

# April 2005



## Læs i dette nummer:

- Protokol fra ordinær generalforsamling
- Bestyrelsens årsberetning
- Fra klubaften om jet-turbine modeller
- Fra klubaften om F5B el-flyvning
- Fra vintersæsonens sidste hygge/bygge aften
- Fra Internationalt Vinter F3J svævestævne
- Fra RC-Unionens repræsentantskabsmøde
- Referat af konstituerende bestyrelsesmøde
- Referat af første ordinære bestyrelsesmøde



Se bladet i farver på hjemmesiden: <http://www.amc-rc.dk>



# Aarhus Modelflyve Club

Hjemmeside: <http://www.amc-rc.dk>

## Bestyrelsen

---

Formand	Allan Feld	86 13 41 40
Kasserer	Michael Østergaard	86 94 81 51
Pladsforvalter	Lars Gregersen	20 27 92 21
Sekretær	Lars Birkmose	86 28 90 23
PR & kontakt	Peter Bejerholm	86 75 25 15

## Kontaktpersoner

---

Pladsforvaltning	Lars Gregersen	<a href="mailto:l.gregersen@fjernvarme.net">l.gregersen@fjernvarme.net</a>
Sikkerhedsansvarlig	Lars Gregersen	<a href="mailto:l.gregersen@fjernvarme.net">l.gregersen@fjernvarme.net</a>
Klubbladet AMC-nyt	Allan Feld	<a href="mailto:allan.feld@mail.tele.dk">allan.feld@mail.tele.dk</a>
Nøgler til klubhus	Lars Birkmose	<a href="mailto:lars@birkmose-jensen.dk">lars@birkmose-jensen.dk</a>
RC-Unionen	Lars Birkmose	<a href="mailto:lars@birkmose-jensen.dk">lars@birkmose-jensen.dk</a>
Webmaster	Michael Østergaard	<a href="mailto:rc-fly@mail1.stofanet.dk">rc-fly@mail1.stofanet.dk</a>

## Instruktører og \* kontrollanter for certifikatprøver

---

### Motorfly:

Peter Bejerholm*	86 75 25 15
Michael Østergaard	86 12 55 09
Lars Birkmose	86 28 90 23
Allan Feld*	86 13 41 40

### Svævefly:

Leif Mikkelsen*	86 22 50 07
Allan Feld	86 13 41 40

### Helikoptere:

Lars Blaabjerg*	86 99 80 55
-----------------	-------------

### Stormodeller:

Ole T. Jensen*	86 94 22 80
Peter Bejerholm*	86 75 25 15

---

## Regler om begrænsning af motorstøj

---

### Flyvning med brændstofmotor er tilladt i følgende tidsrum:

Mandag	09:30	22:00	
Onsdag	09:30	22:00	Klubaften 18:30 til 21:00
Fredag	09:30	20:00	
Lørdag	09:30	18:00	
Søndag	11:00	16:00	men kun i perioden 15/9 til 1/4

I øvrige tidsrum er flyvning med brændstofmotor ikke tilladt.  
Overtrædelse kan medføre bortvisning eller karantæne.

Alle brændstofmotorer skal som *minimum* være udstyret med fabrikantens standard lydæmper, og skal være støjgodkendt af klubben før de tages i brug. Maksimum støjniveau er 94 dB(A) på 3 meters afstand.  
Godkendelsen skal fornyes efter væsentlige ændringer eller ombygninger.

---

## Mindeord over Frede Sachmann

Vi mistede vores gode ven og modellflyvekammerat Frede Sachmann den 3 januar 2005. Frede døde efter længere tids sygdom. Han blev 69 år.

Frede blev medlem af AMC i august 1974, og nåede at være medlem i over 30 år. Han var et meget aktivt og trofast medlem, og var et stort aktiv for klubben både som medlem og i sin tid i bestyrelsen. Skulle der gøres et stykke arbejde, arrangeres en konkurrence eller gives instruktion, kunne man altid regne med Frede, og han var altid meget omhyggelig med hvad han foretog sig.

Det var en fornøjelse at komme på flyvepladsen, når Frede var der. Hans hjælpsomhed, hans gode humør og varme hjerte, fik nye som gamle piloter til at føle sig godt tilpas i hans selskab. Der var altid lejlighed til en hyggesnak eller en god diskussion, for Frede havde bestemt også sine meninger om hvordan tingene skulle være.

Man kunne være sikker på, at Fredes modeller og grej altid var i perfekt stand. Fredes særlige interesse var motorer, og dén motor blev ikke fremstillet, som Frede ikke kunne få til at køre. Havde man problemer med sit grej, gik man aldrig forgæves efter hjælp.

Frede var en særdeles habil pilot, og mistede sjældent en model. Så habile er vi ikke alle, og havde man i ny og næ en kikset landing eller havde båret sig forkert ad, kunne man være sikker på at Fredes falkeblik havde observeret det. Så vankede der en bemærkning eller en godmodig skose, når man kom ind fra flyvefeltet. Det gik dog også galt for Frede

engang. Han fortalte gerne og med glød om sit legendarisk styrt, hvor en radioforstyrrelse sendte modellen ned på fodboldbanen ved siden af flyvepladsen. Pladsen var selvfølgelig fyldt med unger og med vrede forældre, der ikke interesserede sig det mindste for modellflyvning.

Frede var rigtig modellflyver – af den gamle skole. Computerradioer og ARF-modeller betragtede han som overflødig pjank, som han ikke skulle nyde noget af. Nej, en kassefuld balsapinde og en stor tegning, dét vidste Frede hvad var. Han byggede utallige modeller gennem tiden, og mange klubkammerater har nydt godt af hans modeller, når der skulle ryddes ud i hobbyværkstedet.

Frede har vel fløjet næsten alt, der har vinger, men i de senere år nød Frede specielt at flyve el-svæver sammen med Pingvinerne. Det hævdes, at Frede ofte stjal termikken fra de andre piloter. På dage, hvor ingen andre kunne finde termik, var der alligevel altid lidt termik til Frede.

Foruden familien og modellflyvningen havde Frede stor interesse for motorcykler. Han nød at renovere de gamle cykler og få mekanikken til at spinde. Han nød også de mange køreture på de veltrimmede maskiner.

Vores medfølelse går til hustruen Birgit, hans 2 børn og 4 børnebørn, som Frede altid talte om. Han vil være dybt savnet i klubben.

Æret være Frede Sachmanns minde.

# Husk

**pladsklargøring og standerhejsning**

**lørdag d. 16 april kl. 10.00**



***Vi har brug for DIN hjælp !***

**Vi hejser standeren kl. 13.00**

**Vel mødt til en ny sæson.**

# Protokol fra den ordinære generalforsamling.

## Dagsorden i flg. vedtægterne;

1. Valg af dirigent
2. Bestyrelsens årsberetning ved formanden.
3. Godkendelse af regnskabet
4. Fremlæggelse af budget.
5. Indkomne forslag.
6. Fastsættelse af medlemskontingent
7. Valg af medlemmer til bestyrelsen samt valg af unge observatører, hvis der fremsat ønske herom.
8. Valg af suppleanter
9. Valg af revisor
10. Valg af revisorsuppleant
11. Eventuelt

### 1. Valg af dirigent

De 10 fremmødte medlemmer valgte Richard Møller Nielsen som dirigent. Han startede med at konstatere, at generalforsamlingen var lovligt indkaldt og at al information var udsendt rettidigt.

