på, som taler for "lidt mere" i kontingent. Fx førnævnte udstillinger og rookie-projektet koster ikke uvæsentlige summer. Vi vil også rigtig gerne fortsætte med "pul-

jemidler" til klubberne selvom puljemidler i sin tid blev etableret for at nedbringe vores formue. Jeg synes, at puljemidlerne har bidraget med så meget godt ude i klubberne, at det er et princip vi bør holde fast i. Eliten er også begyndt at bruge penge igen efter år med covid og tilhørende lav aktivitet. Så, jo vi har i 2023 formået at bruge flere penge end vi har haft i indtægter – og det er helt klart, at det bliver værre i 2024 hvis vi vil bibeholde aktivitetsniveauet. (og det synes jeg vi skal).

10. marts 2024

Du skal ikke noget alligevel, så kom til Årets Repræsentantskabsmøde på Fjeldsted Skov Kro i Ejby på Fyn. (Se invitation andetsteds her i bladet). Det er HER, du kan være med til at sætte bestyrelsens retning for det kommende år. Det er her, du kan høre det sidste nye fra bestyrelsen, flysikkerhedsudvalget, eliteudvalget og det er her vi uddeler erkendtligheder til individer eller klubber der har gjort en særlig indsats det forgangne år. Det er også her du kan stille spørgsmål og få svar – og hvis bestyrelsen er enig med mig i, at vi skal foreslå lidt højere kontingent, så er det HER du kan erklære dig enig eller uenig.

Der er dog med det, som med så mange andre ting, regler. Du er altid velkommen som "observatør" (hvis du tilmelder dig) og du har som sådan både taleret og lyttepligt. Men hvis du også gerne vil være med til at stemme, så skal du repræsentere din klub. Hvordan du gør det, taler du med din klubformand om.

Mange tak for opmærksomheden... Nu kan foråret godt komme. I år rykker jeg op i 25-50kg klassen, så selvom det er tungt, SÅ skal der flyves. Og det glæder jeg mig til !

Rigtig god sæson 2024 !

Lars Kildholt



Hvem deltager fra din klub?

Ved du, at du også kan deltage?

Hvis ikke som klubbens delegerede, så som observatør

REPRÆSENTANTSKABSMØDE



2024

DIN MULIGHED FOR INDFLYDELSE

MODELFlyVNING
DANMARK

Ifølge vedtægterne skal Modelflyvning Danmark afholde ordinært repræsentantskabsmøde hvert år inden udgangen af marts måned og i 2024 afholdes det:

Søndag den 10. marts kl. 10.00

Sted: Fjeldsted Skovkro, Store Landevej 92, 5592 Ejby.

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

Ifølge vedtægternes paragraf 10, skal:

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

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

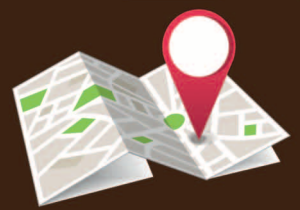
101 KLUBBER



5234
MEDLEMMER



FJELDSTED SKOVKRO - STORE LANDEVEJ 92, 5592 EJBY





ELITEUDVALGETS BERETNING FOR 2023

om medaljer, holdindsats, elitetræning, det at tage ud og satse og afsked med sportschef gennem syv år

Beretningen i år bliver lidt anderledes på enkelte punkter, da den også er den formelle afslutning på min indsats og mit arbejde i 7 år som sportschef for eliteudvalget. Jeg håber, at noget af det jeg har lavet har givet mening og jeg hører fra flere, at det danske konkurrence-miljø aldrig har været så stærkt som det er nu. Men derfor skal eliteudvalget og styringsgrupperne jo fortsat arbejde på både ambitionerne og på rekrutteringen.

Det der med "Sportschef" og en retning fra bestyrelsen?

I 0'erne havde der været et øget forbrug af penge til organisering og administration, uden at der var nogen der blev mærkbart bedre af den form for penge-

forbrug. Ingen af de forbrugende fandt selv på at skrue ned, så bestyrelsen besluttede i starten af 10'erne, at eliteudvalget i højere grad skulle bruge pengene på at øge det sportslige niveau i stedet for til diesel, øl og pølser. Karsten Kongstad tog livtag med den opgave i 2014-2016 og jeg overtog opgaven i 2016. Altså at styre økonomien

Dvs. hvis man vil nøjes med at være med og hygge sig, er det ok. Hvis man vil mødes med gode venner til konkurrencer er det ok. Men så skal man betale selv lige som alle I andre modellflyvepiloter. Der har altså aldrig været noget krav om, at alle piloter i Danmark skulle forbedre sig og gøre noget ambitiøst træningsmæssigt. Med mindre de har lyst. Kun om hvordan pengene skulle bruges.

Min indstilling var, at ved at piloter hjælper

hinanden, kunne vi gøre flere danske piloter bedre hvis de ville. En ret lavthængende frugt. Det var altså med det mindset, at jeg begyndte i 2016. Jeg er stadig overbevist om, at det er en gevinst for alle, at de ambitiøse danske konkurrencepiloter taler sammen på tværs af grenene. Derfor begyndte vi med det samme i 2017, det vi dengang kaldte, "Landsholdsinspirationsdag" og senere "Elitesamling". Det har hele tiden være for alle de piloter der havde ambitioner om at blive bedre, eller at hjælpe dem der ville blive bedre. "Medaljer i fællesskab" kaldte jeg det også. Jeg er nu kommet til vejs ende og der skal nyt til. Dem der bed til bolle, fik noget værdifuldt med.

Mit håb var dengang, at også styringsgrupperne kunne se værdien af at arbejde og snakke mere sammen på tværs.



Oppefra og ned: Erik Dahl Christensen

Til højre: Opslag fra Modelflyvenyt 6-2023

Årstal	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Antal landshold	5	4	6	8	8	0	0	9	12
							14 planlagt inkl juniorer i F1A, F2D, F3B og F3F	14 planlagt inkl juniorer i F2D og F3F	Inkl. 3 juniorer og 3 kvinder i F3B/F2D/F1A

MEDALJEREGN TILLYKKE til alle!

Danske elitemodelpiloter har virkelig gjort det godt i 2023! De har hentet adskillige medaljer hjem til Danmark! at det ikke gik - men det har været anderledes i 2023!

en stor samling af glade juniorer med VM og EM mesterskabsmedaljer som en forlængelse af deres lange arbejde med forberedelse og træning. Et arbejde som altid er resultatet af pilotens egen indsats, men som også er resultatet af at de som pilot sætter sig i at være en del af en gruppe. Det kan være en gruppe som i eftersamlingsløb eller mesterskabsarbejde som har været delvist udelukkende valgt i flere år. Det kan også være den nære gruppe eller inden for en konkurrenceklasse som alle de tre konkurrenceklasser der repræsenterer VM i F2 og F3B. Men hvad der ikke er så vigtigt er at de alle også er en del af det internationale netværk som de hver har skabt sig. Det skaber men kun ved at tage hjemmefra, tage

ud, sætte hånden frem og sige "hello, hi... from Denmark. Nice to meet you. Do you mind if I ask a few questions?" Så er samtalen i gang. Ofte er samtalen, der kommer mange år og steder væk - og resultater - på tværs af landegrænser. Alle de piloter (ser her, er ambassadører med det netværk der skaber glæde og gode oplevelser og skaber hygge og venskab. Netværk om samtaler om udstyr og træning har også været et af de vigtigste punkter i alle udsatte arbejder i flere år. Disse piloter har vist, at det er den rigtige vej at gå hvis du vil lære mere og være bedre end du er nu. Men det betyder med at du rækker hånden frem, og siger "hello", "Guten tag" eller "Bon jour". Så kan du måske også gøre det danske konkurrence...

RASMUS KROGH
VM guld F3B junior
nr. 6 individuelt

MIKKEL KROGH
VM sølv F3B junior

VICTOR JONSSON
VM bronze F9

NATASHA DEMENTIEVA
EM sølv F2D individuelt
EM guld kvinder

LIV MUNCK-NIELSEN
EM bronze F2D junior

JES NYHEGN
VM sølv F1B
nr. 7 VM F1A

TILLYKKE til alle!

VM F3B LANDSHOLD VM Bronze

6 • 2023 MODELFLYVENYT

I mine øjne er der stadig mere der samler os, end de umiddelbare forskelle på det vi flyver. Tak til jer der greb bolden.

Til gengæld vil jeg med det samme fralægge mig den direkte ære af andres resultater, hvis der var nogen der skulle få den tanke, at Erik synes at det er hans for tjeneste at vi nu får mange medaljer. Jeg kan få øje på, at vi har øget kvaliteten af de samtaler, der kan udvikle de piloter der vil. Den øgede kvalitet i samtaler på tværs har også påvirket hele konkurrencemiljøet i de klasser der har villet. Og i den samme periode har vi fået en øget kvalitet i en del klasser. Men man kan ikke vide præcis, hvorfor niveauet er øget, selvom det sker på samme tid? Jeg har skabt samtaler, men resultaterne af samtalerne er ikke mine. Æren for den enkelte pilots fremgang og resultater, vil altid tilhøre den enkelte pilot!

Landshold

Vi har i 2023 sendt langt flere landshold af sted end vi har gjort i mange år. Dobbelt så mange landshold i 2022-2023 sammenlignet med 2015-2016. Ofte har der været enkelte landshold, der ikke kom af sted, men i år kom alle 12 landshold af sted. Og hvilken medaljehøst! 11 medaljer! 2 guld, 3 sølv og 7 bronze

I kold og kynisk rækkefølge - vær uenig alt det du lyster:

- VM sølvmedalje til **Jes Nyhegn** i F1B (Wakefield/fritflyvende gumminotormodeller) - han blev også #7 ved VM F1A (fritflyvende svævemodeller)
- VM bronzemedalje til **Victor Jonsson** i F9 (dronerace)
- VM hold bronzemedalje til F3B (højstart, rc-svæv)
- EM sølvmedalje til **Natasha** i F2D (linestyret combat)
- VM junior guldmedalje til **Rasmus Krogh** i F3B, han blev også #6 individuelt!
- VM junior sølvmedalje til **Mikkel Krogh** i F3B
- EM kvinde guldmedalje til **Natasha Dementieva** i F2D
- EM junior bronzemedalje til **Liv Munck Nielsen** i F2D

Vi håber, at vi kan hyld dem alle på repræsentantskabsmødet i marts 2024 og også kunne se deres medaljer og modeller!

Meningen med oversigten er, at sætte fokus på, at for at kunne måle sig mod

nogle, de bedste i verden, måske klare sig godt, måske endda shine eller vinde, skal man i første omgang være villig til at tage af sted. Man skal prioritere at tage ud af døren. Den viser også en udvikling i antallet af landshold, vi sender ud. Altså at flere har lyst.

Det gælder alle konkurrencer. VM, EM, internationale konkurrencer og nationale konkurrencer. Blicher du hjemme, går du glip af alt det sjove. Kammeratskabet, nye og gamle venner, maden, hyggen, nerverne, forløsningen og glæden ved gløden du kører hjem med, når en konkurrence er gået godt. At det er gået godt betyder oftest, at du kan få øje på elementer der gik op i en højere enhed. Det er ikke altid at de sublime detaljer kan ses direkte på resultatlisten, for det er et meget simpelt analyseredskab. Men er du god nok, er resultatlisten et dejligt redskab. Dog finder selv Verdensmesteren ting han kan forbedre i detaljer, selvom der står #1 på medaljen og resultatlisten.

VM F3B i Danmark

I 2023 var vi også selv værter ved endnu

et VM. Denne gang i F3B. Flere års forberedelser og en afbrydelse af Corona, men i 2023 skulle det være. Og sikke en svæveflyvefest. Vi havde meget forskelligt vejr, men vi viste endnu en gang, at særligt det danske svævemiljø formår at balancere et mesterskab, som piloter og hjælpere tager glade hjem fra.

Det vi kan er, at gennemtænke mange scenarier og detaljer og vælge et passende pace i løbet af konkurrencen. Der skal altså være tempo på og en tidsplan, så deltagerne har tillid til at vi har styr på sagerne. Samtidig skal der være ro på, når det brænder på. Man skal turde holde pause, så man kan gennemtænke uventede situationer ordentligt. Og deltagerne roser os for, at vi tør løsne op og fx starte alle briefinger med en vittighed.

Og så kan vi skabe en stemning der minder om, når man inviterer til 40-50 års fødselsdag. En fest. Vi havde vildmarksbad til dem der camperede, god mad til tre måltider om dagen, telte til piloter, alt var klar til de første piloter på pladsen, hjælpere fra både Danmark og Tyskland skabte deres egen internationale hjælperfest med højt humør selv i regnvejr. Det korte af det lange var, at vi var ca. 25 mennesker der brugte 10 feriedage, 10 timer om dagen i Rødekro under selve mesterskabet og vi gav 100 F3B piloter og hjælpere et godt VM, som de rejste meget glade hjem fra. Det lyder af meget tid og det var det også. Men vi synes det er det værd. Denne gang var der en del af os hjælpere der havde lokket vores familier med, fx havde jeg Birthe og to store børn med som hjælpere og tidtagere. Jan Hansen og Søren Krogh havde også familie med, og Regnar lagde et sædvanligt stort stabilt arbejde bagved. Ruben byggede ved siden af VM'et Rookier med de besøgende der ville - og det var en del. Tak til ALLE involverede. Når man samtidig kan skabe en svæve-familiefest så er afsavnet ved at være arrangør ikke så stort.

Landshold der var af sted i 2023:

- Fritflyvning var til 2xVM i Frankrig
- Linestyring var til 3xEM i Polen
- F3B var som sagt til VM i Danmark
- F3C+N var til VM i USA

- F3K var til VM i Rumænien
 - F5J var til EM i Bulgarien
 - IMAC var til Europeans i Polen
 - F9-dronerace var til VM i Sydkorea
- Læs beretningerne i MFN og glæd jer over resultaterne.

Det er værd at bemærke, at det troligt er de samme klasser, der går igen på listen over landshold der tager ud. Dem herover er repræsentative for det generelle billede. Det er altså blandt de landshold du skal spørge, hvis du vil vide hvordan du selv kan forbereder dig til et mesterskab, eller bare blive dygtigere til din sport?

Jeg vil her fremhæve tre landshold der i år har samlet medaljer: F3B, FF og CL. Alle tre landshold er en del af et ambitiøst netværk om deres klasse, men på meget forskellige måder.

F3B har i mange, mange år haft et stærkt center i Sønderborg, koncentreret om Jan Hansen, Jesper Jensen og Søren Krogh og flere før dem. En lille stærk gruppe som nu i en del år er blevet udvidet med Sørenns sønner. Udveksling af erfaringer og taktikker gør dem stærke og de er absolut åbne for at andre må være med.

Fritflyverne har i mange år dyrket tætte netværk i små og større grupper og det giver hver gruppe en styrke, men måske kan grupperne med fordel udvides og arbejde mere sammen, selvom et netværk på tværs af geografien også er mere besværligt?

Linestyring - særligt combat. I linestyling dyrker de et ambitiøst og aktivt netværk på tværs af landet. Piloter fra Ålborg, Midtjylland, Århus og Sjælland snakker jævnligt sammen om træning, teknik og taktik. Fysiske møder er godt og prioriteres, online møder kan være en fin erstatning for bilkørsel i mange timer. Ofte er de internationalt toneangivende, fordi de ved, at det også giver en konkurrencefordel. De har øje for netop det at udvide gruppen og det gør dem stærke over tid. Også fordi de lægger mange kræfter i

særligt de juniorer/piger der viser sig. Og det giver pote. Ofte glemmer de kilometre og mødes og træner sammen. Tydeligst blev det formuleret af Natasha i marts 2022, da hun fremhævede det ekstra niveau af innovativt teamwork på tværs af landsdele, som hun var blevet en del af som ny-dansk combatpilot, sammenlignet med det, hun havde oplevet i toppen af Belgisk og Moldovansk combat. Fællestræk for dem, der er succesfulde med resultatet af deres tidsforbrug, er at sørge for at skabe eller være en del af en gruppe.

Men en gruppe skal vedligeholdes og som regel suppleres

Et eksempel fra vores succesfulde naboer: Det svenske F3K hold var fra 2005-2015 nogle af de stærkeste i verden. Både individuelt og som gruppe. De var 5-7 stærke piloter, der på skift var på landsholdet. Når de ikke var udtaget som piloter, påtog de sig de andre roller som Team Manager, coach, og hjælper (og kok!). Den dynamik gjorde dem alle voldsomt stærke, mens de var der, men deres sammenhold var sårbart, da de ikke udvidede gruppen og vekselvirkede stærkt nok med nye. I dag laver de andre ting og den stærke gruppe er væk. Væk er også den svenske dominans.

