

ISENVAD SKOLE BYGGEDE
ROOKIE

NR. 1 • Februar 2025 • 49. Årgang

MODEL FLYVE NYT

PULJEMIDLER OPPER KLUBLIVET

I PANDRUP, SKANDERBORG, RIBE & SØNDERBORG



HEMMELIGHEDERNE
BAG GODE, JÆVNE
INDØVEDE RUL



VELKOMMEN TIL
REPRÆSENTANTSKABSMØDE 2025



2

- 2

MODULFÄHRT 2020-1

MODEL PAPER-17 2020-1

WOLFF, ROBERT 2000-1

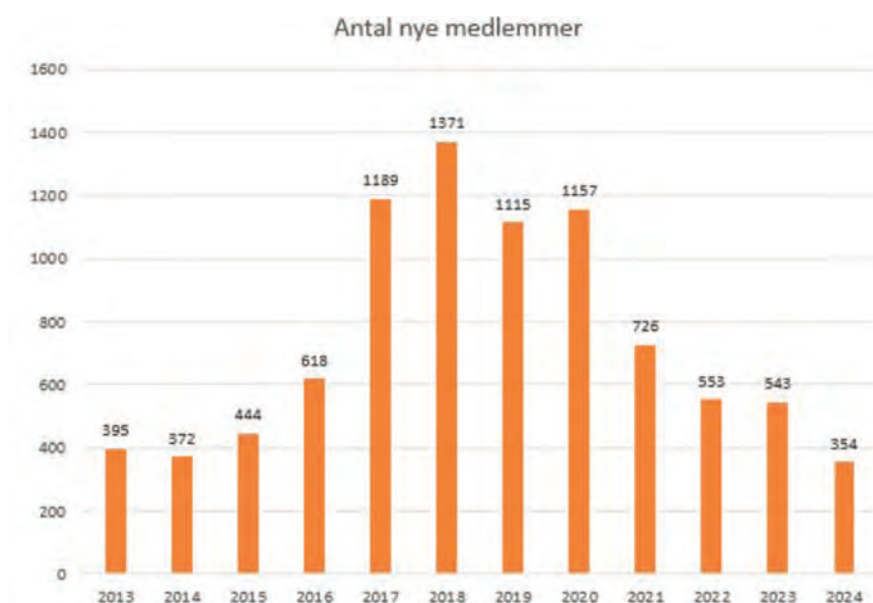


FORMANDENS ^{skriftlige} BERETNING FOR 2024

Formand Lars Kildholt ser tilbage på året der gik og lægger op til Repræsentantskabsmødet i marts

Jeg har lige set tilbage på de sidste par års beretninger, og der er desværre ikke noget nyt i forhold til de seneste års meldinger om medlemstallet. I 2021 var der grund til at tro, at antallet af nyindmeldelser handlede om Corona. I 2022 og 2023 kunne vi ikke bruge den undskyldning. Her havde vi to år med ca. 550 årlige indmeldelser. I 2024 blev det så endnu værre hvor der blot blev indmeldt 354 medlemmer

I skrivende stund er vi 4.730 medlemmer. Sidste år på samme tid var vi 5.236. Lægger vi de 354 til 5.236 får vi 5.590 ... men vi er kun 4.730 – med andre ord har vi altså mistet 860 medlemmer – eller netto nedgang på 506 – og det er 11 år siden vi sidst så antal indmeldelser under 400 om året.



De sidste mange år har vi haft stor glæde af stigende medlemstal især i 2017-2020. Det har gjort, at vi har haft råd til at drive "butikken" som vi har gjort altid, samtidig med at der er uddelt en

hel del penge i puljemidler. Faktisk har vi, siden vi første gang uddelte puljemidler i 2016, udbetalt puljemidler for lige over 3,3 mill. kr. Det er blevet til alt lige fra plæneklippere til hjælp til renovering

af klubhuse. Det har været en fornøjelse at følge hvordan puljemidlerne har løftet "niveauet" ude i klubberne.

Hvad vil vi bruge penge på?

Jeg siger ikke, at vi fremadrettet IKKE kommer til at uddele puljemidler... om ikke andet, så har vi til en del år endnu eftersom Modelflyvning Danmark for tiden er ganske velkonsolideret (penge i kassen). Men jeg siger, at kommende bestyrelse(r) givetvis bliver nødt til at se på, hvad vi i fremtiden bruger penge på. Det er en helt naturlig konsekvens af færre indtægter. Nuvel – vi satte kontingentet op fra i år og frem – men det dækker ikke tilbagegangen, så "pengeøvelser" vil helt givet blive nødvendige i en ikke alt for fjern fremtid.

Igen tvivl om, at vi står med en gigantisk udfordring. De ting vi har gjort de senere år omkring Rookieprojektet, fælles Modelflyvningsdag, udstillinger i Herning, på Airshow i Roskilde og Pilotmøde i Hedensted, har ikke haft nogen målbar effekt. Hvordan HULEN får vi flere mennesker til at kaste sig ind i vores vidunderlige hobby?? De der virkelig omfavner hvad hobbyen har at byde på, kan tale med om at den giver så uendeligt meget.

Jeg har selv, gennem snart 50 år med modelflyvning, lært det meste af det jeg kan med mine hænder af netop modelflyvningen. Og det er ikke kun håndværksmæssige "skills" men også en masse viden om alt muligt, lige fra batterier, motorer, fysik, elektronik og meget andet. Frem for alt har jeg fået en helt masse herlige kammeratskaber og venskaber på tværs af land og by og på tværs af, hvad man ellers går og laver.

Første prioritet for fremtiden

Det MÅ være muligt at nå ud til en del af de små 6 millioner mennesker i Danmark, der IKKE dyrker modelflyvning. Det synes jeg må være det næste lange stykke tids absolutte førsteprioritet.



Formand Lars Kildholt og formand for flysikkerhedsudvalget Troels Mikael Lund på vej til møde i TS

Trafikstyrelsen – og Artikel 16

Både Troels Lund og jeg har skrevet en del her i bladet om samarbejdet med Trafikstyrelsen. Meget er sagt, men vi fornemmer klart, at samarbejdet er bedre, end det har været meget længe. Jeg må især sige, at det har været en særdeles positiv oplevelse, at det meste af "droneteamet" hos Trafikstyrelsen har været ude på en ægte modelflyveplads – i deres fritid – for at se hvad der foregår. Det siger en del om en faglig interesse for specielt at opleve, hvad der adskiller rekreativ modelflyvning fra "flyvende kamerastativer"

Men trods disse besøg må vi foreløbig konstatere at træerne ikke gror ind i himlen. Vi er godt klar over, at de står med en ikke helt let opgave. Der skal opfindes løsninger som både tilgodeser vores ønsker, lovgivningen og administration af den øvrige del af luftrummet. Det er ikke let. Men vi arbejder stadig på det - og vores "gamle" Artikel 16 tilladelse udstedt den 24/12-2022 er administrativt forlænget indtil den nye er faldet på plads.

Helt overordnet er håbet, at vi får en ny Artikel 16 tilladelse som gør, at vi i højere grad IKKE skal være i dialog med Trafikstyrelsen. Nuværende regler - selv med vores eksisterende Artikel 16 tilladelse

delse koster nemlig en del kræfter – både hos os og hos Trafikstyrelsen. Så begge parter er heldigvis enige om, at målet er, at vi skal bruge mindre tid på dispensationsansøgninger med tilhørende "konstant" opfølgning – til gavn for både os og Trafikstyrelsen.

Arbejdet i bestyrelsen, Troels og formandsposten

Arbejdet i bestyrelsen kører "stille og roligt". Nogen mener nok at det kører lidt for stille og roligt. Det er jeg sådan set enig i. Men det arbejde, der trods alt foregår sker i en konstruktiv positiv tone. Og nu skal man jo heller ikke gøre det værre end det er, eftersom vi trods alt har holdt seks bestyrelsesmøder i 2024. Det er bestemt på niveau med tidligere år og vi har bestemt "holdt skidtet for døren". Spørgsmålet er, om det er nok?

Troels Lund har for to år siden meddelt, at han sidder på sin post som formand for flysikkerhedsudvalget og på sin post som bestyrelsesmedlem indtil marts 2025. Det er lige om lidt. Posten er helt central, eftersom det er Troels, der står for en stor del af dialogen med Trafikstyrelsen. Det er ham der varetager alle vores dispensationsansøgninger og det er ham, der samtidig er "flyvepladsudvalg" som jævnfør delegation fra Trafik-

styrelsen varetager godkendelsen af modelflyvepladser i hele landet.

Troels' helt store force i denne sammenhæng er, at han til dagligt er ansat i luftfartsindustrien. Han kender derfor alt til, hvad der ellers foregår i luften og er hjemmevant i "luftfartslingo", som man hurtigt kan få brug for, når man taler med Trafikstyrelsens luftfartsteams.

Vi har forsøgt at være "proaktive" i forhold til at finde en afløser for Troels. Det er desværre ikke lykkedes. Derimod er det lykkedes at lave en aftale med Troels om, at han fremadrettet bliver konsulent på disse opgaver. Han slipper altså for det politiske omkring bestyrelsen og kan fremadrettet koncentrere sig om netop dialogen med Trafikstyrelsen i samarbejde med formanden. Det er en løsning, som jeg er rigtig glad for. Troels' ekspertise er faktisk tæt på uvurderlig for os.

Hvad angår mig selv, så meddelte jeg også for to år siden, at jeg ville tage min sidste periode som formand. Det har så afstedkommet en lang række beskeder på SMS, messenger og andre platforme om, at jeg ikke "må" gå, ligesom flere verbalt har udtrykt ønske om at jeg fortsætter. En enkelt har endda fortalt mig, at jeg kan få lov til at stoppe som formand når jeg dør. Det er alt sammen super venligt og rørende... og jeg sætter virkelig pris på alle de venlige beskeder jeg har fået.

På repræsentantskabsmødet sidste år, lod jeg mig rive med og lovede – at hvis det her til marts 2025 ikke var lykkedes at finde en egnet formandskandidat, så skulle jeg nok tage en periode mere. Det er et løfte, som jeg nok skal leve op til. MEN jeg mener virkelig, at tiden er kommet til en NY formand, som kan komme med nye friske idéer og som har vilje og energi til at få eksekveret. Jeg har - i denne omgang – været formand i 8 år (tog også 8 år som formand for RC-Unionen tilbage i starten af 0'erne), så nye idéer vælter ikke frem længere.

Er du den nye formand?

Eller kender du en, der burde være det?

Jeg er mere blevet en blanding af politiker og administrator.

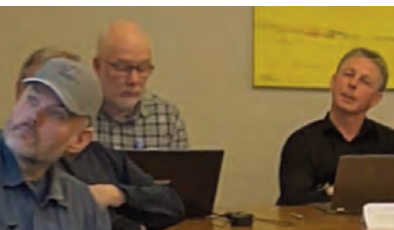
Så jeg HÅBER STADIG, at der er friske kræfter, der vil byde ind på opgaven. Det er ikke et voldsomt stort job, men det er interessant og lærerigt.

Jeg er også nødt til at sige, at lykkes det IKKE til marts at få valgt en ny formand, så gør jeg som jeg har lovet – tager to år mere, men det bliver så også definitivt de sidste to år. Ikke for MIN skyld, men for Modelflyvning Danmarks. Der SKAL nye idéer på banen og især opgaven omkring rekruttering af nye mennesker i hobbyen ser jeg som den vigtigste – hvis ikke ligefrem eksistentiel på den lange bane.

Så har du en lille formand i maven, så lad høre fra dig. Som sagt er det ikke voldsomt meget arbejde og vi kan sagtens, om ønsket, lave en aftale om "parløb" sådan, at jeg forbliver i bestyrelsen med henblik på gode råd og vejledning det første stykke tid.

De ansatte og bladet

Som sikkert bekendt har vi i Modelflyvning Danmark tre personer på lønningslisten. Chris og Marttin i sekretariatet og Marianne som er ansvarshavende redaktør på Modelflyvenyt. Alle tre har været med os i en lang årrække og som formand eller almindeligt bestyrelsesmedlem er de bare en fornøjelse, at have med at gøre. Tingene kører i månedsvis ad gangen



Tv. formand Lars Kildholt og bag ham hele sekretariatet ved Martin og Chris.
Helt til højre, redaktøren Marianne og derimellem forsiderne fra 2024 årgangen af Modelflyvenyt

uden nogen form for behov for indblanding fra hverken formandens eller bestyrelsens side.

Chris har endnu en gang i slutningen af 2024 forhandlet ny forsikringsaftale igennem. Det har heller ikke denne gang været nemt, for af en eller anden grund er det blevet supervanskeligt at få forsikringselskaber til at interessere sig for en "case" som vores. Det på trods af, at vi betaler et pænt stort 6 cifret beløb i præmie, samtidig med at skader er noget vi kan dokumentere på et særdeles lavt niveau. Men arbejdet er gjort og ud over at Chris et par gange i processen orienterede bestyrelsen om fremdrift og vanskeligheder, så har arbejdet for bestyrelsen været stillingtagen til det endelige tilbud. Ekstraarbejdet for formanden bestod i, at skrive under på aftalen og returnere. (pyyyha)

Marianne kører bladet - nu på 24. år på fornemste vis. Ej heller her, er der megen indblanding fra bestyrelsen. Der er selvfølgelig tal der skal godkendes ind i mellem, men ellers hører vi mest til bladet når det dumper i postkassen. Nej, det er ikke det samme som, at bladet laver sig selv. Der er i hvert eneste nummer et kæmpe arbejde forbundet med at lave det. Lige fra artikler som kommer fra medlemmerne og især fra de frivillige redaktører, til opsætning, grafik, at få kabalen til at gå op i forhold til antallet af sider, korrekturlæsning, annoncer samt adressering og forsendelse.

Den sidste del tager Martin i sekretariatet sig af sammen med al medlemsadministration (og meget andet).

Det er alt sammen fremragende og herfra endnu en gang en kæmpe tak for den store indsats I gør, uanset om I er på løningslisten eller om I er en del af de frivillige teams. Personligt er jeg STOLT over at have så fint og alsidigt et medlemsblad og jeg tror selv på, at bladet har en større rolle for os, end mange går og tror. Vi har INTET som binder os mere sammen end bladet.

Repræsentantskabsmøde

Søndag den 16. marts sker det. Du finder indbydelse andet sted her i bladet. Kom og vær med! Vi skal selvfølgelig igennem alt det formelle, men vi prøver også at krydre dagen med forskellige indslag eller ting der er spændende at se på – og så er der selvfølgelig også en lækker frokost på bordet.

Repræsentantskabsmødet er DET årlige møde hvor klubber og interesseorganisationer kan komme til orde i Modelflyvning Danmark og stemme om alt det, der skal stemmes om. Er du ikke repræsentant for en klub eller interesseorganisation er du også velkommen. Og du har bestemt tallet men ingen stemmeret jævnfør Modelflyvning Danmarks vedtægter. Frem for alt har vi alle mulighed for at hilse på en stor del af de andre "modelflyvetosser" fra hele landet. Det er altid hyggeligt... Tilmelding er under alle omstændigheder påkrævet (se invitation her i bladet)

Afslutning ?

Jeg HÅBER dette er min sidste skriftlige beretning – som sagt ikke for min skyld, men for Modelflyvning Danmarks skyld.

Friske kræfter skal der til – hellere nu end om to år. I det kommende år skal jeg mere i hobbyrummet, da jeg har gang i en masse projekter, som fortjener at komme mindst 120 meter højere op. Jeg skal også mere ud at flyve end i de forgangne år. Jeg har fået samlet lidt forskelligt spændende sammen. En 42% Vans RV4 med en 140cc Valach/Fiala motor og en gammel hund af en 46% Raven, som efter montering af ny motor (280 cc Valach/Fiala) er røget op i den høje vægtklasse med en startvægt på ca. 32 kg. Jeg har selvfølgelig også et par mindre modeller som skal luftes... og det bliver de måske lidt oftere, for jeg må konstatere, at de to store kræver trailer. Det tager noget længere tid, når der skal pakkes udpakkes, pakkes igen og udpakkes igen... så det er ikke lige noget man gør hver eneste weekend.

Uanset hvem der bliver valgt som formand for Modelflyvning Danmark den 16. marts, så glæder jeg mig også til 23-24. august hvor der endnu engang er Airshow i Roskilde. Her vil Modelflyvning Danmark være massivt til stede. Anders Borup Johansen (Næstformand i NFK og suppleant i Modelflyvning Danmarks bestyrelse) har endnu engang påtaget sig, at styre slagets gang i forhold til Modelflyvning Danmarks tilstedeværelse. De første møder er afholdt og vi kan kun konstatere et det bliver FEDT (Og foreløbig tak Anders)

Jeg glæder mig til at hilse på jer ude på flyvepladserne i sæson 2025 ...

Flyv sikkert – altid

Lars Kildholt

REPRÆSENTANTSKABSMØDE



2025

DIN MULIGHED FOR INDFLYDELSE

MODELFlyVNING
DANMARK

Ifølge vedtægterne skal Modelflyvning Danmark afholde ordinært repræsentantskabsmøde hvert år inden udgangen af marts måned og i 2025 afholdes det:

Søndag den 16. 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



FJELDSTED SKOVKRO - STORE LANDEVEJ 92, 5592 EJBØY



Hvad har de egentlig lavet i 2024 i

ELITE-UDVALGET

Allan Feld fortæller, og styregruppeformændene supplerer:



2024 var det første år i nyere tid, som blev afviklet uden en sportsdirektør.

Som bekendt valgte Erik Dahl at trække sig fra posten som sportsdirektør i 2023 efter en årrækkes ihærdige og nytænkende virke, som har givet både engagement og faktiske resultater blandt elitegruppens piloter og styringsgruppeformænd. Det engagement og de pæne resultater pilotgrupperne har opnået i løbet af 2024 er stadig et resultat af Eriks tidligere indsats.

Sportsdirektørens rolle (i hvert fald i MDK) indebærer også en betydelig administrativ byrde dog med stor hjælp fra styringsgruppeformændene. Deltagelse i udenlandske stævner, tilmelding og afvikling, bestilling af beklædning, arrangement af transport osv. varetages af styringsgruppeformændene - og det gør de godt.

Eliteudvalgsformanden skal blot tage sig af de afledte administrative opgaver. I mange år har undertegnede haft rollen som eliteudvalgsformand. Det har, i den tid hvor Erik var sportsdirektør, været en næsten arbejdsfri opgave, og en opgave som primært blev bemandet, fordi det står i MDKs vedtægter.

I 2024 har rollen ikke været arbejdsfri, men Erik har vejledt, når det har været nødvendigt - og det var ofte.

Om det atter falder i mit lod at blive eliteudvalgsformand i 2025 skal vise sig. Men jeg vil kraftigt opfordre til at rollen besættes af en person, som evner at løfte flere af en sportsdirektørs opgaver, end jeg er i stand til. Så jeg håber, at vi kommer til at se nye (og gerne unge) ansigter i den kommende bestyrelse, og at der så er et hoved, der fatter interesse for elitearbejdet.

Tak til alle styringsgruppeformændene og til elitepiloterne for det store engagement I har lagt i arbejdet og også for den støtte jeg har fået at mærke.

Det tegner til at aktivitetsniveauet i 2025 bliver lidt lavere end det var i 2024, men det var også ret højt.

Til alle piloter og gruppeformænd i 'eliten'

- tak for indsatsen og jeg håber, at I vil fortsætte med samme engagement og initiativ.

Til alle klubber og medlemmer af MDK vil jeg opfordre til at overveje, om det vi kalder eliteflyvning (som reelt blot er konkurrenceflyvning i FAI sportsgrene) kunne være noget for jer.

Skulle der sidde en lille 'sportsflyver' inde under trøjen, så kontakt gerne en af styringsgruppeformændene og få en snak om det. Tag ud at se hvordan det foregår når de træner og flyver. Mange stævner foregår jo i Danmark. Det er ofte muligt at komme med på et hold som fjerdemand i konkurrencer i DK og fx Eurotour.

Allan Feld

Af Herrens og bestyrelsens nåde
fungerende eliteudvalgsformand

F2 LINESTYRING

VM F2 af Kent Thorup

I F2A-klassen har vi oplevet en positiv udvikling med en stigende interesse for speedflyvning i Danmark. Det er særligt glædeligt at se fremgangen hos de danske piloter, hvor Niels Lyhne markerede sig stærkt ved at opnå en imponerende fjerdeplads ved VM i USA, afholdt i Muncie. Niels og de øvrige piloter viser et højt niveau og en lovende fremtid. Vi ser med spænding frem til deres fortsatte udvikling og håber på endnu flere flotte resultater i den kommende sæson.

I F2C-klassen måtte det danske team race-hold desværre trække sig fra deltagelse ved VM i 2024. Årsagen var en kombination af familiære hensyn og stigende arbejdsforpligtelser. På trods af det ser vi positivt på fremtiden for klassen, da et nyt hold er på vej frem. Deres engagement skaber øget konkurrence om pladserne på det danske hold til næste års mesterskab, hvilket lover godt for udviklingen og niveauet i F2C fremadrettet.

I F2D-klassen stillede Danmark med et mindre, men stærkt hold på fire piloter ved VM i USA. Resultaterne var imponerende: Natasha Dementieva blev hædret som den bedste kvindelige pilot og modtog et diplom for sin uofficielle som



Natasha Dementieva er verdens bedste kvindelige pilot og næstbedst i verden!

kvindelig verdensmester, da der var under fem tilmeldte kvindelige piloter i konkurrencen. Hun opnåede desuden en flot andenplads i den samlede konkurrence, hvilket gør hende til viceverdensmester i F2D. Morten Nielsen leverede også en stærk præstation med en samlet sjetteplads i konkurrencen. Holdet som helhed præsterede stabilt og sikrede Danmark en tredjeplads i holdkonkurrencen. De resultater vidner om høj kvalitet og dedikation i F2D, og vi ser frem til at følge holdets videre rejse mod nye mål.