### 2. Bestyrelsens årsberetning ved formanden

Allan fremlagde bestyrelsens beretning, som herefter blev vedtaget. Af highlights kan nævnes at medlemstallet er stort set uændret og at flyvningerne var færre, grundet vejret.

### 3. Godkendelse af regnskab

Det reviderede regnskab blev gennemgået af Jes Schmidt. Indtægter på kontingent udgjorde 40.859,79 kr., som er stort set uændret fra sidste år. Samlede indtægter udgør 47.314 kr. Udgifter udgør 32.302,25 kr. Dette giver et resultat på 15.012,54 kr. Nuserflyveren er hensat som et aktiv, da vi ikke har opgivet at få den tilbage endnu.

15.000 i overskud er meget, men set i lyset af et underskud sidste år på 7.600 er det et udtryk for at vi har brugt forsigtigt.

Regnskabet blev enstemmigt vedtaget.

### 4. Fremlæggelse af budget

Budgettet er lagt ud fra et forsigtighedsprincip med færre indtægter. Kontingentindtægten er budgetteret til 39.000.

Udgiftssiden er opjusteret med alm. prisreguleringer.

Allan kunne tilføje at 30% af medlemmerne er i restance. Han har ringet rundt, og det har resulteret i 4 udmeldelser, så at budgettere med færre indtægter er ikke urealistisk.

### 5. Indkomne forslag

Ingen.

### 6. Fastsættelse af medlemskontingent

Bestyrelsen foreslår ingen ændringer.

### 7. Valg af bestyrelsesmedlemmer

Ole Jensen, Peter Bejerholm og Jes Schmidt var på valg. Ole og Jes modtog ikke genvalg.

Bestyrelsen foreslog Michael Østergaard og Lars Gregersen, som blev valgt.

Der var ingen forslag til unge observatører.

### 8. Valg af suppleanter

Bestyrelsen foreslog Ove Foldbjerg, Ole Jensen og Jane Blaabjerg, der blev valgt.

### 9. Valg af revisor

Richard modtog ikke genvalg. Bestyrelsen foreslog Steen Bluhme, som blev valgt

### 10. Valg af revisorsuppleant

Kaj Andersen fortsætter som revisorsuppleant.

---

## Bestyrelsens årsberetning

### Rigets tilstand

#### Medlemstal, tilgang og aktivitet.

Hvor vi i 2003 havde en stor medlemstilgang, har vi i 2004 fastholdt et medlemstal på 105. 12 nye medlemmer kommet til i årets løb, og 12 medlemmer har forladt klubben ved udmelding og restance. Der er 9 passive medlemmer og 6 juniorer.

Antallet af registrerede flyvninger på 2.514, ligger betydeligt under de ca. 3.700 vi registrerede begge de foregående år. Det skyldes utvivlsomt den dårlige sommer med blæst og regn til tider afløst af regn og blæst.

Svæveflyvningen uden motor er stort set op-hørt, mens motorflyvning er gået markant frem. Statistikken er baseret på klubbens log-bog.

Modeltype	2001	2002	2003	2004
Brændstof fly	23%	24%	29%	34%
El-motorfly	18%	26%	22%	30%
El-svæver	18%	18%	18%	21%
Helikopter	6%	4%	15%	14%
HLG	7%	16%	6%	0%
Svævefly	28%	13%	9%	1%

### Bestyrelsen

Den årlige generalforsamling blev afholdt 18. februar. Generalforsamlingen valgte følgende bestyrelsesmedlemmer, som efterfølgende fordelte rollerne således:

Formand	Allan Feld
Kasserer	Jes Schmidt
Sekretær	Lars Birkmose
Pladsforvalter	Ole Jensen
Pr. og off. anligg. samt	Peter Bejerholm
Suppleant	Ove Foldbjerg
Suppleant	Michael Østergaard

### Årets begivenheder

#### Pladsdag og standerhejsning

Pladsdag og standerhejsningen var allerede 3 april. Vejret var rimeligt efter årstiden. Der var høje ambitioner om hvad vi skulle nå, men tiden rakte ikke, og der måtte afholdes endnu 2 pladstage inden vi blev færdige. Sidste pladsdag lå i weekenden før festugeflyvningen. Bestyrelsen er ked af den manglende opbakning til pladstage.

Den nye formand startede – om end utilsigtet - med at bryde traditionerne ved at glemme den traditionelle forårssang. Det er ikke gået upåagtet hen, og jeg har lovet Sten Bluhme at det ikke vil ske oftere.

### Udstillinger

Som noget nyt deltog vi i juni med en model-flyveudstilling i Universitetsparken sammen med Århus Modelbåd- og skibs klub, der stod for arrangementet. Vi opstillede 2 pavilloner, hvor de små modeller blev udstillet på borde og de store fandt plads på jorden. Der var godt besøgt, og publikum var anderledes interesseret end vi er vant til fra fugleudstillingen.

Ved sidste års fugleudstilling manglede der totalt medlemsopbakning. I år valgte bestyrelsen derfor at tvangsudskrive de *frivillige*. Bestyrelsen har efter udstillingen overvejet om det er rimeligt at fortsætte klubbens deltagelse, når ingen medlemmer er interesserede. Sammenholdt med at vi ikke fornemmer nogen medlemstilgang som følge af udstillingen, blev beslutningen at vi ikke længere ønsker at deltage. Beslutningen er meddelt skriftligt med tak for samarbejdet til Århus Fugleforening.

### Familiedag og auktion

5. juni holdt vi auktion og familiedag i dejligt vejr. Der var godt fremmøde til auktionen, men salget gik småt. Ove var auktionarius. Jens og Lone samt Hans Peter donerede indtægterne ved salget til klubben. Det gav klubkassen et tilskud på 470 Kr. Vi siger tak for sponsoraterne.

Kl. 19 var der middag, hvor man kunne stege de medbragte madvarer på grillen. Den store pavillon var stillet op, og der var god plads til deltagerne.

### Stormodelkontrollanter

I februar deltog Ole Jensen og Peter Bejerholm i et stormodelkontrollantseminar arrangeret af RC-Unionen, og dermed kunne de godkendes som stormodelkontrollanter. De har udøvet deres embede hverv 1 gang, nemlig da de skulle godkende hinandens stormodeller. At det gik grundigt og redeligt til, kunne en masse nysgerrige piloter bevidne.

### Helipad

Hoverpladsen blev indviet på pladsdagen. Den viste sig at være en god idé, for den er blevet benyttet flittigt.

## Stævner og konkurrencer

I sommerens løb var der arrangeret 2 motorflyvekonkurrencer og 2 svævekonkurrencer. 3 konkurrencer måtte aflyses pga. manglende deltagere, og den sidste blev aflyst pga. dårligt vejr.

Peter Mikkelsen deltog i år i verdensmesterskabet for F3J i Canada. Peter og de øvrige danske deltagere havde en god og oplevelsesrig tur, og havde ikke problemer med at få deres sparsomme points gennem tolden. Selvom vi ikke fik en verdensmester denne gang, er det flot at nogen vil bruge tid og penge på at deltage i internationale stævner.

Vi havde en større delegation med til det årlige opvisningsstævne ved Tarp i Tyskland. Vejret var perfekt fra fredag til søndag, men desværre deltog vi kun i begrænset omfang i selve opvisningen. Det skyldtes nogle misforståelser omkring ansvarsforsikringen.