Nedenstående er vigtige elementer i DIN succes, uanset hvad du gerne vil være bedre til. Flyver man bare rundt og er glad for at man ikke falder ned, eller har DU et mål med din næste flyvedag? Det kan være så simpelt, at du vil træne

starter så du har styr på fartkontrol (behøver det være fuldgas?), stighastighed og sving væk fra startlinjen? Eller landing: Landingsrunde, flyvehastighed, den hastighed/vinkel som modellen daler med, de sidste sving på det rette tidspunkt, og til slut at modellen lander præcis hvor du vil med den rette fart og indfaldsvinkel?



Videnstab - eller vidensgevinst

Hvilket bringer et andet emne frem, nemlig videnstab - eller vidensgevinst. Når en konkurrenceruppe, som fx en styringsgruppe, eller en gruppe piloter hvis der ikke er andre der løfter opgaven - arbejder på at styrke gruppen og samtalerne om, hvad der er mest effektivt at gøre - og dokumentere det, så forsvinder den viden ikke når en af de dygtige piloter holder pause, stopper eller blot begynder at lave noget andet. Det kræver altså at piloterne hjælper dem med lidt organisatorisk vilje og talent, for de er garant for at gruppen og klassen har succes fremover. Men hvis man er en rendyrket solist, der mener, at man har ALLE de styrker der skal til for at vinde, kan man selvfølgelig være ligeglad med helheden og bare køre sit eget løb med at samle resultater og pokaler til hylden?

FAI har vedtaget, at et landshold i de fleste klasser nu består af tre piloter uanset køn og alder, 1 junior (under 18 år) og 1 kvinde. (Her bliver der ikke snakket 72 forskellige køn!) Nogle klasser har et separat juniormesterskab, så der er fire mulige pladser på et seniorlandshold. De tre bedste på holdet giver point til holdplaceringen.

Talent forveksles tit med "umiddelbar god", men det vigtigste talent man skal have for at blive god i længere tid og RIGTIG god, er talentet til at træne OG udvikle sin træning. Selv når det er svært og frustrerende.

Elite- og landsholds-samlingen 2017-2023

Den syvende elitesamling var også den sidste fra min hånd i denne form.

Gennem de syv år hvor jeg har været sportschef, har vi haft elitesamlinger og et øget fokus på at have ambitioner, har nogle også deltaget i en tråd på Model-flyvning Danmarks forum: "Hvordan træner du så du bliver bedre?" hedder den. Noget af det materiale, der er lavet under samlingerne, ligger også der. På forummet ligger også programmer for alle samlingerne.

Igen i år var der to anderledes indslag. Jerk Langer fortalte os igen om kost i to timer. Det har igen kostet en del kilo og har givet en ny indsigt i spise- og drikkevaner under udmarvende konkurrencedage for dem, der vil gøre lidt mere. Også i 2023 besøgte Nordmændene os og er blevet inspireret til, at det er en vej med kvalitet.

Temaet i alle syv elitesamlinger fra 2017-2023 har været 2 spørgsmål:

"Hvordan bliver du bedre?"

"Hvordan forbereder du dig bedre?"

Vi har lavet talrige forskellige samtaler og "lege" og oplæg med flere forskellige, hvor vi ofte har blandet piloter der ikke fløj det samme, men også har sat konkurrencepladser sammen for at skabe

netværk. Det har givet mange samtaler og netværk, for dem der deltog. Værdifulde netværk som jeg håber udvikler sig fremover. Begejstring for hinandens konkurrencesport, udveksling af teknik og netværk med andre om teknik og viden.

I en af workshoppene i januar 2019 gav jeg hver styringsgruppe/konkurrencegruppe følgende spørgsmål:

"Erik vil gerne være Verdensmester i DIN klasse om 3-4-5 år. Hvad skal han gøre?". Det gav mange konstruktive samtaler og alle plancherne er samlet i den tråd på forum der hedder "Hvordan træner du så du bliver bedre?", side 4, 3.-4. indlæg på den side. De der lavede plancherne i din gruppe, kan nok i dag bedre fortælle dig deres tanker og ideer?

Til slut fortalte, de hvad JEG skulle gøre. Her er nogle af de vigtige punkter - måske var der flere:

- Nu er vigtigt - den aktuelle flvning er ALTID den vigtigste - også træning!
- Find en kvalificeret træningspartner
- Hav det bedste grej til DIG men pas på udstyrshype -> FLYV
- Arbejd med mentaltræning og gør det tidligt. Lige før en konkurrence er for sent
- Dyrk dit legesind - hav det sjovt

- Flyv varieret - også med andet end din konkurrencemodel
- Træn konkurrencerealistisk
- Vær dedikeret
- Analyser og træn struktureret
- Dataunderbygget træning
- Hav et udstyrsnetværk
- Før logbog/dagbog
- Få international erfaring så tidligt som muligt
- Træn det hele tit, meget og i al slags vejr

Få international erfaring så tidligt som muligt

Plancherne og punkterne herover er jo kun et ekstrakt af piloternes samtaler og tanker. Dem i DIN klasse har forhåbentlig den viden du kan trække på?

Når man ser på listen over landshold herover,

så er der også en direkte sammenhæng mellem de klasser, der deltager konstant og succesfuldt på et højere og højt niveau, og så dem du kan lære noget af. Mange af dem har også troligt deltaget i elitesamlingerne, fordi de ved, at når man lytter til andre, så kan man få udvisket sine egne fordomme og begrænsninger. Man kan kort sagt lære noget af andre. Men det kræver, at man tør og vil lytte til andre. Med og uden samlinger. Hvis man har den holdning at "Jeg har deltaget før, så jeg ved det hele!", så er det jo spildt tid for ham at lytte og for andre at dele deres erfaring.

Piloter, træner, træningsudviklere og organisation

Det danske konkurrencemiljø er jo ret lille, så alle fire kasketter herover falder tit på alle os piloter. Derfor er et fællesskab på tværs en styrkelse af kvaliteten. Men ellers er det jo piloterne, der selv skal træne og konkurrere og det er også dem selv, der skal få nye ideer der kan gøre deres træning mere effektiv. Nogle tænker på træning som "mange timer med det samme program". Det giver selvfølgelig noget, men hvis man vil være endnu bedre med den samme indsats, skal man være kreativ, og det kræver både nysgerrighed og

nørderi. Og at man tør blotte sig og prøve noget nyt. Måske er der noget nyt man har fået inspiration til i en samtale med en pilot i en anden gren?

Internationalt

I det norske modellflyveblad "Modellfly Information" oktober 2023 skriver Jo Grinni (international F3J og F5J pilot i topklasse - Norge blev nr 4 i hold ved VM i Bulgarien) om særligt den tyske indsats med og for kvinder og juniorer, hvor de erfarne piloter som en selvfølge stiller sig til rådighed som trænere for de yngre kræfter, og de bruger blandt andet kræfter og midler på at samle piloter, så flest muligt kan lære af de dygtigste. Ligner det noget der kan kopieres? Efter at Norge har besøgt de danske samlinger i 2022 og 2023, vil de nu selv satse på at samle de dygtigstes viden. Det kræver kun vilje.

Mentorprojekt og skærpelse af eliteprofil

Sideløbende med elitesamlingen har vi sammen med Steffen Jensen, Henning Forbech og André Bertelsen tilbudt en mentorordning, hvor man i et noget mindre forum (3-5 personer) kunne få sparring til at forbedre sig. Alle der deltog (på nær en indtil videre?) kvalificerede sig til landsholdet kort efter. Hvis man tør gøre en indsats, tør blotte sin "Jeg ved det meste", så er der meget hjælp at få, selv i det danske konkurrencemiljø. Som "Sportslig konsulent" håber jeg, at de to stadig vil bistå, hvis der er piloter der ønsker et samarbejde? Og hvis det ikke er nok, er der masser af udenlandske piloter der gladeligt vil bruge en weekend i Danmark med jer, så I kan lære noget af de bedste. Hvis I tør?

Internationale konkurrencer

Her vil jeg godt fremhæve dem, der ofte tager til nogle af de mange weekendkonkurrencer i udlandet. Fritflyvning, Linestyling, flere svæveklasser, helikopter og dronerace har en fyldt kalenderen med både danske og udenlandske konkurrencer. Andre klasser tager også udenlands til enkelte mesterskaber en gang imellem og til nordiske mesterskaber, men det er

den løbende deltagelse i et internationalt miljø, der giver fremgang og det er også her, man skal skabe de udenlandske kontakter så man fx er tæt på hvordan udstyr og klassen udvikler sig. Det er også i udlandet, man plejer kontakter, så man også kan være tæt på og kan påvirke eller forstå fortolkninger af fx bedømmelser, så man ikke bliver overrasket over niveauet ved et mesterskab.

Nu er det er jo ikke altid ambitioner og "Hvordan bliver jeg bedre?" der er den eneste gevinst ved at tage af sted. Alle der tager af sted har også fået mange venner udenlands og det har beriget både ferier og småture, at man kender piloter gennem mange år. Nogen bliver venner for livet. Men man skal jo ud af døren først.

Nationalt

Som i andre normale år, har der været god gang i de danske konkurrencer. 1-2-3-4-5 konkurrencer i hver klasse mange forskellige steder i Danmark. Nogle klasser bruger de samme klubber som base, og andre grene skifter rundt og prøver forskellige lokationer. Der er fordele og ulemper ved begge måder, men fælles er, at alle tager godt imod nye mennesker. Hvad enten du blot er en nysgerrig tilskuer eller om du kommer for få at vide hvordan du tager det første skridt ind i et konkurrencemiljø.

I IMAC har der været god aktivitet og de har for første gang været til et mesterskab - Europeans. De kom hjem mange erfaringer rigere og måske et andet billede på hvor overliggeren kan være? Det kan jo give ændret træning i året der kommer?

Det organisatoriske i eliteudvalget

Her i efteråret har vi også ændret lidt på eliteudvalget. Allan Feld fortsætter som formand for eliteudvalget, men nu i en mere aktiv administrativ rolle, og jeg flytter mit fokus til arbejdet med Børn&Unge, men er stadig til rådighed som Sportslig konsulent, hvis der er nogle der har brug for hjælp, samt med den viden vi har om at arrangere store mesterskaber. Det betyder også, at alt det praktiske kontorarbejde, jeg har lavet, skal flyttes. Det sørger Allan og jeg for at det bliver, så der

ikke er noget der falder på gulvet. Men fremover er det Allan I skal kontakte.

En styringsgruppe er jo kun dem I vælger og hjælper med at gøre DIT konkurrencemiljø så hyggeligt, godt, aktivt, spændende, (find selv på det du ønsker?) som DU ønsker? Så derfor er det i mine øjne til stadighed DIT medansvar, at de der tager kasketten på i styringsgrupper/eliteudvalg har lyst til at gøre det for og med dig.

Tak til sekretariatet, bestyrelsen, styringsgruppeformænd, styringsgrupper og piloter for samarbejdet.

Tak særligt til dem der gennem årene har hjulpet konstruktivt med arbejdet som Sportschef, med elitesamlinger og med mentorprojektet!

Erik Dahl Christensen



Troels Lund er medlem af bestyrelsen for Modelflyvning Danmark og formand for flysikkerhedsudvalget.



ALLE KLUBBER HAR EN SIKKERHEDSANSVARLIG

Det er en del af vores gode sikkerhedskultur, der gør at alle kan færdes sikkert på flyvepladsen og at alle kender reglerne

Alle modelflyveklubber har nu en sikkerhedsansvarlig

I 2018 uddelegerede Trafikstyrelsen (TS) opgaven med at godkende nye modelflyvepladser til Modelflyvning Danmark, og siden har vi haft ansvar for tilsyn med pladserne.

Det varetager vi bl.a. ved at komme rundt til alle klubber over en årrække og får en snak om klubbens forhold generelt og tjekker samtidig om beskrivelsen af plads og luftrum, svarer overens med det, som er kendt af Modelflyvning Danmark.

Det er et arbejde vi udfører sammen med klubbens sikkerhedsansvarlige. I 2019 bad vi alle klubber melde ind, hvem der er sikkerhedsansvarlig for de enkelte pladser. Hvis ikke det blev rettet i hjemmesidens oplysninger om klubbens flyveplads, er opgaven nu automatisk tildelt klubbens formand.

Opgaven for en sikkerhedsansvarlig er, at være den, der oplyser og underviser klubbens instruktører og certifikatkontrollanter om, hvordan man skal flyve på pladsen.

Langt de fleste klubber anvender deres flyvepladsreglement som basis for den opgave og det er en meget logisk måde at gå til opgaven på.

Den sikkerhedsansvarliges opgaver er at:

- 1) Animere klubkammerater til at læse og forstå flyvepladsens reglement.
- 2) Være kontaktperson til klubbens bestyrelse vedr. sikkerhed.
- 3) Tale med instruktører og kontrollanter om god sikkerhedskultur på pladsen.
- 4) Opfordre klubkammerater til at tale med hinanden om flyvesikkerhed.

- 5) Være sparringspartner for instruktører og kontrollanter.
- 6) I tvivlstilfælde være klubbestyrelsen behjælpelig med at råde i enkeltsager.
- 7) Stå som kontaktperson til Modelflyvning Danmark i forbindelse med sikkerhedsspørgsmål og tilsyn med pladsen.

Se på det sådan her

Flyvesikkerhed handler om en kultur, hvor vi udviser ansvar og er forudseende i hvad vi gør. Den opgave påhviler alle der flyver fra en modelflyveplads, uden undtagelse.

Vil du vide hvem der er sikkerhedsansvarlig i din klub, så se her:

<http://www.modelflyvning.dk/selvbetjening/klubkort.aspx>

Tryk på din klub og se efter feltet "Sikkerhedsansvarlig:" i bunden af siden.

Troels Lund



Leveret i en lille undseelig papkasse og intet fancy spræl ved indpakningen. Det er jo også indholdet som betyder noget. Kassen indeholder limpistol, lader og en pose limstænger, samt en ganske kort manual. Det kræver heller ikke den store styrmandseksamen at bruge en limpistol, så dens indhold er meget kortfattet og præcist.

Det afsløres på siden af håndtaget at akkuen er af Lithium-Ion typen. Det betyder at man burde kunne oplade limpistolen op på ret kort tid, hvis eller laderen kan sparke lidt strøm fra sig.



Gummimontering rundt om håndtaget giver et godt fast greb og man har ikke nogen fornemmelse af at den smutter nogen steder.

Nederst på håndtaget er der to LED indikatorer. En for batteri-status (rød/grøn) og en for temperatur.

Så snart tændknappen holdes inde i et par sekunder starter opvarmingen og når temperaturen er god og limen er parat lyser temperatur indikatoren grøn.



Vi tester:

TRÅDLØS LIMPISTOL

og finder den praktisk og hurtig

Sådan en må jeg da prøve, tænkte jeg, da jeg så en lille fiks limpistol blive brugt til at samle Rookier på Modelflyvningens Dag 2023 på Midtjysk Modelflyveklubs flyveplads ved Herning.

Indtil nu har jeg nok haft et lidt kedeligt forhold til ledningsførte limpistoler. Ledningen er besværlig og konstant i vejen og opvarmningstiden er lige til den lange side. Oven i det, så "snøfter" og drypper de lim ud når de står varme og venter på at blive brugt.

Den lille akkulimpistol jeg så var fra Aldi og af mærket Park. Jeg var lidt overrasket over, så godt den faktisk fungerede og gjorde mine tidligere tanker om limpistoler til skamme. Da Aldi tilbud jo ikke varer evigt og der nok ville være lang tid til de igen vil blive sat på bud, så tjekkede jeg priser på nettet og fandt en limpistol i samme prisklasse. Dobbeltklik i Amazon og så var den på vej mod min adresse. Jeg kan kun sige at det bliver en fest at bruge limpistol fra nu. Læs billedteksterne.



Den medfølgende strømforsyning lader med 1 Ampere, så en fuld opladning fra tom, skulle teoretisk vare 2,5-3 timer.



På typeskilte afsløres det, at varmelegemet er på 21 Watt og Li-Ion batteriet er på 2600 mAh. Det faktum at den er produceret i Kina kan vist ikke overraske nogen.