World Cup i Herning

Den Danske World Cup i Herning har for andet år i træk oplevet en markant fremgang, hvilket har resulteret i positiv omtale og øget deltagelse på tværs af de fleste klasser. Den udvikling har været så markant, at der endda opstod dialog om, at lukke for tilmeldingen for at sikre, at stævnet kunne afvikles effektivt. Vi er meget glade for den vækst og interesse, stævnet har tiltrukket, og vi ser frem til at gentage succesen i 2025.

Vi evaluerer løbende på, hvad der fungerer godt, og hvor vi kan forbedre os. På pilotfronten har stævnet været med til at hæve det generelle danske niveau og fremme linestyingsniveauet, hvilket er en vigtig indikator for fremtidig succes. Vi er optimistiske for, hvad næste års stævne vil bringe, og håber at kunne fortsætte den positive udvikling.

På det årlige møde i linestyingsgruppen blev det besluttet at oprette flere kollektive flyvedage for at styrke samarbejdet og sammenholdet på tværs af klubberne.

Som en del af den indsats planlægges en mindre turnering, herunder Diesel Combat, med afdelinger i de aktive klubber, som afsluttes med det nationale mesterskab i Diesel Combat. Alle er enige om, at fokus skal være på selve flyvningen, og at det logistiske ikke må fylde for meget, da det kræver omfattende planlægning.

Der er også et stærkt ønske om at øge flyvefærdighederne, og de flyvedage vil derfor give deltagerne mulighed for at arbejde på deres tekniske kunnen i praksis. I Borup er der vist en progressiv tilgang med flere flyvedage i kalenderen for 2025, især i asfaltklasserne som Team Race, Weatherman og Speed. Vi ser frem til, at initiativerne vil bidrage til et endnu bedre fællesskab, og vi håber på masser af gode flyvedage i 2025.



Ole Kristensen blev dansk mester i F3A i 2024

F3A KUNSTFLYVNING

W-Cup ved Jakob Bækgaard

Da 2024 sæsonen bød på nye manøvrer-programmer, blev sæsonen startet med et dommerseminar. Dommerseminar bruges til, at piloter og dommere kan gennemgå det nye program og lære den korrekte udførelse af manøvrerne.

F3A gruppen har afholdt fem stævner i 2024: Falcon Cup, EFK87 Cup, Jysk Mesterskab, NFK Cup og RC Parken Cup. Tre af de fem stævner bød på fint flyvevejr, mens to gav lidt mere udfordrende vejr i form af kraftig blæst, så det kun var muligt at flyve nogle få runder ud af de fire, der normalt flyves.

I FAI klassen blev Ole Kristensen dansk

mester med Eggert Neistrup og Flemming Rasmussen som anden og tredje.

I Nordic klassen blev Ejner Hjort dansk mester med Finn Mortensen og Hans-Jørgen på anden- og tredjepladsen. I Nordic fik Thomas Steensen sin debut.

I Sport klassen havde vi deltagelse af både nye piloter (og en gammel kending), Anders Torndahl tog første pladsen efterfulgt af Henrik Flensburg, og Kjartan Faerch som nr. to og tre.

Vi havde to piloter til deltagelse i EM i Belgien, nemlig Ole Kristensen og Flemming Rasmussen. Ole blev 35 ud af 57 med 862,3 promille point, mens Flemming, i sin EM debut, blev 53 ud af 57 med 770,8 promille.



Søren Krogh blev en flot nr. to til East Belgium Cup F3B

F3B SVÆVEFLYVNING

Af Jan Hansen

2024 var et travlt år for F3B gruppen med deltagelse i mange World Cup/Eurotour-konkurrencer, udover vores tre danske konkurrencer.

I alt er det blevet til deltagelse ved i alt fem forskellige udenlandske stævner i Sverige, Tyskland og Belgien. Totalt 18 deltagelser blev det til, fordelt på syv piloter. Bedste Danske placering havde Søren Krogh med en flot andenplads til East Belgium Cup F3B. Godt fløjet af Søren!

2024 har også været udtages år for VM F3B 2025, som kommer til at løbe af stablen i Dresden (Nardt). Følgende piloter er udtaget til VM F3B 2025: Søren Krogh, Rasmus Krogh Petersen og Jan Hansen. Og da Rasmus kan stille op som forsva-

rende Junior Verdensmester, og Jesper Jensen har takket nej, kommer Mikkel Krogh Petersen også med på det danske F3B landshold.



Kim Jensen, Rasmus Jakobsen og Samuel Jensen - alias det danske landshold i F3N fik sølv!

F3C HELIKOPTER

Af Thomas Wiese

Vi har faktisk haft et kanon godt år med god deltagelse til Helibatic stævnerne. Og vores helt store opgave var EM i RC Parken.

Til Helibatic 1 i Ribe var vi 16 startende på tværs af de tre klasser, der blev fløjet i. Det er mange år siden vi har været så mange. Der blev vist meget og flot flyvning.

Til Helibatic 2 i Greve RC Center var stævnet påvirket af en særdeles kraftig blæst. Men der blev fløjet og kæmpet bravt. Desværre valgte en del jyske piloter at blive hjemme pga. vejret. Vi var 11 startende piloter den weekend og fik – fortrædelighederne til trods - afholdt et godt stævne.

Til Helibatic 3 i Brande vi var endelig heldige med vejret og der blev fløjet meget af de 16 startende piloter.

EM 2024

Som arrangerende land og gruppe var vi meget spændte på den opgave. Vi havde brugt en masse tid på planlægning, skrevet over 700 mails frem og tilbage og det resulterede i et kanon stævne med masser af ros for den gode planlægningen. Der var en del piverier over vejret, men lige den del kunne vi

altså ikke planlægge os ud af.

Der var 46 startnumre til mesterskabet. Der skete to uheld og desværre for den samme pilot begge gange.

I F3N gjorde Danmark sig flot bemærket. Alle 3 danske piloter kom med i top-10 med hhv. en andenplads en femteplads og en ottendeplads. Det fine resultat gav en holdplacering som nr. 2!

I F3C kæmpede de danske piloter ihærdigt for en plads i finalen, men det lykkedes desværre ikke. Der er så mange utroligt dygtige europæiske piloter, at selv den mindste fejl kan blive afgørende. Vi opnåede en 18' plads, en 21' plads og en 24 plads. For landsholdet rakte det til en syvendeplads lige efter Sverige og lige foran Norge.



Brian Dylmann, Christian Gøbel og Knud Hebsgaard til VM i F3F i Frankrig

F3F SKRÆNTFLYVNING

Af Knud Hebsgaard

VM F3F 2024 blev afholdt i Frankrig i oktober i omegnen af byen Limoux.

Vi var inden afrejse godt klar over, at der ville være skiftende forhold i hver runde, da stævnet skulle afholdes på indlands-skrænter og i ca. 500 meters højde. Det kom til at holde stik, men vi prøvede at give den gas.

Christian Gøbel vandt første runde og sidste runde. Super flot at vinde to runder. Han blev desværre ramt af et par runder med dårlige vindforhold og sluttede som nr. 26 ud af 55 deltagere.

Brian Dylmann var også uheldig at ramme en del dårlig luft under flyvningerne. Dog blev han noteret for andenbedste tid under VM, som også var hans personligt bedste. Flot. Samlet blev han nr. 22.

Knud Hebsgaard fløj stabilt under hele VM, og blev nr. 4 i to af de 17 runder. Samlet blev det til en placering som nr. 20.

I holdkonkurrencen sluttede Danmark på 7. pladsen. Vi lå på 4. pladsen i begyndelsen. Vores målsætning blev indfriet under de forhold.

Vi ankom 1 uge før start og træningen forløb godt for os. Tiderne fejlede ikke noget – vi kunne matche tiderne som de andre fløj. Se artikel andet sted i bladet her.

World Cup Limoux i Frankrig blev afholdt over to dage før VM. Desværre drillede vinden og der blev kun afviklet to runder. Tæller desværre ikke med, da der skal afvikles fire runder.

World Cup afholdt i september i Danmark. Lige den weekend blev vi igen ramt af sommer og næsten ingen vind. Vi fik dog afviklet de fire runder og stævnet var tællende.

Der deltog 32 piloter.

Christian Gøbel blev nr. 6.

Knud Hebsgaard blev nr 10.

Brian Dylmann blev nr. 11.

Læs artikel i Modelflyvenyt nr. 6-2024.

Jyske Mesterskab blev afviklet i juni med udenlandske deltagere. Det blev en regnfyldt weekend, dog nåede vi 10 runder:

Knud Hebsgaard vandt stævnet og blev ligeledes Jysk Mester.

Regnar Petersen blev samlet nr. 5. hvilket blev til JM sølv.

Jan Hansen blev nr. 8 og fik JM bronze.

Læs artikel i Modelflyvenyt nr. 6-2024.

Det Danske Mesterskab blev afviklet i august med 15 deltagere – heraf 10 udenlandske. Der blev afviklet 17 runder i super vejr... Søren Krogh vandt suverænt stævnet, Christian, Knud og Mikkel på de næste tre pladser.

Samlet placering:

Nr. 1: Søren Krogh

Nr. 2: Christian Gøbel

Nr. 3: Knud Hebsgaard

Nr. 4: Mikkel K. Petersen

Nr. 12: Regnar Petersen

Læs artikel i Modelflyvenyt nr. 6-2024.



Indmarch i Polen fra venstre Rasmus Kempf, Tobias Sonne og Benjamin Thordal Christensen

F3K HAND LAUNCH SVÆVEFLYVNING

Af Christian Taylor

For første gang var der i 2024 EM i F3K. Polen havde taget initiativet og var værter ved stævnet. Tobias Sonne, Rasmus Kempf og Benjamin Thordal Christensen havde kvalificeret sig i den foregående sæson. I Modelflyvenyt 4-2024 fra august, kan man læse Benjamins fine beretning om stævnet.

World Cup I Danmark har vi hvert år Swinging Denmark, som er både World Cup og Eurotour. Efter nogle år med lidt reduceret deltagelse grundet COVID19, er der de seneste par år kommet mange nye internationale deltagere og stævnet i år var ingen undtagelse. I 2023 var der 21 deltagere og i 2024 hele 34 deltagere, med piloter fra syv forskellige lande. Mest nævneværdigt var et hold fra Italien, som havde valgt at køre hele vejen til DK for at opleve de danske forhold.

For første gang blev stævnet afholdt på Lindtorp flyveplads, der som bekendt for mange har nogle gode faciliteter

som satte de perfekte rammer for weekenden. Vejret var blandet med blæst, kortvarig regn og roligt solskin - præcis som dansk konkurrencevejr plejer at være.

Stævnet var en stor succes og blev vundet af Mariusz Jaroszak fra Polen i senior-rækken samt Colin Angermann i junior-rækken.

Stort tak til Ruben Sonne, Axel Handrup samt Rasmus Kempf for deres indsats med Swinging Denmark.

Tre andre danske stævner i år

Forårsflyveren Ejstrupholm, Fyns F3K Open Air samt Djursland Open F3K. Der var fin deltagelse til alle stævner.

Der var dansk deltagelse til adskillige udenlandske stævner i år: Zielona Gora (Polen), forkonkurrence + EM i Polen samt Zerbst i Tyskland.

Målsætninger og resultater

I 2024 har der været skarp konkurrence i F3K. Mange har haft ambition om kvalifikation til landsholdet med henblik på deltagelse i VM i 2025 som afholdes i Tarp lige syd for grænsen. Det har skabt nogle intense konkurrencer, hvor alle har haft en oplevelse af et samlet øget niveau.

Skærpelse af eliteprofil / udvikling i træning

Danmark har (igen) gjort sig bemærket internationalt, både pga. øget deltagelse i udenlandske stævner, men i særdeleshed i kraft af Swinging Denmark. Det stævne udmærker sig ved at være et meget velorganiseret stævne med problemfri afvikling, hvor piloterne er trygge ved rammerne og derved kan koncentrere sig om at præstere og hygge sig.

Træning og teamwork i klasserne:

Som nævnt har der i 2024 været rift om pladserne på landsholdet til næste år. Det har motiveret os til at træne mere, men også træne nye teknikker. Det har skabt nye indsigter og viden om termik, træningsteknik og strategi. Al ny viden er blevet delt med hele gruppen og derved har alle haft lejlighed til at forbedre sig på for-

skellige områder. Selvom vi har været i skarp konkurrence med hinanden, har vi prioriteret det fælles niveau og sammenhold. Det er stærkt.

Som gruppe har vi igen demonstreret et godt samarbejde om planlægning og afvikling af stævner, samt løbende kommunikation om fælles deltagelse i udenlandske stævner.

Generelt aktivitetsniveau

Vi har haft et fint aktivitetsniveau hele sæsonen, med stævner fordelt jævnt. Som en relativt lille gruppe kan en sæson næppe bære flere stævner end der har været deltagelse i, i år.



Skaladetaljer fotograferet ved pilotmødet i april 2024 i Hedensted.

F4 SKALA

Af Peter Weichel

Målsætninger og resultater

Vi har en forventning om at afholde mindst to Skala Cup og et DM hvert år. Desværre har vi ikke nogle dommere og kun få deltagere.

Vi bestræber os på, at være både på Sjælland og Fyn-Jylland for at dække hele landet. I 2024 har vi således gennemført følgende:

- Gruppen udstillede på Pilotmødet i Hedensted, i april 2024 ingen nye aktive deltagere i den forbindelse, men fin interesse for flyene
- Skala Cup hos Østfyns Modelflyveklub, i maj 2024 med seks deltagere.
- Skala Cup hos Area 15 i juni 2024

Stævnet blev desværre aflyst grundet fly-

veforbud i klubben (naboklager)

• Skala DM hos Vordingborg Modelflyveklub, i august 2024 med syv deltagere.

Vi havde Ingen international deltagelse i 2024, men vi vil i 2025 arbejde mod udtagelse til VM2026 i England, hvis der er interesse herfor.

Generelt aktivitetsniveau

Vi har i 2024 introduceret "bedøm hinanden" princippet, da vi ikke kan opretholde en fast dommerstab for tiden. Vi forsøger at få fem piloter til at bedømme hinanden i flyvning, højeste og laveste score tages væk og resten indgår som tre bedømmelser.

Det har virket fint, og der har været opbakning blandt piloterne, så det fortsætter i 2025, ellers kan vi ikke flyve. Statisk bedømmelse har vi ikke benyttet i 2024.

Styringsgruppen har gennem sæsonen holdt en række online møder for at aftale stævner og forberede os til hvert enkelt arrangement.



Det danske F5J-landshold i Rumænien

F5J TERMIKFLYVNING

Af Finn Matthiesen

EM 2024 blev afholdt i Rumænien. En del af forberedelsen var kendt procedure, og det gik fint med div. formularer, betaling og tilbagemelding fra The Romanian Modelling Federation. Problemerne opstod, da vi skulle tilmeldes til World Cup Romania 100. Vi fik ingen tilbagemelding, og det endte

med, at jeg skrev til Contest director Sortir Lazarkov. Det viste sig, at ingen af de hold, der havde meldt til, havde fået svar. På et tidspunkt var vi lidt i tvivl om, hvorvidt der ville blive afholdt et EM. Men Sotir overtog styringen til alles tilfredshed.

Vi havde meldt Finn, Martin og Heinrich til, men sygdom forhindrede Finn i at deltage. Henry var hurtig til at sige "ja, til at tage med."

Heinrich og jeg var ikke i tvivl om, at vi ville køre til Deva. Martin ville flyve til Deva og Henry gik i tænkeboksen. Han bestemte sig til at tage campingvognen med til Deva.

De første dage var der meget varmt, og Henrys campingvogn var en redning for holdet, da der var skygge og køleskab til kolde sodavand og fyraftensøl.

Konkurrencen

Martin kom i Fly Off og sluttede på en flot ottende plads. Forventningerne var derfor store til EM.

Men det gik ikke som ønsket. Martin fulgte godt med mandag. Tirsdag formiddag slog vejret om, med tordenvejr og en del vind. Resten af runderne blev fløjet i blæst, det vil sige, drageflyvning. Forholdene blev ikke så ekstreme som til VM i Dupnitsa i Bulgarien, men der var meget voldsomme kastevinde og det var generelt meget blæsende. Der opstod lidt skader og motorproblemer undervejs, og resultaterne blev derefter. Det samlede resultat for det danske hold blev, at Martin klarede sig bedst med plads nr. 40. Henry blev nr. 57 og Heinrich sluttede som nr. 60

Primoz Rizner, SLO fik guld, Juraj Adamek, SVK sølv og Oleksandr Synielytsyi, UKR bronze.

Juniorer: Romain Gallet FRA guld, David Schütz GER Sølv og Filippo De Luca ITA bronze

Godt hjemme igen skulle der laves regnskab. I en stille stund under EM faldt snakken på tilskuddet til EM. Da der ikke umiddelbart er nogen tilgængelig vejledning på, hvad reglerne er for tilskud og for, hvordan regnskabet og

udlæggene skal udfyldes, blive arbejdet udført efter følgende: "Sidste år gjorde vi sådan her". Vi blev enige om at vi ville "teste" system. Så jeg lagde ud med, at tilskuddet var det samme som til VM.

Jeg vil stærkt anbefale, at reglerne for tilskud, regnskab og udlæg bliver tilgængelige i et format, der er til at forstå, så alle konkurrenceklasser har de samme regler at gå ud fra. FX tæller afstand fra hjemmeadresse, eller fra grænsen? Hvorfor giver et VM mere i tilskud end et EM? Der er sikker mange, der ved hvorfor, men det er ikke altid nok, når der kommer nye til.

F9 DRONE

Af Ronni Jørgensen

Årets første race blev et af de store som i en lang periode krævede planlægning og tålmodighed.

Racet blev afviklet i Løkken i Nordjylland hvor Løkken turistbureau havde sat alle sejl til for at vi, og byen kunne blive set i konceptet 1 ud af 100 oplevelser.

Der var DJ, storskærme som viste video fra dronerne, to kommentatorer, madbord og en masse andre aktiviteter. Forinden havde Dronesport Danmark haft en rigtig god snak med Trafikstyrelsen, for at det kunne lade sig gøre at flyve lovligt i forhold til dronereglene. Med det sikkerhedssetup vi fik lavet, endte vi med at få en midlertidig dispensation, som vi kunne bruge resten af året.

Det var en stor succes og vi har igen aftalt at afvikle et race med den fantastiske baggrund i pinsen i 2025.

Der var planlagt flere spændende løb, eksempelvis i Odense Lufthavn til Air-Show, men de aflyste os 14 dage før.

Resten af året har der så været afholdt løb i AMC Århus, Slangerup og Midtfyns Modelflyveklub.

Gruppen af piloter er desværre ikke voksende men heldigvis heller ikke faldende. Der har været lidt udskiftning. Vi kunne godt bruge nogle flere piloter, der vil med ud at flyve lidt fpv-race med droner.



Det seje danske drone-landshold, der fik en oplevelse til VM i Kina



IMAC-udsigten fra pilotfeltet

Man er altid velkommen til at kontakte op på Dronesport.dk eller vores facebook gruppe.

Landsholdet har også været til VM i Hangzhou i Kina og efter sidste års flotte tredjeplads, var der store forventninger. Holdet i år bestod af Ronni Team Manager, August (junior) Victor, Patric, og Ulrik (senior) et stærkt hold.

Vi rejste til Kina i oktober, hvor vi tjekkede ind på et hotel som lå otte minutters gang fra det stadion vi skulle flyve på. Første dag stod desværre på støvregn og problemer med videosignal til dronerne og så lige lidt tilvænning. Dagen efter vågner vi op til regn .. regn .. regn.. og en tyfon var på vej og dagen blev tilbragt på hotellet, da løbsledelsen bad os holde os klar, hvis der kom opklaring. Det gjorde der kl 17 og vi gik i gang med at flyve i let regn. Igen var videosignalet så dårligt, at vi næsten fløj i blinde.

Efterfølgende dage blev i tørvejr og i højt humør, men igen samme problem for alle piloter: Der var signalproblemer. Nogle hold begyndte at lave lange pinde med antenner på for at få bedre signal og tro mig, om ikke alle boder der solgte udstyr og antenner fik solgt næsten alt i folks desperation for at kunne se noget.

Resultatet for os blev, at lysten og humøret forsvandt lidt og vi blev lidt opgi-

vende, når udstyr og en masse ledelsesproblemer / diskussioner hele tiden var over os. Der blev brugt meget tid blandt team managere for at finde løsninger og for at det skulle være fair for alle.

En af højdepunkterne på turen var at køre tre timer i bus, for at komme til en lille by hvor producenten GEMFAN havde deres fabrik. GEMFAN laver propeller og meget andet udstyr. Men for os var det en helt enorm oplevelse at komme på besøg og se hvordan de laver dem og se deres kæmpe varelager med over 1000 forskellige produkter.

Propellerne vi bruger på racerdronerne kunne de lave ca. 60.000 af om dagen. Efter besøget kom vi på restaurant hvor der både blev serveret hønsefødder, krabbe, fisk, blæksprutte osv.. jo vi fik en vild oplevelse!

Vi kom fra Kina med en god oplevelse og en øm krop efter flyveturen. Løbet var ikke noget at juble over, til trods for at vi gjorde det bedste vi kunne med det udstyr vi havde.

Nu har vi og FAI to år til at blive bedre til vi skal ses igen.

IMAC KUNSTFLYVNING

(ikke under FAI)

Af Kristian Pade

IMAC gruppen planlagde fem nationale konkurrencer i 2025 samt deltagelse ved Nordisk Mesterskab i Norge.

Desværre blev det første stævne i Brande aflyst på grund af for vådt føre og en vurdering af, at det dårlige forårsvejr havde afholdt deltagerne fra at kunne træne tilstrækkeligt forud for stævnet.

De resterende stævner i Vordingborg, Sæby, Ribe og Grenå blev afholdt som planlagt, og der har gennem året været i alt 13 deltagende piloter til stævnerne.

Til Nordisk Mesterskab i Norge blev der sendt fem deltagere afsted, og en beretning herfra kan læses i Modelflyvenyt nr. 5 2024.

Her blev Brian Andersen Nordisk Mester i Advanced klassen efter et år med en stor og målrettet træningsindsats. Modelflyvning Danmark støttede med landsholdstøj, så de danske piloter stod som et flot hold under konkurrencen.