## Vinterflyvning F3J ved Arnborg.

Hans Dahl var i februar arrangør af et internationalt F3J stævne, som blev afholdt på svæveflyvepladsen ved Arnborg. Der var i alt 30 deltagere fra Trondheim i Norge, München i Tyskland og fra Danmark. Stævnet var begunstiget af klart vejr og moderat vind undtagen søndag eftermiddag, hvor stævnet blev stoppet da vindstødene nåede 15 m/s. Stævnet var populært blandt deltagerne, og afholdes igen i 2005 d. 26 og 27 februar.

## Baneforhold

Det meste af året gik inden vi hørte nyt fra kommunen om vores flyveplads fremtid. I august skulle sagen til behandling i byrådet, men de vise fædre var vise nok til at afvise sagen og henvise til Teknisk Udvalg. Der ligger den så en rum tid endnu. Vi fandt dog grund til forhåbninger ved at læse den indstilling, som Magistraten havde fremsendt til Byrådet. Heraf fremgik det, at man ikke kunne anbefale en motocrossbane ved Lystrup.

## Festugeflyvning

Festugeflyvningen var en stor succes. Der var mange og meget forskellige fly i luften, og der var anslået ca. 300 tilskuere til at se på løjerne. Oles Sopwith trak klubbens nye ban-

ner, som er doneret af Lars Birkmose og hans kone. Klubben sendte en nydelig buket som tak for banneret. Vi vil også bruge banneret i Tarp til efteråret.

## Temaaftener

AMC arrangerede i foråret 2 temaaftener. Første aften var med Erik Thoft fra Hobby World i Vejle, der fortalte om kunstflyvning og kunstflyvningsmodeller. Anden aften var en hygge og byggeaften, hvor AMC's medlemmer kunne udveksle erfaringer og røverhistorier.

I efteråret afholdt vi 3 klubaftener, nemlig filmaften, hygge/byggeaften og gløggaften. Straks i foråret 2005 følger en temaaften om jet-modeller, en temaaften om el-modeller og endnu en hygge/byggeaften. Bortset fra filmaftenen, som faldt sammen med både efterårsferien og fodboldlandskamp i flimmeren, har der være godt fremmøde på klubaftenerne.

## Julevisit

Igen i år var Ove og Allan på julevisit hos naboerne. Gaveposen indeholdt chokolade og vin samt en julehilsen. Vi fik en god snak med vores nye nabo, som er meget venligt indstillet overfor vores aktiviteter. Han lovede endda at køre stabilgrus på vores kørevej, som er i en slem forfatning.

## Indendørsflyvning

Indendørsflyvningen har fået en fremgang, som man kun har turdet drømme om. AMC har arrangeret de 4 traditionelle flyvninger, hvoraf 3 er afholdt og Silkeborg har tilsvarende arrangeret 6 flyvninger. Dertil kommer at en ny modelflyveklub er startet op i Odder. Klubben er udelukkende for indendørsflyvning.

Den stigende interesse skyldes først og fremmest de nye shock-flyers, som er lette skummodeller med kraftig motor, og som dermed er i stand til at flyve de utroligste manøvrer.

I AMC mærkes den stigende interesse dels ved antallet af aktive indendørspiloter i klubben og dels ved det antal gæstepiloter, der kommer til vores flyvninger. AMC's piloter gæster også de andre klubbers flyvninger.



## Erstatning af Michael Bach Nuser-flyver

Op til jubilæumsstævnet i 2003 lånte klubben en Nuser model af Michael Bach. Efter stævnet stod modellen en rum tid hos Mike Pedersen uden at blive afleveret. Da Michael Bach rykkede for flyveren, prøvede vi i lang tid at komme i kontakt med Mike, både på bopælen, hos familie og hos boligforeningen. Ingen af delene lykkedes. Mike er fraflyttet adressen. Da vi efter 3 mdr. søgen ikke havde opnået fremskridt, besluttede bestyrelsen at godtgøre Michael for tabet af modellen med en kontant sum, som efter fælles overenskomst blev sat til 2.000 Kr.

## Fra klubaften om JET-modeller

Næppe var julegløggen sunket og årsskiftet rundet før der igen var aktivitet i AMC. Onsdag d. 12 januar kørte Stig Andersen fra Sønderborg til Elsted Lystrup beboerhus for at fortælle om jetmodeller. Der var mødt 20 interesserede medlemmer frem, og det fortryder de næppe, for hvis nogen véd noget om Jet modeller, så er det Stig.



Vi fik en lærerig indføring i modellernes opbygning, byggeteknikken og ikke mindst jet-turbinens fysik og drilagtigheder. Selv om det selvfølgelig er muligt at bygge jetmodeller af træ, bygges de fortrinsvis af glasfiber og kul, da der stilles store krav til deres holdbarhed og først og fremmest til deres stabilitet/stivhed. Opstår der vibrationer eller flutter i modellen, sprænges den uundgåeligt i stumper og stykker pga. hastigheden og de store kræfter, der er på spil. Derfor skal man ekstra omhyggelig med at alting passer perfekt sammen og sidder godt fast. Det meste limes

med 24 timers epoxy, som dels er stærkere end alm. epoxy og dels er så tyndtflydende, at det kan trænge ind alle steder, hvor det skal f.eks. mellem spanter og krop. Man skal have særlig opmærksomhed omkring servoer og rorforbindelser, hvor selv de mindste tolerancer vil føre til vibrationer, og dermed vil udvikle sig til totalt havari. Slør i rorforbindelser er man selv herre over at undgå f.eks. med kuglelink, men slør i servoernes gear kan kun bekæmpes med tegnebogen, for kun de bedste servoer er gode nok.

Til at eksemplificere teorien havde Stig medbragt 2 næsten færdige modeller, en F-16 og en Kangaroo samt glasfiberkroppen til en tredje



Jetmodeller flyver rasende hurtigt, det ved enhver. Men sådan behøver det ikke at være. Den medbragte Kangaroo er et eksempel på det modsatte. Ikke sådan at forstå, at den ikke *kan* flyve hurtigt, men til forskel fra mange andre jetmodeller kan den også flyve langsomt. Det skyldes delta-planet, som har stor bæreevne, og som er næsten umuligt at stalle.



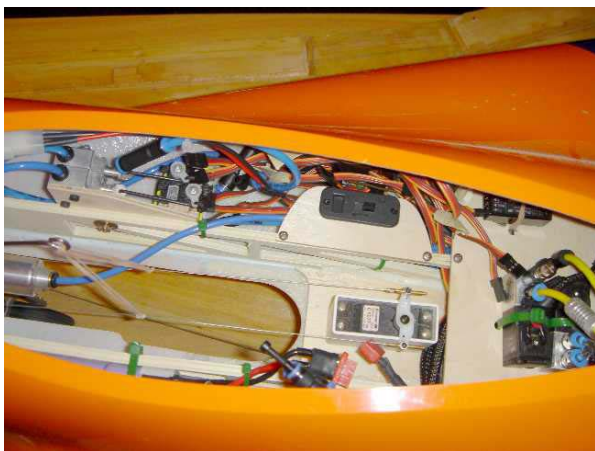


Det viste Stig ved stævnet i Lindtorp i efteråret, hvor han fløj sin Kangaroo op mod vinden nærmest i gå-hastighed og med næsen løftet 45° uden tendens til ustabilitet.