Faktaboks:

Pris: EUR 26,25 (Amazon.de) ca. 195,- kr
 Model: Workpro model W125043A
 Ammunition: Ø 7 mm limstifter
 Varme: 21W effekt
 Batteri: 2600 mAh Li-Ion

VI TESTER

Lignende prisbillige og gode modeller på markedet:

<https://vonroc.dk/limpistol-ledningfri-4v>

<https://dk.trotec.com/produkter-tjenester/vaerktoej/varmlimpistoler/pggs-10-37v/>



Den lille støttefod forrest på limpistolen er vigtig. Uden den, ville man ikke kunne sætte den fra sig. Dog vil jeg sige at hvis man lægger den på siden så går det også fint og faktisk har limen mindre tendens til at dryppe ud ved længere pauser. Det er lidt sværere at tage pistolen op igen når den ligger ned.



Ladestikket er et mini-USB stik. Lidt umoderne, for skulle det være tidens sidste skrig, ville man jo forvente et USB-C stik. Men det går nok.



De 7 mm limstænger er ikke så lange, så hold posen med ekstra "ammunition" tæt på dig når du limer. Den skal fodres lidt ofte hvis der skal laves lange/mange limninger.



Tænd/sluk knappen sidder fint af vejen på toppen og den kommer man ikke til at trykke på ved et uheld.

Det kan godt være, at jeg er lidt begejstret for limpistolen, så den ultimative tålmodighedstest må være at stikke limpistolen i hånden på en teenager? Derfor blev limpistolen testet af et af børnebørnene, da der skulle limes papfly i sommerferien. "Den er godkendt", var meldingen fra Caroline.





Modelflyvek-

lub:

KFK (HTM)

Modelpilot siden:

1975

Certifikater:

A, H, Stormodel, Jet, Drone

Antal aktive modeller:

10

Derudover på loftet/værkstedet:

25

Flyver:

1 gang om ugen om sommeren

Flyver mest med:

Almindelig fly, Jet og lidt el Heli

Årgang: 1960

Eric Lon Huber

OY NR: 2364

**Min største oplevelse
med modelflyvning:**

At flyve opvisning med
nogle af de først stormo-
deller (3 stk. Brewster
F2A Buffalo 25kg.) i Tarp,
Tyskland.



m/k



Slips på:
Sjældent

Ur på:
Venstre
(Aviation)



DANISH AIR FORCE HOME GUARD

PROPELLER

DANGER

Erhverv:

Uddannet elektronikmekaniker Danmarks Radio, TV byen
Kom i arbejde som Avionic Mekaniker Avia Radio.
Fik flymekaniker certifikat B2 (Avionic) Aviation Assistance
Udstationeret flymekaniker i Jugoslavien 1993 for Aviation
Assistance på UN Kingair 200
Selvstændig Copenhagen Avionics / CAM Aviation
Simulator Tekniker CAE Kastrup
Teknisk Chef Copenhagen Air Taxi

Andre fritidsinteresser:

Har sejlet hele livet. Har en dejlig sejlbåd som er en fælles interesse med min kone, Charlotte.



Civilstand:

Gift med Charlotte (Sølvbryllup)

Deltager familien i modelflyveaktiviteter:

Har gjort. Også lidt nu.

Bor i: Tune /Greve Kommune, Sjælland

Kører i: Honda

Økonomi

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

10.000 kr.

Og hvis din kone spørger?

10.000 kr.

Når jeg nørder, er det med:

at støbe glasfiber modelfly

Modelflyvenyt præsenterer: MODELMAND^{m/k} 3



**2023 FAI F3K World Championship
for Model Gliders
Seniors and Juniors**
Sânpetru - Brasov

FRMd
AGENȚIA NAȚIONALĂ PENTRU SPORT
TAIR
www.f3k.com
AUCI
EVENTS
AUTONOMOUS
FLIGHT TECHNOLOGIES
Aeroclubul Romaniei
A.T. Brasov
RADIO
MASTER

2023 FAI F3K World Championship
for Model Gliders
SÂNPETRU, ROMANIA
26th - 31st August 2023

AUSTRIA	GERMANY	JAPAN	SOUTH KOREA
BULGARIA	GREAT BRITAIN	NETHERLANDS	SWITZERLAND
CANADA	FRANCE	POLAND	SLOVENIA
CROATIA	LATVIA	SERBIA	UNITED KINGDOM
CZECH REPUBLIC	LITHUANIA	ROMANIA	SOUTH KOREA
	DENMARK	ISRAEL	





Referat fra VM F3K 2023



VM i F3K var i 2023 i Rumænien i slutningen af august og som sidste år i Slovakiet, var der varmt i Europa. I år havde vi valgt at flyve derned og det gik utrolig nemt med vores fly i sportstubes. Fra andre mesterskaber, fx VM i F3A i Australien har vi også hørt, at det er nemt at flyve. For 10-20-30 år siden var det sommetider mere vanskeligt, men selvom vi skulle betale lidt ekstra hver vej, så virker det som om flyselskaber og lufthavne i dag er ret godt gearet til at transportere fx Model-fly.

Så denne gang var det fly, billeje og hotel. Sidste år var det hyggeligt med familie og camping på pladsen, og denne gang var det rart med den luksus der er i, at maden laves på hotel og de restauranter man besøger. Uden et stort backuphold er den baggrundsservice rar at købe sig til. Og Rumænien er stadig et ret billigt land.

De hardcore resultater efter 17 runder med 61 deltagere, potentielt 16.000 point og med én smid-væk-runde blev, at vinder af de indledende runder blev den forsvarende Verdensmester Ivo Bratrsovsky, SLVK med 15895.9 = 99,3% af den optimale score:

- Benjamin blev 33 med 13914.0 point = 87.53% af Ivos score
- Erik blev 41 med 13831.1 point = 87.01% af Ivos score
 - Rasmus blev 57 med 11119.7 point = 69.95% af Ivos score
 - Holdmæssigt blev vi 17 ud af 22.



Anthony Rotteleur fra i sort T-short Snakker med Eitan Rotbart CAN og Roydor ISR, mens Oleg Golovidow USA slapper af

Vores målsætninger var:

Erik	I den bedste 1/3-del Forbedre min taktiske og mentale udvikling
Benjamin	Bedste dansker I den bedste 1/2-del (det lykkedes næsten) Bedste dansker
Rasmus	Finale I den bedste 1/3-del Bedste dansker

Vores målsætninger var igen høje og vi havde hver især flyttet os i årets forberedelser. Vi havde mødtes nogle gange.

De hardcore resultater viser, at vi skulle have haft lavere forventninger, eller ...? I vores øjne er det godt med ret høje målsætninger, og så analysere sig frem til at prøve at træne på at opfylde dem på den ene eller anden måde. Det vigtigste for os er dog, at vi løbende forbedrer os.

Vi følte os godt forberedte, men særligt én dag ramte mig hårdt pointmæssigt. Blæsevejrdsdagen tirsdag. Vi havde faktisk

trænet en del med mere ballast end vi plejer i blæsevejr, men min egen analyse bagefter er, at godt nok blæste det, men da termikken (og synket) ikke var så kraftigt som det oftest er samtidig i DK, skulle jeg nok have ballastet lidt mindre?

Samme fly som sidste år

Vi satsede alle tre på de samme fly som vi nu har lært at kende. Vortex 4 fra Denis Skrabl i Slovenien. Vi supplerede vores beholdning og fik de sidste bygget færdigt med ikke så lang tid igen. Det gør ikke så meget, for når man sidder med et nyt færdigt fly, lægger tyngdepunkt samme



Benjamin tv med en af de f3 selvbyggede F3K modeller - Ellypsa fra Rumænien. th

man står tilbage som Verdensmester. En anden måde, hvis man vil lære noget detaljeret om sine egne delpræstationer er, at splitte resultaterne ad og se på hvor og i hvilke situationer fejlene opstår? Det er i mine øjne den bedste måde at se på sin konkurrencedeltagelse på. Som en del af en forbedringsproces. Det er denne del, jeg har prøvet at tale for som Sportschef i 7 år.

Som indledning har jeg taget mine egne resultater som et eksempel, for jeg synes ikke at jeg fløj så ringe som man kan tro når man ser på placeringen. Det var tydeligt for mig, at den dag hvor det blæste havde jeg det ret svært. Termikken var svag, der blev fløjet noget skræmt på forskellige forhøjninger. Som en tal-leg har jeg derfor prøvet at fjerne de 4 runder vi fløj den dag. Altså for at prøve at sammenligne de andre 13 runder med resten af verdenseliten.

	Point efter 17 runder	%	Point med 13 runder (uden tirsdag)	%
Anthony Rotteleur Verdensmester efter fly off	15743.4 point / #5	99.04%	15743,4 point / #2	99,94%
Ivo Bratrsovsky,	15895.9 / #1	100%	15895,9 point / #13 (uden for Fly off!)	99,23%
Henri Sander	15758.8 point / #4	99.14%	15758,8 point / #1	100,00%
Erik	13831.1 point / #41	87.01%	13831,1 point / #36	94,08%

Hvad kan jeg så læse ud af det?

I 13 runder fløj jeg langt bedre end jeg plejer. Jeg har i tre år arbejdet på at være mere konservativ i mine beslutninger. Fx i allerførste flyvning gik jeg mere selv end jeg burde og mistede 100 point. Wake up call! Jeg fløj en skide-god poker (1:30 + 7:00 +1:20). Fed beslutning og god taktik. Der hvor jeg taber lidt point er i de konservative valg der sommetider koster 40-60 point samt nogle enkelte lidt større fejl. Men masser af god flyvning, gode beslutninger og fine termikvalg. En enkelt poker missede jeg totalt. Var det skidt flyvning? Jeg synes det ikke rigtig? Jeg brugte den fastlagte strategi og kaldte 1:30. Det gik

sted og sætter rorudslagene på samme måde, så flyver de helt ens.

Opbakning

Vi havde godt nok ikke familie med, men det er dejligt at have familiens opbakning under træning, forberedelse og mens man er af sted. Selvom det var tæt at være tre mand af sted i ét hotelværelse, i fly og luft-havne, ude at spise, i bil, indkøb og pavillon under stævnet, var det en meget hyggelig tur for os alle tre. Tak for det!

Hvad virkede

Det er fedt at have styr på udstyr. Vi

brugte en dag før VM på at skaffe pavillon, solsejl og stole m.m. og vi fik organiseret os fint mellem Sydafrika, Sydkorea, Canada og Israel. Vi fandt hurtigt på plads i gode og forbedrede rutiner fra sidste år. Vi var obs på at alle fik mad, fik ladet og repareret alle skader løbende. Fly der er trimmet ens og flyver ens og vejer ca. det samme, var en stor fordel. Alt udstyr derudover var der styr på.

Hvordan fortolker man resultater?

Den simple måde er jo at se på placering og point til slut. Det er jo fedt hvis

fint. Jeg følte lidt termik, men ventede. Jeg følte vindskift og observerede 4-5-6 fly der kastede og kontaktede løft og så kastede jeg til 7:00. I 2-3-4 minutter kæmpede vi alle, og alle landede ude. Tja, er min eneste kommentar? Måske burde jeg have ændret strategi til endnu en 1:3-2:00 minutters flyvning?



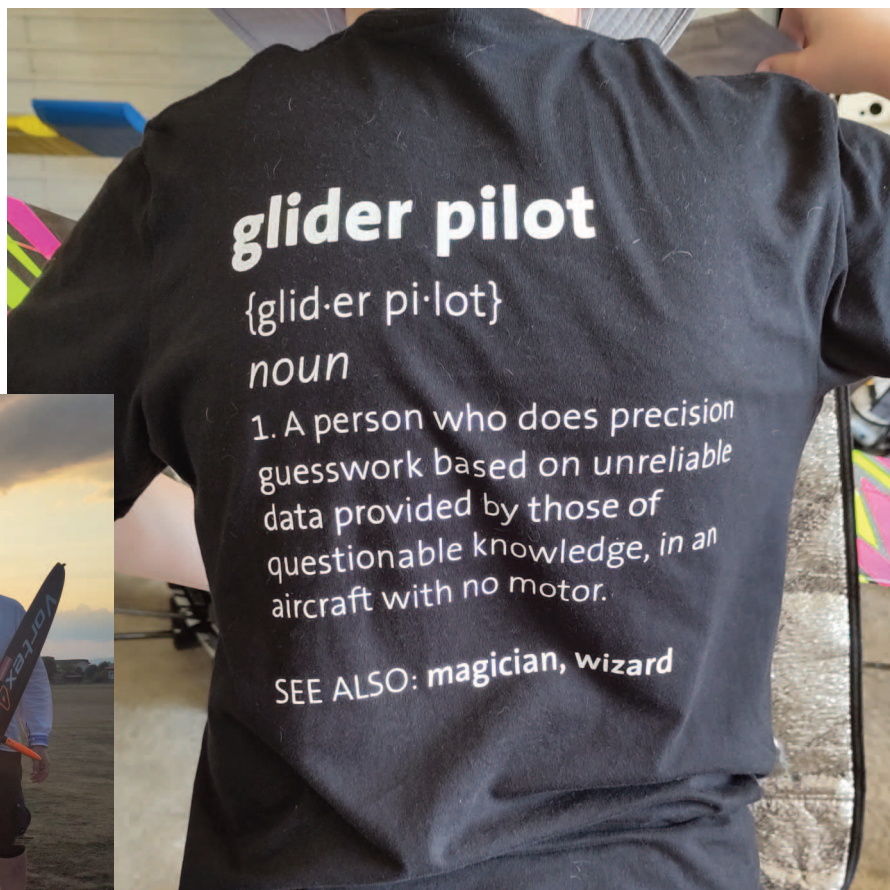
F3K Landshold 2023 i rumænske skjorter og solnedgang

Men det er jo ikke hele analysen! Jeg har nørdet med tallene for hver runde og mine flyvetider og de beslutninger jeg tog, men det skal jeg nok spare jer for. Der er meget at lære om sig selv ved at nørde resultater efter en konkurrence.

Stævnet var egentlig godt afviklet, selvom de havde en ret tilbagelænet tilgang til tid og kommunikation.

I foråret havde de kontaktet mig fordi de vidste, at vi i DK havde arrangeret flere succesfulde VM'er. De havde samtidig i sidste øjeblik bedt om hjælp fra Sotir fra Bulgarien og det gik ok. Omgivelserne var fine med mulighed for camping på pladsen og byen Brassov 15 km væk med indkøb osv.

Afslutningen var et fedt show. Efter de første fem runder var det tæt i toppen



Sydafrikansk junior T-shirt

4-5 piloter og flere havde lavet små eller større fejl. Sidste flyvning skulle være poker i 15 minutters arbejdstid.

I "poker" har man arbejdstiden til at flyve tre tællende flyvninger. Før hver tællende flyvning, skal man sige hvor lang tid man vil flyve og når man har fløjet det, skal man lande og må kalde en ny tid. Den samlede kaldte flyvetid bliver din tid. Hvis man ikke får sin kaldte tid, må man prøve den igen hvis der er tid i arbejdstiden, før man kalder en ny tid.

Enkelte kaldte Working time fra starten, hvilket betyder at de skal flyve indtil arbejdstiden er slut for at få en tællende tid. Andre kaldte mere konservative tider til en start. ALLE dem der lå i spidsen missede dog deres sidste flyvning og så var afslutningen helt åben! Anthony Rotteleur fra Frankrig kom som den eneste hjem med fulde 14:59 sekunder og da arbejdstiden udløb, var han kun to meter over jorden indenfor

flyvefeltet og han lagde sig bare ned på ryggen og lod flyet lande. En sejr der kun blev hentet hjem i de sidste sekunder og der var vist kun få der havde overblik over stillingen før pointene var regnet ud. En fuldt fortjent Verdensmester, der har været tæt på flere gange. #2 blev Cedric Duss fra Schweiz, og #3 blev Eitan Rotbart fra Canada.

I F3K er det ret specielt at ingen har været verdensmester 2 gange i de 7 gange der har været VM.

Tak for støtte til Modelflyvning Danmark, Vincent Merlijn (KST-servoer), CHA-servoer og Denis Skrabl (Vortex 4) og vores familier.