I 2025 er der planlagt 4 nationale konkurrencer samt et Nordisk Mesterskab i Sverige. Derudover er der arrangeret 8 konkurrencer under IMAC Europe, som man frit kan tilmelde sig som pilot.

Hvad har de egentlig lavet i 2024 i

BØRNE- OG UNGE UDVALGET

Erik Dahl Christensen fortæller:



Man får lyst til at sige "B&U afdelingen, 2860 Søborg" - men B&U er her blot forkortelsen for "Børn & Unge". Et nyt udvalg i Modelflyvning Danmark. B&U blev formelt stiftet sidste år, men har i virkeligheden arbejdet de sidste 2-3-4 år.

Mange har hørt samtaler i mindst 10 år om, at det er svært at få børn og unge til at interessere sig for modelflyvning. Det er ganske vist, at mobiler, ipads og pc med masser af sjov underholdning og tidsforbrug er en stærk konkurrent til mange ting. Lige fra spejder, forskellig sportsaktiviteter eller blot samvær med venner og familie i det hele taget? Og måske også modelflyvning? Måske gælder det ikke kun unge, men alle eller mange i alle aldre?

Men bare fordi noget er svært, skal vi jo ikke lade være med at prøve? Måske er det noget andet vi skal prøve, end det der fik dig og mig til at vælge modelflyvning for 50-40-30 eller 20 år siden?

Vi vil gerne gøre noget for, at der kommer flere børn og unge i Modelflyvning Danmark og i din klub. Men det dur kun hvis det vi i B&U gør, matcher det I gider gøre i klubberne! Vi tror, at der også er mange af jer, der vil gøre noget, men måske har vi brug for at snakke sammen for at finde på nyt? Måske ikke alle på én gang. Måske blot dem der bor i nærheden eller kender lidt til hinanden? Men så skal man jo opdage, at der er andre?

Hvad og hvem er vi?

For mere end to år siden fik Marianne, Troels og jeg den idé, at vi skulle koble os på FAI's Rookie-projekt. Derfor skabte vi den danske udgave af Rookie-flyveren. Den lille elektriske fritflyvende skummodel. Vi opdagede, at den gav samme flyveglæde som de små kaste-fly og gummimotorfly vi selv havde nørdet og fløjet med som børn. Og de er nærmest ikke til at ødelægge. Den eneste ulempe ved Rookie er, at den kan flyve væk.

I mange år havde vi hørt svaret: "Vi har prøvet alt, men vi kan ikke finde nogle

børn der interesserer sig for modelfly." Spørgsmålet gik jo på, at modelflyvere blev ældre og ældre og at der kom færre unge i klubberne. Når vi mener, at vi har prøvet alt, så er det ofte: "Alt hvad jeg kan komme i tanke om lige nu?".

Vi var overbeviste om, at der måske kunne findes nye svar. Fx: "Vi snakkede med børnene på klubbens børnedag og byggede og fløj med dem, og de synes det var vildt fedt", eller "De børn der havde haft projektdag om modelfly i skolen, havde en fest med at se rigtige modelfly og endda prøve at styre klubflyet bagefter".

I 2022 dannede vi et formelt udvalg efter Repræsentantskabsmødet. Dem der havde lyst kunne være med.

Det blev:

Per Egelund, Modelflyveklubben Lolland
Carsten Danielsen, EFK 87
Niels Erik Juel Jensen, ØMF
Per Grunnet, FF
Ole Vestergård, FF/Vejle FF
Rasmus Kempf, Taulov
Peter Vestergård, Midtjysk Mfk
Ruben Sonne, Midtjysk Mfk
Troels Lund, Østjysk
Marianne Pedersen, MFN redaktør
Erik Dahl Christensen, Midtfyns mfk, som blev formand.

Web

Vi har samlet en del viden på Modelflyvning Danmarks web. Det skal gerne udvikle sig, så dem der vil arbejde med modelflyvning med børn, nemt kan finde hjælp. Men vi skal have hjælp til hvad du mangler? Og hvem der vil lave det - skrive, fotografere og tegne?

Økonomi

Vi har brugt lidt penge på både møder og forskellige modelfly. Man kan søge udvalget om støtte til indkøb af et begynderfly til klubben. Vi har også brugt lidt penge på at forberede en B&U weekend i Hanstholm med EPP-combatfly til efteråret. Så tag allerede nu fat i 1-2-5 unge i nærheden af jeres klub. Lær dem at flyve og tag dem med til combatweekend i Hanstholm i oktober 2025.

Møder

Vi mødtes både online og i virkeligheden både hos mig, hos Troels og Marianne og i Herning i forbindelse med Stumpemarkedet november 2024. Det er godt at mødes og få anderledes ideer sammen. Men det er jo også godt at gøre noget med børn i klubben til daglig

Artikler i MFN

Ruben og jeg har de sidste 2 år lavet nogle små artikler om noget der kan flyve, som man nemt kan bygge med børn. Vi har siden 2022 haft et opslag midt i Modelflyvenyt med et lille fly, der nemt kan bygges med børn. Flere af dem kan nemt bruges til en familiefest, børneaktivitet eller hvad du nu kan finde på.

Stumpemarked og Airshow

Vi har deltaget på 3 stumpemarkeder i Herning i 2023 og 2024, hvor vi i alt har bygget og fløjet Rookier med ca 450 børn. Vi har deltaget ved Airshow i Roskilde sammen med resten af Modelflyvning Danmarks hold og også der blev der bygget i vildskab.

Sommerskole og udstillinger

Niels Erik og folkene fra Øst Fyns Modelflyveklub har gjort et stort arbejde med at være synlige på forskellige lokale biblioteksudstillinger og i bybillederne på Østfyn og de kobler det med besøg på deres modelflyveplads.

I Herning har Peter Vestergård, Rasmus Kempf og Ruben Sonne holdt forskellige dagsaktiviteter med børnegrupper. Det har været i forbindelse med sommerferie eller efterårsferie.

EFK 87 på Værløse Flyvestation har også holdt mange arrangementer med børn. Der er helt sikkert også andre klubber der har gjort noget.

Undervise lærer

Siden starten har vi holdt 4 kurser for lærere, der hver har fået et classesæt og bygget med deres børn. Det er vel små 1000 skolebørn der har prøvet at bygge og flyve med et lille modelfly i skolen. Det har været på Vestfyn, Midtfyn, Vestsjælland og Midtjylland. Vi håber, at klubberne

i nærområdet tager udfordringen op og inviterer skolebørnene på besøg og inviterer på en flyvetur, så de kan opleve modelflyvning med fingrene?

Et par skarpe til Repræsentantskabsmødet

Til repræsentantskabsmødet vil vi fortælle mere om det vi har skrevet her. Vi vil også provokere og stille nogle spørgsmål. Vi kan godt lide at danse. Men ikke alene! Hvis B&U skal have nogen effekt, skal I i klubberne være med, gøre noget, bruge meget eller lidt tid, være parat til at hjælpe dem der kommer. Hvis vi i B&U og sammen med jer, kan inspirere 1-2-5-10-100 unge, er det JER ude i klubberne der skal gøre dem til modelflyvere som jer.

Konkurrencer?

Mange af dem jeg kender i det danske modelflyvekonkurrencemiljø er begyndt, med modelflyvning som unge, og det er konkurrencerne, der har fået dem til stædigt at blive ved. Derfor ligger der - i vores øjne - en opgave med et stort potentiale hos de danske konkurrencepiloter. Hvis de ikke vil være de sidste i deres konkurrencegren?

Men holder de unge ikke op, drikker øl, finder kærester og uddanner sig og får børn? JO, det gør nogle af dem helt sikkert! Det gjorde mange af jer jo også! Men ligesom jer, skal nogle af dem nok komme tilbage. Altså hvis de husker hvor fedt det var, det I gjorde sammen med dem. Og når de så pludselig har flyttet deres modelfly tre gange fra lejlighed til lejlighed til hus, tænker de forhåbentlig: "Det skal jeg da lige prøve igen?". Men de skal jo vide, hvad de kan komme tilbage til. Præcis som jer!

Prøv at tænke for dig selv:

- Hvor mange kender du i modelflyvning, som er mødt op og har fortalt, at de havde fløjet som unge? De kom tilbage! Selvfølgelig var der også nogle, der gik tilbage til noget andet, de havde prøvet i deres ungdom.
- Hvor mange dage/timer på et år vil du bruge på at hjælpe unge i gang?



Hvad kan I nøjes med? Det er bedre med lidt, end at lade være.

- Tror du, at 5-10 mennesker i B&U-udvalget kan sørge for, at der kommer flyveklare unge ud i din klub, uden at I behøver at gøre noget særligt i din klub? Tak for tilliden og glæd jer, hvis det er nok!

Vores svar er, at vi ikke tror at vi kan gøre det uden jer i klubberne! Derfor vil vi koncentrere vores indsats til at gøre noget sammen med dem, der melder sig, og så lade jer andre i fred i jeres klubber. Vi glæder os til at gøre noget SAMMEN med jer.

B&U-udvalget
v/Erik Dahl Christensen
Midtfyns modelflyveklub

Hvad har de egentlig lavet i 2024 i

BLADREDAKTIONEN

Redaktør Marianne Pedersen fortæller:



Det blev helt som planlagt til seks numre af Modelflyvenyt i 2024, hver med 60 sider - og de udkom, som altid, til tiden.

Som redaktør kan jeg godt blive lidt glad i låget, når jeg ser de forskellige forsider fra året der gik, for de vidner da om de mange forskellige grene af modelflyvesporten vi repræsenterer. Og går man dybere ned i numrene vil man se, at vi kommer godt rundt i stoffet i løbet af et års tid. Der er noget til nye, sågar en del til, eller om, børn, der er noget til nørderne, og til dem, der har været med i mange år, der er noget overraskende for alle, der er klubhistorier, byggerier, regler og konkurrencer, for bare at nævne noget. Og når vi på redaktionen af og til får ros for arbejdet, så bliver vi glade, når ikke vi hører noget, så er det nok fordi det går som det skal, tænker vi ... Af og til får vi også forslag ...

Fx er vi blevet spurgt, om ikke vi ville skrive om hvordan man gør, når man - eller et klubmedlem bliver gammel og måske endda for gammel til at flyve sikkert mere ... og det har vi gjort.

Vi har også i årevis villet skrive en artikel om beklædning, og jeg har spurgt i øst og vest, og mange har kunnet men ikke kunnet alligevel, men så viste det sig, at Per Grunnet havde den oppe i ærmet. Så nu er den hakket af på ønskelisten. Vi får også jævnlige ønsker om mere byggeri - og vi jager ikke med Michael Gibson, men vi kunne godt tænke os, at flere ville fortælle om deres aktiviteter i hobbyrummet - og det behøver ikke være nær så detaljeret, for at det er til inspiration for andre.

Vedr. distribution

Tidligt på året fik jeg annonceret at DAO skulle til at stå for distributionen, men sådan kom det ikke til at gå. For da den flinke kontaktperson skulle til at regne et

endeligt tilbud ud, skulle der tilføjes så mange tillægsgebyrer, ø-afgifter og fratagelse af visse postnumre, som vi så selv skulle sørge for pr. anden omdeler, at det blev omtrent lige så dyrt som med Postnord. Og hvorfor så lave noget om, hvis det fungerer med Postnord?

Nyt trykkeri fra og med nu

Traditionen tro, har vores trykkeriaftale været i udbud og for de kommende to år ligger opgaven hos: Strandbygaard i Skjern. Jeg glæder mig til samarbejdet og over den interesse og imødekommenhed jeg allerede har mødt derfra.

Jeg har naturligvis takket tidligere samarbejdspartner Jørn Thomsen Elbo for de seneste to års samarbejde, der har kørt helt upåklageligt. De kunne bare ikke være med på priserne for de næste to år.

Miljømærket tryksag

Modelflyvenyt har længe været både FSC- og Svanemærket tryksag. Fra og med dette nummer er Modelflyvenyt også blevet Cradle to Cradle Certified®

Og hvad betyder så det? Strandbygaard har udviklet en ny produktlinje de kalder for CleanPrint, der er blevet Cradle to Cradle Certified® på silver niveau. Cradle to Cradle, eller vugge-til-vugge på dansk, har til formål at fremme en langt mere miljøvenlig produktion, hvor produkter skal være designet til at indgå i et biologisk eller teknisk kredsløb, for at kunne blive certificeret. Designkonceptet fremmer altså produkter, der skaber værdi for mennesker, miljø og økonomi.

For at opnå den certificering har vi måtte skifte lakering på omslagets ydre. Hvad tænker du? Gør det nogen forskel?

Endelig så har jeg har den sødeste redaktion! Tag godt imod dem, når du møder dem ude på pladserne!

Marianne

**DU KENDER DET GODT...
DU HAR HØRT DET FØR:
“VI MANGLER FRIVILLIGE”**



Vi har brug for DIG!

**DU HAR MÅSKE OGSÅ TÆNKT “AJJJ DET GIDER JEG IKKE”!
MEN I DET HER TILFÆLDE SKULLE DU NU ALLIGEVEL
OVERVEJE DET?**

På førstkommande Repræsentantskabsmøde den 16. marts 2025 har vi brug for kandidater til Modelflyvning Danmarks bestyrelse. Tre-fire mand faktisk! Lyder det besværligt? Det er det overhovedet ikke. Vi holder seks-syv møder om året. Typisk tre-fire fysiske møder og resten online. Vi sætter retningen for Modelflyvning Danmark og uden at blive alt for detaljeret, så er det spændende og særdeles lærerigt arbejde. Og det er ikke mere besværligt end du selv gør det til.

Ring til formanden på 20159777 (bedst om aftenen) hvis du bare er det mindste interesseret. Du kan også ringe til en af de andre bestyrelsesmedlemmer. Kontaktinfo finder du på side 58 her i bladet.

Det årlige repræsentantskabsmøde er Modelflyvning Danmarks generalforsamling hvor repræsentanter fra alle klubber og interessegrupper mødes, diskuterer og beslutter hvad der skal ske det kommende år i foreningen; Modelflyvning Danmark. Det er her, der er mulighed for at få indflydelse på hvad kontingentet skal bruges til.

Traditionen tro, og som du kan se på billederne, er der fint fremmøde, det er hyggeligt, snakken går lystigt om alt det der interesserer os. Der er nyt om love og regler og mulighed for at stille spørgsmål, og så er frokosten god! Rigtig god på Fjeldsted Skovkro!

Uden indflydelse

Traditionen tro, er der også nogle klubber, der ikke deltager, ikke sender repræsentanter til mødet - og det er de jo i deres gode ret til. MEN dermed sætter de sig også uden for indflydelse og mister retten til at brokke sig det kommende år. De to ting følges nemlig ad.

HVAD ER? REPRÆSENTANTSKABSMØDET?

- Det er stedet hvor foreningens overordnede retning beslutes.
- Det er stedet hvor man kan deltage som:

Valgt klubrepræsentant

Valgt repræsentant for en interessegruppe

(med mere end 5 medlemmer)

eller som observatør (uden stemmeret)

2025 MODELFYVNING FOR ALLE

INDKALDELSE FINDES ALTID PÅ WWW.MODELFYVNINGDANMARK.DK





Billederne her på siden er fra Repræsentantskabsmødet i 2024, og hvis du undrer dig over hvorfor folk griner, når de stemmer »nej« med den røde stemmeseddel, så er det fordi, det er et billede taget til ære for fotografen. I 2024 var der ikke rigtigt noget at stemme nej til ellers.



Der kan selvfølgelig være mange grunde til et givent år ikke at møde op til repræsentantskabsmødet, men der er med garanti lige så mange gode grunde til netop at møde op - og hvis klubformanden er forhindret, så må der findes en anden repræsentant, eller måske endda et par stykker, som kan repræsentere klubben og få nyheder og beslutninger med hjem, foruden de andre gode snakke, der følger med sådan en søndag.

Hvis ikke klubben møder op er den uden for indflydelse

Særlig indflydelse i år

I år er der ekstra gode muligheder for indflydelse, der er nemlig brug for nye folk i bestyrelsen. Det betyder, at der ikke bare er genvalg på alle poster, men også mulighed for at vælge nye bestyrelsesmedlemmer, eller endda lade sig selv vælge til bestyrelsen. Læs mere om det på side 17 og overvej om ikke du

kender den helt rigtige kandidat? Spørg din klubs kontaktperson, hvem der repræsenterer jer? Og overvej om I skal gøre det til en udflugt. Det er klubbens størrelse, der afgør hvor mange stemmer I har, men I må gerne have observatører med uden stemmeret. Informationer om tilmelding, dagsorden osv. findes også på modelflyvning danmarks hjemmeside. Ses vi den 16. marts?

Marianne



LÆR FLYVETEKNIK

HEMMELIGHEDERNE BAG GODE, JÆVNE, INDØVEDE RUL

Vi ved alle, at vi mildt sagt kæmper mod tyngdekraften eller Moder Jord, når vi flyver med vore modeller.

Det er jo også heri spændingen ved at flyve med modelfly ligger.

Mange tør ikke fortsætte eller stopper op her i dygtiggørelsen, og så bliver man nemt ked af det og interessen aftager. Selv er jeg optaget af at udvikle og forbedre forskellige manøvrer og ser det som en stor udfordring at prøve noget nyt og ikke mindst mestre det. Man bliver aldrig så god til modelflyvning, at man ikke kan blive bedre. Det er lige som at lære at spille et instrument, hvor man lærer noget nyt hver dag. Hvis du nøjes med kun at lære nogle enkle melodier uden synderlig fremgang, kommer du til at kede dig og din interesse tager af. Sådan er det også med modelfly. Så sæt dig nogle mål og gå frem, skridt for skridt. Jeg har set alt for mange, der blot går i luften, flyver lidt frem og tilbage og lander igen. Måske vover de et nervøst rul, der langt fra holder højden, de foretager ingen korrektioner og hvis flyet bevæger sig for langt nedad, retter

de op i ren panik, inden det rammer jorden.

Sammen med loop er rul de to mest grundlæggende manøvrer, som al kunstflyvning bygger på. At lære at udføre dem rigtigt og effektivt er det væsentlige grundlag for at åbne døren til hundredvis af andre forskellige manøvrer eller øvelser. Der er forskellige meninger om den bedste måde at tilgå indlæringen af rul, og visse metoder, som kan fremme hurtigere indlæring og vellykkede resultater. Artiklen her beskriver den tidløse kravle-gå-løbe metode, som i US RC Flight Schools akrobatikkurser har vist sig at være en af de mest effektive tilgange til at udvikle rul og senere flere færdigheder.

Vælg en højde, du er fortrolig med. Når du vil begynde et rul, så træk flyets næse

*Man bliver
ALDRIG
så god til
modelflyvning,
at man IKKE
kan blive bedre!*

ind i en stigning på 10-20 grader. Så behøver du ikke bekymre dig om hverken højde eller nærhed til jorden, og derefter kan du bruge fuldt udslag på venstre eller højre krængeror og rulle hele vejen rundt (figur 1).

Det vigtigste i den sekvens er, at du først neutraliserer højderoret, som du brugte til at foretage stigningen. Det sikrer, at rullet forbliver aksialt og i samme retning og på samme kurs. Nybegyndere skal være forsigtige med ikke at være for ivrige, så de påvirker krængerorene, mens de bruger højderoret. Det kan resultere i et noget klodset tønderul og tab af kurs eller retning (figur 2).

Når du har fået gang i rullet, skal du fokusere al din opmærksomhed på at forbedre dig på at neutralisere rullet i det øjeblik, vingerne igen nærmer sig lodret, for at få flyet til igen at flyve vandret. Eftersom de fleste rul kun tager et sekund eller to, må du lige tage det roligt og vente med at vurdere resultatet af rullet eller om der skal foretages nogle justeringer i dine rorudslag. Hvis rullet for eksempel ender lavere end udgangshøjden, kan det være en god ide at løfte næsen lidt mere inden rullet næste gang. Når jeg øver nye manøvrer, har jeg fundet ud af, at det er bedst ikke at lave større korrektioner under selve manøvren, med mindre du er ved at køre helt i hegnet. Begynd derfor i sikker højde de første gange.

Mens næsten alle symmetriske fly ruller helt fint ved halv gas, har rul udført ved lavere hastigheder en tendens til at blive mere påvirket af tyngdekraften og derfor falde længere ned i slutningen af manøvren. Et rul ved højere hastighed mindsker tyngdekraftens påvirkning og reducerer derfor faldet, fordi man har mere luft under vingerne. Ved at bruge fuldt krængeror bliver det grundlæggende rul lettere, fordi det er fuldført inden flyet når at miste ret meget højde.