Jetmodellerne stiller store krav til understellet. Det skal være kraftigt og stabilt og samtidig have lav vægt. Optrækket er pneumatisk, så man skal huske at pumpe modellen. Der skal være bremsere til at tage farten af uhyret, når det er landet. Uden bremsere ville modellen på en asfaltbane rulle med turbinen i tomgang til en forhindring stoppede den. Alle disse krav til understellet gør det til en af de dyreste komponenter i modellen næst efter turbinen.

Men det er ikke gjort med dét. Når modellen ruller med 100 km/t hen over banen skal der ikke meget slinger til før modellen vælter, og det koster en skadet vingetip eller to. Derfor bruger man helikoptergyroer til at stabilisere retningen. På den måde kan man både få en meget præcis og selvstabil styring samtidig med at styrehjulet kan drejes så meget at modellen kan taxi'e i krappe kurver.

En jetturbine er særdeles tørstig. Den sluger nemt 1 liter brændstof på 5 min moderat flyvning. Derfor er man nødt til at have store tanke. Tankene skal samtidig være slagfaste for at mindske brandfaren ved styrt. Nu kunne man tro at det ville gøre tankene dyre, men de koster kun 2 Kr. Man bruger nemlig 1½ liters Coca Cola flasker af Lexan. De har de nødvendige egenskaber.



Jetmodeller kommer vidt omkring og tåler ingen styresvigt, så flertallet af jetpiloterne bruger PCM-modtagere. Fra RC-Unionens Forum ved vi, at diskussionen om PCM ver-

sus PPM kan antage religiøse dimensioner, så lad det ligge for denne gang, men jetpiloterne er i hvert fald overbeviste om at PCM er det bedste. Med modeller til en pris mellem 25.000 til 50.000 Kr. er prisforskellen mellem PCM og PPM udstyret en ren bagatel.

Aftenens spektakulære event var da Stigs jetturbine på en prøvestand skulle prøvekøres i skolegården.



Der er desværre ingen billeder, da demonstrationen foregik i et buldrende vinteraftensmørke, der kun blev brudt af skæret fra et par billygter. Tanken på prøvestanden var en ½ liters sodavandsflaske. Den rakte ikke længe, så vi fik da syn for sagn mht. brændstofforbruget.

Turbinen starter selv ved hjælp af en elektronisk startmekanisme. En elmotor spinner først turbinen et stykke op i omdrejninger. Så tilføres propangas samtidig med at der kommer strøm på glødestarteren. Turbinen får yderligere hastighed, og når elektronikken mener at hastighed og temperatur er høj nok (600°C), tilføres jet-brændstof og der lukkes for propangassen. Startsekvensen tager 15-20 sek. Jetbrændstoffet pumpes ind i turbinen af en elektrisk pumpe, hvis omdrejningstal styres fra gaspinden med noget der svarer til regulatoren i en el-model. Det er mængden af tilført brændstof der regulerer turbinens omdrej-

ningstal og ydelse. I tomgang løber turbinen 'kun' ca. 30.000 rpm. Når den arbejder løber den 110.000 til 140.000 rpm. Det siger sig selv, at rotoren skal være godt afbalanceret. Derfor skal turbinerne med jævne mellemrum til afbalancering hos leverandøren. Turbinen leverer afhængig af model fra 8 til 18 Kg statisk tryk.

Der stod ild og gnister ud af turbinen mens den kørte og larmen var øredøvende. Et folkedanserhold, som også benytter skolen, bemærkede støjen, og pludselig kom en folkedanser styrtende – måske for at klage, troede vi. Det viste sig at vedkommende havde en lille hundehvalp siddende i en bil parkeret ved siden af prøvestanden. Heldigvis var hvalpen ved godt mod.

Turbinen stoppes ved at lukke for brændstoffet, men indvendigt er den stadig gloende varm. Derfor starter elektronikken igen el-startmotoren som kører indtil turbinen er kølet tilstrækkeligt af.

Som bekendt blev det i 2004 besluttet at alle jetmodeller pr. definition er at betragte som stormodeller, og derfor kræver det stormodelcertifikat at flyve jetmodeller. Hvis nu nogen skulle have fået smag for jettflyvning, er det på sin plads at nævne, at det principielt er lovligt at flyve jetmodeller på AMC's flyveplads. I praksis er det næppe muligt, da jetturbinerne ikke vil kunne leve op til støjgrænsen og banen reelt også er for kort til de fleste jetmodeller. Den omtalte Kangaroo kunne godt nøjes med den knebne plads, men lur mig om den klarer støjgrænsen. Har man alligevel lyst til jettflyvning må man ud til vores broderklub i Vester Alling. Modelflyverne Århus har de rette baneforhold til jetmodeller, og der er også flere af deres medlemmer, bl.a. Propellars der har anskaffet en jetmodel.

## Fra klubaften om el-flyvning

Onsdag d. 9 februar var der igen foredragsaften i AMC. Denne gang var det el-flyvere, det drejede sig om, og Peter Bech fra EFK87 trådte op og fortalte af karsken bælg.

Peter er jo kendt som en lun fyr, men denne aften overgik han sig selv. I stedet for at give et langt foredrag, gav han den som skolelærer

der overhørte sine artige elever. Der blev stillet spørgsmål, og svarede man rigtigt på Peters spørgsmål, dykkede han straks i en medbragt bærepose fuld af cremefrøer og skildpadder, og kastede belønningen ud til den dygtige elev. Spørgsmålene drejede sig selvfølgelig om el-flyverne.

Trods talrige fremmødte, havde ingen medbragt kamera, så vi må desværre undvære billeder fra aftenen.

Når man taler om el-flyvning, ser mange for sig en Twinstar, en Easystar eller en gul PicoCub, der brummer godmodigt rundt på himlen. Jeg skal hilse at sige, at det er ikke dén slags el-flyvere Peter interesserer sig for. Det er en helt anden voldsom kaliber. Det er sådan nogle som Thomas Petersen af og til lufter ude på flyvepladsen til skræk og rædsel for vi andre, nemlig rasende hurtige hotliners – også kendt som F5B modeller. Af familie er der tale om svæveflyvere, men det er en særlig gren af familien med tynde skarpe vinger, der spidser bagud ved vingetipperne som en rovfuglevinge. Vingen er monteret på en slank krop, der ofte ender i en V-hale. I den modsatte ende sidder en kraftig børsteløs motor og en stor foldepropel. Modellen er fuldstøbt i glas- og kulfiber. Mens kroppen ligger i den lette ende, er prisen absolut i den tunge med omkring 5000 Kr.

Afhængig af modelklassen er flyvevægten fra 1.400 til 2.000g og vingebelastningen fra 30 til 75g pr.  $\text{dm}^2$ . Med 75g/ $\text{dm}^2$  tør man nok antage, at der ikke er tale om letvindssvævere. Modellerne er beregnet til at flyve meget hurtigt, men så flyver de til gengæld eksemplærisk. Spændvidden er kun omkring 160 cm, så det kræver gode øjne at flyve de hurtige modeller.

Motoren er et kapitel for sig. Det er vel noget af det ypperligste man kan få i dag. Motoren er 40-50 mm i diameter og 80 mm i længden. Alligevel yder den over 4 hk. Det kan man regne ud, når man ved, at den bruger 200A ved en spænding på 18V. Det giver en effekt på 3.600W og det er over 4 hk, også når tab er trukket fra. Der skal en stor brændstoffmotor til at give samme effekt, og den er selv sagt meget meget tungere. Der skal en meget kraftig regulator til at styre motoren. Regulatorer-

ne leveres specialbygget oftest fra Schulze. Motor og regulator koster tilsammen omkring 6.000 Kr., men det afholder ikke de hårde F5B piloter fra at have 3-4 modeller med, når de er i konkurrence.