Rasmus Kempf
Benjamin Thordahl Christensen
Erik Dahl Christensen

En film om VM:



500.000



DEADLINE FOR ANSØGNING ER 1. APRIL 2024



DER KAN MAKSIMALT ANSØGES OM 25.000 PR KLUB



DER ER KUN 1 ANSØGNINGSRUNDE



KLUBBERNE FÅR SVAR SENEST 1. MAJ 2024



DE UDELTE MIDLER SKAL VÆRE BRUGT SENEST 31. DECEMBER 2025

PULJEMIDLER

2024

MODELFlyVNING
DANMARK



PiLotMøde

Udstilling, Køb/Salg, Forhandlere og Seminar

2024

Hedensted Centret

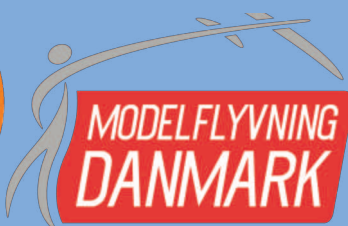
7. april 2024 kl. 10-16

Dørene åbnes for udstillere kl. 08.00

Dørene åbnes for publikum kl. 10.00

Udstiller/forhandler-tilmelding: leif@overfly.dk

Arrangør: Area15 og Østjysk Modelflyve Klub
i samarbejde med Modelflyvning Danmark



Fra tegning til balsa

Når man har en tegning/skitse, som man skal have ført over på noget balsa, er der flere måder at gøre det på. Jeg vil her illustrere 4 som vi kommer til at bruge:

1) Skabelon

Kopier tegningen og klip pirdelene ud. Læg dem det rigtige sted på det rigtige balsa og tegn rundt om

2) Madpapir overførsel

læg noget madpapir/bagepapir ovenpå tegningen og tegn delene med blyant fordi du kan se igennem. Bagefter vender du madpapiret om, lægger det på det rigtige sted på den rigtige tykkelse balsa og tegner på den anden side. Nu skulle den første blyants-tegning gerne smitte af på balsaet, så du kan se omridset

3) Knappenåls metoden

Læg tegningen på det rigtige sted på den rigtige tykkelse balsa (print, bladet her eller madpapirstegningen) og prik med en knappenål rundt langs kanten. Når du er færdig, vil de små prikker i balsaet vise dig hvor du skal skære.

4) Tegne-af-metoden

Man kan måle på tegningen og så overføre målene til balsa med lineal og blyant/kuglepen. På den simple model - "ED Surfer" fra MFN 6/23 havde jeg skrevet målene på selve balsaet, så billederne af delene også var skitsen du skal bygge efter.



MODELFLYVNING FOR BØRN & UNGE



Birdman er et sjovt og fjolet fly! Det ligner Superman eller en anden flyvende helt!

Men i virkeligheden er det en efterligning af faldskærmsspringere Léo Valentin fra Frankrig. Léo drømte hele livet om at flyve med vinger og han forsøgte sig først med vinger af stof, men de kollapsede. Derefter prøvede han med faste vinger. Han sagde selv, at han lykkedes med at flyve efter et udspring fra fly. Han døde i maj 1956 efter et forsøg foran 100.000 tilskuere i Liverpool i England.

13 årige Paul McCartney og hans ven 14 årige George Harrison var tilskuere.

De dannede i 1960 "The Beatles".
Lyt til musikken mens du bygger "Birdman".

Måske sangen: "Blackbird" fra 1968

»Blackbird singing in the dead of night

Take these broken wings and learn to fly

All your life

You were only waiting for this moment to arise«

BIRDMAN



Materialer

Her kommer en liste over ting som du skal bruge hvis du ikke allerede har købt fra artiklen i MFN 6/23:

- 1mm balsa og 1,5mm balsa
- 3mm balsa
- Grillspyd (lige!)
- Tusher til dekoration

Balsa købes oftest i 100cm lange stykker, der er 10cm brede. De kan købes forskellige steder. Søg på nettet på "balsaplade". Eller spørg i din lokale klub, om der er en der har nogle balsaplader i overskud, med de dimensioner jeg har skrevet herover.

Værktøj

- Hobbykniv
- Sandpapir (korn120-180) - gerne limet på et stykke 3mm balsa (25mm x 100mm). Lim med limstift eller andet lim
- Knappenåle
- Lineal
- Spids blyant eller kuglepen
- Næseballast: hæftemasse, små søm (ca. 35mm lange), papirklips eller loddetin.
- Et skæreunderlag fx tykt karton, overskudstræ (gammel hylde?) eller en af de grønne skæremåtter. Din mor og far bliver glade når du IKKE skærer i spisebordet.

Lim

Du skal også bruge lim.

Varmlim: Godt når børn skal bygge, fordi det ikke er giftigt, men man kan selvfølgelig brænde sig.

Andre limtyper kan også bruges:

Hvid hobbylim: Ugiftig, tørrer langsomt

Universallim: Kan være giftigt? Sørg for udluftning

Sekundlim: Giftigt, limer hurtigt hvilket både er en fordel og måske en ulempe?

Sørg for udluftning og hav IKKE hovedet lige henover det du limer.

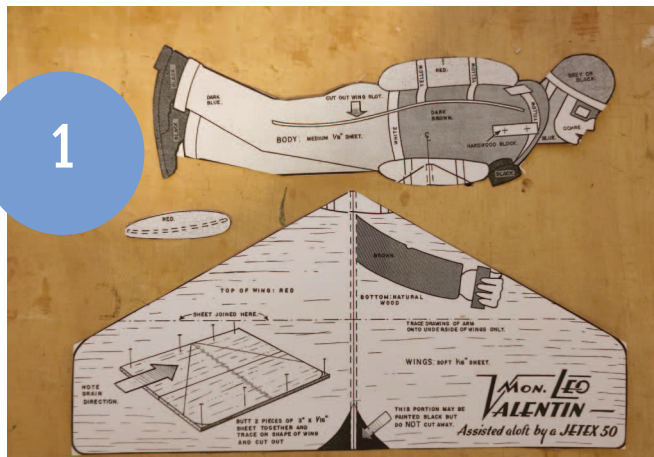
Vi anbefaler varmlim til børn eller sekundlim hvis børn limer sammen med voksne.

RIV UD – TAG MED – GIV VIDERE ...

Birdman-flyet på tegningen her er tegnet af Ray Malmström, der designede mange sjove, skøre og finurlige modelfly for over 50 år siden. Birdman er oprindeligt designet til en meget lille raketmotor, der desværre ikke fås mere. Flyv den som en sjov model du kan kaste eller starte med katapult? Måske drømmer du om at flyve selv? Det Léo forsøgte i 1950'erne kan i dag lade sig gøre.

SÅDAN GØR DU:

På "Birdman" skal du lave kroppen af 3 mm balsa, vingen af 1,5 mm balsa og tipperne af 1 mm balsa. Tegn delene op. Jeg har også denne gang brugt metode 1, se side 27. Altså jeg har lavet skabeloner ved at klippe delene ud.

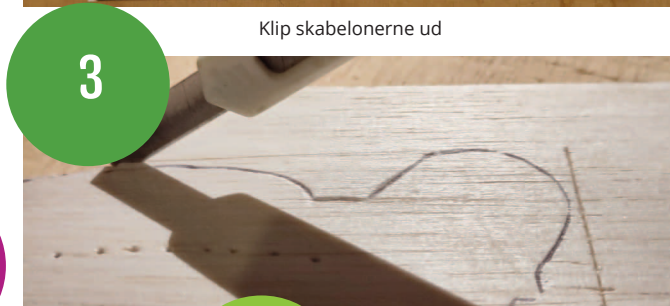


1

Klip skabelonerne ud



2



3



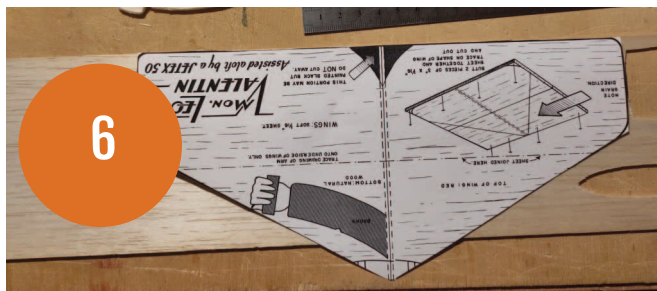
5

TIPS

I skolen har dine lærere sikkert fortalt, at du skal bruge karton ude i hjørnerne for at spare på det? Det er også smart når du bruger balsa, for så får du flere fly ud af det balsa du køber.

4

Billede 3 og 4 viser hvordan du justerer knivens vinkel når du skærer på langs med årene (3) og når du skærer på tværs (4).



Tegn delene op på balsa og skær dem ud. Se billede 5 og 6 Husk at lave den S-formede slids til vingen.

6



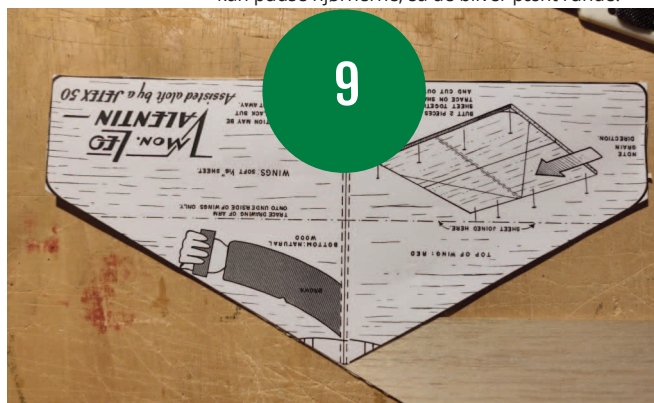
7

Når delene er skåret ud, er de ret kantede, så du kan pudse hjørnerne, så de bliver pænt runde.

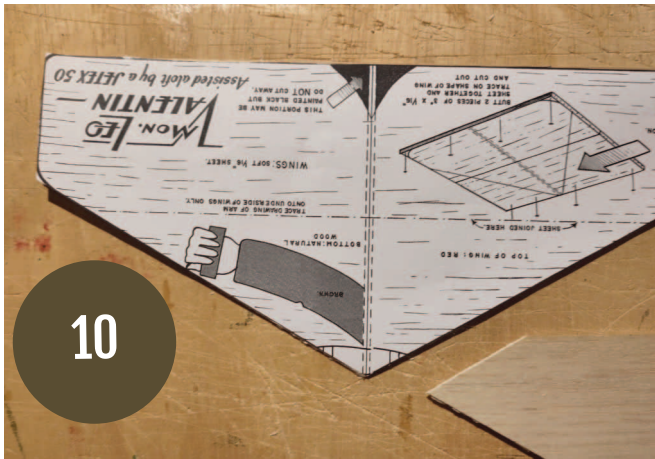


8

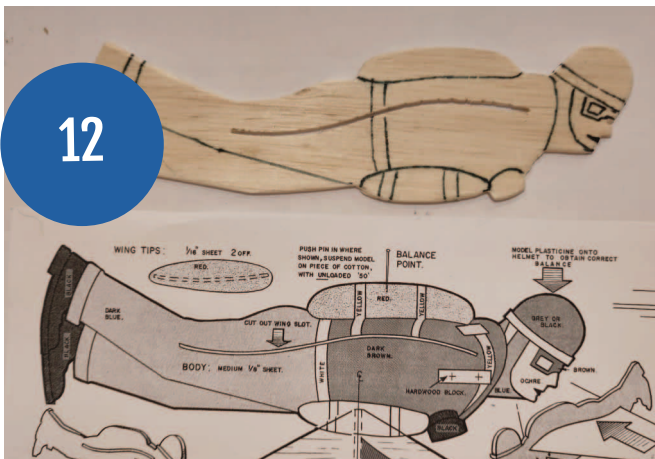
Når du skal skære vingen ud, skal det gøres ad 2 gange, da den er bredere end balsaet. Læg mærke til årenes retning på tegningen. Det er bølgestregerne. Se billede 6-11



9



Så skal du farve delene. Det er nemmest, før flyet er limet sammen - billede 11-12 brug tegningen til hjælp. Det behøver ikke at være perfekt.



Skub vingen forsigtigt på plads så den sidder i midten og lim den fast.



Birdman skal flyve ret hurtigt, så den skal have et kraftigt kast.

Lim tipperne på og du er klar til at flyve!

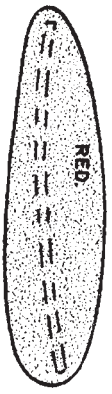
Send meget gerne et billede af dit fly til Modelflyvenyt!

send en mail til pe@pe-design.dk

På tegningen er der vist en knappenål på toppen af "faldskærmen". Der skal så meget ballast i næsen at kroppen er vandret når du holder i knappenålen. Jeg brugte 5 søm på hver side. Tag knappenålen af bagefter.

God fornøjelse

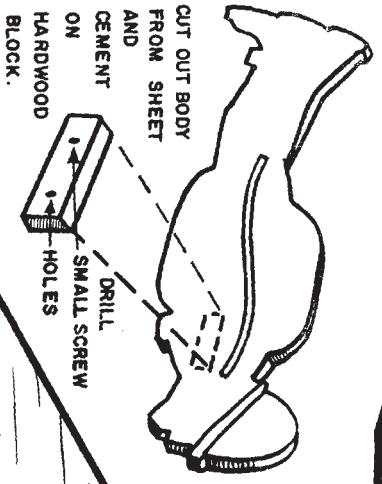
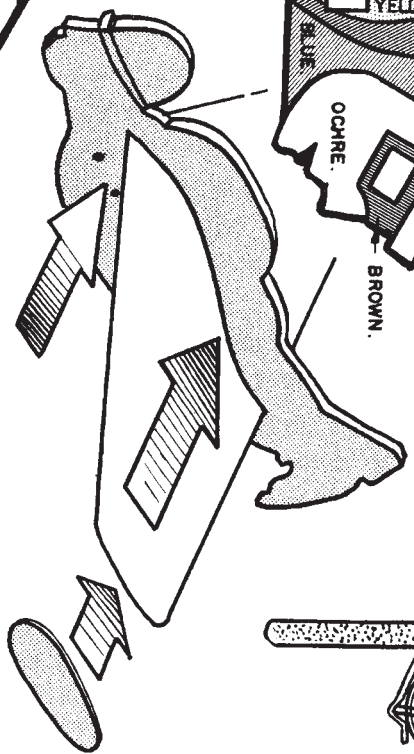
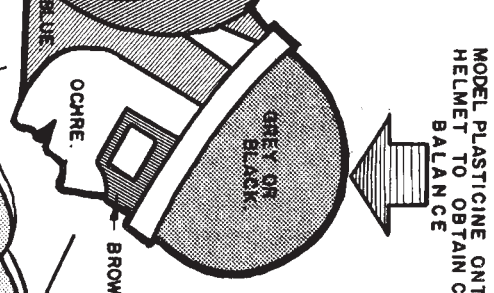
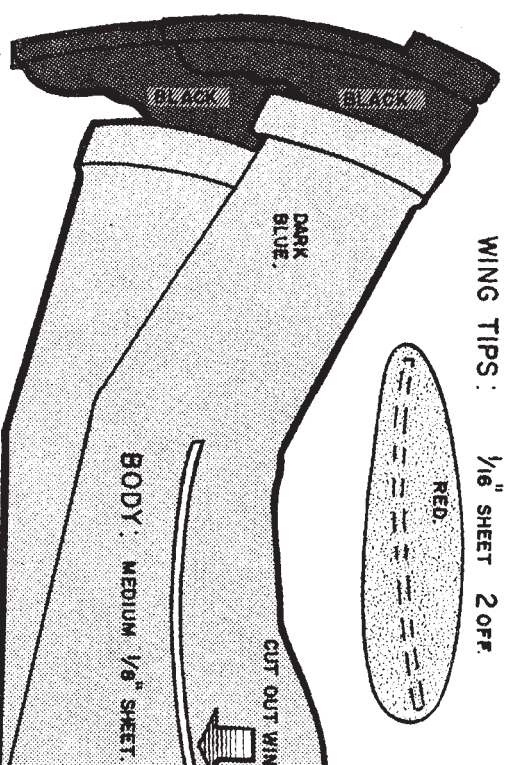
WING TIPS: 1/16" SHEET 2 OFF.



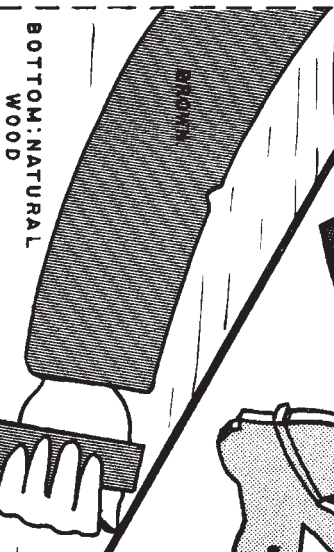
PUSH PIN IN WHERE SHOWN, SUSPEND MODEL ON PIECE OF COTTON, WITH UNLOADED '50'

BALANCE POINT.