VANDRETTE RUL

Når du har fået styr på det grundlæggende rul, er du klar til at støtte en smule med negativt højderor for at holde flyet

Figure 1: Grundlæggende krængerorsrul

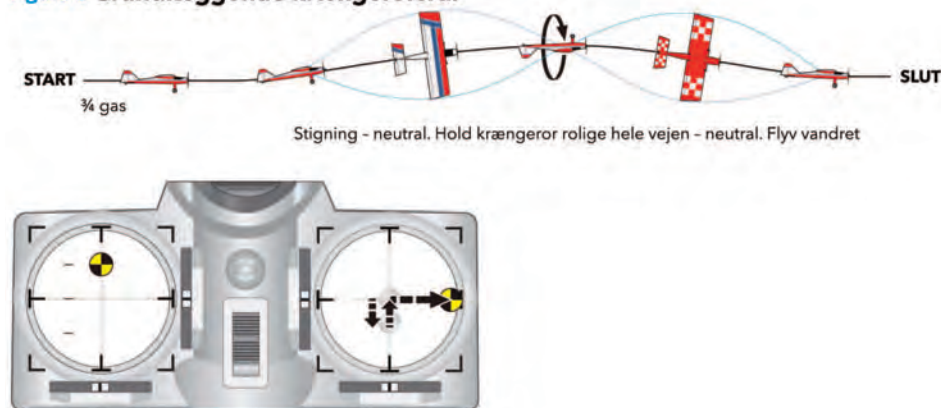


Figure 2: Tønderul

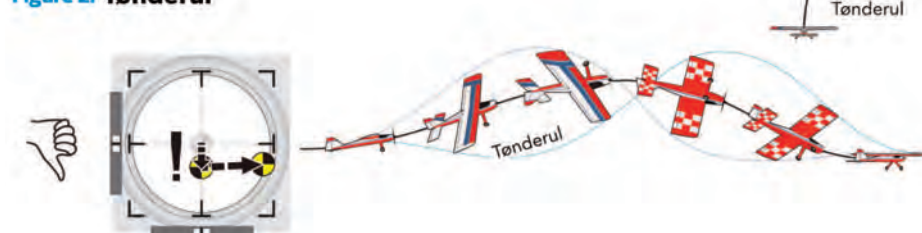


Figure 3: Vandret rul

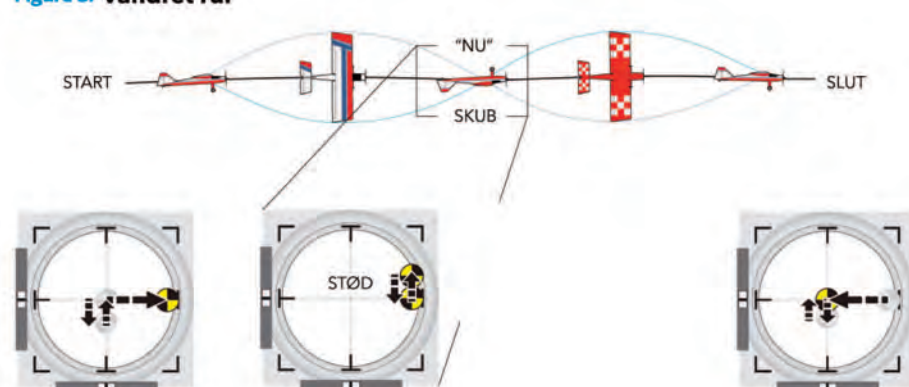
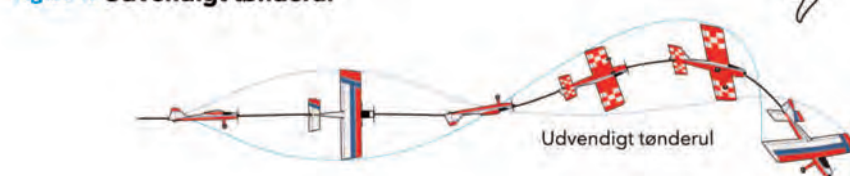


Figure 4: Udvendigt tønderul



helt vandret under den del, hvor flyet vender på hovedet (Figur 3).

Da flyet kun ligger på hovedet i kort tid under et rul, skal negativt højderor kun

gives et kort øjeblik, dvs. en 'hurtig bevægelse' – et 'stød'. Hvis man holder negativt højderor for længe, vil flyet udføre et udvendigt tønderul, hvilket meget nemt resulterer i tab af kurs og højde (figur 4).

Figure 5: DOBBELT SAMMENHÆNGENDE RUL

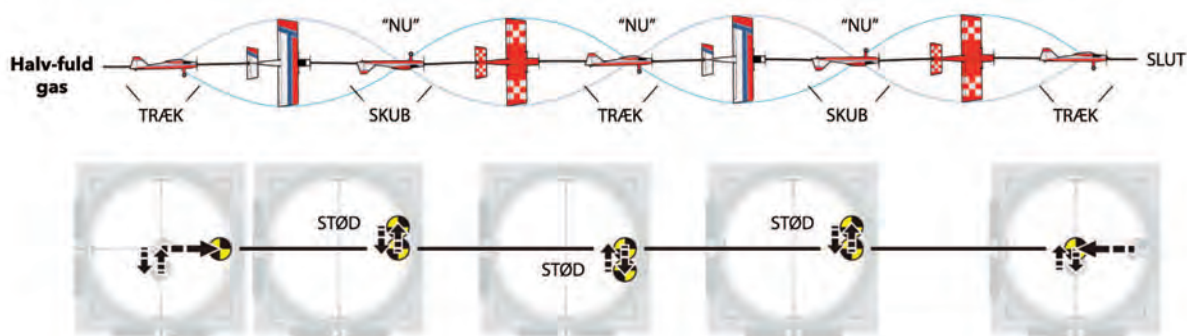


Figure 6



Et noget overdrevent højderorsudslag er nok til at man mister fokus på, hvad det egentlig er, der foregår. Husk på, at selv udførelse af uøjagtige rul bidrager til at forbedre selve udførelsen af rullene. Træn blot rullet, til det sidder. Analyser bagefter og se så, om der er noget, der kan gøres bedre.

En klog, gammel romer sagde, at en erkendt fejl gør en klogere – for så ved man, at man skulle have valgt den anden mulighed.

Efterhånden som din selvtilid styrkes, kan du begynde at udføre manøvrer i lavere højde. Endemålet er at du bruger højderoret netop så meget, at flyet ikke taber højde i den første del af rullet.

FLERE RUL I TRÆK

Den logiske følge af et godt, enkelt rul er at udføre et dobbelt rul. Begynd med at trække næsen op og gør dig umage med at holde stabil retning gennem to hele rul.

*en erkendt fejl
gør en klogere*

Hver gang flyet er ved at være vendt på hovedet giver du en smule nedad højderor for at støtte. Når flyet nærmer sig begyndelsen på andet rul, trækker du en smule op på højderoret igen (figur 5). Brug af den svage stigning gør det nemmere at lære, hvornår det er det rigtige tidspunkt at trække højderor. Når du mestrer timingen af højderoret, kan du begynde at flade indgangen mere ud til vandret begyndelse på rullet.

Mens rullebevægelserne er forudbestemt, dvs. korte stød, må du se på flyet for at finde ud af, hvornår de skal udføres: "Inverteret og vandret". Bemærk, at højderorsudsvingene skal udføres individuelt og på det helt rigtige tidspunkt. Hvis du går for tidligt fra det første rul til det næste, ændrer rullet kurs. Du kan spare mange timers træningsflyvning ved at øve lidt tørflyvning på senderen og bruge individuel højderorsstøtte (op/ned) (figur 6).

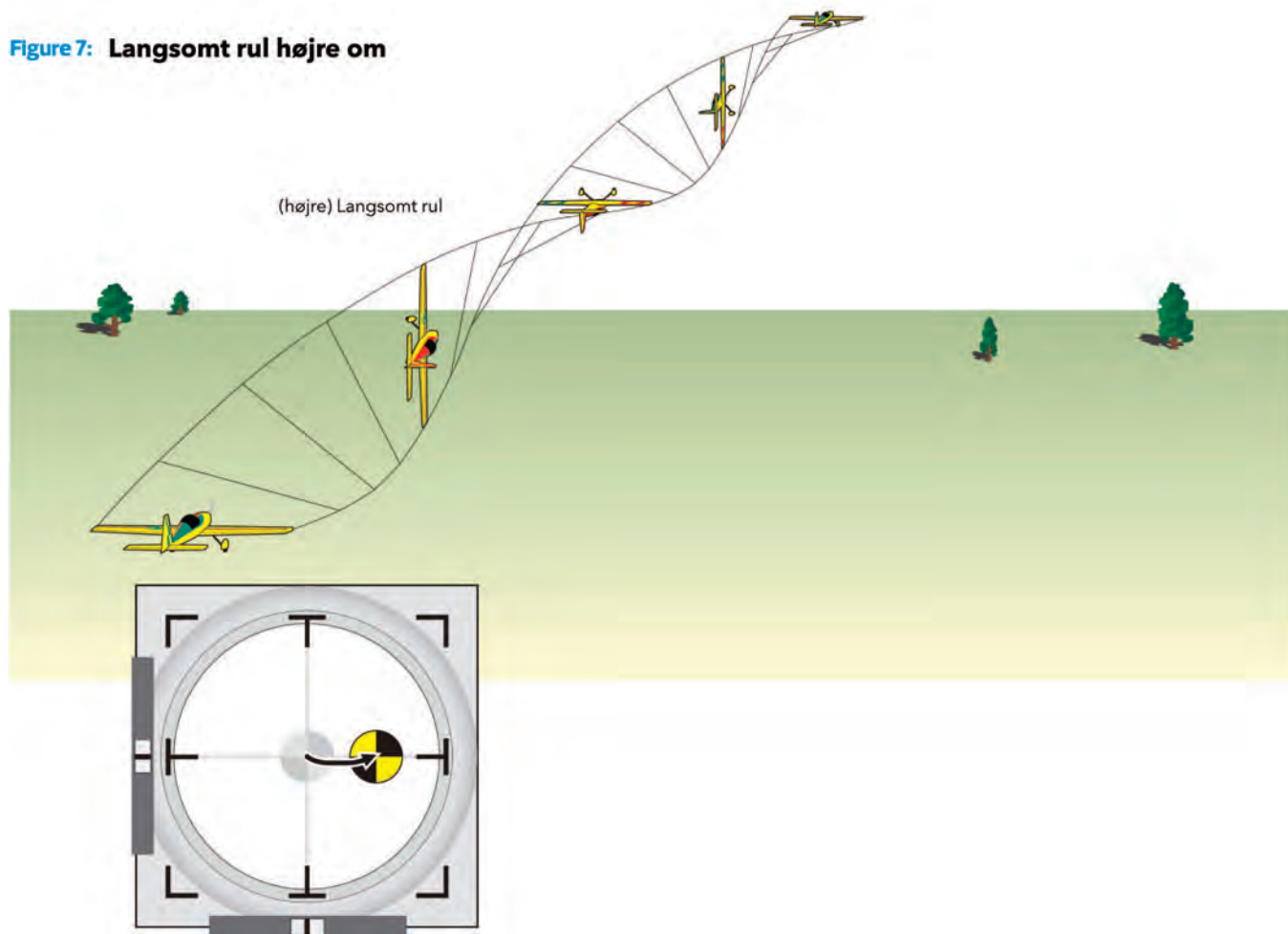
Hvis du har en simulator, er nu det helt rigtige tidspunkt at bruge den, for her kan du uden risiko for havari få indlært alt det grundlæggende.

AVANCERET LANGSOMT RUL

Få manøvrer demonstrerer dine færdigheder som pilot så godt som et langsomt rul. Den dag det lykkes dig at udføre et langsomt rul, der varer hele startbanens længde, kan du virkelig kalde dig en dygtig kunstdflyver!

Når du mestrer vandret rul med ren vandret indgang, er du klar til at prøve at øve langsomt rul ved at sænke rullehastigheden og støtte med sideroret i knivsægdelene af rullet for at holde flyet vandret. Husk nu, at det ikke spiller nogen rolle, om flyet vender ryggen eller bunden mod dig under manøvrer: Roret skal altid påvirkes i 'modsat' retning af indgangen til rullet. Rorudslaget gives derefter i 'samme' retning når rullet går ind i næste knivsæg. Derfor, hvis du ruller mod højre,

Figure 7: Langsamt rul højre om



bruges det venstre siderorsudslag blødt for at opretholde højden gennem første knivsæg. Husk at bruge højderoret med en jævn bevægelse gennem den omvendte stilling og giv højre ror (samme retning som rullet) gennem den sidste knivsæg (figur 7).

Glem ikke sammenhængen mellem størrelsen af rorudslaget og tempoet i rorudslagenes begyndelse: Jo langsommere rul, jo langsommere skal du iværksætte rorudslagene. Vær især opmærksom på, at rorudslagenes begyndelse kun lige skal være nok til at opretholde flyvehøjden. Målet er at finde og gentage de styrebegyndelser, der konsekvent giver de bedste resultater. Det er på den måde, at man ved maksimal kontrol af styrepindene og hensyntagen til indgangen på rullene virkelig opnår fine resultater.

Igen: Vær opmærksom på, at rorudslagene kun lige netop skal være store nok til at opretholde højden undervejs. Målet

er at finde og gentage rullebegyndelserne på den måde, der giver de bedste resultater. Den mest almindelige fejl under langsomme rul er at negligere nogle eller alle de nødvendige højder og holde rullet i samme højde som ved tidligere hurtigere rullebegyndelser. At negligere præcise højderorsudslag kan nemt føre til ukontrolleret højdetab. Det er den enkelt-handling, der har størst indflydelse på udførelsen på alle færdighedsniveauer og som dikterer kvaliteten og enkelheden i resten af rullet. Det er afgørende at give en lille smule opadror i begyndelsen af et langsomt rul for at modvirke at det falder. Udslaget på sideroret bør udsættes til vingerne står mindst 30-45 grader i forhold til vandret. Nedadror i den tid, hvor flyet vender på hovedet, gives blødt, så flyet holdes i vater, inden der justeres når flyet nærmer sig den sidste knivsæg.

BUNDLINJEN

Successen for enhver manøvre, selv de mest avancerede, afhænger af indlæring

af gode grundprincipper. Få lært det helt grundlæggende inden du kaster dig ud i det videre forløb. Øvelse gør mester, men nok kun hvis du bygger på et solidt fundament.

Hvis du undervejs føler, at du begynder at gøre flere fejl, så tag en pause, for hjernen kan blive så mættet, at den ikke fungerer hensigtsmæssigt – og så er det, at fejlene kommer oftere og oftere.

God fornøjelse!

Tak til Modellfly Informations, NLF, Norsk Modellflyseksjonen, redaktør: Espen Gjørdar Bakke og Spalterredaktør i SPORT/ MI-Modellflyinformasjon Rolv Leirro for at give os lov til at oversætte og genbruge den fine artikel om »rul«.

Det er dejligt at blive mødt af et »helt greit« og at vi kan låne af hinanden til fælles inspiration. Tak!

Marianne Pedersen
Redaktør, Modellflyvenyt, Danmark



ÅRETS FØRSTE

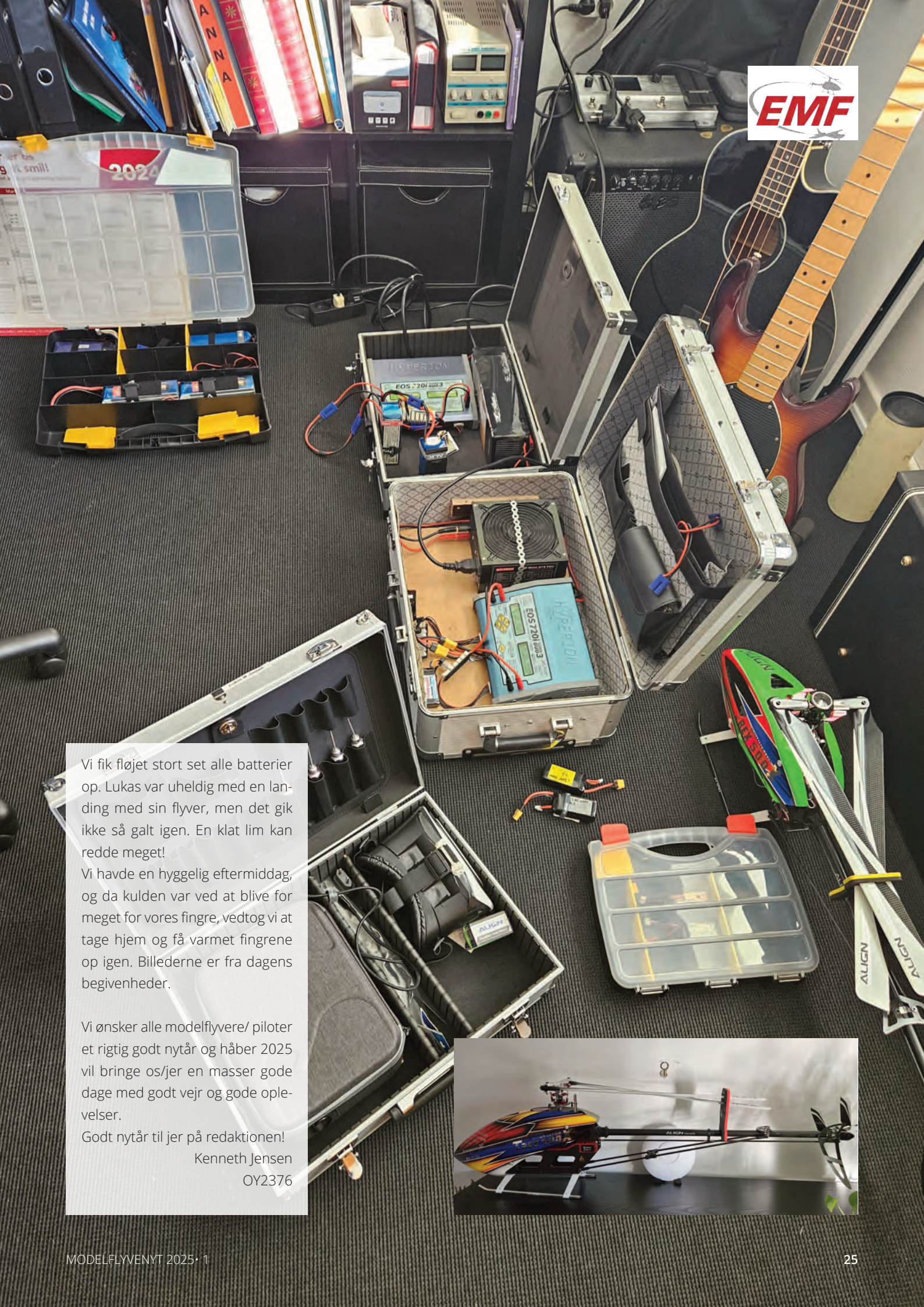
far-søn-flyvning
i Esbjerg Mfk.

Det var solskin og søndag og tre grader varmt den 12. januar 2025 - og så var vi de eneste på modelflyvepladsen!

For min søn Lukas på 15 år og jeg blev det årets første far-søn-flyvedag i Esbjerg Modelflyveklub.

Lukas har fløjet i to år og jeg har fløjet i 15 år. Denne søndag begyndte vi hjemmefra med at lade batterierne og pakke bilen.

Jeg besluttede mig for at lade min T-Rex 700X Dominator stå på hylden og i stedet for tage min T-Rex 500 Dominator med. Bare så jeg lige kunne få det i fingrene igen efter næsten et års pause. Lukas og jeg fik pakket vores udstyr. Han tog en DJI drone og sin flyver med. Det var nærmest en helt vindstille hele eftermiddagen.



Vi fik fløjet stort set alle batterier op. Lukas var uheldig med en landing med sin flyver, men det gik ikke så galt igen. En klat lim kan redde meget!

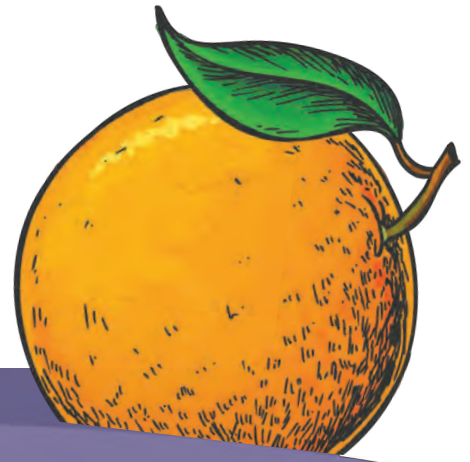
Vi havde en hyggelig eftermiddag, og da kulden var ved at blive for meget for vores fingre, vedtog vi at tage hjem og få varmet fingrene op igen. Billederne er fra dagens begivenheder.

Vi ønsker alle modelflyvere/ piloter et rigtig godt nytår og håber 2025 vil bringe os/er en masse gode dage med godt vejr og gode oplevelser.

Godt nytår til jer på redaktionen!

Kenneth Jensen
OY2376





ROOKIE ER SOM EN APPELSIN I TURBANEN

Det mener i hvertfald to lærere og eleverne fra Isenvad skole

Nogle gange falder en appelsin ned i ens turban. I dette her tilfælde var appelsinen et modelfly...

Eleverne i D2 (Isenvad skoles 6.årgang) har i begyndelsen af december arbejdet med at bygge et modelfly og øvet sig i at trimme det, så det kan flyve så langt som muligt.

Modelflyet kom som et samlesæt, som eleverne skulle arbejde med at bygge to. De begyndte med at se en instruktionsvideo, der forklarede lidt om, hvordan flyet virker og hvordan det skulle sættes sammen, og så gik de i gang.

Der var fuldt fokus på opgaven, som ikke var helt nem. Det krævede omhyg-

gelighed at få halen, som er lavet af et let skummateriale, limet korrekt fast på kroppen, - en tynd kulfiberstang, uden at bruge for meget lim.

Når det drejer sig om en let konstruktion, der skal kunne flyve langt, kan selv en klat lim for meget skabe ubalance og få flyet til at flyve skævt eller falde for hurtigt ned.

Omvendt vil flyet kunne falde fra hinanden, hvis der ikke bruges lim nok. Halen sørger desuden for retningen af flyet og har betydning for, hvor langt flyet kan flyve på en opladning.

"Hvis ikke jeg selv bliver pilot, vil jeg helt sikkert blive pilot på afstand og flyve med modelfly"

Citat fra elev
Isenvad skole

Flyets motor er en kondensator, som oplades på blot 3 - 10 sekunder. Den sættes fast i cockpittet, som sættes fast på halen. Og til sidst sættes vingerne fast. Vingerne er lavet af

det samme lette skummateriale som halen.

Dag to - trimning og flyvning

Næste dag begyndte det store arbejde med at trimme flyet, så det kunne flyve længst muligt efter en opladning på kun tre sekunder. Test-flyvningerne foregik i Sentrum (hallen ved Isenvad Skole), hvor der var god plads til alle flyene.

” Det er meget sjovere og bedre, når vi både har mulighed for at bygge og efterprøve vores fly, end hvis vi blot skulle høre om det”

Citat fra elev
Isenvad skole

Rekorden med hensyn til flyvetid

Efter adskillige forsøg med de små modelfly og justeringer af flyenes vinger og haleror mellem hver flyvning, lykkedes det at holde fly nr. MG-17 i luften i 26 sekunder på én opladning.

Appelsinen faldt ned i turbanen i det sene forår.

Kort før skolernes sommerferie, havde Isenvad skole behov for hjælp af en elektriker, som under introduktionen til sit arbejde tilfældigt kom til at nævne over for pedellen, at hallen (Sentrum) var ideel, som skabt til modelflyvning, og at han havde afholdt kurser i modelflyvning. Straks efter at have anvist arbejdet til elektriker, tog pedellen kontakt til den nærmeste af natur og teknologi-lærerne og dermed blev en kontakt skabt mellem foreningen ”Modelflyvning Danmark” og skolen.