Motoren tåler kun at køre med fuld effekt nogle få sekunder ad gangen. Det er også rigeligt. Med så stor motorkraft og lav flyvægt farer modellen lodret til himmels med en hastighed på 60 m/s i ca. 3 sek. Så har modellen opnået sin udgangshøjde til de efterfølgende manøvrer. I vandret flyvning er hastigheden op mod 250 Km/t. Med en sådan hastighed skal der ikke styres forkert. Der må heller ikke være det mindste slør i servoer og rorforbindelser.

Batterierne er et andet kapitel for sig. I en af konkurrenceklasserne må der max. flyves med 10 celler. I en anden klasse flyves med op til 27 celler. I praksis dog færre, da reglerne samtidig har en øvre grænse for planbelastningen. I år er det mest almindeligt at bruge 17 celler, men det skifter fra år til år, afhængig af hvad batterifabrikantene tilbyder. Reglerne tillader endnu ikke at man flyver med lithiumbatterier. Derfor flyves med NiMh batterier. Den undrende skare ville nu vide hvorfor man ikke bruger NiCd batterier. Enhver véd jo, at de kan levere meget mere strøm end NiMh. Men nej, det var i gamle dage. Nu er det NiMh cellerne, der fører an, når vi taler om de store celler. For små celler som f.eks. bruges til modtagerbatterier er det stadig NiCd-cellerne, der kan give den kraftigste strøm. At NiMh har fået overtaget i den tunge ende skyldes jo nok at udviklingen på NiCd cellerne er stoppet pga. det vigende marked. Det er også sådan at NiMh cellerne har næsten dobbelt så stor kapacitet som NiCd celler for samme vægt og størrelse.

Nu køber man ikke bare 17 celler og lodder dem sammen til et batteri, hvis det skal bruges til hotliners. Cellerne skal først *pushes* og siden *matches*.

At *pushe* en celle vil sige, at give den en alvorlig elektrisk chokbehandling. Fra fabrikantens side giver tilslutningen mellem selve celleelementet og ud til cellens udvendige poler ikke en tilstrækkelig god forbindelse til at cellerne kan levere den nødvendige strøm-

styrke til hotliners. Der er for stor overgangsmodstand. Det råder man bod på med en chokbehandling. Man jager en strømstyrke på tusindvis af Ampere gennem cellen i et brøkdelt af et sekund. Strømstødet medfører at de interne forbindelser smelter sammen med polerne, og så giver en tilpas lav overgangsmodstand. Hvor får man tusindvis af Ampere fra ? Jo, EKF har bygget en kasse fuld af store kondensatorer, der lades op til 70V, og med en thyristor (en elektronisk kontakt der tåler 7000A) fyres kondensatorernes ladning ind i cellen. Det skal gøres et par gange pr. celle. Den efterhånden vantro skare ville vide om cellerne kan eksplodere ved behandlingen, men det gør de ikke kunne Peter forsikre. 2-3% af cellerne dør ganske vist af behandlingen, men eksploderer gør de ikke.

Så skal cellerne *matches*, dvs. de udvælges til et batteri blandt hundredvis af celler, så de har så ens kapacitet som muligt. Til det formål har EKF bygget en batteritester, som kan teste 4 celler ad gangen og udskrive resultatet på en computer. Peter fortalte, at han og Claus Tønnesen nyligt købte 300 stk. 3.300 mAh celler hos El-Flight. Med apparatet målte de alle cellerne ud, og fik samlet de fleste af dem til batterier. Sådan en leverance koster en anelse over 13.000 Kr., men som de siger i EKF: "Vi flyver ikke modelflyvning for at spare penge".

Så kan cellerne omsider loddet sammen og få monteret 2 sæt kraftige polsko til batteriledningerne. Med så store strømme gælder det om at bruge kraftige guld-stik samt tykke og korte ledninger for at undgå tab. Hvis der er for stort tab, reduceres ydelsen, men det værste er at tabet kan give så meget varme, at det kan sætte ild til.

Peter fortalte at batterierne skal op på en arbejdstemperatur omkring 70° for at yde deres bedste. Derfor oplader man batterierne i sidste øjeblik inden flyvning, og pakker dem ind i et håndklæde mens de lader.

Peter fortalte en anden vigtig ting, nemlig at man aldrig skal aflade batterierne til under 20% af kapaciteten, når de er udsat for så høj belastning, som tilfældet er. De bliver simpelthen ødelagte, hvis man aflader dem dybere. På vi andres beskedne el-flyvere kan man godt flyve indtil regulatoren selv slår fra, men

faktisk ville det også være bedre for vores batterierne at stoppe lidt før.

Man skal tænke meget på sikkerheden, når man flyver med hotliners. 2 Kg hotliner der kommer farende med 250 Km/t er ikke lege-tøj. Går modellen i jorden, skal den graves op. Derfor går man ikke på kompromis med radiogrejet eller noget andet udstyr. Lidt overraskende er der ikke mange, der bruger PCM-modtagere, men alle bruger dobbelt-super modtagere, fordi de er meget bedre end almindelige modtagere til at udelukke støj. Senderne skal også være af god kvalitet, og mange af EKF-piloterne bruger Graupner MC-24 – fint skal det være, men det er jo også gode sager.

Propellen skal man især have respekt for – dels koster den over 300 Kr. og dels er den livsfarlig for sine omgivelser. Man spinner aldrig propellen op i fuld hastighed på jorden og heller ikke, når der er folk i nærheden. Peter eksemplificerede hvilke kræfter der er tale om ved at nævne, at de pinolskruer der holder propellen på akselen kun bruges én gang. Hvis de genbruges, kan de simpelthen ikke holde propellen fast. Det kan man måske godt forestille sig, når der skal overføres 3-4 Hk på en 6mm aksel.

Når man kaster modellen, skal der tages godt ved. Tøsekast og gummiarm duer ikke med så høj planbelastning. Man giver heller ikke fuld gas fra starten. For det første ville drejningsmomentet få modellen til at rulle over, og for det andet ville propelbladene stalle i stedet for at trække. Når først der er lidt fart på modellen og vingerne bærer, får den kniven. Motoren styres med en 3-punkts kontakt på senderen: Slukket, halv gas og fuld gas. Gaspinden bruges i stedet til at styre bremseflapsene, som på de 'ægte' svævemodeller.

F5B konkurrencen består af 3 discipliner. I første disciplin stiger man til vejrs ved motor-kraft og skal så uden yderligere motor-kraft gennemflyve en bane rundt om 2 pyloner flest mulige gange. Det gentager man uden at lande så mange gange som man kan nå i løbet af 320 sek. Der gives points efter hvor mange 'ben' man når at flyve mellem pylonerne.

Motoren må bruges i stigen så meget man vil, men motortiden giver strafpoints, så der bliver sparet.

Stadig uden at lande går man nu højt til vejrs og starter 2'den disciplin, som er termikflyvning i 10 min. Motoren må kun bruges denne ene gang under termikflyvningen, og motortiden trækker stadig fra. Til sidst sluttes med en præcisionslandning. Der gives points for termiktid og landingspræcision som ved F3J svævning.