MODEL PLASTICINE ONTO HELMET TO OBTAIN CORRECT BALANCE

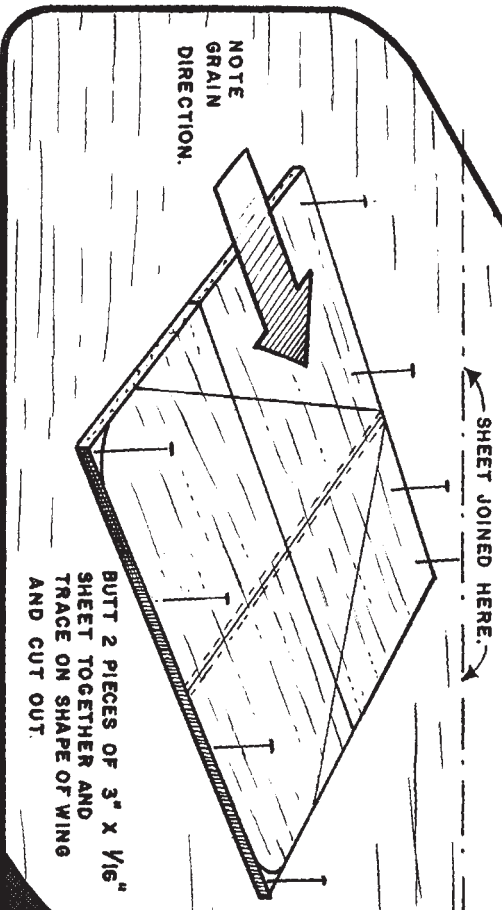


TOP OF WING: RED



TRACE DRAWING OF ARM ONTO UNDERSIDE OF WINGS ONLY.

WINGS: SOFT 1/16" SHEET.



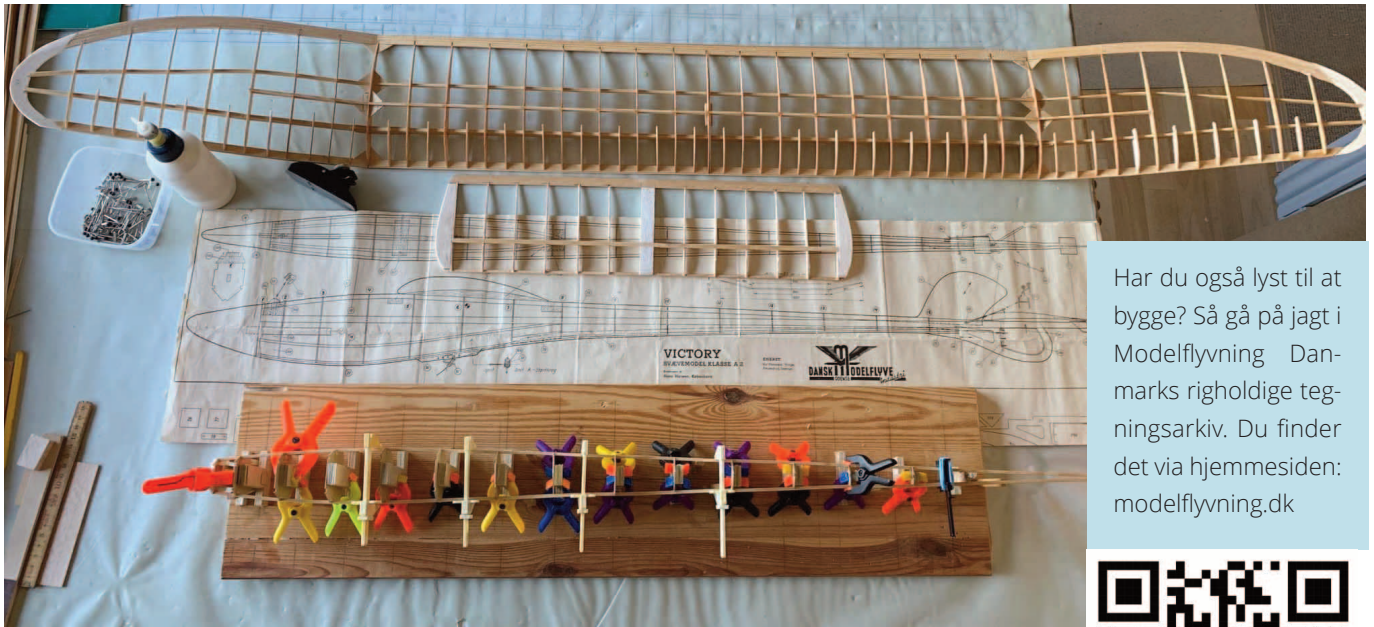
THIS PORTION MAY BE PAINTED BLACK BUT DO NOT CUT AWAY.

MON. LED VALENTIN
Assisted aloft by a JETEX 50

WEIGHT: WITH UNLOADED JETEX '50' APPROX: 1/2 - 3/4 OZ.

FRANCE'S FAMOUS BIRDMAN





Ib Borris Jensen bygger en veteran fra Dansk Modelflyveindustri — en Victory

Har du også lyst til at bygge? Så gå på jagt i Modelflyvning Danmarks righoldige tegningsarkiv. Du finder det via hjemmesiden: modelflyvning.dk



BYGGERIET BREDER SIG

Flere og flere finder fornøjelse i at bygge egne modelfly

Redaktøren havde det på fornemelsen ud fra de altid mange og positive tilbagemeldinger på byggeartiklerne i Modelflyvenyt. Også når de bliver lange og nørdede. Mere af samme slags lyder det samstemmende.

En simpel håndsoprækning ved årets møde for stormodelkontrollanter bekræfter det. Ca. halvdelen havde gang i et byggeri hjemme i værkstedet eller hobbyrummet.

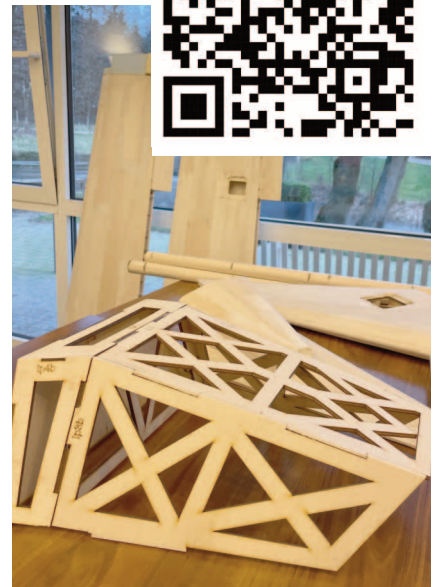
Flere var så forbi senere og forklare, at det godt nok var et kit, ikke helt fra balsaplatte og tegning, men anyway! Halvdelen havde gang i byggeri. Så giver det mening at Stig Andersens store model

trak tilskuere og fik en byge af spørgsmål og kommentarer.

Klubfacebooksiderne løber også over med byggerier og hjælpende kommentarer til de folk, der af den ene eller anden grund går i stå undervejs. I flere klubber er der gang i klubprojekter, hvor alle bygger det samme og på den måde kan hjælpe hinanden igennem.

I seneste nummer kunne vi fortælle om Hjørring Mfks virtuelle byggemøder og så videre, og så videre.

Jeg håber I vil huske at dele nogle af alle de fine byggeprojekter med os andre. Send billeder og billedtekster til redaktøren pe@pe-design.dk



Herover og herunder. Stig Andersens store BD-5 et byggeri af dimensioner de fleste drømmer om, men de færreste kaster sig udi. Derfor er det alligevel spændende at følge med i.





ROOKIE PÅ BIBLIOTEKET

Østfyns Modelflyveklub (ØMF) har sammen med Ørbæk Bibliotek afholdt et Rookie bygge- og flyvearrangement. På sociale medier mm. var folk inviteret til at komme og bygge deres helt egen Rookie, og efterfølgende gå ind i hallen og flyve med den.

Der var tolv tilmeldte samt lidt forældre, der også deltog. Biblioteket havde sørget for limpistoler og batterier og ØMF kom med 25 Rookies.

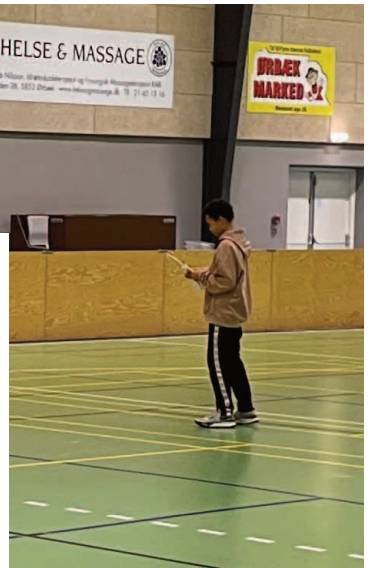
Der blev hygget og bygget. Vi var fem fra ØMF der gav gode råd og hjalp til i byggeprocessen.

Bagefter hjalp vi med at trimme Rookierne så de fløj bedst muligt, til KÆMPE fornøjelse for børn og voksne. Der var virkelig glæde, grin og julelys i øjnene! En ung fyr var meget opsat på at komme og deltage næste gang vi holder samme arrangement på to andre biblioteker i kommunen!

Vi må fra ØMF sige stor tak til biblioteket samt til Modelflyvning Danmark for opbakning og fremsendelse af Rookieflyene! Måske er der sået et par modelflyvespirer i dag, der kunne være en del af hobbyen om nogle år.

VH formanden
ØMF





Grib en idé til børne-unge-arbejdet





Er du én af de friske, der er klar på en omgang

VINTER OG VINTERFLYVNING

Eller er du én af dem, der putter dig i hobbyrummet?



Det er bestemt muligt at udøve vores hobby selv om der ligger sne på banen.

Herover kan du se Lars Therkelsens modelfly, der har fået "vinterfodtøj" på – og på det lille billede øverst til højre, kan du se, at det også kan flyve med skiene på. Hvis vejret indbyder nogenlunde til det, kan man altså sende et fly i luften. Billedets emne er fint, den rent fototekniske kvalitet af flyet i luften er måske lidt præget af den temperatur, det er taget i. Kan man ikke andet, kan man da tage ud og justere lidt på motorer og ror, som vist på forsidebilledet. Skulle man nu synes, at

det er så koldt, at man fryser sine små fingre, kan jeg meget anbefale at få fat i en flyvevant som vist på billedet til højre .

Der kan man have sin radio med antennen stikkende ud af hullet foroven, og der er god plads til at stikke begge hænder ind og være i stand til på betryggende vis at styre flyet, som man plejer ved højere temperaturer.

God vinter!
Jacob Wisby, OY8535



Har du også fløjet i vinter?

Send gerne billeder af modelflyvning, modelfly og hjælpeværktøjer til modelflyvning i vintervej.

Skriv til: pe@pe-design.dk

Marianne

Har du i stedet bygget noget nyt i vinter?

Så vil vi også gerne høre om det og se billeder. Du behøver ikke have fløjet før du præsenterer din model.

Skriv til: pe@pe-design.dk

Marianne



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

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 nu 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

Marianne



F2D MOTOR SEMINAR

Der er over de sidste par år sket en udvikling inden for F2D (linestyret combat), det skyldes en ny type gløderør udviklet af den tyske Rafael Unruh, samt en mere avanceret (og kritisk) kuglelejeopsætning af motoren.

I den danske F2D-gruppe har vi nogle teorier om, hvordan man sætter motoren korrekt op til de nye gløderør og hvordan man servicerer lejer med videre, men de har alle et "individuel twist". Det meste viden kommer fra vores egne erfaringer, men meget er også kommet fra de ældre (læs erfarne) pilo-



ter bl.a. deres test af USE-motoren tilbage i slutningen af 80'erne.

Trods vores erfaringer, ser vi stadig underlige og ulogiske ting ske med vores motorer i visse situationer. Der er altså noget, vi ikke helt forstår.

Så i sommer kom vi frem til, at vi måtte have noget ekstern hjælp, men fra hvem?

Det logiske sted at starte var hos fabrikanten. Motoren er en 2.5ccm FORA gløderørsmotor fra Ukraine. Vi har et godt forhold til de to som står i spidsen for udviklingen og fremstillingen, men givet

nuværende situation i Ukraine kunne det ikke lade sig gøre, at få dem på besøg, ligesom sprogbarrieren ville have været en større hindring for, hvor meget vi kunne lære?

Næste valg var Rob Metkemeijer fra Holland, et navn som nogle uden tvivl har hørt før. Rob har haft mange berøringsflader inden for modellflyvning, især inden for "Team race" (F2C) og "Pylon race" (F3D og F3T), hvor han både har designet og fremstillet motorer til begge klasser, og stadig i dag laver F3D motorer i samarbejde med profi.

Den danske F2D-gruppe har tidligere arbejdet sammen med Rob i forbindelse med test af udstødninger og støj, hvor vi kopierede et setup, som Rob allerede havde designet til at teste udstødninger til pylonracing. Så han er ikke helt fremmed for os.

Under F2-EM i sommer i Polen tog jeg fat i ham og forklarede ham om vores motorudfordringer og spurgte om han ville være villig til at komme og undervise os specifikt med henblik på vores F2D FORA motor. Det svarede han ja til. Han fik en af mine konkurrence-motorer samt en håndfuld forskellige propeller med hjem til test og inspektion.

I slutningen af oktober kom Rob til København, vi havde gjort Pingvinklubben ved Bjæverskov AV-klar med projektor og en storskærm koblet til webcam. Så der kunne både vises slides, men også live-skitsering på papir, motordele og værktøj.

Vi havde et godt fremmøde, klubben var fyldt! Vi begyndte helt fra bunden med generel karakteristik af motoren og det blev hurtigt meget avanceret. Med simuleringer af kraften på plejlstangen og momentet genereret på krumtappen, videre over i hvor meget varme der bliver udviklet i de forskellige dele. Jeg havde aldrig forestillet mig, at der er 90 Watt i friktion mellem plejlstang og krumtap, eller at stemplet udvider sig 0.065mm!

Det var meget spændende at se, hvordan folk som ellers er meget snakkesaglige sidder og lytter, man kunne høre blyanterne på papiret mens folk tog noter – guldkorn!

Under hele seminaret var der plads til at stille uddybende spørgsmål og små åbne diskussioner. I kaffepauserne blev der delt ud af røverhistorier.

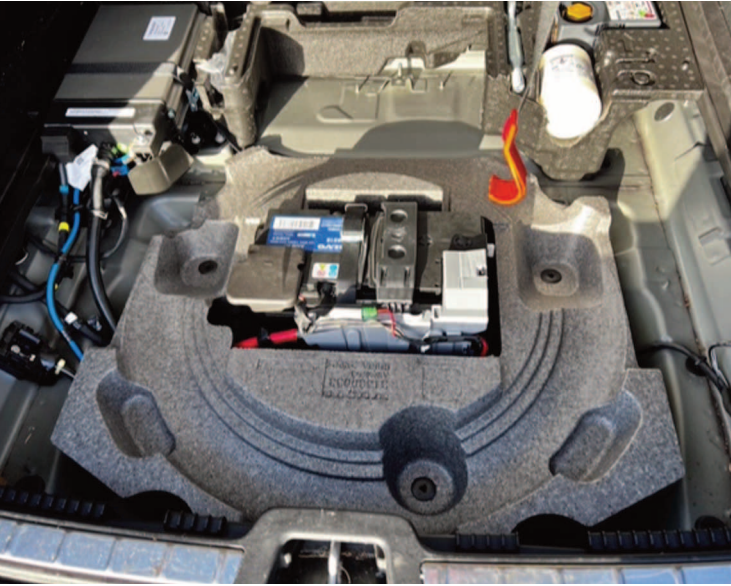
Vi brugte en del tid på emner om opsætningen af kuglelejer. Hvad skal man holde øje med og hvordan måler vi det. Ingen tvivl om, at der skal laves noget nyt værktøj her i vinter og denne gang kan vi nok ikke 3D printe det. Så er det godt at forfatteren har fået en ny drejebænk.

Søndag var skemalagt til at være kort dag, da Rob skulle nå flyet tilbage til Holland. Vi valgte at sætte skoen på den anden fod og fortalte Rob om det propel-projekt vi har puslet med i F2D gruppen det sidste stykke tid.