På Isenvad skole er der et vist kendskab til, hvad hver især går rundt og er optaget af og hvad der måske kunne være interessant for den enkelte at få mere viden om.

Skolen er også vant til at arbejde entreprenant og har tradition for at inddrage foreninger og andre i undervisningen. Isenvad skole er fødeskole til Ikast Nordre skole og derfor blev natur og teknologilærerne på Nordre, naturligvis også inddraget og inviteret til et fælles kursus, hvor elektriker, indtog rollen som instruktør i at samle og trimme et modelfly.

SAMLING



TESTFLYVNING

Kurset for lærerne blev afholdt kort efter opstarten af skoleåret. Modelflyvning Danmark, der arbejder på at udvide kendskabet til og interessen for modelflyvning og modelflyvningssporten, medbragte materialer både til selve kurset og også et classesæt af modelfly-samlesæt til hver af de deltagende lærere til senere brug i deres undervisning.

Kurset var en bragende succes

Efter en skoleopstart, som notorisk altid tager en masse fokus, var det dejligt med en eftermiddag hvor lærerne ikke indtog rollen som undervisere, men i stedet som elever. Lærerne blev som børn igen.

På D-holdet (Isenvad skoles 5.- 6. årsgang) er der et emne om "Fly og lufttra-

fik" på programmet (årsplanen) i Natur og teknologi.

Emnet er meget teoretisk. Eleverne skal bl.a. lære om lufthavne, flyruter, sikkerhed og hvordan en flyvinge virker, og bor man ikke lige tæt på fx Billund, hvor fly er hverdag, så kan emnet godt blive lidt svært at forholde sig til.

Praksisfaglighed i undervisningen

Den viden og de materialer som vi har fået, har bidraget til at løfte undervisningen i Natur og teknologi. Sidder eleverne med et modelfly i hænderne, og erfarer hvor få ændringer der skal til, før flyet enten flyver direkte i gulvet, kiler sig fast i hallens højtalere (i loftet) eller laver de perfekte buer – rundt og rundt, hæn-ger teori og praksis bedre sammen. Når eleverne desuden arbejder sammen om at få et fly i luften, så løses proble-

matikker i fællesskab og samarbejdsevnen øves og trænes.

Når praksis og teori på den måde kobles, øges elevernes motivation og engagement, og flere elever fanges af hvad der foregår i undervisningen. Her er der tale om praksisfaglighed af høj karat.

En stor tak til Modelflyvning Danmark for den "appelsin" skal lyde fra elever og lærere.

Artiklen er skrevet af Lærer Stine Mortensen Flint og Lærer Morten Godske Jensen i samarbejde med D2



REKORDHOLDERE



REDAKTØRENS KOMMENTAR

Tusind tak til D2 og de to lærere Stine og Morten på Isenvad skole for at lege med og for at gribe appelsinen - og ikke mindst vende tilbage med den her fine historie og de gode billeder om hvordan det gik og hvad I fik ud af det! Jeg sender et eksemplar af bladet til jer hver.

Skulle I have lyst til mere sjov med små fly, ligger der på hjemmesiden modelflyvningdanmark.dk under fanen børn og unge en stribe nemt byggede småfly, der er lige til at gå til. God fornøjelse!

OG

ikke mindst TAK til Ruben Sonne, som var den snarrådige elektriker, der midt i sin arbejdstid tænkte: »Her er nogle børn, her er en hal, de skal da lege med modelfly i den hal«

Og tak til den pedel på Isenvad skole, der fik bundet »håndværker allias modelflyveentusiast« og lærere sammen, så det også kom til at ske.

TAK Ruben at du tog endnu et lærerkursus og såede nogle modelflyvefrø i den kommende generation.

Se bare den næste historie, hvor Heinrich Jørgensen har underholdt sine ingeniørkolleger med Rookier, hvad er mon det næste? Skal kollegerne med på modelflyvepladsen til fyraftens-rundvisning? Bare en idé - De kan jo tage børnene med!

Marianne



I INGENIØRER PÅ TUR MED ROOKIER

I forbindelse med planlægningen af en hyttetur med firmaet i efteråret 2024, søgte vi en aktivitet, der var sjov og kunne give ny energi. Som modellflyver foreslog jeg, at vi måske kunne bygge et lille modellfly. Ideen blev modtaget positivt. Min tanke var, at den lille flyver fra FAI Rookie projektet ville være helt perfekt til aktiviteten.

Jeg rettede henvendelse til Modellflyvning Danmark, om de havde mulighed for at hjælpe mig. Det havde de, og jeg modtog ret hurtigt en kasse Rookier med posten.

Som introduktion til aktiviteten, så vi først en film, om hvordan Rookien bygges. Filmen kan findes på YouTube: "The Rookie glider Build. Stop motion video". Limpistolerne blev varmet op, og så var vi i gang. Der var god energi helt fra start. Der var så meget gang i byggeriet, at instruktøren (undertegnede) helt glemte at tage bille-

der af byggeprocessen. Byggeprocessen gik uden nævneværdige problemer.

Isætning af vingen var dog meget stram, men det lykkedes for alle at få vingen monteret, uden at den blev ødelagt. Når først vingen er monteret, sidder den til gengæld rigtig godt.

Inden første flyvning, gentog jeg flere gange: "Start nu med at lade TRE sekunder så den ikke flyver væk!" Det gik godt med at få Rookierne trimmet, så alle kunne flyve i fine cirkler. Efter endnu en påmindelse: "Husk nu! Start med TRE sekunders ladetid", var der "fri" flyvning.

Der gik dog ikke længe, før nogen af drengene ikke kunne begrænse sig til de tre sekunders ladetid. Det gav nye udfordringer. Jeg kunne se at nogle Rookier fangede lidt god luft og fortsatte op og ud mod horisonten. En del af piloterne måtte derfor spurte efter modellen i håb om, at se hvor de landede. Nogle var uheldige at lande i et højt træ i nærheden. Det lod

dog ikke til at det gjorde fornøjelsen mindre. Piloterne jagede Rookier i højt humør, og selv det at få flyene ned fra træerne var sjovt.

Da den aftalte tid var gået, havde alle fået fundet deres Rookie igen, både dem der stak af mod horisonten, og dem som var landet i et træ.

Alle gav efterfølgende udtryk for, at det havde været en rigtig god oplevelse. Flere glædede sig til at flyve med deres børn derhjemme. Der har efterfølgende været gode oplevelser også på hjemmefronten.

Jeg er sikker på, at hvis jeg om to år spørger dem, hvad de kan huske fra hytteturen 2024, så tror jeg at oplevelsen med Rookien står først for.

Det var sjovt og gav ny energi! En stor tak til Modellflyvning Danmark for at give os denne mulighed.

Heinrich Jørgensen

SES VI TIL PILOTMØDE 20

Der vil være udstilling, køb/salg, forhandlere og seminar – FRI ENTRE
Det er 23. februar kl. 10-15.30. Hedensted Centret, Gersagervej 68, 8



FEDE
DETALJER

FLOTTE
MODELLER



BLIV
KLOGERE ...

... PÅ ET
SEMINAR

Sæt kryds i ka



Dørene åbnes for
udstillere kl. 08.00
Dørene åbnes for
publikum kl. 10.00
Cafeteria 10.-15.00

ARRANGERET AF AREA15 OG ØSTJYSK MODELFLYVE KLUB I SAMAR

2025 I HEDENSTED?

adgang for alle
3722 i Hedensted



GODE
SNAKKE

KAFFE I
CAFEEN

MASSER AF
STUMPER

KØB &
SALG

Tilmelding for
udstillere og
forhandlere:
leif@overfly.dk

BEJDE MED MODELFLYVNING DANMARK OG HEDENSTED KOMMUNE



FØRSTE KLUB- INSPIRATIONS DAG

om Børne- og Ungdomsarbejde i Modelflyvning Danmark

Modelflyvning Danmarks Børne- og Ungeudvalg (B&U-udvalget) har til formål at inspirere og hjælpe klubber igang med eller at udvikle på deres børne- og ungdomsarbejde.

RC-Parkens flotte klubhus lagde gode rammer til den første klub-inspirationsdag afholdt i januar 2025. Ærø-, Kalundborg-Midtyjsk, Østjysk- og Midtfyns Modelflyveklubber mødte frem for at udveksle ideer og for at blive klogere på, hvordan man så lige gør det der med børne- og ungdomsarbejde.

Erkendelsen er første skridt

Børn lærer i dag ikke hverken hjemme eller i skolen håndværk og teknik, på

samme måde som tidligere generationer, så hvis vi vil have en ny generation af modelpiloter, så skal nogle af os der kan, lære det fra os, give det videre til næste generation.

Og hvis vi er villige til det, skal vi også erkende, at tilvalg af børn og unge i klubben også betyder fravalg af egne flyveture, for det kræver en indsats at sikre en god start for nye medlemmer - i særdeleshed, når det gælder de unge nye medlemmer, der ikke har de samme teknik-færdigheder som os garvede.

Det er med andre ord en investering i fremtidens modelflyvning.

Og så er det ikke en énmandsopgave!

Det er en klubopgave, nøjagtig som græs-

slåning, husvedligehold og Modelflyvnings dag. Alle skal bakke op, hvis man vil lykkes. Ikke alle skal have ansvaret eller stå i spidsen for det, men der skal være opbakning og vilje til at støtte, hjælpe og tage godt imod de unge nye medlemmer i klubben, og hjælpe hvor man kan.

To konkrete forslag

- Hvad med fx at arrangere en fælles bedsteforældredag på pladsen og så lade børnene få smag for modelflyvning i fællesskab?
- Hvad med et dagsordenpunkt på næste klubmøde? Hvordan kommer vi i gang med børne- og ungdomsarbejde her hos os? / Hvordan gør vi vores børne- og ungdomsarbejde endnu bedre?

10-25 ÅR?
SE HER

En
week-end
for unge
model-
piloter

3.-5. oktober 2025
for alle medlemmer af
modelflyvning Danmark
mellem 10 og 25 år.



COMBAT-WEEKEND MED SCORPY 1000 FOR UNGE MELLEM 10-25 ÅR

Til efteråret inviterer B&U-udvalget under Modelflyvning Danmark børn og unge (10-25 år) med til Hanstholm, til en weekend med combatvinge-byggeri og flyvning. Hygge og spas fra fredag aften til søndag over middag! (Er du ældre kommer du til at hjælpe - og tak for det!) Se indbydelse i Modelflyvning Danmarks kalender og skriv til Erik Dahl Christensen, hvis du vil sikre dig en plads.

I weekenden skal vi bygge og flyve med den her lille skrænt combatmodel. Alle de unge, der deltager får et byggesæt, der er inkluderet i prisen. Man skal blot selv medbringe sender og modtager. Mere om det senere ...

Modellen er en flyvende vinge - Scorpy 1000 - lavet af skumtypen EPP. EPP er noget sejt skum der har været brugt til simple skræntmodeller siden midten af 90'erne. Det er sejt og kan næsten ikke gå i stykker. Derfor er det et fedt materiale til fly, der kan støde sammen. Og støde sammen er faktisk det, det går ud på i skræntcombat!

Det koster 250,- kr. at deltage i weekenden.

Sæt allerede nu stort X i kalenderen - og meld dig til Erik, så du er sikker på at få alle informationerne.

Der kommer mere om weekenden og om Scorpy 1000 her i Modelflyvenys næste nummer.

B&U / Erik Dahl Christensen
erikdahlchristensen@gmail.com



Modelflyvning for børn & unge

PULJEMIDLER



PULJEMIDLER HAR OPPET KLUBLIVET

Klubhuse og modelflyvepladser over hele landet
er blevet opgraderet de seneste år ... Se bare de næste sider



Klubhus i Pandrup

I løbet af 2024 har der været stor aktivitet i og omkring klubhuset hos Pandrup Modelflyveklub.

En stor del af det skyldes, at Modelflyvning Danmark har støttet med midler til nyt tag, isolering og varmepumper. Det betyder, at klubhuset har fået en ordentlig omgang både indvendigt og udvendigt. I påsken var der mange på arbejde for at skifte et gammelt utæt tag ud med et funkende nyt.

Klubhuset blev også malet inde og ude. Resultet er blevet rigtig flot, og er man vant til lige at kikke ned mod klubben, når man kører forbi på omfartsvejen, så ser man tydeligt det funkende nye tag på klubhuset.

Loftet i klubhuset er blevet isoleret. I stakladen er loft og vægge blevet isoleret. Oprindeligt var der ikke loft i stakladen, men det måtte der til, når nu vi var i gang. Det nye loft er med belysning og højttalere.

Tilskuddet til varmepumper gjorde det muligt at skifte en 15 år gammel svend ud i klubhuset med en ny. Den nyisolerede staklade blev også udstyret med en varmepumpe. Den virker rigtig godt, for nu kan det hele varmes rimeligt op på kort tid. Det vil blive til stor glæde. Ja, det er det allerede. Håber det ses på billederne, at det sidste søm (næsten) er slået i. Det er det i alt fald blevet siden de blev taget. Klubben vil gerne takke Modelflyvning Danmark for at være med til at gøre det økonomisk muligt. Alle de mennesker som var med til arbejdet, vil klubben også gerne takke. Flere af dem boede mere eller mindre i klubben mens arbejdet stod på.

Tak for det! Klubben kvitterer ved at undlade at sende et billede af en fyldt - eller tomt affaldscontainer.

På bestyrelsens vegne
Henrik Larsen





PULJEMIDLER



SKANDERBORG – Lille klub med nedslidt klubhus

Det gamle klubhus i Skanderborg Modelflyveklub var en meget gammel skurvogn +50år, som klubben have overtaget i 1993, og som efterhånden var blevet inficeret med skimmel.

I bestyrelsen blev det diskuteret, hvad vi skulle gøre ved det gamle klubhus for at få det bragt i en stand, hvor der var rart at være. Skulle vi vælge at restaurere eller bygge nyt? Kunne vi restaurere det gamle? hvad ville det koste, eller ville det være billigere at bygge nyt, og hvad ville det ikke koste? Der var mange spørgsmål.

Beslutningen blev, at der skulle et nyt og gerne større klubhus til. Spørgsmålet var bare, hvordan det skulle gribes an. Et medlem fortalte, at han havde en (nyere) gammel skurvogn, som var noget større end vores gamle, i overskud. Den kunne måske danne rammen om det nye klubhus?

Der blev sendt tre medlemmer fra bestyrelsen ud for at se på vognen, som viste sig at være i god stand, alderen taget i betragtning. Det blev derfor hurtigt besluttet, at den skulle danne rammen om vores nye klubhus.

Med den nye skurvogn i hus eller sikret, gik snakken i gang om, hvad vi så skulle gøre ved vognen, for at den kunne blive til et godt klubhus. Der var mange ønsker - et par nye vinduer, maling indvendigt og udvendigt, nye elinstallationer, nyt gulv og en ny terrasse inkl. overdækning.

Det stod hurtigt klart, at klubkassen ikke kunne dække alle ønskerne, så vi måtte gøre noget. Beslutningen blev at sende en ansøgning til Modelflyvning Danmark om en del af puljemidlerne.

Vi søgte om penge til nyt gulv, terrasse, og overdækning. Vi fik bevillingen i 2023, og så kom der for alvor skub i arbejdet med planlægning og indkøb. Hele 2023 og noget af foråret 2024 er brugt på at få gjort det nye klubhus færdigt, og klubbens medlemmer har lagt mange timer i arbejdet.

Lørdag den 28. september kunne der endelig holdes indvielse i det nye hus. Åbningen blev fejret med ribbensstegssandwich, gode historier og en enkelt øl.

Her ses nogle af klubmedlemmerne foran det nye klubhus i forbindelse med indvielsen.

Skanderborg Modelflyveklub takker Modelflyvning Danmark for støtten til klubhuset.

phk@ncc.dk
Peter Holm Kristensen



Nu holder de øje med de fine faciliteter i Ribe

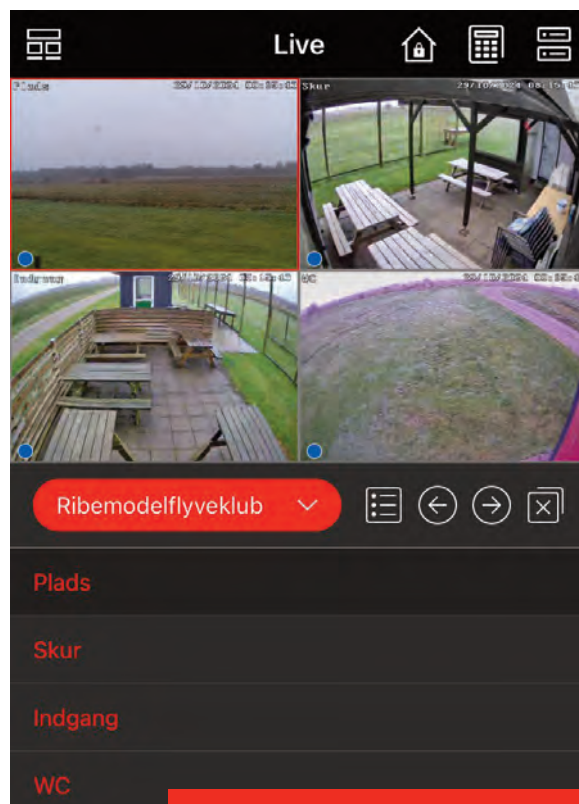
Ribe Modelflyveklubs nye plads har efterhånden fået rigtig fine faciliteter, med strøm på pladsen, skurvogn med lade faciliteter, overdækning, klubhus med varme, køleskab, grill, toilet osv. så derfor ønskede vi i klubben sikring af pladsen og vores faciliteter i form af videoovervågning med internetadgang.

Klubben fik med glæde tildelt tilskud fra puljemidler og nu har vi fået installeret overvågningen.

Med overvågningen har bestyrelsen adgang til videooptagelser, så skulle der have været ubudne gæster, så har vi dem på video.

Menige medlemmer kan få adgang til livevideo og her kan de via en app på mobilen se om der er aktiviteter på pladsen.

Palle Nielsen
Ribe Modelflyveklub



Ny kunstgræsbane i Sønderborgmodelflyveklub – en fælles indsats med stor betydning

I Sønderborg Modelflyveklub er vi stolte over at kunne præsentere den seneste udvidelse af vores kunstgræsbane. Takket være en fantastisk fælles indsats fra klubbens medlemmer er projektet nu afsluttet, hvilket betyder, at vores robot- plæneklipper får betydeligt mindre at arbejde med.

Vi skylder også en stor tak til Modelflyvning Danmark for det økonomiske tilskud fra puljemidlerne, som har været afgørende for at realisere forbedringen. Den nye bane er allerede til stor glæde for klubbens piloter, der nu kan nyde en endnu bedre oplevelse ved start og landing.

Projektet styrker ikke bare faciliteterne i vores klub, men også sammenholdet og glæden ved modelflyvning.

Vi ser frem til at tage den nye bane i brug – og håber at se mange fly på vingerne i den kommende sæson.

Mikkel Krogh-Petersen





Åh, nej nisser på redaktørens bord

Redaktøren beklager!

Selv om jeg gerne tager æren for den fine landing i skraldespanden på side 33 i Modelflyvenyt 6-2024, så er det altså ikke mig, skriver Jens Bo Frederiksen.

Hverken på billedet eller som den dygtige pilot der udført præcisionslandingen i skraldespanden. Det er derimod en af Vordingborg Modelflyveklubs største og mest værdsatte ildsjæle. Nemlig Torben Jakob Jensen. Han har også har bygget modellen.

Min eneste indsats var at tage billedet

Med venlig hilsen
Jens Bo Frederiksen

Redaktøren takker for responsen, beklager fejltagelsen og skynder sig at bringe denne berigtigelse! Og billedet af landingen kan vi godt tåle at se endnu en gang, sammen med det nye billede her, hvor man også kan se hvor flot flyet er.

Redaktøren beklager også!

Argh ... Redaktøren fik også fejlagtigt skrevet at det var Erik Dahl Christensen, der stod bag Modelflyvenyt 6-2024 børnemodellen på side 29-32.

DET VAR DET IKKE!

Det var Ruben Sonne, der havde bygget, fotograferet og skrevet om modellen.

Det er pinligt og ærgerligt med sådanne dumme fejl. Jeg lægger mig fladt og beklager og håber på tilgivelse.

Jeg har rettet denne fejl på pdf-filen, der ligger til nedhentning på hjemmesiden under børnemodeller.

Præcisionslanding i Vordingborg Mfk.





MODELFLYVNING FOR BØRN & UNGE

Her er endnu et lille vejledende modelfly, som du nemt kan lave selv. Det er faktisk to modelflyder.

Først mulighed er, at skære alle delene ud selv. I billedet blev en vandtæppe. Anden mulighed er at få skåret alle delene på en laser skærer. Det kræver selvfølgelig at du har eller kender en der har adgang til sådan en. Laser skærere findes også i mange af de "Maker Spaces", der står til rådighed på bibliotekerne rundt omkring i Danmark. Så det er en mulighed.

Her vil jeg kun beskrive metoden af at skære i laser skæreren. Hoppet, Last os komme i gang.

Du skal bruge følgende:

- 1 stykke 10x10 cm glas eller plastik
- 1 stykke 10x10 cm stykke af 10x10 cm glas eller plastik
- 1 stykke 10x10 cm stykke af 10x10 cm glas eller plastik
- 1 stykke 10x10 cm stykke af 10x10 cm glas eller plastik
- 1 stykke 10x10 cm stykke af 10x10 cm glas eller plastik
- 1 stykke 10x10 cm stykke af 10x10 cm glas eller plastik
- 1 stykke 10x10 cm stykke af 10x10 cm glas eller plastik
- 1 stykke 10x10 cm stykke af 10x10 cm glas eller plastik

Byg med et klippeskrivark til bygning ud efter yderste markering.