Det var en fornøjelse at lytte til Peters levende og underholdende beretning om teknik, flyvning og drengestreger. Ingen tvivl om at Peter er bidt af en gal hotliner, og det i en sådan grad at det næsten smitter. Måske er nogle AMC'ere blevet smittet, så vi ser flere hotliners på flyvepladsen til sommer.

Der er forskellige lejligheder til at se hotliner flyvning i den kommende sæson. På EKF's hjemmeside <http://www.ekf87.dk> kan man finde en stævnekalender.

## Fra vintersæsonens sidste hygge/byggeaften 23 marts.

Ikke det helt store fremmøde, men folk har jo nok travlt med at bygge derhjemme eller med at gøre klar til Påske. Vi der var mødt frem fik da en hyggelig aften alligevel.



Ærgerligt synes jeg, at der ikke kommer flere til disse byggeaftener. Det er jo med klubarrangementer som med muskler. De skal bruges ellers forsvinder de.

Peter Bejerholm har jo altid gang i byggekælderen. For tiden er det en stor Sukhoi der er



under konstruktion i Peters kælder, men før den var det en stor Funtana fra Exclusive Modellbau. Den havde Peter taget med til byggeaftenen, og den vakte beundring.

På vores første byggeaften havde Peter taget de træfærdige vinger med, men her så vi modellen flyveklar. Den skal luftes, når banerne er blevet gjort brugbare efter pladsdagen.

Alt arbejde og finish er i orden når Peter bygger, og Funtanaen er ingen undtagelse.

Modellen måler ca. 200 cm på begge leder, og vejer 5,4 Kg. flyveklar. Motoren er en 26 cm<sup>3</sup> Titan ZG26SC benzinmotor med magnetænding.



Fjernstyringen er Futaba PCM med en R-149DP modtager, og som det ses på billedet, er der monteret udvendig stavantenne. I en så stor model skal man ikke tage chancer med radiogrejet. Der er heller ikke sparet på servoerne. Til krængror og sideror er der valgt 3 stk. 13 kg/cm Hitec HS5945 og til højderoret 2 stk. 5,5 Kg/cm Hitec HS5245.

Funtanaen er en ekstrem 3D-flyver, så der stilles store forventninger til den.



I en helt anden og noget simplere klasse hav-

de jeg medbragt mit byggesæt til en Robbe GNAT. Det er en skummodel med kun 80 cm spændvidde og drevet af en kraftig elektrisk fan med børsteløs Mega motor. Jeg var heldig at købe både byggesæt og fan med motor som opgivne projekter på brugtbørsen.

Der er ikke meget byggearbejde i modellen, som består af få store skumdele.



Udfordringen bliver at få lavet modellens finish uden at den bliver ret meget tungere, for trods den børsteløse motor, er den langt fra overmotoriseret.

## Internationalt vinter F3J på Arnborg Flyveplads 26-27 feb.

Fotos: Lars Birkmose

I 2004 holdt vi første gang internationalt vinter F3J på Arnborg flyveplads. Der var stor tilfredshed med stævnet blandt piloterne, og det blev besluttet, at gentage succesen i år. Og det blev også en succes i år.



Der er primært 3 ting, der skal være på plads for at et flyvestævne bliver en succes. Mange deltagere, godt vejr og et godt arrangement.

Første betingelse var rigeligt opfyldt med i alt 33 tilmeldte deltagere. Der var 9 tyske deltagere, 5 norske og 19 fra klubber i DK. Fra AMC deltog Leif Mikkelsen, Hans Dahl, Peter Mikkelsen og Kasper Arvad. Thomas Pedersen var også tilmeldt, men blev forhindret.

Anden betingelse – godt vejr – var også opfyldt. Ganske vist var det hundekoldt med 1 cifrede minusgrader om dagen og 2 cifrede minusgrader om natten, ganske vist var der en frisk og til tider lidt overfrisk vind, som fik kulden til at gå gennem marv og ben og ganske vist kom der heftige snebyger lørdag eftermiddag, men hvad gør dét, når solen ellers skinner fra en klar himmel, når man er klædt ordentlig på og er bidt af svæveflyvning. Kun tyskerne krympede sig lidt da sneen kom, men stævneledelsen var nådesløs og lod flyvningen fortsætte. Stævneledelsen var i øvrigt Lars Birkmose og undertegnede.



Stævneledelsen var klædt på til at trodse kuldegraderne. (En del af diameteren skyldes faktisk påklædningen.)

Tredje betingelse – et godt arrangement – var også opfyldt. Sidste år stod Hans Dahl for

arrangementet, men i år var det Peter Mikkelsen og Erik Dahl. Selv om sidste års arrangement forløb storartet, syntes Hans Dahl, at der skulle yngre kræfter til. Arven blev taget op på bedste vis.



Arrangøren Peter Mikkelsen. Det skal for god ordens skyld nævnes at flasken stammer fra præmieoverrækkelsen.

Dagsordenen var som ved flyvestævner flest. Op før en vis herre får sko på, opsætning af bane, morgenmad, briefing og så ud at flyve. Et par misforståelser om banepacering forsinkede os en halv time lørdag morgen, men så kom vi i gang. Hvem skulle nu tro, at der var termik at finde på en frostkold blæsende vinterdag. Nej, vel. Men det var der, og masser endda. Der blev fløjet adskillige max'er (10 min) i løbet af begge dage. Vi kan takke solskinsvejret for termikken.

Jo Grini fra Norge havde medbragt udstyr til automatisk afvikling af flyvningerne. I al sin geniale enkelthed bestod udstyret af en lille MP3 afspiller koblet til et højtalersystem. MP3'en svarer til en båndoptager, blot er lyden lagret digitalt. Jo Grini havde indspillet de nødvendige signallyde og kommandoer på MP3'en, som så blot kørte i en tidssløjfe på 15 min 30 sek. dagen igennem, kun afbrudt af



frokostpausen og et par batteriskift. Kulden tog nemlig hårdt på batterierne. Tidssløjfen består for hver flyvning af 5 min. til klargøring, 10 min. til flyvning og 30 sek. pause. Start og slut på flyvningen markeres med kraftige tonesignaler.



AMC's Kasper Arvad var debutant ved stævnet. Her er han netop færdig med at trimme sin model fredag aften.

Lørdag blev der afviklet 5 runder og søndag 4, hvilket giver 36 flyvninger i alt. Der var kun få havarier. Blandt dem var et dramatisk sammenstød mellem to modeller under højstarten samt en udelanding på taget af den nærliggende hangar. Piloten Erik Dahl forsøgte at flyve skræntflyvning på tagets skrå flade, men den gik altså ikke. Modellen tog ikke synlig skade, men tabte dog både hale og snude i en senere højstart.



Resultaterne for hver flyvning blev indrapporteret til Lars Birkmose, som omhyggeligt noterede indmeldingerne til senere indtastning i et PC-program, der automatisk beregner og udskriver konkurrenceresultatet. Der er desværre ingen billeder af Lars i aktion.

Der var præmier til de 5 bedste og en trøstepræmie til den lavest placerede både lørdag og søndag. Præmierne var vin, bremsefaldskærme og lim i forskellige kombinationer afhængig af placeringen. Lørdag var der desuden et sølvfad til vinderen, som var Erik Morgan Villadsen, Norge. Hans førsteplads var en ganske særlig præstation, da han var nødt til at flyve både med lånt sender og lånt model. Det beviser om ikke andet, at udstyr alene gør ingen vinder. Der skal også en dygtig pilot til.