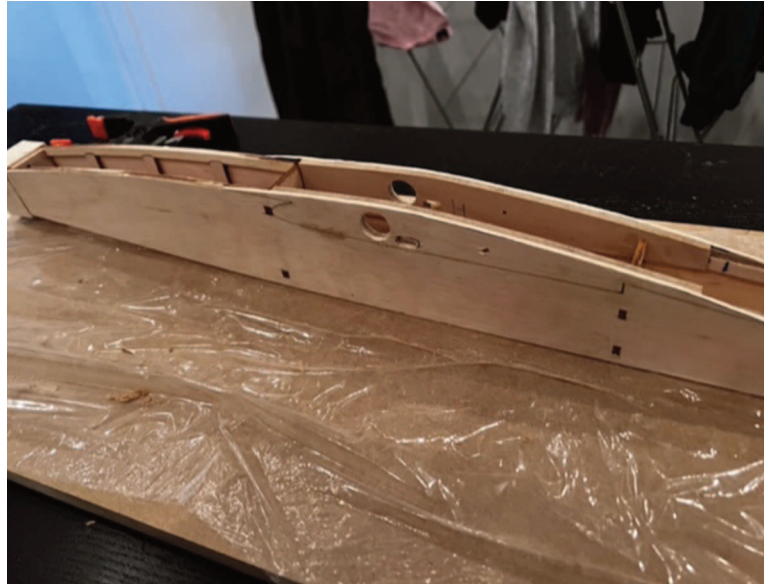
Henning Forbech fremviste en metode at parametrisk designe en propel i CAD, Bjarne Schou fulgte efter med en 3D skanner specialbygget til at skanne propelgeometri og André Bertelsen præsenterede en måle-jig til at måle det statiske træk, momentet, den absorberede effekt og omdrejninger. Samt en anden opsætning til dynamisk at måle propelbalance.

Rob kunne så fortælle os, at vi er på samme spor som de hollandske og belgiske F3D piloter. De har arbejdet med propeloptimering og fremstilling i mange år, så de ved en masse. Det ville være spændende at tage kontakt til dem og høre, hvor meget de ville være villige til at dele ud af deres viden, bestemt noget som skal undersøges.

Vi sluttede med en kort opsummering hvor Rob spurgte, om vi følte vi var blevet klogere eller blot forvirret på et højere plan. Hvortil vi kunne svare, at vi har fået både be- og afkræftet nogle teorier samt hævet niveauet af de spørgsmål vi stiller og de ting vi skal undersøge i fremtiden.



Rummet hvor flyet skulle passe ned i



Figur 2: Viser hvordan kroppen er blevet tilpasset til at have vingerne sidemonteret frem for en gennemgående vinge.

INSIDE TRAVEL EDITION

eller F5J til rejsebrug

Med fem børn og svigerfamilie i Jylland, er der sjældent plads til et modelfly når familien skal på tur. Vi har ofte været på ferie eller weekend-ture med familien, hvor det ville være fantastisk med en flyvetur. I min verden er modelflyvning stærkt terapeutisk og en måde at rense hjernen på, tanke energi, slippe bekymringer og få pulsen ned. Især flyvning med el-svævere er for mig ekstremt afslappende. Jeg er »desværre« en af de modelpiloter der ikke kan fokusere på én gren af modelflyvning. Lige nu prøver jeg kræfter med F3A, men jeg kan ikke slippe glæden ved el-svævere. Omvendt synes jeg også at det er fedt når et modelfly ligner rigtige fly.

Ønsket om et fly til rejsebrug har længe været et stort ønske. Et fly til rejsebrug, skal opfylde flere formål. Den skal fylde meget lidt, så den ikke ender med at blive ofret når de sidste tasker skal pakkes. Den skal kunne flyves uden en flyveplads, det kunne være fra en vejkant ud til en mark, med andre ord skal den kunne håndstartes og ikke være for tung.

Idéen opstår

For nylig faldt jeg over en F5J-model, hvor vingen var firedelt, kroppen todelt og haleplanet aftageligt. Det betød at den adskilt, kunne være i en meget lille taske. Modellen, en Adventure Travel, virkede som det perfekte valg, en kvalitets-elsvæver på 3 m i spænd. Videoer på Youtube viste at den kunne samles

på under 2 min. og i reklamen hævdede de at den kunne følge med i F5J-klassen med den rigtige pilot. Der var kun et problem - prisen. Modellen kostede ca. 9000 kr og med servoer, motor mv. ville det samlede projekt komme over 10.000 kr.

Men idéen var skabt og målene var klare:

1. Modellen skulle i adskilt tilstand kunne være i rummet under vores bagagerum, hvor der normalt ville være et reservehjul
2. Modellen skulle være en el-svæver på under 1.5 kg, gerne med 3 m spændvidde
3. Modellen skulle kunne samles på under 5 min.

Artiklen er ikke tænkt til at være en slavisk gennemgang af bygningen af standardmodellen (da brugervejledningen er god) men mere en gennemgang af de enkelte modificeringer.



Figur 3: Servobræt monteret bag i kroppen



Figur 4: Den todelt krop

Den lette, men dyre løsning i forhold til den billige og kreative løsning

Jeg gik længe og overvejede at købe en Adventure Travel, men prisen var for høj. Samtidigt manglede jeg et byggeprojekt.

Efter at have fløjet i mere end 20, år har jeg de sidste fem år fundet stor glæde ved at bygge fra bunden. Fra bunden af for mig betyder et kit. Jeg havde længe set på elsvævere fra det tyske firma Hoellein. De virkede gennemtænkte, blev rost til skyerne for deres termikegenskaber og samtidigt var de relativt billige.

Udgangspunktet for projektet blev en Inside fra Hoellein. Det er en seksklap-model til 190 Euro. med en spændvidde på ca. 3 m. Den bliver beskrevet som en "low-priced full house (6-flap) starter model for F5J". Vingen er tredelt, haleplanet kan afmonteres. Med en krop på ca. 1450 mm. var det klart at der skulle modificeringer til. Hurtig hovedregning viste, at hvis vingen kunne ændres til at være firedelt, måske seks-delt og kroppen todelt så var man under 750 mm for den længste del.

Æstetikken for fly har altid betydet noget for mig. For svævere betyder det,

at vingerne skal monteres på siden af kroppen med et vingestål og ikke være placeret over kroppen som en gennemgående midtervinge. Der skulle modificeringer til for at opfylde de tre mål.

1. Kroppen skulle ændres så vingerne blev monteret på siden med et vingestål
2. Kroppen skulle kunne deles bag ved vingen
3. Vingen skulle ændres fra at være i tre dele til at være i fire dele (eller måske flere, herom senere)

Den største udfordring var todeling af kroppen. For at kunne gøre det skulle servoerne til højde- og sideror flyttes bag ud i kroppen. Det betød mindre plads til servoerne, samtidigt med en ændret vægtfordeling. Hvordan laver man et system, som gør modellen nem at samle og stærk nok uden at øge vægten for meget bag tyngdepunktet?

Modellen blev bestilt 1. marts 2023 og efter levering nogle dage senere begyndte bygningen. Jeg begyndte med haleplanet, da det virkede nemt og gav følelsen af at være kommet godt i gang.

Modificering af krop

Næste skridt var kroppen. Der skulle to modificeringer til:

1. Kroppen skulle modificeres så vingerne kunne monteres på siden
2. Kroppen skulle deles i to

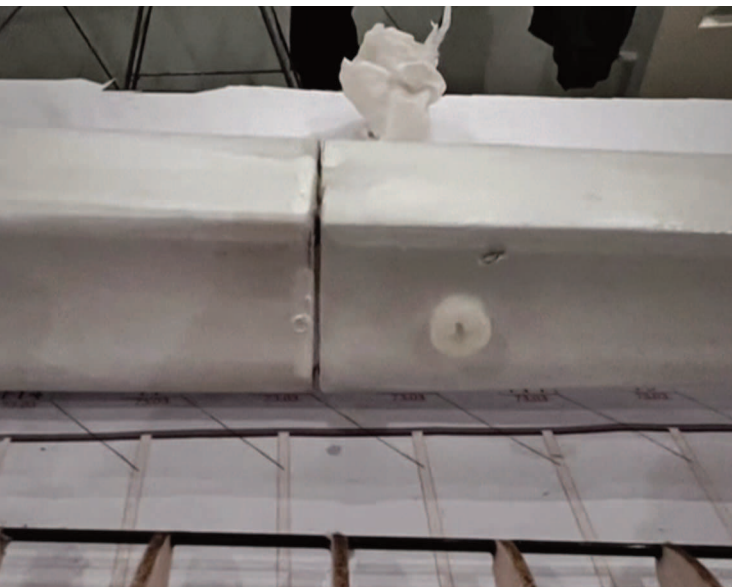
Modificering 1:

Kropssiderne er samlet af to stykker. Det forreste stykke skulle modificeres for at imødekøbe ønsket om at montere vingerne på siden. Med lidt frihåndstegning og den forreste kropsside som skabelon blev der lavet nye sidestykker. Det var nemt at få det til at passe, da jeg benyttede den balsaplade som kropssiderne oprindeligt var skåret i. På den måde måtte passede de i profilet. Se figur 2. Hovedbjælken udgøres af et rundt hult carbonrør med en indre diameter på 12 mm. Fra en tidligere model fandt jeg et vingestål (Læs: carbonstang) på 12 mm i diameter.

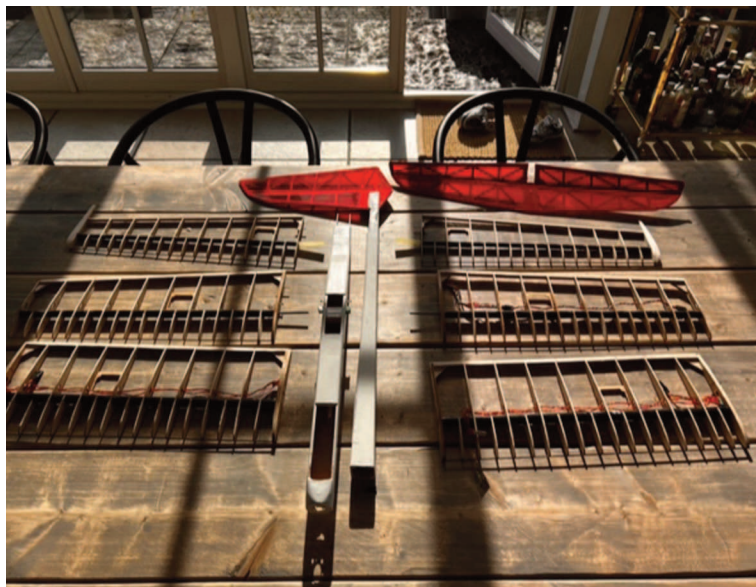
Modificering 2:

Kroppen blev efter modificering 1 færdiggjort som standardversionen, dog med limning af servobræt tilbage i kroppen. Se figur 3

Med fokus på ikke at få for meget vægt bag tyngdepunktet benyttede jeg to mindre servoer, KST X06. For at kunne komme til servoerne blev der lavet en lem så jeg kunne komme til servoerne senere.



Figur 5: Bolt som fastholder de to kropsdele



Figur 6: Modellen adskilt i ni stykker

Modificering 2 var angstprovokerende. At stå med en færdig krop og save den over var en speciel oplevelse.

Næste udfordring var at lave en anordning, så den kunne samles og samtidig være rimeligt stiv. Det blev lavet med en række krydsfiner (1 mm) flanger som blev fastlimet i den forreste del af kroppen. Der blev boret et hul i bunden, da kroppen var samlet og der blev ilimet en møtrik på indersiden af den nederste flange.

Som det kan ses er pasningen ikke helt perfekt, men den virkede stiv nok.

Modificering af vinger

Vingerne blev lavet så hver vingehalvdel kan tredeles. Det betød en mindre modificering af det midterste vingestykke som skulle være todelt. Udover den modificering var der ingen problemer.

Færdiggørelse af modellen

Jeg må sige at seks klapper kræver en del servoer og ledninger som skal loddes. Jeg er ikke den store ørn til at lodde, men det virkede, men tog tid. Beklædningen gik fint, men blev ikke så pæn som jeg havde håbet.

Blev målene opfyldt

Overordnet set blev målene opfyldt. Det er dog lidt omstændeligt at skille den i alle ni stykker så til daglig brug står modellen

med to vingehalvdele og kroppen i et stykke med haleplanet samlet. Det er ikke blevet til så mange flyvninger, men det den har fløjet må jeg sige at den flyver fint.



Figur 7: Modellen samlet

Konklusion

Jeg kan ikke rose byggesættet nok. Alle dele er af høj kvalitet og tegningen er fantastisk. Alt passer fantastisk sammen og er meget gennemtænkt. Det kan klart anbefales. En ting som jeg vil fremhæve er muligheden for at købe reservedele til modellen. Det er muligt at bestille alle fittings samt de enkelte balsaplader og lister som indgår i byggesættet. Det er fantastisk. I forhold til modificeringen har jeg købt lidt ekstra dele.

Mine egne evner som modelbygger er tvivlsomme. Trods en fantastisk tegning fik jeg lavet en vingehalvdel med bagkantlisten vendt forkert. Da jeg efterfølgende gennemgik tegningen, var der ingen undskyldninger at hente der.



Et lille tip.

Jeg køber klistermærker fra Ikast Etiket A/S. På deres hjemmeside er der et lille program, hvor man kan designe sine egne klistermærker. Det er muligt at bestille et ark ad gangen og det er ikke dyrt. Se eksempel herover.

Ligeledes må jeg indrømme at vingerne ikke er helt lige. Hvor de forskellige vingehalvdele mødes er der en del gap, heldigvis ikke noget som ikke kunne reddes med et ekstra balasaspant som så kunne slibes så pasningerne blev acceptable.



Mødet blev på Fieldsted Skovkro
Deltagere bestyrelsen: Lars Kildholt, Peter Skotte, Troels Mikael Lund, Allan Feldt, Erik Dahl Christensen, Niels Christian Nielsen, Martin Hedegaard.
Sekretariatet: Martin Stuart Nielsen, Chris Jespersen
Redaktør: Marianne Pedersen
Arbud: Anders Borup Johansen

BESTYRELSESMØDE JANUAR 2024

Børne- og Ungearbejde, Medlemstal, Puljemidler, Distribution af Modelflyvenyt, Hjemmeside, Lånepulje og Arbejdsfordeling ...

Man kunne da godt få lidt feber eller lyst til noget helt andet, når man så den lange og tocifrede dagsorden, der var sendt ud forud for Modelflyvning Danmarks bestyrelsesmøde 20. januar 2024. Men der blev mødt talstærkt op og gået til stålet for at nå i mål med det hele. Og kun et enkelt punkt blev udsat til gengæld blev et andet vedtaget på under 20 sekunder.

Det var Troels Lund og Erik Dahl Christensens forslag om fremtidigt at arbejde mere målrettet på at få flere børn og unge med i Modelflyvning. 20 sekunder tog det at blive enige om at det var en god idé at nedsætte et B&U-udvalg til at skubbe på det arbejde.

Punktet om puljemidler 2024 blev også berørt flere gange i løbet af mødet, men blev til slut indstillet til godkendelse på Repræsentantskabsmødet.

Økonomi var i det hele taget omdrejningspunkt i flere punkter. Fx når det gælder Modelflyvenyt, hvor vi pga. den nye postlov, der er trådt i kraft pr. 1.1. nu bliver pålagt moms for distribution

af bladet. Hvilket betyder + 70.000 kr. og det er mange penge for en forening som vores. Derfor blev det også besluttet at prøve kræfter med en anden distributør, der kan gøre det billigere. Tiden vil så vise, om de kan leve op til vores krav om sikkerhed i levering.

Der var til hele mødet en god stemning, også selv om der hverken var enighed eller emnerne var nemme og sekretariatet tilmed medbragte lidt voksen-skældud. Chris og Martin synes, at der er for lidt arbejde mellem møderne fra

alle på nær ét bestyrelsesmedlem og så er det, at det bliver svært at være ansat. Det skal være muligt at få svar - og det var alle enige i. Noget af balladen skyldtes imidlertid nedbrud på en email-notifikation, så ingen havde fået besked om, at der var ting der skulle tages stilling til. Det burde nu fungere igen og der er givet håndslag på mere engagement.

Der blev også kikket frem mod Repræsentantskabsmødet 10. marts og mod næste bestyrelsesmøde 24. februar.

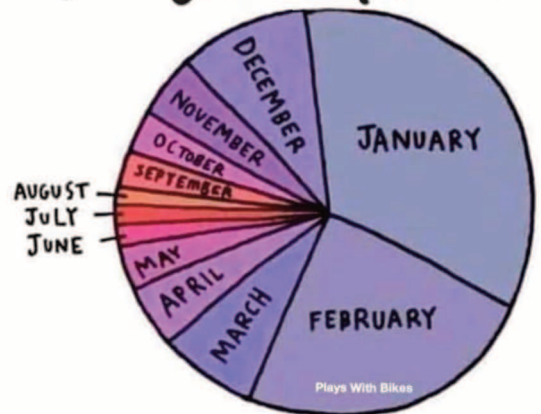


Så er vores værktøjsvæg komplet skriver Jesper R. Christensen og vedlægger billedet her af en imponerende værktøjsvæg. Jeg tænker den kan være til god inspiration for andre klubber. Ikke bare EFK87 kan bruge orden i værktøjet og system alle kan finde ud af. (Hviske, hviske læs om puljemidler på side 27 og 45!)