Det stykke limer du på træplanken. Brug en kniv og spar på limen, papiret skal af gøres (Billede 4)

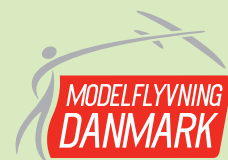
Nu skal alle delene skæres ud. Brug kniven til at styre knivskæret. Skær forsigtigt. Det

ONE SHEET GLIDEER

OSG

RIV UD - TAG MED - GIV VIDERE ...

MODELFLYVNING DANMARK



VI PRÆSENTERER en Danmarksmeister

Niels viser stolt to af sine bedste modeller frem. Som alle moderne speedmodeller sidder vingen på den side af kroppen, der vender ind mod piloten i flyvecirkelns centrum, mens haleplanet sidder på den anden side



I modelflyvning er
linestyret hastighedsflyvning,

»SPEED» DET MEST EKSTREME



Niels Lyhne-Hansen er 74 år gammel. Han bor med hustruen Maj-Britt i Børkop hvor kælderen er fuld af hobby. Niels er uddannet lærer, og er gået på pension for nogle år siden, og så er han:

DANMARKSMESTER i »Speed«

I linestyret hastighedsflyvning – speed – tager en succesfuld flyvning ikke meget over 12 sekunder. Nogle mener, at flyvningen skal vare under 12 sekunder for at kunne kaldes en rigtig succes.

Til gengæld er forberedelsestiden til de cirka 12 sekunders flyvning ekstremt lang!

Modelflyvenyts Per Grunnet har besøgt Danmarks ubetingede speed-konge, Niels Lyhne-Hansen, til en snak om den hurtigste modelflyve-klasse!

Når man besøger Niels Lyhne-Hansen og hans hustru Maj-Britt i deres fredelige villakvarter i Børkop, opdager man ikke, at den ene af husets beboere er besat af begrebet hastighed. Der står hverken sportsvogn, motorcykel eller racercykel ude foran huset. Og inde i huset er der velindrettede værelser og stuer med mange dejlige designermøbler. Alt er smagfuldt og gennemført – man aner til-

stedeværelsen af mindst én og sandsynligvis to perfektionister i huset.

”Kom med ned i kælderen,” siger Niels, mens jeg står og lader indtrykkene af det smukke hus bundfælde sig. ”Nu skal vi ned og snakke om speed-modeller!”

I troldmandens værksted

Nede i kælderen kan man til gengæld se modelflyvning overalt. Selv på børnebørnenes tegninger på væggen er der modelflyvning.

Niels bemærker, at han godt kunne bruge lidt mere plads – han viser hen mod en væg, hvor der står en reol fyldt med hyl-devis af ringbind.

”Når man flyver speed, skal man beskrive alt, hvad man gør, så man senere kan se, hvordan man kom frem til de forskellige resultater,” fortæller han og peger på de mange ringbind.

Det nytter jo ikke, hvis man laver 117 forskellige ting ved sin motor eller model, og så bagefter ikke kan huske, hvad det var man gjorde, når man vil støbe en propel,



Niels Lyhne in action

samle en motor eller lave en model magen til. Så alt bliver skrevet ned – og et blik hen over et par sider i en enkelt mappe viser, at detaljeringsgraden er meget høj.

"Det er et stort arbejde," fortæller Niels, "men det ville kræve mere arbejde, hvis jeg skulle igennem alle forsøgene igen for at udnytte de resultater, jeg har fundet frem til tidligere."

Drømmen om 300 kilometer i timen

"Der hvor jeg er nu," siger Niels, "er fremskridtene små. Jeg har fløjet over 300 km/t i enkelte omgange, når jeg har trænet, og i konkurrencestarter, hvor et eller andet er gået galt, så jeg ikke har fået noteret et resultat."

"Men det eneste der tæller, er et resultatet, der er registreret af det digitale måleudstyr, som man bruger i konkurrencer, og hvor flyvningen er bevidnet og godkendt af kontrollanterne, som reglerne foreskriver!"

Niels fortæller videre, at hans vej til – forhåbentlig – at bryde 300 km/t-muren, er at indføre en række forbedringer af

motor, model og propel samt – muligvis – sin måde at flyve på.

"Hvert lille skridt i den rigtige retning, vil nok kun bidrage til at skære en brøkdel af et sekund af flyvetiden for den kilometer, som modellen flyver i løbet af de ni runder, som man tager tid på," mener han. "Og når man har samlet brøkdele nok, flyver man måske 298 km/t i stedet for 297 km/t. Så er man et skridt nærmere de 300 km/t. Ved Nordisk Mesterskab i 2024 manglede jeg bare at skære 0,041 sekund af tiden for at flyve 300 km/t!"

Der er nærmest uendeligt mange parametre, man kan eksperimentere med i arbejdet for at forøge en speedmodels flyvehastighed. Det involverer indlysende og håndgribelige ting som model, motor og propel. Desuden alle de elementer, som man samlet kunne kalde "vejret": Temperatur, luftfugtighed, vind og lufttryk – ting som man ikke selv er herre over, men som i høj grad påvirker flyvningen. Og så skal piloten selvfølgelig kunne komme hurtigt nok rundt om standen

– han/hun skal ni gange rundt i løbet af ca. 12 sekunder.

Halvfjerds år tilbage i tiden

Hvordan kan du stå i dag og fortælle om modellflyvning på verdensmester-niveau, hvor det hele drejer sig om at flyve cirka 12 sekunder? spørger jeg. Det var med garanti ikke drømmen om de 12 sekunder, der startede din modellflyveinteresse, da du var barn!

Niels nikker – nej, det var ikke 12 sekunders flyvning, han tænkte på dengang i 1954, hvor han som tre-årig byggede sit første fly af plastikpinde, der kunne sættes sammen. Den overlevede ikke kastet ud af vinduet fra første sal.

"Det var simpelthen flyvning, der fascinerede mig," fortæller han. "Jeg kan huske, at jeg på et tidspunkt havde en lille DMI 'Baby' – en lille svævemodel. En dag hjalp min far mig med at højstarte den. Den fløj fint, men landede på en mark, hvor den blev ædt af en ko. Det er sjovt nok altid landingerne, der er problemet."



Siden fløj Niels mere fritflyvning, blandt andet med en anden DMI-model, svæve-modellen "Suomi", der var udviklet som konkurrencemodell i klasse A2 omkring 1950.

Niels fortæller: "Da jeg erhvervede en brugt Cox 0.8 motor, kunne jeg ikke stå for fristelsen til at skære snuden af Suomi'en og montere motoren. For at modellen ikke skulle flyve væk blev fiskestangen fundet frem og nylonlinen fæstnet til modellen. Alt gik godt – modellen fløj i pæne cirkler rimelig tæt på jorden, så i næste forsøg blev linen afmonteret. Og så skete der noget! Som en bedre F1C'er (fritflyvende motormodell, red.) steg modellen og fløj ind over Haderslev by. Efter lang tids søgning, blev modellen fundet. Den var fløjet lige ind i et vindue på anden sal i en beboelsejendom. Modellen smadrede ruden og endte inde i lejligheden, hvilket fru Simonsen, som boede der, ikke var særlig begejstret for. Heldigvis kontaktede hun formanden for Haderslev Modelflyveklub, som boede i samme andelsboligforening. Det afstedkom straks et medlemskab af klubben og dermed mere målrettede og uskyldige flyveaktiviteter."

"Jeg fløj kunstflyvning i mange år," husker han. "Og jeg mødte Leif Eskildsen, der blev en slags mentor for mig. Jeg har lært så meget af ham!"

Leif var en af de helt centrale personer inden for linestyringsområdet i Danmark. Det var gennem ham, at Niels opdagede fascinationen ved speed-klassen. Og dermed er vi tilbage til nutiden og ambitionen om at flyve én kilometer på mindre end 12 sekunder!

Sådan flyver man speed

Forholdene omkring linestyring hastighedsflyvning – det vi kalder "speed" – skal både sikre optimal sikkerhed for deltagerne og tilskuere og sikre gode tekniske betingelser for piloterne og modellerne, så tilfældigheder ikke får afgørende indflydelse på resultaterne.

Modellerne er forbundet til pilotens håndtag med to meget stærke liner, der skal have en minimumsdiameter på 0,40 mm med en tolerance på højst 0,011 mm. Linerne skal være runde i tværsnit, de må ikke være snoede, og de skal være

adskilt med minimum 5 mm, hvor de går ud af vingen.

Niels fortæller om linernes diameter: "Jeg udnytter reglerne maksimalt, idet jeg bruger liner, der har en diameter på 0,39 mm. Det er inden for den tolerance, som reglerne foreskriver. Lidt tyndere liner betyder, at luftmodstanden vil være mindre, idet modstanden på linerne står for 80% af den samlede modstand. De tyndere liner medfører en gevinst på 30 watt og 2 km/t højere fart."

Reglerne foreskriver, at det samlede system af line, håndtag og styretrekant skal kunne klare en trækprøve på 50 gange modellens vægt, altså ca. 250 N.

Linerne er forbundet til pilotens håndtag, hvormed han/hun kan styre modellen op og ned i flyvecirklen. Fra håndtaget og til midten af motorens aksel skal der være 17,69 meter, når der ikke trækkes i linerne. Det betyder, at modellen på præcis ni omgange flyver én kilometer, når pilotens håndtag sidder korrekt monteret i den stander, som står midt i flyvecirklen.

Tidtagning med ufattelig præcision

På banen er opstillet et tidtagningssystem, der via en sensor måler præcis hvor hurtigt modellen flyver omgang for omgang og udregner gennemsnittet over en strækning på 1 kilometer. Sensor-systemet hedder TransitRace, og det benyttes ved de fleste speedkonkurrencer verden over. Systemet måler tiden, som det tager modellen af flyve én kilometer med en nøjagtighed på 10 milliondedel sekund. Nøjagtigheden er vigtig, for den resultatgivende varighed af flyvningen er præcis 12 sekunder, hvis hastigheden er præcis 300 km/t!

Et startforsøg skal udføres i løbet af en arbejdsperiode på tre minutter. I den periode skal modellen i luften, håndtaget skal placeres korrekt i standeren, hvorefter modellen skal flyve mindst to omgange, før hastighedsmålingen starter.

I en speed-konkurrence flyver man normalt tre eller fire runder. Hvis man ikke får tid i en runde, får man et ekstra startforsøg. Konkurrencens resultat er det bedste – altså hurtigste – resultat som hver deltager opnår i løbet af sine startforsøg.

Vinderen er selvfølgelig ham/hende, der har opnået den højeste hastighed. Flyvningerne overvåges af tre dommere, der betjener TransitRace og holder øje med modellens flyvehøjde (højden skal være mellem en og tre meter, mens tidtagningen foregår), om piloten får placeret håndtaget i standeren og holder den der under tidtagningen – og om alle øvrige regler overholdes. Når man ser resultatlister fra speed-konkurrencer vil man bemærke, at langt fra alle deltagere opnår resultat i hver runde.

Forberedelse af model og udstyr

Niels har igennem årene indarbejdet en række rutiner, som han støtter sig til i sine konkurrencestarter.

Naturligvis starter han med at gennemtrimme sine modeller hjemmefra. Det handler bl.a. om indstillingsvinkel på vingen, tyngdepunktsplacering og tankplacering. Til forskel fra andre klasser skal her tages højde for den gyroskopiske effekt forårsaget af den en-bladede propel og variationen i brændstoftryk ved forskellige hastigheder, samt det ekstra brændstofforbrug, der kræves, når effektpotten "tænder".

Niels har adgang til en god plads, hvor han – uden nødvendigvis at have en hjælper med – kan flyve teststarter. Han har et TransitRace-apparat, som, når det er sat på automatik, registrerer alle flyvninger, viser farten omgang for omgang og genererer en logfil med alle oplysningerne. Ud fra disse data vil han i løbet af nogle trænings-sessions efterhånden få modellen og motoren i et rimeligt grundtrim. Han får også indsamlet data, så han ved, hvordan han under forskellige forhold får det maksimale ud af sine modeller. Hvad skal han gøre, hvis han skal flyve ved højt lufttryk? – Eller ved høj luftfugtighed? – Eller ved ekstreme temperaturer?

Disse ting bliver skrevet ned sammen med de øvrige data om bl.a. propel, gløderør, nåleindstilling, tankposition og omdrejningstal, så Niels ved, hvordan modellen og motoren skal indstilles, når han kender forholdene til konkurrencen.

Niels betegner selv ovenstående beskrivelse som meget idealiseret. Virkelighe-

den kan være, at han på trods af mange flyvninger kan stå med nogle problemer, hvor det umiddelbart er ugennemskueligt, hvordan de kan løses.

Forberedelse ved en konkurrence

Niels fortæller: *"Hjemme i værkstedet omfatter min forberedelse tjek af alt udstyr – motor, model, gløderør, startmotor, propeller, dollyer, tanke, slanger, topstykker og så videre.*

Ved konkurrencen tjekker jeg logbogen, jeg aflæser vejrdata, vælger model og propeller, jeg opsætter motoren og justerer propelstigningen. Desuden renser jeg motoren for rester af vedligeholdelsesolie, jeg renser og tjekker cutoff og liner – og til sidst prøvestarter jeg motoren og tester indstillingen på nåleskruen.

Når alle disse forberedelser er gjort, er jeg klar til at gå i startboksen."

Prøvestart og koncentration

De fleste speed-flyvere prøvestarter motoren, inden de skal flyve. Det gør Niels også.

Man kan høre på motorgangen, om kompressionen og brændstoftilførslen er OK. Mens motoren kører, drejer man langsomt modellens næse opad og nedad, mens man lytter til motorgangen.

Blot en næsten mikroskopisk forskel i afstanden mellem stempel og topstykke på 0,03 mm kan være afgørende. For lille afstand kan ødelægge gløderøret og i værste fald ødelægge cylindersættet. For stor afstand vil ofte medføre, at effekt-lydpotten ikke virker.

Niels eller hjælperen tjekker linerne – den største luftmodstand under en flyvning kommer fra linerne. Derfor er det afgørende, at de er gjort fuldstændigt rene, så støv og olierester ikke forøger deres luftmodstand. Man sikrer også, at linerne ikke klæber sammen.

"Når alt er klar," siger Niels, "skal man tømme hovedet for uvedkommende tanker. Man skal koncentrere sig fuldkommen om den forestående flyvning."

Nu går pilot og hjælper i startboksen

I startboksen kontrollerer dommerne Niels' liner – linelængde og linetykkelsen



Niels viser et af de utallige værktøjer, han har lavet til at gøre bygningen af modellerne så nøjagtig som muligt. Dette bruges, når han skal samle modellens krop



Her er speedmodellens tank – den er loddet i messing. Den grå klods er af plast – den er 3D-printet og bruges til at forme tanken over

kontrolleres, og model og liner bliver trækprøvet med en kraft på 50 gange modellens vægt.

Reglerne foreskriver, at håndtaget er forbundet til standeren med en sikkerhedsrem, så modellen ikke fortsætter ud af tangenten hvis man slipper håndtaget. Sikkerhedsremmen trækprøves separat. Dommerne skyller også motoren og tanken igennem med godkendt brændstof. Niels og hans hjælper koncentrerer sig derefter om den kommende start.

Der fyldes brændstof på tanken, og modellen sættes fast i dollyen.

En "dolly" er en lille vogn med tre hjul, som modellen sidder fast på under jordstarten. Dollyen holder fast i modellen med en mekanisme, der udløses, når modellen kommer i luften.

Dollyen bliver på jorden, når modellen er kommet i luften.

Det sidste piloten og hjælperen gør, inden de er klar til start, er at dreje motoren rundt uden glødestrøm. Derved tømmes evt. overskydende brændstof ud af moto-

ren, så man er nogenlunde sikker på, at den starter, når den skal.

Nu skal modellen i luften

"På banen vælger jeg startsted," fortæller Niels. "Jeg prioriterer, at mine hjælpere kan komme hurtigt ud bag sikkerhedshegnet. Reservedollyen placeres i hegnet, så modellen hurtigt kan komme op igen, hvis jeg vælger at mellemlande og justere nåleskruen."

Når alt således er klar, giver Niels tegn til dommerne om, at han starter.

Om tre minutter skal tidtagningen være startet, hvis han skal opnå et resultat i denne periode.

Niels og hjælperen starter motoren. Hvis startbanen ikke er helt ren, kan man starte motoren stående, så man ikke kommer til at hvirvle grus eller andet skidt op på modellen. Propellen drejer så hurtigt, at den kan blive ødelagt, hvis et eller andet rammer den.

Når motoren er startet, vipper hjælperen dens næse lidt nedad – det medfører, at motoren får rigeligt med brændstof.

Når motoren kører, vipper hjælperen ganske langsomt modellens næse op og ned. Derved bliver både motor og lyd-dæmper varmet godt op, så motoren hurtigt når det omdrejningstal, som man ønsker.

Så skal Niels ind i flyvecirklen – imens holder hjælperen modellen på banen med motoren kørende.

Når Niels har fat i håndtaget giver han signal, og hjælperen slipper modellen, der hurtigt accelererer, og kommer i luften.

Effektlydpotten skal i funktion

"De første par omgange arbejder man på at få effektlydpotten til at virke," fortæller Niels. "Når 'potten' virker, vil den suge forbrændingsprodukterne ud af motoren, når stemplet er på vej ned, og den vil trykke brændstoffet fra skylleportene op i cylinderen, når stemplet er på vej op. Det betyder, at motoren kan omsætte markant mere brændstof, end den kunne uden potten – og det giver motoren ekstra effekt."

Og der er virkelig tale om meget ekstra kraft: "Uden indvirkning fra potten flyver

modellen måske "kun" 160 km/t," vurderer Niels, "men når effektlydpotten virker, stiger omdrejningstal og hastighed drastisk.

En moderne motor med effektlyddæmper har en effekt på lidt mere end det dobbelte af en moderne motor uden effektlyddæmper. Da farten er proportional med kubikroden af effektforøgelsen, betyder det, at farten, fx med en F1C motor, vil være 240 km/t, hvor modellen med en effektlyddæmper vil flyve 300 km/t," vurderer Niels.

Første gang der blev anvendt en effektlydpotte til en speedkonkurrence, var tilbage til VM i 1964.

"Det var Bill Wisniewski der vandt med 257 km/t, mens konkurrencens nummer to fløj 227 km/t, og han havde ikke nogen effektlydpotte på sin model," husker Niels. "Forskellen på de to var 30 km/t – så effektlydpotten betød et kæmpe spring op i hastighed."

Håndtaget sættes i standeren

"Når motorgangen og farten er som ønsket, sætter man håndtaget i standeren," fortæller Niels. "Hvis man ikke er tilfreds med motorgangen og hastigheden, kan man tage håndtaget ud af standeren igen, hvis det sker, inden modellen har fløjet to fulde omgange.

Hvis det medfører, at motoren virker bedre, kan man prøve at sætte håndtaget i standeren igen.

Alternativt kan man aktivere motor-cuttet og lande modellen. Så kan man justere nåleskruen og komme i luften igen – måske med et bedre resultat.

Det er altid nervepirrende at få håndtaget placeret i standeren," fortsætter Niels. "Hvis modellen flyver omkring 300 km/t, har piloten ca. 1,3 sekund til at komme hele vejen rundt om standeren – og han/hun skal samtidig både styre modellen og få håndtaget placeret korrekt i standeren."

Efter flyvningen

"De fleste speed-piloter har allerede, før de har fået håndtaget ud af standeren, en fornemmelse af, hvordan resultatet af flyvningen blev," fortæller Niels. "Hvis resultatet er rigtig godt, vil det hurtigt

blive bekræftet ved, at man bliver indkaldt til processing. Så bliver motoren målt grundigt igennem, så kontrollanterne er sikre på, at resultatet er opnået på en måde, der overholder alle de krav, som er beskrevet i FAls Sporting Code." "Modellerne er allerede blevet processet inden konkurrencen er gået i gang," siger Niels. "I hvert fald til Verdens- og Europamesterskaber bliver alle modeller processet ved ankomsten."

"Men én ting er resultaterne – noget andet er, at man gennem konkurrencerne bliver inspireret til yderligere udvikling inden for speed-området," fortsætter han. "Dels får man nogle erfaringer, og dels – og ikke mindst – taler man med andre speed-flyvere, som måske har ideer, man ikke selv har tænkt på.

Som de fleste konkurrence-flyvere er også speed-flyverne vilde med at tale med andre med samme interesse, så ved konkurrencer oplever man ofte, at ideer bliver præsenteret og diskuteret. Det er meget inspirerende," fastslår Niels.

Noget om modstand

Megen udvikling inden for speed-området har til formål at nedsætte modstanden. Det kan være luftmodstanden, når modellen skærer sig gennem luften med næsten 300 km/t. Det kan også være glidemodstanden i de kuglelejer, som motorens krumtap løber i.

Anden udvikling sigter mod at forøge motorens effekt – det kan fx være glødetråden i cylinderen, der kan udvikles til at sikre en mere optimal forbrænding af brændstoffet.

Muligheder er der nok af.

Niels er i gang på flere fronter. Et af områderne, hvor han har opnået nedsat luftmodstand, er ved at justere vinklen på linerne fra pilotens håndtag til modellen.

"Når modellen flyver, medfører luftmodstanden på linerne, at de 'hænger' i en bue bagud mellem modellens vingetip og håndtaget," fortæller Niels. "Ved at beregne vinklen mellem tangenten til flyvecirklen og linjen fra tyngdepunktet gennem linerens udgang af tippen ud til standeren og montere vingen i forhold til det, kan

modellen flyve med mindst mulig luftmodstand. Dygtige folk har heldigvis lavet regneark til den slags, hvor modstanden af alle dele af modellen indregnes, og der bl.a. tages højde for længdeudvidelse på linerne, forkortelse af flyvecirklen pga. linerens bue, standerhøjde og flyvehøjde. Forkanten på vingen vil typisk være ca. 93,5 grader bagud i forhold til modellens centerlinje."

Men hvad så med glidemodstanden i kuglelejerne? spørger jeg.

"Nogle vil måske tænke, at store kuglelejer giver mindst modstand," svarer Niels, "men det er ikke tilfældet. Jo mindre kuglelejernes diameter er, jo langsommere vil kuglerne i dem dreje – og jo langsommere de drejer, jo mindre vil modstanden være! Derfor er nogle motorer konstrueret med inderringen integreret i krumtappen."