Søndag skulle stævnets trofæ gives til vinderen Michael Kröger, Tyskland. Men ak, Jo Grini vandt det forrige år, og havde glemmt at medbringe det. Det indbragte Jo slemme skoser, og han bad pænt om tilgivelse fra dagens vinder, som billedet viser.



Søndag blev der tillige uddelt en sponsorpræmie. Electric Flight Equipment, havde sponsoreret en EPP ZoomZoom F3A skummodel. Præmien gik til Jo Grini for hele stævnets bedste enkelte termiktid.

Det er ingen sag at være stævneleder for en folk veldisciplinerede piloter. Der var dog 2 ubehagelige forsøg på snyd – endda fra sam-

me tyske hold, hvilket er lidt usædvanligt i de kredse. Måske har kulden påvirket holdets sunde dømmekraft.

Arnborg flyveplads har et cafeteria, som var åbnet i anledning af stævnet. Cafeteriet sørgede for al forplejning under stævnet undtagen fredag aften, hvor den stod på selvhentede pizzaer fra Brande. Frokosten var begge dage en kraftig varm suppe og lørdag aften var der skinkesteg mit Gemüse und den ganze Molevitten til de sultne piloter. Der var også tid til en lille øl efter middagen, men strabadserne havde tæret på piloternes energi, så det blev hurtigt sengetid.



Der er ingen vej udenom. Vi må arrangere et stævne igen til næste år. Vi kan så håbe, at det ikke for 3' die gang falder sammen med Modelflyveudstillingen på Strandskolen, og vi kan først og fremmest håbe, at vi for 3' die gang får lige så godt vejr som de forrige år. Kan man være så uforskammet heldig ?

### Resultater:

#### de 5 bedste placeringer lørdag

1 Erik Morgan Villadsen	Nor	4.805,81
2 Jesper Jensen	Den	4.764,71
3 Jo Grini	Nor	4.697,80
4 Frank Wiedemann	Ger	4.682,18
5 Dirk Mohr	Ger	4.652,04

#### de 5 bedste placeringer søndag

1 Michael Kröger	Ger	3.820,83
2 Henrik Nielsen	Den	3.817,39
3 Dirk Mohr	Ger	3.807,75
4 Peter Mikkelsen	Den	3.791,92
5 Søren Helsted	Den	3.776,95

## Fra RC-Unionens repræsentantskabsmøde 20 marts

Af Peter Bejerholm

Allan og jeg havde aftalt at deltage i dette års repræsentantskabsmøde i RCU, men Allan havde lige overset en konfirmation i familien, hvorfor jeg tog til Fyn alene for at repræsentere klubben. Helt alene var jeg dog ikke. Per Holm er kritisk revisor i Unionen og på trods af at han er bosat i Holstebro, er han medlem af AMC, Med hjælp fra Per kunne vi udnytte AMC's 6 stemmer, som vi har med 80 registrerede medlemmer af RCU. Hver deltager i repræsentantskabsmødet må nemlig kun råde over op til tre stemmer.

Som mødeleder blev redaktøren for Modelflyvenyt, Marianne Pedersen valgt. Marianne foreslog at mødet blev startet med en sang, så med blandet mandskor blev der sunget "Det er i dag et vejr". Der var faktisk kun to piger tilstede Marianne og Karen fra sekretariatet. Som sædvanligt var det nemlig flot flyvevejr denne søndag, hvilket Lars Kildholt konstaterede i hans indledning, og det var noget han godt ville arbejde på ikke blev en tradition!

Generelt blev dette års repræsentantskabsmøde en stille og rolig affære. Der var fremmødt omkring hundrede deltagere, som repræsenterede 44 klubber. Lars Kildholt kunne i formandens beretning konstatere at medlemstallet var på niveau med sidste år, og at sidste års kontingentstigning på hundrede kroner ikke havde skabt medlemsflugt. Lars løftede også sløret for at bestyrelsen fremover ville komme med indstilling til hyppigere men mindre kontingentstigninger.

Regnskabet balancerede med det budgetterede underskud, som blev vedtaget på sidste års repræsentantskabsmøde for at nedbringe formuen. Eliteudvalget formand argumenterede for, at det beløb som udvalget ikke havde anvendt i sidste sæson, fordi de ikke havde sendt deltager til europamesterskab i F3A, skulle overføres til brug i sæsonen 2005. Dette vandt ikke gehør i forsamlingen, da der var enighed om at de udgifter, som de forventede at få i sæsonen skulle være indeholdt i deres aktuelle

budget, og at der ikke skulle være mulighed for ”opsparing” i budgetteringen.

Fra bestyrelsen var Steen Larsen, Troels Lund og Torben Møller på valg samtidig med suppleant Svend F. Christensen. Torben og Svend ønskede ikke genvalg, hvorfor bestyrelsen foreslog AMC's formand Allan Feld og fra Aviator, Aalborg blev Kim Mouritsen foreslået. Der kunne skrives tre navne på stemmesedlerne, og den der fik færrest stemmer blev suppleant. Resultatet blev at Kim fik flest stemmer af de fire og Allan fik færrest, så Allan kan for det næste år smykke sig med suppleant titlen.

Der var ikke kommet forslag til behandling, men der var en del debat om lån af RCU's frekvensscannere og net. Der var mange deltagere som havde bestilt nettene til opvisningsarrangementer, som havde modtaget det for sent eller aldrig. Ideen er at de sendes fra klub til klub for at spare porto, men der er åbenbart ikke ret meget disciplin blandt nogle af lånerne. Det blev henstillet at hæve disciplinen og evt. at indkøbe flere net.

Fra MFA blev der spurgt til regnskaberne på Modelflyvenyt, da udgifterne hertil udgør langt den største post på RCU's regnskab. Formanden svarede at Modelflyvenyt er en slags paraplyorganisation for RCU, Linistryrings- og fritfryvningsunionen, hvorfor det ikke blev fremlagt, men hvis det er et ønske, kan der fremsættes forslag til afstemning herom til næste års repræsentantskabsmøde. Problemet ville så blive at bla. redaktørens løn, udgiften til trykning og distribution ville blive offentligt kendt.

---

## Referat fra konstituerende bestyrelsesmøde

**Mødedato:** 7 marts 2004

**Deltagere:** Peter Bejerholm, Lars Birkmose, Allan Feld, Michael Østergaard og Lars Gregersen

### 1. Godkendelse af protokol fra Generalforsamlingen

Protokollen blev fremlagt og godkendt.

## 2. Konstituering af bestyrelsen

Bestyrelsen konstituerede sig som følger:

- Formand: Allan Feld
- Pladsformand: Lars Gregersen
- Ad-hoc og PR: Peter Bejerholm
- Sekretær: Lars Birkmose
- Kasserer : Michael Østergaard

## 3. Formalia omkring off. myndigheder

De nødvendige dokumenter til offentlige myndigheder, Idrætssammenslutningen samt bank og Giro blev underskrevet. Michael fremsender til de respektive parter.

## Referat fra første ordinære bestyrelsesmøde

**Mødedato:** 7 marts 2004

**Deltagere:** Peter Bejerholm, Lars Birkmose, Allan Feld, Michael Østergaard og Lars Gregersen

**Afbud fra:** Jane Blaabjerg, Ove Foldbjerg og Ole Jensen

### 1. Fastlæggelse af klubkalender

Jane havde inden mødet foreslået, at vi laver en helikopter-konkurrence sammen med en af motorflyvekonkurrencerne. Det blev vedtaget, forudsat at Jane står for arrangementet. Det har tidligere været på tale med et tilskud til remedier, hvilket bestyrelsen stadig er åben overfor efter given indstilling.