STORT & småt



How Time Passes...
For glider pilots



Tegningen her er fra Eskilstunaflygklubb, men jeg tænker at noget tilsvarende gælder for modellpiloter? Med mindre du har gang i et spændende byggeprojekt, så kan vinteren ende med at blive alt for kort.

Royale, det er vi da i klubben, skriver Skibelund Modellflyveklubs facebookansvarlige og poster billeder af byggedagen den 14. januar, der gik lidt i stå, fordi der også skulle følges med i ud-råbelsen af den nye konge.



Se også side 27

Puljemidler – ansøg nu!

Der er taget hul på 2024, og med årsskiftet åbnede der en ny pulje med midler til projekter i modelflyveklubberne. Puljen, der formelt skal besluttes på repræsentantskabsmødet, er på 500.000 kr.

Puljen har været uddelt igennem en årrække og har medvirket til at realisere en lang række projekter. Renoveringsprojekter, etablering af el, varmepumper, containere, robotplæneklippere osv. Listen er lang, og har I brug for inspiration, så find artikler om Puljemidler i de tidligere numre af Modelflyvenyt.

Der kan ansøges om tilskud til anlægsprojekter og aktiver, der kan skabe aktivitet i modelflyveklubberne. Bestyrelsen forbeholder sig ret til at beslutte puljens fordeling. Sekretariatet kan kontaktes på info@modelflyvningdanmark.dk hvis der er spørgsmål til ansøgningen eller andet.

FAKTA:

Ansøgningsfrist

1. april 2024

Svar på ansøgning

1. maj 2024

Maksimum: 25.000 kr. pr. ansøgning. Bevilgede beløb skal anvendes inden 31.12.2025

Formål: Anlægsprojekter/ aktiver

Krav om: artikel med billeder til Modelflyvenyt

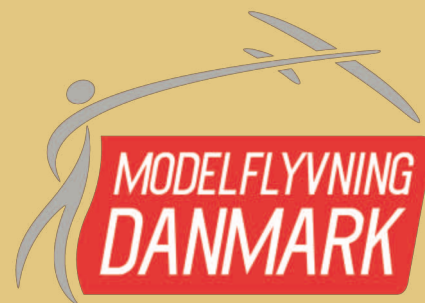
VIDSTE DU AT:

Puljemidlerne blev uddelt første gang i 2016

Det er sjette år, hvor der kan ansøges om Puljemidler

Der er uddelt **2,8 millioner kr.** i alt

68 klubber har fået tildelt Puljemidler



Vær opmærksom på:

NY DISTRI- BUTION

af Modelflyvenyt fremover

Det er blevet rasende dyrt at omdele Modelflyvenyt med PostNord, som vi hidtil har benyttet os af. Udover en almindelig prisstigning for 2024, så så vi også ind i, at der nu pga. den nye »postlov« vedtaget i Folketinget, skal moms på omdeling af magasiner som fx Modelflyvenyt. Det ville helt præcis betyde en udgiftforøgelse på 70.000 kr. for 2024 alene for distributionen i år.

Det har fået redaktøren til at undersøge andre muligheder for omdeling - og bestyrelsen til at beslutte, at vi for resten af 2024 gør forsøget med omdeling med BLADKOMPA-NIET/DAO. Dette årets første nummer er leveret »som vi plejer« med PostNord, men vi skulle gerne allerede fra april-nummeret omdele med Bladkompaniet / DAO. Hold derfor øje med en rød bil i stedet for en blå ...

Redaktøren





Der gik vel godt et års tid efter at jeg styrtede med min gamle Piper Cub, før trangen kom, til at have en model af piperen igen.

Så der blev søgt på mange ting og fundet flere muligheder, men det der tiltalte mig meget, var en model, som var konstrueret af Paolo Severin Piper L 4, så der skulle jo laves en del om og der ville jo være meget at ændre på et byggesæt, som var færdigloddet og til en pris på omkring 28.000 kr. Så hvad gør man så. Jo, man begynder at undersøge, hvad der kan benyttes til at lave modellen og det blev hurtigt til, at den selvfølgelig skulle laves i stålør, som Paolo Severin Piper er.

Det lykkedes mig at få lavet et tegningsæt via pc-skærmen og jeg påbegyndte vingerne med hovedbjælker og ribber lavet på hjemmelavet skabelon. Her gik det hele så i stå igen.

Den blev jo noget større end de 33%, som egentlig var meningen og den brugte OS Ft 300 ville jo nok ikke kunne trække det store monstret. Tiden gik igen med andre fly og reparationer så man kunne holde sig flyvende og så kom covid 19 og bankede på.

Desværre måtte jeg også bruge en del tid på vores flyveplads, som blev handlet, var i fare for at blive gyllejord og grusgrav, som blev fredet et stykke tid og endelig afsluttet og tabt.

Endelig tid til at bygge igen

Oven på det kom så tiden, hvor der blev lyst til at bygge fly igen og projektet blev fundet frem i juleferien 2020. Jeg fik fremstillet tegninger som passede i størrelse med de 33% som Paolo Severin Piper er. De dele der var fremstillet til den i første omgang, blev adskilt og ændret i størrelse til de nye mål. Alle spanter blev adskilt og tilpasset til de nye tegninger og limet sammen på en ny skabelon.

Heldigvis var jeg ikke startet på kroppen, som skulle fremstilles af de indkøbte hydraulikrør i 8 og 6 mm tykkelse. Det var kun sideror der var påbegyndt og færdig, men det kunne dog ændres til de nye tegninger. Tegningerne kom på bordet og der blev TIGsvejst i stedet for sølvledning, alle de steder det kunne gøres.

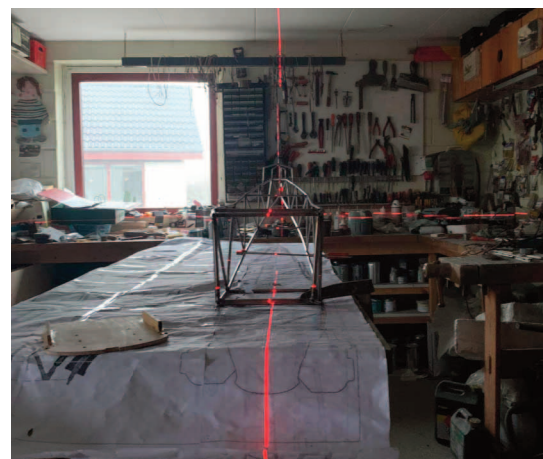
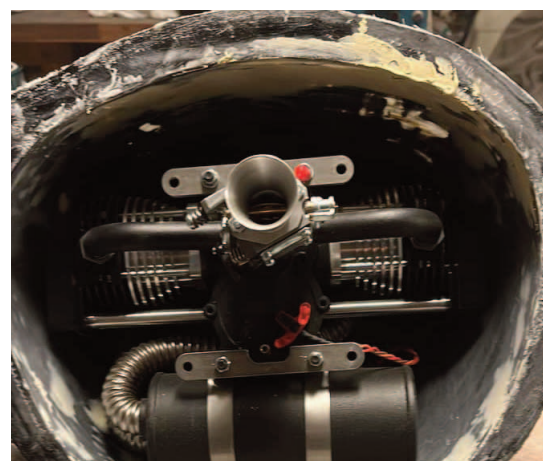
Det var lidt af en opgave at finde plader der var tynde nok til de dele, der skulle laves af pladedele. Det lykkedes at få dem

MIN MODEL

Piper Super Cub L 18 c 33% scala

lavet, skønt det var et større arbejde end jeg først havde antaget, at få de smådele klippet og filet til.

Efterhånden i løbet af årene 2020 og 2021 blev der fremstillet mere og mere af Piperen. Efterhånden begyndte flyet at ligne en Piper Super cup mere og mere. Der var naturligvis lavet en ny form til et motorcowl som skulle være som super cub og ikke en L4 snude, så nu var flyet klar til beklædning med lærredsfolie. Da jeg tidligere har benyttet meget Solartex, var det jo selvfølgelig den folie jeg skulle bruge. Det var ikke mere et materiale, der blev brugt i udbredt grad i Danmark, så jeg måtte kontakte firmaet i England for at finde de mængder, der skulle til. Der blev bestilt folie. Da det ankom til Danmark var det efter Brexit, så der var moms og ekspeditionsgebyr på, som ikke kunne oplyses inden importen. Så jeg lod simpelthen handlen gå retur og blev selvfølgelig straffet med returporto. Jeg så dog på forhandlerens hjemmeside, at der blev rettet at priserne i EU skulle tillægges told. Nye muligheder blev undersøgt og jeg fandt en tilsvarende folie i Tyskland, EXPERTEX – Gewebefolie som så senere



viste sig at være mindst lige så god som Solartex, hvis ikke bedre.

Modellen blev beklædt

De steder der var hængsler, blev lavet med mini klaverhængsler som blev sølvmodtet ind i slidser i rørene. Jeg tog tråden ud og erstattede den med splitter i rustfri stål, så jeg kunne eftermontere rorfladerne, når der var beklædt og malet færdig.

Motoren som var tiltænkt var en OS ft 300, som jo nok var i den lille ende og ikke sådan særlig tung, så for at få propel størrelse mere lige skalastørrelse og mere vægt i snuden på modellen, valgte jeg at give mig selv en ROTO fs 85 i julegave. Så ville balancepunkt og trækraft nok være mere rigtig.

Modellen kom jo til at ligne den oprindelige mere og mere og der skulle monteres radio, samt laves balancering. Her kom nok det største problem, idet jeg godt nok havde kikket på balancepunkt og tænkt at det nok skulle gå med lidt bly. Men ak, det var ikke »lidt« bly, men ca. 2,3 kg. helt ude ved propellen. Så jeg måtte i gang med at støbe og forme en blyklo, som kunne ilægges med polyester og væv i glasfiber-

cowlet lige bag propelhullet i cowlet. Det kunne nok lade sig gøre og så på vægten med dyret. Hvad stod der? 23,5 kg! Milde himmel! Og jeg som ikke troede den ville komme over de ca. 17 kg. Nå, men der var jo ikke meget at gøre, så det hele blev samlet.

Flyvning

Og så af sted til en flyveplads. Jeg var heldig, at der ikke var andre på det tidspunkt. Jeg var nødt til at se, hvad i himlen det ville betyde med den store vægt. Det betød absolut ikke det mindste. Den fløj udmærket og da denne type af piperne, ikke har flaps, er den faktisk lidt svær at lande, for den vil svæve med de profiler.

Godkendt stormodel

Siden er modellen naturligvis blevet stormodelgodkendt og har nu fem flyvninger bag sig. Jeg har desuden i august 2023 været forbi Avedøre Flyveplads hvor full size flyet er blevet restaureret og gjort flyveklar, i de originale bemalinger, som da den fløj hos Artilleriflyvebatteri Vandel, senere Hærens Flyvetjeneste.

OY 7882
Tommy Olsen



Hyggesnak i sofaerne



Krunders flotte 3D-printede model beundres af formanden

STORMODELKONTROLLA

Modelflyvning Danmark havde i januar igen samlet alle sine stormodelkontrollanter til opdatering på nye regler og ikke mindst til en spændende snak

39 af 41 tilmeldte stormodelkontrollanter nåede frem til Fjeldsted Skovkro og Stomodelkontrollantseminaret og fik dermed fornyet deres status som stormodelkontrollanter.

Desværre måtte vi pga. færgenedbrud undvære de to fra Samsø i år.

Troels Lund fra Modelflyvning Danmarks bestyrelse bød velkommen og indledte med lidt underholdende statistik inden han informerede alle om de nye regler.

Fx er der i 2023 blevet godkendt ikke mindre end 82 stomodeller i Danmark.

Ikke så mange som det nogle år har været, men et okay imponerende antal. 1709 modeller er godkendt ialt i perioden 2001 til 2023.

Langt de fleste af dem er motorfly = 1158, 432 er Jet, 12 helikoptere, 6 multitorer og 101 svævefly.



Stormodelkontrollantseminar 2025
bliver afholdt søndag 19. januar 2025



Stig Andersen fremviste sin laserskårede BD-5



Gruppearbejde



Gruppearbejde

NTSEMINAR

-modelkontrollanter om 3D-printede modeller

Personskifte i udvalg

Efter mange års tro tjeneste trak Poul Munch Andersen fra Høje Taastrup Modelflyveklub sig ud af Stormodeludvalget. Der blev sendt stor applaus i hans retning. Leif Poulsen fra Modelflyveklubben Area15 trådte ind i udvalget



Palle Iversen beundrer Krunders lille model



Krunder deler ud af sin store viden om 3D-print

Krunder Rasmussen var inviteret til at fortælle om 3D-printede modeller. Og hold da op det var spændende erfaringer, han havde gjort sig siden det første indkøb af en printer i 2018. Han dryssede om sig med tips og tricks, som redaktøren glæder sig til at give videre i et

senere nummer. Efter frokost blev der også tid til gruppearbejde med drøftelser af nye fælles retningslinjer for stor-modelgodkendelser.

Sikke en vidensbank Modelflyvning Danmark råder over med et korps af særligt kompetente modelpiloter!



SJOV MED ROOKIE TIL VM I F3B



»Jeg havde tilmeldt mig som official og hjælper til VM F3B i Røde kro og reddede mig en rigtig hyggetjans,« fortæller Ruben Sonne.

Det blev nemlig ikke til så meget tidstagning eller anden service for de deltagende piloter i VM, for Erik Dahl Christensen havde en anden idé.

Når nu de forhåbentligt mange tilskuere brugte et par timer på at følge konkurrencen, skulle de selvfølgelig have mulighed for at bygge og flyve deres eget modelfly. Derfor blev min opgave at være "Rookie instruktør".

Lad det bare være sagt

Tilbuddet om at få sit eget modelfly med hjem, var en stor succes!

Officielt var der "åbent" for byggeri fra kl. 10 til 11.30 og fra kl. 14 til kl.16.30.

Sådan gik det ikke ...

Der blev stort set bygget nonstop i timerne fra 10-17 og i løbet af alle tre dage. Middagsmaden måtte sluges på 10 min, for de næste forventningsfulde byggere, stod allerede klar.

I alt blev der bygget omkring 100 Rookies. Lang de fleste af børn, men også en del af forældrene. »Jeg har nemlig en hemmelig mission,« forklarer Ruben. »Det er i min optik en god idé, at drage mor, far eller bedsteforældre med ind i byggeriet. Så har børnene en at flyve sammen med, når de kommer hjem. Én der kan hjælpe med at trimme, reparere og som man kan dele begejstringen med«

Var Rookieværkstedet en succes?

Billederne taler næsten for sig selv ... Masser af hygge, smil og glade ansigter i alle aldre. Familien på det store billede tv brugte tæt på fem timer på bygning og flyvning. Børnene hentede i hvert fald batterier to gange.

Hvordan det gik til VM?

Det må du læse om et andet sted ...



Del og fortæl ..

Har du også en Rookie-historie eller billeder fra en oplevelse med Rookie, så del dem med os

Skriv og fortæl - og husk billeder!

Skriv til: pe@pe-design.dk

Marianne

MODELFLYVNING
DANMARK

Grib en idé til børne-unge-arbejdet



UVIDENHED ER IKKE FORMILDENDE OMSTÆNDIGHED



I begyndelsen af november 2023 blev luftrummet over Aalborg lukket ned ad flere omgange fordi der blev observeret droner. Nordjyllands politi var hurtigt på pletten og har siden sigtet en 41-årig mand.

Historien er, at manden skulle tilse et tag nær havnen i Aalborg i embeds medfør. Dronen gik imidlertid i militærets sensor og sendte en alarm fordi han fløj inden for lufthavnens sikkerhedszone.

Manden vedkendte sig fejlen med det samme. Han havde IKKE sat sig ind i reglerne på området, og havde derfor ingen idé om at han var på forbudt område. Han havde ingen idé om at han fløj i en sikkerhedszone pga. lufthavn og militært område. Tilmed havde han ikke dronercertifikat hvilket også er nødvendigt, når man vil flyve i bebygget område.