Niels tilføjer, at "kuglelejerne til gengæld bliver sværere at vedligeholde. Sker der noget med inderringen, skal hele krumtappen skiftes ud."

Stort fokus på propellen

I forsøget på at nå 300 km/t er arbejdet med propeller helt i fokus:

"Propellen er motorens gear," fortæller Niels. "Den skal designes så energieffektivt som muligt ved det omdrejningstal, man gerne vil flyve med. Motoren skal yde ca. 2,2 BHP (ca. 1600W), hvis man kan designe og fremstille en propel med 80% effektivitet ved 40.000 omdrejninger per minut.

Første forudsætning for at nå det, er at bruge en-bladede propeller med kontravægt. I starten lavede jeg propelforme i epoxy ud fra gode propeller, men de seneste år har jeg tegnet alt i Fusion 360. Det giver gode muligheder for at hente kendte profilformer ind og modificere dem i bredde og tykkelse og herudfra fræse propelformen i aluminium. Specielt i de yderste profiler (Eppler 850) er præcision nødvendig, da luftstrømmen her er transsonisk, og bladet kun er 0,45 mm tykt.

Propellen støbes med forskellige typer kulfiber lagt på forskellig måde, så den får den rette stivhed. Balanceklodsens støbes med ind i formen, så den holdes godt fast. Når propellen skal balanceres bruger jeg

en anordning med neodym magneter, så der er mindst mulig modstand på ophænget.

Trods den gode gentagelsesnøjagtighed er der mærkeligt nok altid særlig én propel, som er den bedste til de forskellige model/motor kombinationer. At ødelægge en god propel er det nærmeste, man kommer en katastrofe i speedflyvning."

Svejses selv glødetråde

En sidste ting skal også med her i artiklen. Niels viste mig en masse ledninger og diverse dimser, der lå på enden af et bord i kælderens maskin-rum.

"Hvad tror du det her er?" spurgte han.

Tjah ... jeg vidste ikke, hvad jeg skulle svare.

"Det er et svejseapparat, som jeg bruger, når jeg svejser ny glødetråd ind i mine gløderør," sagde han begejstret. "Jeg har lånt det af Henning Forbech, som også på dette område har vist sin innovative side."

Niels fortalte, at et irriterende problem med glødetråde er, at de let oxyderer. Hvis det sker, fungerer de ikke optimalt, og det kan straks aflæses på flyvehastigheden.

Så Niels har anskaffet sin egen glødetråd – han bruger en 0,25 mm tråd, som har det rette forhold mellem platin og irridium, og som er skaffet igennem en tjekkisk pylon race pilot, som har givet tråden videre til en hollandsk modelflyver, der laver pylonrace motorer. Sådanne muligheder får man kun, hvis man deltager i udenlandske konkurrencer.

Selve gløderørerne er udtjente gløderør fra USA, Italien og renoverede rør fra Sverige – men glødetrådene former han selv. Og de skal så svejses på plads i gløderøret.

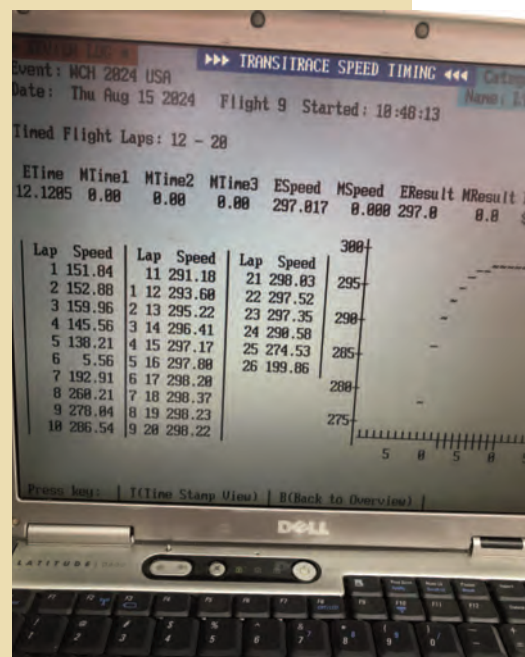
Det er her, det noget Storm P-agtige svejseapparat kommer ind i billedet.

"Bruges det forkert, giver det noget af et knald og en heftig stikflamme," fortæller Niels, "men med lidt øvelse kan man faktisk selv lave nogle glimrende gløderør!"

Og dermed sikre endnu et lille skridt på vejen mod de 300 km/t

Per Grunnet

TransitRace sensor-systemet



Elektronisk tidtagning med TransitRace-systemet er standard ved alle store konkurrencer.

Systemet kan også stilles til automatisk optagelse, så man ved træning kan se farten på alle omgange man flyver.

Det er et fantastisk hjælpemiddel. På billedet ses, at farten forøges under tidtagningen. Det indikerer sund motorgang, men også at farten havde været større, hvis håndtaget var sat i stander flere omgange senere.

Hvis vejrforholdene ved næste flyvning er de samme, kan man overveje at knibe nålen en anelse eller øge stigningen på propellen ganske lidt!

Hvis du vil flyve linestyling

Hvis du flyver linestyling eller har lyst til at gøre det, vil Linestyling Danmark gerne hjælpe dig med at finde ligesindede, som kan hjælpe dig i gang med denne spændende og udfordrende modelflyvegren. Du kan finde flere oplysninger om linestyling ved at gå ind på Modelflyvning Danmarks hjemmeside, www.modelflyvning-danmark.dk.

På forsiden er der et link til linestyling. Klik på "klubber" og du kommer til en side med henvisninger til præsentation af klubber og kontaktpersoner.

VM F3F 2024

Frankrig skulle have været vært for VM i skråntflyvning i 2020, men Covid-19 epidemien satte en stopper for det. Man forsøgte at udsætte det til 2021, men lykkedes ikke, da mange lande fortsat havde rejserestriktioner. I 2022 var Danmark reserveret som værtsnation men det var først Frankrigs tur til at afholde F3F VM - og sådan blev det i 2024. Man kan jo sige at den franske organisation (FFAM) dermed fik god tid til at planlægge!

I alt var der tilmeldt 19 nationer og 55 piloter som valfartede til de franske Pyrenæer nærmere bestemt Limoux i perioden 6.-12. oktober for at dyste i den umiddelbart simple disciplin - nemlig at flyve frem og tilbage 10x100m på skrånt med fjernstyrede svævefly på hurtigst mulige tid.

Området omkring Limoux er bjergrigt og omgærdet af mange vinmarker og man havde udvalgt tre primære skrånter henholdsvis ved Saint Ferriol (V), Escueillens (ØSØ) og Laurac (Ø). Alle indlandsskrånter 400-500m over havets overflade. I modsætning til Danmark med mange forskellige vindretninger, er vindretningen i Pyrenæerne oftest fra vest eller øst, men det skulle senere vise sig at være, en mangelvare ...

Det danske holds forberedelse

Efter gældende udtagelsesregler bestod den danske delegation af Brian Dylmann (Nordsjælland), Christian Gøbel (Nordjylland) og Knud Hebsgaard (Vestjylland). Alle tre piloter med adskillige flyvetimer i logbogen og velafprøvede fly af typen Freestyler 6 fra TUD Modelltechnik. Forud VM havde Brian driftsproblemer med sit gamle Graupner MC24



Knud Hebsgaard i aktion på
skrænten ved Saint Ferriol ved
solopgang – en fantastisk udsigt





Det danske landshold bestående af (fra venstre): Brian Dylmann, Christian Gøbel og Knud Hebsgaard

hvorfor et nyt JETI DS-24 II blev indkøbt via Dane-RC som leverede hurtigt og med en super kundeservice. Christian havde i forvejen JETI DS-24, men ville ikke lade stå tilbage og opgraderede også til DS-24 II. Uundværlig gadget til en Tech nørde. Dernæst blev der trænet individuelt øst og vest for Storebælt, men også fælles i Hanstholm i sæsonen 2024.

Vi danske deltagere var indstillet på at vindforhold og indlandsskrænter ville blive anderledes end vi var vant til og besluttede at ankomme til Limoux en uge før selve VM, så vi kunne nå at træne under lokale forhold. Turen til Frankrig foregik med bil og indlogering skete på en mindre vingård lidt udenfor Limoux via Airbnb. Ved ankomst havde ejeren Pierre dog misset booking og var bestemt ikke klar til at modtage gæster. På lidt gebrokket fransk lykkedes det dog at finde en løsning på rengøring og sengeopredning. Typisk fransk! Men det endte med at være en fantastisk base placeret godt imellem de tre skrænter indenfor 30 km radius.

Træning før VM

Træning i ugen op til VM forløb mest i svag vind 5-6 m/s på østskrænten ved Laurac og kun en enkelt dag i kraftig vind +15 m/s på skrænten ved Saint Ferriol. Vi tog meget tidligt af sted om morgenen i mørke og pakke de ud på skrænten i lyset af solopgang. En strategi som senere viste sig at være klog. Ud på eftermiddagen var op mod 35 piloter i kø til træning og hver pilot fik tildelt fem minutters flyvetid for dernæst at vente tre timer igen på sin tur.

Åbningsceremoni

Den franske organisation FFAM anført af Andréas Fricke (Contest Director) havde gjort meget ud af åbningsceremonien, som blev afviklet søndag 6. oktober udendørs på det centrale torv i Limoux. Efter flot F3F videodemonstration på stor-skærm samt åbningstale af borgmesteren (på fransk naturligvis) blev de enkelte piloter præsenteret på scenen landsholdsvis og til stor applaus. Dernæst en officiel FAI åbningstale fra Tomas Bartovsky, Jury Præsident, hvorefter vi alle gik inden døre i et nærtliggende medborger-

hus til Tapas anretning og mousserende vin, øl og drikke. Jow, jow i bedste sportsånd!

Første konkurrencedag mandag havde Andréas Fricke (Contest Director) indkaldt til briefing kl. 09.00 ved Escueillens (ØSØ skrænten), men desværre var forholdene tåget. Pga. højdeplaceringen 500 m var vi i lavt skydække. Først kl 13.30 var sigtbarheden forsvarlig i banen og til landingsområdet. Vindhastigheden ved igangsættelse af runde 1 var 10 m/s vinkelret på skrænten. Runde 1 blev vundet af Christian Gøbel med 38.83 sek. med startrækkefølge nr. 15. Runde 2 blev vundet af Peter Würmli/Schweiz med 39.84 sek. Knud Hebsgaard opnåede en mellemgod tid på 45.31 sek i runde 1, mens Brian Dylmann fik en skidt start med startrækkefølge 41, hvor vinden faldt markant og uden form for termik fik sat en tid på 53.45 sek. Sidste pilot Andrzej Klusek/Polen sluttede runde 2 i tiden 74.69 sek., hvor vinden var reduceret til kortvarigt 2,7 m/s, men ifølge FAI regler er man kun berettiget til omflyvning hvis vin-



Den australske deltager Stuart Hamilton måtte efter uheldig landing i busk reparere forkant med blik fra en Cola dåse - original spare parts.



Et godt kast af model er vigtigt og her er det Christian Gøbel som kaster Brian Dylmanns Freestyle 6

den er under 3 m/s i en periode længere end 20 sek. I øvrigt havde konkurrenceledelsen vedtaget at hæve minimum grænsen til 4 m/s grundet skrænternes ringe løfteevne i svag vind og desværre for Andrzej Klusek var den grænseværdi overholdt under hans flyvning. Efter endt runde 2, begyndte det at regne og det blev derfor kun til 2 runder med stor variation på førstedagen af VM.

Anden konkurrencedag tirsdag

Mødetidspunkt igen kl. 09.00 men i Saint Ferriol bymidte. På grund af meget regn om natten var den lange vej op til skrænten mudret og konkurrenceledelsen turde ikke at sende en konvoj af biler igennem med fare for at sidde fast. Desuden var vinden svag og under 4 m/s fra vest. Atter måtte vi vente indtil middag før vind og tilkørselsforhold var i orden. Runde 3 begyndte kl. 12.30 med annonceret gruppescore. Dvs. vinden var kun marginalt over 4 m/s og man kunne risikere ikke at gennemføre en hel runde á 55 piloter. Første gruppe af 18 piloter fik gennemført runde 3, men midt i 2. gruppe aftog

vinden under 4 m/s i mere end 30 min. hvormed gruppe 2 skulle omflyves. Brian Dylmann indgik i den gruppe og var kaldt til flyvning men måtte forblive i venteposition i mere end 10 min. Vinden kom imidlertid aldrig over 4 m/s og drejede tilmed mod NV og mere end 30 grader skrå på. Konkurrenceledelsen valgte at fastholde piloter på skrænten til sen eftermiddag, men ventetiden på yderligere 2½ time var nytteløs.

Således opmuntret til at vejrforhold kun kunne blive bedre, startede vi 3. dagen ved Laurac i 10-11 m/s fra ØSØ. Men ak, vinden var 20 – 30 grader skrå på skrænten med megen turbulens og det var svært at få rytme og udføre en harmonisk flyvning. De som formåede blev hjulpet godt på vej af termik. Knap fem runder inklusiv færdiggørelse af runde 3 fra om tirsdagen blev afviklet onsdag. Knud Hebsgaard var uheldig ved landing i 4. runde med mindre beskadigelse på næsekonus og indvendig krop. Det blev dog klaret med cyano og tape. Onsdag aften var der social sammenkomst for alle del-

tagere og officials med fællesmiddag og hygge.

4. konkurrencedag blev afviklet ved Saint Ferriol med 12-15 m/s vind vinkelret på skrænten og fuld sigtbarhed fra tidlig morgen kl. 09.00. Der blev lagt fra land med super hurtige tider under 40 sek., men det skulle senere vise sig igen at være meget varierende forhold. Brian Dylmann fløj andenhurtigste tid 32.99 sek. i runde 9, som senere i samme runde blev overgået af Lukas Gaubatz i tiden 32.05 sek., hvilket blev den hurtigste tid fløjet i hele VM. Christian Gøbel var gentagne gange uheldig at flyve i dårlig luft (mindre vind & ingen termik) og blev desværre sat væsentligt tilbage i klassementet. Tilmed blev en af Christians starter emne for stor diskussion, da flyet efter kast og i et "pump" (dyk+stig) lige akkurat flyver ud af base A men vender eksakt samtidigt og påbegynder flyvning mod base B. Imidlertid får Christian kun ét signal for at have passeret base A på vej ud og ikke ind mod base B som FAI reglerne ellers foreskriver. Flyvetiden blev altså påbegyndt uden sig-



Det danske hold var forskånet fra store skader. Kun Knud Hebsgaard måtte have gang i Cyano lim for reparation af næsekonus

nal som gør Christian forvirret men vælger så at gennemføre de 10x100 meter uden god starthøjde og flyvehastighed. Contest Director Andreas Fricke meddelte efterfølgende, at linjedommer tastede to gange hurtigt efter hinanden – både ud og ind, men at deres anlæg ikke kan give to gange audio signal umiddelbart efter hinanden. Det danske team var klar til at indgive protest (mod betaling af 50€), men blev oplyst, at juryen med stor sandsynlighed ikke vil give os medhold, hvorfor Christian valgte ikke at indgive protest, som i øvrigt vil have den konsekvens at hele runden skulle omflyves.

Knud Hebsgaard fløj fornuftige tider omkring 42-45 sek., men måtte sande at point udeblev idet der altid var en pilot som fløj 8-10 sek. hurtigere i hver runde. 5. konkurrencedag var det total vindstille 0-1 m/s og hele dagen blev derfor aflyst. De fleste benyttede lejligheden til sightseeing omkring Limoux og vi besøgte et større vinslot Domaine Gayda.

Sidste konkurrencedag lørdag blev afviklet ved Escueillens i 9-14 m/s. stort set vinkelret på skrånten. Vi nåede at flyve fire runder fra kl. 09.00 morgen. Hurtigste tid 36,06 sek. blev sat af Inaki Elizondo (ES), men også Knud Hebsgaard fulgte godt med og fløj 38,95 sek. Lukas Gaubatz (AU) havde solidt placeret sig på førstepladsen efterfulgt af Sebastian Lanes (F) og den stilling ændrede sig ikke i de sidste syv runder. Derimod var der stor spænding om tredjepladsen og holdplacering til det sidste.

Tilfredse?

Kan vi (de danske deltagere) være tilfredse med resultatet? Nej, på ingen måde. Vi var klar over at skrånt og vindforhold vil være ganske anderledes end hjemmевante kystskråntforhold, men at det skulle være så varierende var frustrerende og gjorde det svært at optimere ballastvægt og tilegne flyvestil som passede til de aktuelle forhold når det var ens tur. Vores individuelle placeringer ændrede sig også markant gennem de 17 runder som i alt blev afviklet. Se også ske-

maet til højre på siden.

Afslutning

VM F3F 2024 blev på behørig vis afsluttet med præmieoverrækkelse og festbanket. Den franske organisation FFAM havde også her gjort sig umage med at arrangere i pomp og pragt, og som i Formel 1 blev champagneflasker åbnet og overbruset indbyrdes på sejrsskamlen.

Stævnet som helhed var godt arrangeret og 17 gennemførte runder á 55 piloter (935 individuelle flyvninger) må siges at være godkendt. At flyve i de franske bjerge er en særegen naturoplevelse, dog står man tilbage med et indtryk af et lotteri hvad angår gode og dårlige flyveforhold. Overordnet set var niveauet af piloters færdigheder meget højt. Kun piloter fra Japan fremstod ikke til at være rutinerede og overfløj også sikkerhedslinje en del gange. Hvor det tidligere har været flymodel, pilot og forhold som i den nævnte rækkefølge gjorde udfaldet af placering, var det under dette VM snarere pilot, forhold og flymodel. De gængs benyttede F3F/F3B modeller så som Mamba GT, Freestyler 6, Pitbull 2, Quantum, Wasabi og Vantage Race m.fl. ser ud til at være meget ens i konstruktion og ydeevne.

På vegne af det danske F3F landshold skal der lyde en stor tak til Modelflyvning Danmark for økonomisk støtte i deltagelse af VM F3F 2024 i Frankrig. Det forlyder at næste VM skal afholdes i Spanien i 2026. Indtil da er det blot at deltage i F3F træningsdage og udtagelseskonkurrencer i året 2025, som annonceres under kalender i Modelflyvning Danmark. Alle er velkomne!

Brian Dylmann



Lukas Gaubatz fra Østrig gør sin model Vantage Race klar til sidste flyvning i 17. runde hvor han fører konkurrencen om verdensmesterskabet komfortabelt



De tre hold Østrig, Frankrig og Norge på sejrspodiet

Resultatet blev som følger:

INDIVIDUEL

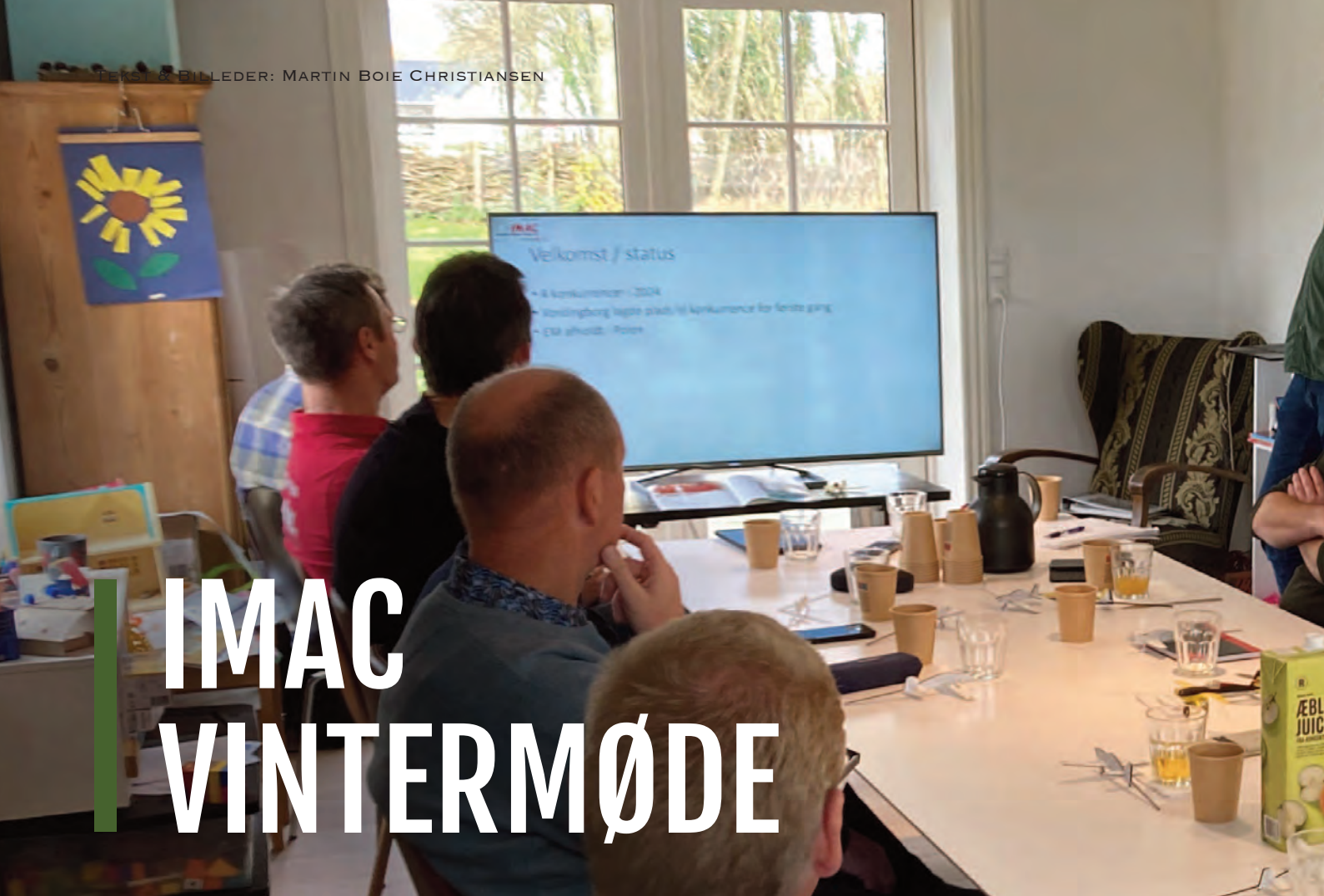
1. Lukas Gaubatz, Østrig (14030 point)
2. Sebastian Lanes, Frankrig (13590 point)
3. Inaki Elizondo, Spanien (13454 point)
4. Manuel Rath, Østrig (13256 point)
5. William Jul Ringkjøb, Norge (13214 point)
6. ...
20. Knud Hebsgaard, Danmark (12677 point)
22. Brian Dylmann, Danmark (12568 point)
26. Christian Gøbel, Danmark (12515 point)

HOLDVIS

1. Østrig (Lukas Gaubatz, Manuel Rath, Stefan Fraundorfer)
2. Frankrig (Sebastian Lanes, Pierre Rondel, Philippe Lanes)
3. Norge (William Jul Ringkjøb, Olav Kalhovd, Bjørn Tore Hagen)
4. ...
7. Danmark (Knud Hebsgaard, Brian Dylmann, Christian Gøbel)

Alle resultater kan ses på:

https://www.f3xvault.com/?action=event&function=event_view&event_id=3230



IMAC VINTERMØDE

Alvorlige miner og korslagte arme ... Det er ikke alt der afsløres på sådan et billede. Hvis du læser teksten finder du ud af, at det faktisk også var et hyggeligt møde med masser af snak, information, diskusion, drill og kærlig mobning - ligesom det plejer når modelpiloter mødes fra hele landet

Traditionen tro var alle som havde lyst - og er tændt af den hellige IMAC-ild - samlet til vintermøde.