I oktober 2023 blev en 42-årig mand sigtet for at flyve for tæt på militært anlæg. Det var militærpolitiet på Flådestation Frederikshavn der fik en alarm, fordi der er militære installationer og området er en sikkerhedszone, hvor der ikke må flyves med drone.

Heller ikke her havde manden sat sig ind i reglerne på området.

Begge mænd har fået konfiskeret deres droneudstyr og beslaglagt deres mobiltelefoner og kan nu se frem til retsager og klækkelige bøder til følge. Firecifrede bøder er ikke usædvanlige. Og hvis fx fly har måtte vente i lufthavne med forsinkelser til følge, eller har fly måttet vende om fordi de ikke kunne lande, kan det blive meget værre. De sigtede kan blive mødt af civile erstatningskrav fra luftfartsselskaberne oveni.





For alle sager på det her område gælder: Uvidenhed er IKKE en formildende omstændighed!

Det er den enkelte dronepilots pligt at sætte sig ind i reglerne og efterleve dem. Regler findes i deres helhed på www.droneregler.dk

PS. Ingen af de omtalte er medlemmer af Modelflyvning Danmark - for så havde de jo vidst bedre!

Se hvor du må flyve på:

www.dronezoner.dk

Læs reglerne på

www.droneregler.dk



Læs side 3-5

Gode råd til medlemmer af Modelflyvning Danmark

- Hold dig selv opdateret på regler og regelændringer. De bliver altid mangfoldiggjort i Modelflyvenyt og på hjemmesiden: modelflyvningdanmark.dk
- Er du i tvivl - så spørg. Hellere en gang for meget, end en gang for lidt! Flyv sikkert!
- Hjælp med at udbrede kendskabet til reglerne, når du hører at en nevø, en nabo, en bekendt eller en arbejdskollega har fået en drone i gave. Bring det op til familiefrokosten osv. Henvis til droneregler.dk
- Inviter endelig de nye droneejere til at blive medlem af Modelflyvning Danmark og den lokale klub, hvor de kan spørge yderligere.



Tommy Olsen



Hangar anno 1979

MIN START PÅ MODELFLYVNING

Som 5-årig dreng i 1960, flyttede vi, min familie, fra Espe på Fyn, til Vandel i det store Jylland. Der var job til min far, som var forholdsvis nyudlært tømrer. Med den flytning åbnede der sig en ny verden for mig med årene, hvor der var fly i luften og man kunne se fly på jorden, ude på den daværende Flyvestation Vandel, (FSN VAN) fra den lille svalegang, der var ved tømrerværkstedet.

Efter et par år overtog min far så tømrervirksomheden og det medførte, at vi som børn en gang imellem kom med på flyvestationen og så de fly, som dengang opererede der. Det var mest den her omtalte Piper Super Cub I 18 c. som vi så, blandt andet i weekenderne, hvor den var aktiv med at trække svæveflyene, fra den daværende svæveflyveklub på flyvestationen, op over Vandel by.

Min interesse for flyvning var hermed skabt og vi fik også et lille skalafly af Piperen, som far lavede i massivt træ. Den holdt ikke så længe, idet jeg kastede med den og ikke forstod, hvorfor den ikke kunne flyve.

Der gik nogen tid og jeg kan ikke lige sige årstallet for hvornår det var, men der kom modelflyerne til Vandel, med deres mange modelfly. Vi drenge løb tit efter modelflyene, når de fløj væk fra flyvepladsen og ud over Vandel mark. Når vi så en gang i mellem fandt dem og kunne aflevere dem til vagten i skelhuset ved indgangen til flyvestationen, var vi pavestolte over, at kunne hjælpe.

Samtidig kom jeg i skole og havde klassekammerater, som var børn af forældre, der arbejdede på flyvestationen, så der gik også megen af min tid med at lege derude efter skoletiden. Nogle af dem byggede også modelfly.

Der blev mere og mere modelfly i min fritid, sammen med jeg blev udlært som vs'er og blev ansat i et firma som arbejdede på FSN VAN med serviceopgaver og opbygning af lejrbyer, når der var NATO øvelser af Britiske og Amerikanske fly på FSN VAN. Så jeg har oplevet mange ting med Piper Super Cub I 18 c, Hughes 500, og de senere tilkommende T 17, samt mange af de udenlandske fly, hvor de Amerikanske A 10 var en oplevelse for sig, når de var forbi FSN VAN.

Det var skønne tider, med daglig kontakt til flyvning og modelfly i fritiden. Det gjorde jeg fik råd til en Tumler fra Kaj Sørensens glasfiberværksted og fik lært at flyve rc. modelfly hos Nuserne i Filskov. I 1979 gik der modelfly i tingene og det var så starten til modelflyveklubben Ellehammer/rc. klub i 1985 og efter flere flyvepladser, som blev lukket pga. lyden fra flyene, fik vi lejet et areal i 1994, på FSN VAN, gennem nogle flinke folk fra bygningstjenesten og fik flyttet modelflyveklubben Ellehammer r/c ud på et areal i den østlige del af FSN VAN uden for hegnet.

Jeg har gennem tiden eksperimenteret meget med modelflyene, idet jeg ikke fordybede mig sådan særlig i teorien med flyvning og derfor nok har lavet mange ting, der var langt uden for de teoretiske grænser for hvad der kan flyve.



Hjemmekonstrueret T 17 fra 1979



Hjemmekonstrueret linestyret kampfly 1967



Piper Super cub L 18 i 25%

Da vi var etableret på arealet Ved FSN VAN, kom interessen for at bygge en Piper Super Cub, som dem jeg huskede fra min barndom. Henrik Sommer havde PITCH Skala-tegninger af diverse fly, som man selv kunne bygge. Jeg mente i hvert fald selv, at jeg var en habil bygger, som godt kunne bygge efter en tegning, så der blev bestilt tegning og cowl til en Piper Super Cub. Tegningerne var i ¼ skala og derfor i 1993 et ret stort modelfly, som også ville kræve en fin motor. Derfor blev der forsøgt mange ting. Det viste sig, at et af medlemmerne i Ellehammer r/c klub skulle på en forretningsrejse til Japan, hvor han så ville prøve at se priser på de dengang forholdsvis dyre os-firetaktsmotorer. Det lykkedes at finde en os firetakts motor 160 til rimelig pris og at få den hjembragt til Danmark, uden nogen opdagede det med told osv.

Der var lidt udfordringer med at ændre cockpittet og vingestolen på den oprindelige Super Cub til Super Cub L 18 c, men 4 mm pianotråd og epoxylim kunne holde og gøre, at det blev stærkt nok til den ændring.

I 1994 (eller ca. deromkring) var jeg færdig med den første ¼ skala af min barndoms drømmemodell og modellen har fulgt mig til mange ting og fløjet flere gange på FSN VAN til diverse arrangementer. Fx til dragracing, jubilæer for Anden Verdenskrig og jubilæer for Hærens Flyvetjeneste, hvor den var udstillet sammen med full size flyet.

Mere end 25 år blev det til, med den model. Når en model er så stabil og bare kan tages med, når der er lyst til flyvning, er der også Murphys lov som siger, at hvis der er noget der kan gå galt, så går det galt. Og en dag efter nogle mindre skader i løbet af årene, kom dagen, hvor jeg ikke havde fået holdt øje med alderen på de akkuer der var i modellen og de holder som bekendt ikke evigt. Resultatet blev at de løb tør for strøm og modellen efter godt 25 år, måtte sende snuden lige lodret i banen og dermed var den epoke slut, for min Piper Super Cub L 18 C i ¼ skala.

Selvfølger var jeg knust, men det varede ikke så længe før jeg var i gang igen og denne gang byggede jeg en model i 33%.

Det kan du læse mere om et andet sted i bladet. Man kan ikke sådan slå en modelpilot ud, en gang bidt af modelflyvning, så hænger det nok ved ...



Læs også historien om min Piper Super Cub L 18 c 33% skala på side 46.

VIDSTE DU?

At det var på Vandel Kro, at R/C-unionen - det der senere sammen med Fritflyvnings-Unionen og Linestyngs Unionen blev til Modelflyvning Danmark blev stiftet i 1969.

FAKTA

Tommy Olsen
OY 7882
Årgang 1955
Medlem siden 10-8-1978
Medlem af Modelflyveklubben Ellehammer r/c

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 og vedlæg en håndfuld billeder.

KALENDER 2024-25



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

17. februar 2024	Skrænttræning 1
17. februar 2024	DM Open Indendørs fritflyvning
2.-3. marts 2024	Skrænttræning 2
16.-17. marts 2024	Skrænttræning 3
23.-24. marts 2024	Påskeskrænt
6.-7. april 2024	F3B Light
20.-21. april 2024	Helibatic 1
27.-28. april 2024	Falcon Cup
17-20. maj 2024	Herning World Cup
25. maj 2024	MFA Warbird
25.-26. maj 2024	EFK87 Cup
1. juni 2024	Djursland Open F3K
14.-16. juni 2024	Pingvin World Cup
15.-16. juni 2024	Helibatic 2
15.-16. juni 2024	JM 2024 F3F
15.-16. juni 2024	Brande Cup
10.-17. august 2024	EM 2024 Helikopter F3C og F3N i RC Parken
10-11. august 2024	NFK Cup Langstrup Mose
24.-25. august 2024	MFA Open
31. aug.-1. sept. 2024	Helibatic 3
31. aug.-1. sept. 2024	DM F3B
7.-8. september 2024	RC-Parken Cup
20.-22. september	Sloping Denmark

MØDER OG DEADLINES

3. marts 2024	DEADLINE Modelflyvenyt april nr.
10. marts 2024	Repræsentantskabsmøde
7. april 2024	Pilottræf med workshops Hedensted
13.-14. april 2024	Dommerseminar
5. maj 2024	DEADLINE Modelflyvenyt juni nr.
7. juli 2024	DEADLINE Modelflyvenyt august nr.
8. september 2024	DEADLINE Modelflyvenyt oktober nr.
27. oktober 2024	DEADLINE Modelflyvenyt december nr.

TRÆF 2024

18. februar 2024	Hangar4800 udstilling
7. april 2024	Pilottræf med workshops i Hedensted
26. maj 2024	MODELFLYVNINGENS DAG
8. juni 2024	Skaladag
14.-16. juni 2024	Warbirdtræf i Herning
15. juni 2024	MFA Open
22. juni 2024	Vinger over Viborg
1.-4. august	Ribe Helikopter Funfly II

2025

25. maj 2025	MODELFLYVNINGENS DAG
--------------	----------------------

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

LÆS MERE OM DET HELE OG MERE TIL PÅ MODELFLYVNINGDANMARK.DK

Vejle Fritflyvningsklub Indbyder til:

Danmarksmesterskaberne for indendørs fritflyvning

Lørdag den 17. februar 2024 i DGI-Huset i Vejle

Stævnet bliver afholdt i DGI-Huset i Vejle, Willy Sørensens Plads 5, 7100 Vejle. Stævnet bliver fløjet i Hal 1.

Stævnet begynder med briefing kl. 9.30. Konkurrencen fra kl. 9.45. Stævnet forventes afsluttet ved 18-tiden.

Der flyves alle indendørs fritflyvningsklasser: F1D, F1D begynder, F1L, Living Room Stick, TH-30-35, A6, P-15, P-40, Lill-flygaren, Peanut, Bostonian, No-cal, Pistacio, Chuck og Rookie ...

Tilmelding til konkurrenceleder:

Ruben Sonne på tlf. 28 56 41 06 eller

mail: ruben.sonne@gmail.com senest den 11. februar 2024. (Når du ikke at tilmelde dig, så kom alligevel!)

Startgebyret er 120 kr. pr. deltager. Man kan flyve lige så mange klasser, man har lyst til.

Særligt om Rookie-konkurrencen:

Alle kan deltage med en Rookie-model uden at skulle betale startgebyr. Konkurrencereglerne for klassen bliver annonceret ved briefing.

Husk indendørs fodtøj – og varmt tøj:

Det er ikke tilladt at gå i hallen med sko, der har været brugt udendørs. Tag noget varmt tøj med – hallens varme- og ventilationssystem bliver slukket lige inden konkurrencens start, så der bliver noget køligt sidst på dagen.

Kom i god tid. Der er altid brug for et par hænder til borde/stole opstilling og nedtagning.

MVH Vejle Friflyvningsklub



PiLotMøde

Udstilling, Køb/Salg, Forhandlere og Seminar

2024

Hedensted Centret

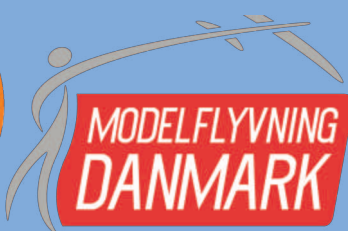
7. april 2024 kl. 10-16

Dørene åbnes for udstillere kl. 08.00

Dørene åbnes for publikum kl. 10.00

Udstiller/forhandler-tilmelding: leif@overfly.dk

Arrangør: Area15 og Østjysk Modelflyve Klub
i samarbejde med Modelflyvning Danmark



RC PARKEN vil som noget nyt afholde en:

SOMMERLEJR i uge 30, 2024

Nærmere vil blive offentliggjort i Modelflyvenyt 2-2024.

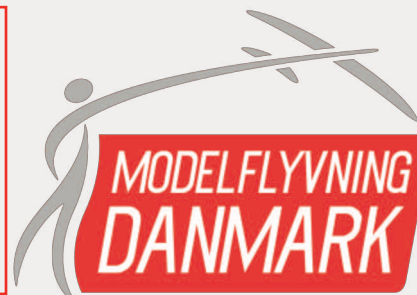
For dem som ikke kender RC PARKEN, kan oplyses, at det nok er et af Danmarks bedste områder for modelflyvning.

Fik du læst
artiklen på side
3-5 om den nye
drone-
bekendgørelse?
Ellers er det nu,
at du skal sikre
dig, at du ken-
der reglerne ...

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 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



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

Sportslig konsulent og specialeventmanager

Erik Dahl Christensen 5238 9093
erikdahlchristensen@gmail.com

Styringsgrupper under Eliteudvalget

Fritflyvning (F1A+F1B+F1C+F1Q)

Steffen Jensen 2333 2105 steffen.hjorth.jensen@gmail.com

Linestyri (F2A+F2B+F2C+F2D)

Kent Thorup 6010 6684 kentthorup@hotmail.com

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@icloud.com

Svæv Skrænt (F3F)

Knud Hebsgaard 4111 2543 km.hebsgaard@hotmail.com

Svæv DLG (F3K)

Christian Hauschild 6165 9685 safe@haumovie.dk

Skalaflyvning (F4C+F3H)

Kim Broholm 4045 9361 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



Forsidebilledet er taget af Erik Jeppesen
Modellerne er Lars Therkelsens fra venstre
Sea Fury, en dogfighter a la Focke Wulf, en
Easy Star og yderst en Grand Tundra.

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

Oplag 5.100

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 2024 koster 600,- kr.
for alle 6 numre.

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

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



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
2. 15. april 2024	3. marts 2024
3. 15. juni 2024	5. maj 2024
4. 15. august 2024	7. juli 2024
5. 15. oktober 2024	8. september 2024
6. 5. december 2024	27. oktober 2024
1. 15. februar 2025	05. januar 2025

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



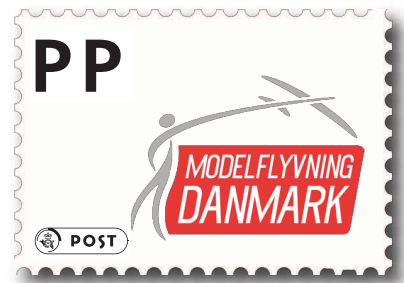
Grenredaktør NIELS HILKER
Tlf: 4060 9102
proteknig@gmail.com



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



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



POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST



E-Flite UMX Waco

- BNF (Bind n Fly)
- AS3X & SAFE Select
- 550mm Vingefang
- 2-3S kompatibel!

1.630,-



Fås i gul og hvid



E-Flite Slow Ultra Stick

- BNF Spektrum
- AS3X & SAFE
- 1.2m vingefang
- Slowflyer

1.890,-

E-Flite SR-71 Blackbird

- Twin 40mm EDF
- SAFE & AS3X
- 4S
- BNF (Bind N Fly)

2.480,-



Spektrum NX7e DSMX Smart

- Ergonomisk, stilfuld & smart!
- 7 kanaler
- 250 model hukommelse
- Nem at programmere

3.060,-



E-Flite UMX Conscendo

- BNF (Bind n Fly)
- AS3X & SAFE Select
- 802mm Vingefang
- 3S-kompatibel!

1.560,-

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

 **EleFun**.dk