Mødet fandt sted 17 november hos Kristian Pade Overgaard i Grindsted. Ikke mindre end 14 piloter (og en kæreste) mødte op på trods af langvejs kørsel fra alle landets hjørner.

Formålet med vintermødet er primært at evaluere den forgangne sæson, samt at gå de kendte og nypublicerede programmer for 2025 igennem.

2024 - året der gik

Sæson 2024 lagde mange gode minder bag sig. Heriblandt en flot førsteplads til Brian Andersen i Advanced til Nordiske Mesterskaber, en andenplads til Brian Schaadt i Sportsman.

Desværre var flere af sæsonens konkurrencer præget af ugunstigt vejr. Aktivitetsniveauet har generelt været tilfredsstillende, og på dette møde kunne vi byde velkommen til to nye ansigter i IMAC familien. Rasmus Elsborg Andersen som er en sublim 3D pilot og Kim Jensen der er et kendt ansigt indenfor både F3CN Helikopter og F3A. Begge er folk som snart vil give os der har fløjet IMAC i en del år kamp til stregen. Jeg skal for en god ordens skyld nævne, at man ikke behøver være hverken displaypilot eller landsholdsdeltager i F3C for at begynde med IMAC. Mange begynder allerede efter én modelflyvesæson. Og som vi siger – hvis man kan tage et A certifikat kan man allerede flyve med i Basic-klassen.

Dagens program er inkl. mobning

Gennemgangen af den kommende sæ-

sons programmer afføder altid en masse gode diskussioner. Det går både på hvordan man mest fordelagtigt kan flyve manøvrerne i sekvens, men ikke mindst "Hvordan er det nu lige det er at et spin flyves og bedømmes korrekt". Heldigvis er der altid nørdet til stede der hurtigt kan slå op i regelværket. Endelig skal jeg ikke undlade at nævne alt den obligatoriske mobning og hug i sideflæsket, der altid leveres med et glimt i øjet og den dybeste kærlighed.

Sæson 2025

Kalenderen for sæson 2025 er allerede på plads (tak Brian A.) og publiceret på Modelflyvning Danmarks IMAC-forum. For nye interesserede bør man sætte kryds i kalenderen 10. maj. Der afholdes introduktionsdag for både veteraner og nye. De garvede travere vil træne sæso-



Hvad er IMAC?

IMAC (International Miniature Aerobatic Club) er en konkurrencegren hvor der flyves kunstflyvning med skalamodeller.

Kravene til modellerne er at de er indenfor 90% nøjagtighed af forbilledet. Forbilledet skal have deltaget i "full size" aerobatic-konkurrencer. Stort set alle ARF modeller på markedet vil leve op til skalakravene.

Der findes 5 klasser rangerende fra Basic til Unlimited. Basic er indgangsklassen hvor manøvrerne er helt grundlæggende manøvrer, som rul, lo-op, stallturn osv.

Der bliver hvert år publiceret et program for hver klasse som indeholder ti manøvrer som skal flyves i korrekt rækkefølge.

I Basic- klassen er der ikke noget skalakrav. Og hvis man kan flyve op til et A certifikat vil man i grove træk også kunne flyve Basic-programmet.

Efterhånden som man avancerer op i klasserne bliver manøvrerne mere og mere komplekse.

I Unlimited- klassen kan en manøvre have op til adskillige rul- og snaprul-momenter på bare en manøvre.

Der er ingen størrelseskrav (max eller min) for modellerne. Til konkurrencerne er fly i 2 - 2,6 m i spændvidde mest udbredte.

Der afholdes normalt 4-5 nationale konkurrencer/træf. Yderligere er det danske landshold repræsenteret til et årligt Nordisk Mesterskab, samt Europæisk Mesterskab.

Læs mere om IMAC på:

- www.mini-iac.org
- Modelflyvning Danmark/ Kunstflyvning & IMAC
- Facebook/ IMAC Danmark

nens programmer. Nye folk vil få hjælp til programmer, trimning og hvad man ellers måtte have behov for.

Pade havde sørget for både rundstykker og frokost i hans hyggelige landidyl – med tilhørende privat flyveplads. Det blev da også til et par flyvninger da dagen gik på hæld. Afslutningsvis var der overdragelse af diverse byttehandler og køb. Jeg selv kom hjem med en lettere skadet Extra 300 V2 fra Extremerflight i 100 cc størrelsen. Så nu er der et herligt monteringsarbejde i vente før sæsonen starter igen. Tak til Pade for at lægge faciliteter til og tak til Brian Schaadt for at have printet fine "stick planes" til alle. Endelig skal der lyde en stor tak til Modelflyvning Danmark og Eliteudvalget for støtte og opbakning. Vi ses i den nye sæson venner.

Martin Boie Christiansen





Landsholdet melder klar til første runde ...



Landsholdet efter sidste runde fløjet

EUROPAMESTERSKAB 20

blev afholdt fra den 26. til 31. august 2024 i Deva, Rumænien sammen med World Cup Romania 100

Flyvepladsen var Romanian Aero Club, der er en fuldskala svæveflyveplads.

En del af forberedelsen var kendt procedure, da vi var til VM i Bulgarien 2023. Det gik fint med div. tilmeldinger, betaling og tilbagemelding fra The Romanian Modelling Federation.

Problemerne opstod, da vi skulle tilmelde os til WorldCup Romania 100 (23. og 24. august). Vi fik ingen tilbagemelding og det endte med, at jeg skrev til Contest director Sortir Lazarkov. Han forsøgte at om dirigere tilmeldingen til en anden, uden det store held.

Det viste sig, at meget få af de hold, der havde sendt tilmelding til Romania 100, havde fået svar.

På et tidspunkt var vi lidt i tvivl om, hvorvidt der ville blive afholdt Romania 100 og EM. Men Sotir Lazakov overtog styringen til alles tilfredshed.

Vi havde meldt Finn Matthiesen, Martin Elkjær og Heinrich Jørgensen til, men sygdom forhindrede Finn i at deltage. Henry Slots var efter meget kort betænkningstid klar til at springe til, og blev den tredje deltager på det danske hold. Heinrich og jeg var ikke i tvivl om, at vi ville køre til Deva. Martin ville flyve til Deva og Henry gik i tænkeboksen. Han

bestemte sig til at tage campingvognen med til Deva.

De første dage var der meget varmt, og Henrys campingvogn var en redning for holdet, da der var skygge og køleskab til kolde sodavand og fyraftensøl.

Konkurrencen

EM 2024 i Deva, blev en velafviklet konkurrence, takke være Sotir Lazarkov. Hans ro og overblik skabte ro omkring Romania 100 og EM. Undervejs kommenterede han på de mange Mid-air kollisioner. Han havde aldrig set så mange, i de år han havde været Contest director. Der blev virkelig også satset, og



Aeroclubul Romaneiei, Deva. I hangaren til højre er der Model Processing



Martin Elkjær sluttede som nummer 8 i World Cup Romania 100

24 I F5J



der var en del havarier og udelandinger. Da EM blev afholdt på Romanian Aero Clubs areal, der er en fuldskala flyveplads, blev runderne afpasset klubbens behov. Det betød, at der hver anden dag blev fløjet EM til klokken 13, hvorefter fuldskala fyldte luftrummet. De øvrige dage startede EM klokken 13. I det tidsrum hvor der ikke blev fløjet EM havde F5J piloterne et begrænset område og max højde til fri flyvning.

Fredag-lørdag blev World Cup Romania 100 afholdt. I de indledende runder blev Martin nummer 14, hvilket sendte ham i Fly Off, hvor han sluttede på en

flot 8. plads. Forventningerne var derfor store til EM, der begyndte mandag. Men det gik ikke som ønsket. Martin fulgte godt med mandag. Tirsdag formiddag slog vejret om, med tordenvejr og en del vind. Resten af konkurrencen blev fløjet i blæst, det vil sige, drageflyvning. Forholdene blev ikke så ekstreme som til VM 2023 i Dupnitsa i Bulgarien, men der var meget voldsomme kastevinde og generelt meget blæsende. Der opstod skader og motorproblemer undervejs, og resultaterne blev derefter.

For yderligere detaljer om de enkelte runder og de danske piloters resultater,

kan det anbefales at besøge GliderScore.com eller F5J Denmark på Facebook, hvor Martin Elkjær og Andreas Freundl fra F5J Tyskland har holdt F5J gruppen løbende opdateret.

Europamester blev Primoz Rizner fra Slovenien, Juraj Adamek fra Slovakiet fik sølv og Oleksandr Synielytsyi fra Ukraine fik bronze.

Hos juniorer gik guld til Romain Gallet fra Frankrig, David Schütz fra Tyskland fik sølv og Filippo De Luca fra Italien fik bronze

Hanne Kierstejn Jørgensen
OY1129

KALENDER 2025



TRÆNING OG KONKURRENCER

23. marts 2025	Vår Øst i Borup
29. marts 2025	F5J i RC-Parken
5. april 2025	Helikopter pilotmøde træningsdag
6. april 2025	Vår Vest Linestyret modelflyvning
12. april 2025	Vårkonkurrence Fritflyvning
12. april 2025	Påskeskrænt F3F
13. april 2025	Limfjorden fri af frost. F2D Combat Aalborg
26. april 2025	Årslev F3K DLG-konkurrence på Fyn
26.-27. april 2025	HELIBATIC 1
26.-27. april 2025	F3A Kunstflyvning Falcon Cup
26.-27. april 2025	F5J Filskov
26.-27. april 2025	Sjællands Mesterskab F3F
17.-18. maj 2025	F3A Kunstflyvning
17.-18. maj 2025	Pingvin Cup.
24. maj 2025	Skalacup hos Vordingborg Modelflyveklub
24. maj 2025	F5J Dane RC, Sæby
24.-25. maj 2025	IMAC 1 i RC-Parken
24.-25. maj 2025	3RD Denmark Open F3B
31. maj 2025	Euro Heli Serie 2025 RC-Parken
1. juni 2025	Warm up konkurrence F2A, F2D og F2F
7.-9. juni 2025	Danish World Cup, Herning. F2A, F2B, F2D
14. juni 2025	F3A Jysk Mesterskab Kunstflyvning
14.-15. juni 2025	IMAC 2 Vordingborg Modelflyveklub
21.-22. juni 2025	JM i skræntflyvning 2025
28. juni 2025	Skala Cup hos Viborg Modelflyveklub
28.-29. juni 2025	Helibatic 2 - F3C og F3N
28. juni 2025	Djursland Open F3K 2025
10.-12. juli 2025	F3A Nordic Championship
20.-27. juli 2025	VM i fritflyvning
26. juli 2025	Høstkonkurrence fritflyvning
9.-10. august 2025	F3A Kunstflyvning NFK Cup
9.-10. august 2025	IMAC 3-2025 Grenå Modelflyveklub.
16.-17. august 2025	F5J DM i Brande
23.-24. august 2025	Danmarks Mesterskab i linestyret Modelflyvning
23.-24. august 2025	HELIBATIC 3 - F3C og F3N
23.-24. august 2025	DM i skræntflyvning F3F
29.-31. august 2025	Skala DM hos Lindtorp Modelflyveklub
31. august 2025	Høst Øst hos Pingvinen i Borup
6.-7. september 2025	Erik Knudsen memorial. DM i fritflyvning
6.-7. september 2025	IMAC 4-2025 Pandrup Modelflyveklub
13.-14. september	F3A kunstflyvning RC-Parken Cup
13.-14. september	Comet World Cup F2A
13.-14. september	Efterårsrace F3F flyvning
20. september 2025	MFA F5J
4.-5. oktober 2025	Afsluttende afdeling i DM i Diesel combat
10. oktober 2025	World Cup & Contest Eurotour F3F 2025
18. oktober 2025	Jyllandsslaget fritflyvning
25. oktober 2025	Uofficielt DM Pylon / Combat
9. november 2025	Københavnsmesterskab i linestyret modelflyvning

PILOTMØDE 2025 Se side 30-31

23. februar 2025 Pilotmøde Hedensted

TRÆF

21. juni 2025	Vinger over Viborg
20.-22. juni 2025	Warbird 2025 Herning
3.-5. oktober 2025	B&U på skrænt

MØDER OG DEADLINES 2025

2. marts 2025	Deadline Modelflyvenyt april nr.
16. marts 2025	Repræsentantskabsmøde
12. april 2025	F3A Kunstflyvning Dommerseminar
4. maj 2025	Deadline Modelflyvenyt juni nr.
6. juli 2025	Deadline Modelflyvenyt august nr.
7. september 2025	Deadline Modelflyvenyt oktober nr.
26. oktober 2025	Deadline Modelflyvenyt december nr.

Modelflyvningens Dag

25. maj 2025 MODELFLYVNINGENS DAG

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.

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

INVITATION 3rd. Denmark Open F3B 2025

Den 24.-25. maj 2025 afholder F3B piloterne i Danmark, et internationalt F3B stævne på Sønderjysk Flyveklubs svæveflyveplads på Hellevadvej 28, 6230 Rødekro.

Der forventes deltagelse af op til 50 piloter fra Europa, og der dystes i klassen F3B som består af Termik, Distance og Speed flyvning, med højtydende svævefly der startes i høj fart med spilstart.

Man er velkommen til at komme forbi og se hvordan F3B på internationalt niveau foregår. Der vil være konkurrenceflyvninger hele lørdag, og søndag til sidst på eftermiddagen.

Er man interesseret i at hjælpe til under stævnet, kan man melde sig hos:

Jan Hansen, jah@sv.dk, tlf. 40174804

Konkurrencen er en del af F3B World Cup og F3B Eurotour klassementerne.

MVH F3B piloterne i Danmark.



Billedet er fra World Cup F3B i Lünen, Tyskland september 2024. Og fotografen er undertegnede. Foto: Jan Hansen



HUGO ERNST 1946-2025

**En god ven og kammerat
er her ikke mere**



7. januar sov Hugo Ernst ind omgivet af sine nærmeste – sin hustru Anne og deres sønner Michael og Rasmus. Alle, der har fløjet fritflyvning i Danmark de seneste halvtreds år kender sandsynligvis Hugo.

Han var med til at oprette Taulov Modelflyveklub i starten af 1980'erne. Dengang blev han valgt som næstformand – og den post beholdt han resten af sit liv.

Hugo var utrolig aktiv – dels havde han sin familie og sit arbejde som tømrer – og derudover havde han tre interesser, som han gik op i med liv og sjæl. Han var vægtløfter (med adskillige rekorder og danmarksmesterskaber), han var bueskytte (med adskillige danmarksmesterskaber) – og så var han flittig modelflyver (med masser af danmarksmesterskaber).

I Taulov-klubben hævdes det, at Hugo har vundet over 100 danmarksmesterskaber i årenes løb.

Som modelflyver holdt Hugo sig – stort set – til fritflyvning. Til gengæld har han vist bygget og fløjet med næsten alle former for fritflyvningsmodeller. Hugo var god til det hele – også da han besluttede at bygge et par F1D-modeller og komme til VM for fritflyvende indendørsmodeller i 1986! Den måske vanskeligste af alle fritflyvningsklasser.

Det lykkedes! Det blev ikke til medalje, men med en personlig rekord på 29 min. 24 sek. opnåede Hugo at registrere en flyvetid, der gjorde ham til den trediebedste indendørsflyver i Danmark nogensinde!

Hugo fløj også et par gange til verdensmesterskabet for fritflyvende motormodeller, klasse F1C. Også her med et solidt resultat i 2013, hvor han droppede i sin første start – og derefter fløj seks maxer!

På trods af sine gode præstationer tror jeg ikke, at Hugo så sig selv som ambitiøs konkurrenceflyver. Hans tilgang var hygge og kammeratskab. Han var altid klar til at hjælpe andre, og han havde en humoristisk tilgang til problemerne, så hvis man ikke fik løst dem, kunne man i det mindste le af dem.

Jeg husker, at jeg til en konkurrence stod og klagede over, at min modelkasse var ved at falde sammen af alderdom. Nogle uger senere var der igen konkurrence – og der kom Hugo med en splinterny modelkasse, som han forærede mig med bemærkningen "Værsgo – så behøver du ikke brokke dig, nej du gør ikke!"

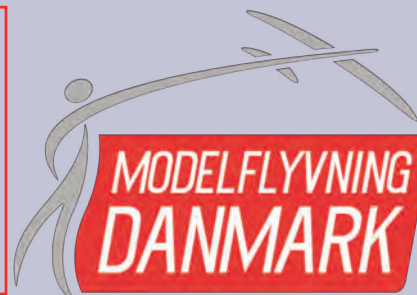
Vi kommer til at savne Hugo. Fordi han var en god kammerat, en som skabte god stemning, og en som man altid glædede sig til at møde næste gang der skulle flyves.

Per Grunnet
Formand for Fritflyvning Danmark

MODELFlyVNING DANMARK

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

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



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	Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge
(mandag 16.30-18.30)	Tlf. 8622 6319 info@modelflyvning.dk

Modelflyvenyt, redaktør

Marianne Pedersen	Aksel Nielsens 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

BØRN&UNGEUDVALGET

Formand:

Erik Dahl Christensen 5238 9093
erikdahlchristensen@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

Linestyring (F2A+F2B+F2C+F2D)

Kent Thorup 6010 6684 kentthorup@hotmail.com

Kunstflyvning (F3A)

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

Svævn Højstart (F3B)

Jan Hansen 4017 4804 jah@sv.dk

Helikopterflyvning (F3C+F3N)

Thomas Wiese 4023 6540 thomas25wiese@icloud.com

Svævn Skrænt (F3F)

Christian Gøbel 4095 1621 christian.goebel@mail.dk

Svævn DLG (F3K)

Christian Hauschild 6165 9685 safe@haumovie.dk

Skalaflyvning (F4C+F4H)

Peter Weichel 2046 1618 peter@weichels.dk

Elsvævn (F5J)

Finn Matthiesen 5380 1576 finnogkarin.matthiesen@gmail.com

Multirotor (F9)

Ronni Jørgensen 2521 1163 brandmand222@gmail.com

Kunstflyvning (IMAC)

Kristian Pade 2222 0266 pade_1@hotmail.com



Forsidens store billede er fra Isenvad skoles byggeri af Rookier og taget af en af lærerne Stine Mortensen Flindt eller Morten Godske Jensen

Forsidens lille billede er taget af Peter Holm Kristensen i Skanderborg Modellflyveklub



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

Oplag 4.500
Tryk: Strandbygaard, Danmark
ISSN (trykt medie) 0105-6441
ISSN (online) 2246-4115

Ekspedition og sekretariat
Modellflyvning Danmark, sekretariatet
Kirkeskovvej 1, 4660 Store Heddinge
Tlf. 86 22 63 19
info@modellflyvningdanmark.dk

Abonnement
Abonnement for 2025 koster 700,- 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@modellflyvningdanmark.dk

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



Modellflyvenyt 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 Modellflyvenyt står for forfatterens egen regning og dækker ikke nødvendigvis redaktionens opfattelse.



Deadlines på Modellflyvenyt 2023/24

NR.	UDKOMMER	DEADLINE
2.	15. april 2025	9. marts 2025
3.	15. juni 2025	4. maj 2025
4.	15. august 2025	6. juli 2025
5.	15. oktober 2025	7. september 2025
6.	5. december 2025	26. oktober 2025



CO2 KOMPENSERET TRYKSAG
CLIMATECALC CC-000033/DK



REDAKTION

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



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



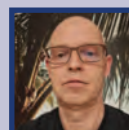
Grenredaktør NIELS HILKER
Tlf: 4060 9102
proteknig@gmail.com



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

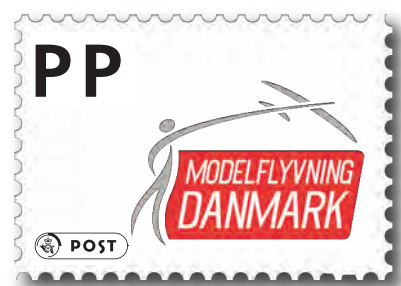


Grenredaktør RUBEN SONNE
Tlf: 2856 4106
ruben.sonne@gmail.com



Grenredaktør Per Grunnet
Tlf: 4024 6800
pergrunnet@hotmail.com





POST DANMARK SORTERET MAGASINPOST

E-Flite Viper EDF

4S kompatibel, LED-lys, 64mm EDF

PNP 2.287,- BNF 2.480,-



Hangar 9 J-3 Cub

2.1m vingefang, 4-6S LiPo

ARF 3.795,- PNP 5.695,-

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