Kalenderen blev gennemgået og opdateret for 2005. Den offentliggøres i AMC-nyt april.

### 2. Planlægning af pladsdag og standerhejsning

Der har været forslag om at flytte pladsdagen, da mange medlemmer kommer hjem fra udstilling i Dortmund natten før. Det blev besluttet at fastholde pladsdagen som planlagt.

Vi skal have følgende gjort:

- Tromlet bane
- Opstillet grill
- Renset og opsat bænkeborde
- Fjernet muldvarpeskud
- Sat spærre-bom op
- Gjort rent i klubhuset
- Slået græs - måske



Lars Gregersen lejer tromle samt skaffer materiale til afspærringen. Ove klarer øl, vand og en ”lille en”.

### Eventuelt

Der er repræsentantskabsmøde den 20 marts. Peter deltager, da han er den eneste i bestyrelsen der ikke er optaget af diverse familierangementer.

---

## Det er så koldt derude

Hvad sker der ude på flyvepladsen om vinteren? Ja, det meste af tiden sker der ingenting, og så alligevel.



En dag mødte jeg Leif Mikkelsen og Thomas Petersen, som var ude at prøve Thomas' nye storsvæver. De korte ture, for der skal vist øves lidt mere på højstartsteknikken, viste at Thomas nye model flyver fremragende.

Herunder er Thomas klar til start.



Thomas havde også anskaffet en F3J model, som han skulle debutere med i Arnborg, men Thomas blev desværre forhindret i at deltage.

For nylig var der en anden Thomas ude på banen. Det var Thomas Hune, som har været medlem af AMC siden 2001. Der er dog aldrig blevet tid til flyvning, men nu skulle det altså være, så sidst i marts blev jeg ringet op af Thomas, som gerne ville have noget instruktion.

Thomas har meget fornuftigt valgt en EasyStar til at få de første erfaringer med. Thomas har også en brændstofmodel derhjemme, men den må vente lidt endnu. Når fingrene har øvet sig på at styre, skal der også en brændstof skalamodel på programmet.



Det blæste rigeligt, da vi var derude, men det kan en EasyStar godt klare, selv om den er sjovere at flyve i godt vejr. Thomas kom hurtigt efter det med styringen, og nu tør han godt at flyve hjemme på sin private mark, når hans nyfødte giver et øjeblik ro til det.

Thomas kommer på flyvepladsen igen, når der skal flyves brændstof.

---

Nu satser vi alvorligt på at få en god og lang sæson og håber på stor aktivitet til hverdag og til arrangementer. Næste event er pladsklargøringen d. 16 april, og der er nok at tage fat på.

Vi har desværre fået mange muldvarpeskud igen, men vi håber at muldvarpe Jens vil tage sig kærligt af skadesvolderne ligesom han gjorde det så udmærket sidste år.

## Klub information

**Første Motorflyvekonkurrence er allerede 14 maj**

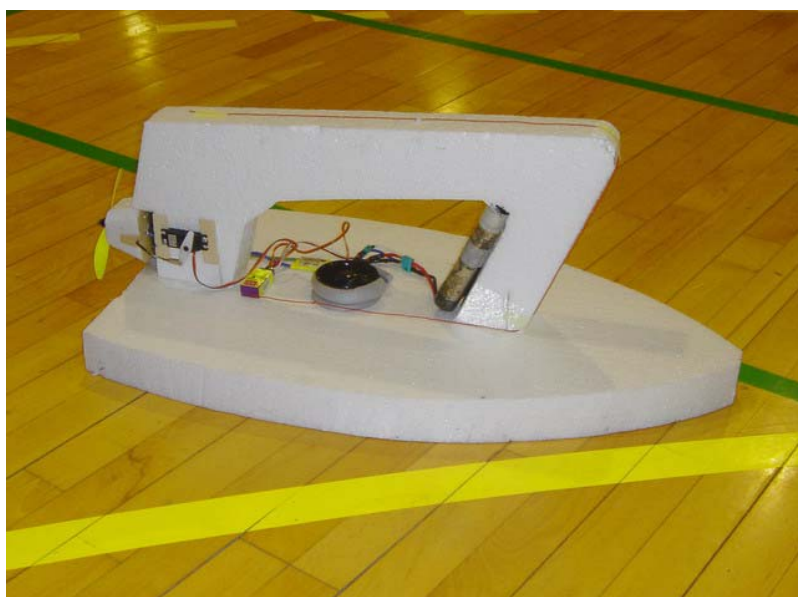
**Første svævekonkurrence er allerede 15 maj**

**og så er der modelbådeudstilling og familieaften og, og, og ....**

**Skriv klubbens arrangementer ind i din kalender,  
så du kan planlægge med dem.**

### AMC byder hjerteligt velkommen til

Mdl.	Navn	By	Telefon	Email
355	Lars Ulrik Jensen	Århus C	86 11 01 76	<a href="mailto:lars@ulrik-jensen.dk">lars@ulrik-jensen.dk</a>
356	Søren Lindeberg	Risskov	86 21 03 01	<a href="mailto:søren@lindeberg.de">søren@lindeberg.de</a>
357	Casper Bach Andersen	Århus N	86 18 29 47	<a href="mailto:casper@projectopen.dk">casper@projectopen.dk</a>



Jeg er lidt usikker på om dette apparat kan kaldes et modelfly, men det er da en model, og den flyver faktisk - i ca. 1 mm højde.

Der er tale om en hovercraft fremstillet af Lars Therkelsen fra Woodstock. Vi så den første gang før jul, hvor den blev 'luftet' på en flyveaften i Odder Indoor.

Materialet er flamingo. Hoverkraften kommer fra en fan i midten, og fremdriften fra en styrbar propel bagpå. Den er ganske underholdende at se på.

# Klubkalender

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
lørdag	16 apr. 05	10.00-13.00	Pladsklargøring
lørdag	16 apr. 05	fra kl. 13.00	Standerhejsning
lørdag	14 maj. 05	fra kl. 13:00	Motorflyvekonkurrence
søndag	15 maj. 05	fra kl. 10:00	AMC klubstævne for svævere og motorsvævere
søndag	5 jun. 05	fra kl. 11:00	Modelbåderegatta og flyveudstilling i Universitetsparken *
lørdag	11 jun. 05	fra kl. 13:00	Auktion og familiedag med grillaften kl. 18.00
lørdag	20 aug. 05	fra kl. 13:00	Motorflyvekonkurrence
søndag	21 aug. 05	fra kl. 13:00	AMC klubstævne for svævere og motorsvævere
onsdag	31 aug. 05	18:30-20:00	Festugeflyvning – opvisning (mød op senest kl. 18.00)
lørdag	3 sep. 05	10:00-16:00	Festugeflyvning – opvisning og modelbådeudstilling
lørdag	3 sep. 05	13:00-16:00	Festugeflyvning – opvisning (mød op senest kl. 12.00)
lørdag	15 okt. 05	fra kl. 13.00	Standerfældning
onsdag	7 dec. 05	fra kl. 19:00	Glögg aften

*\* Datoen for modelbåderegattaen var ikke endeligt fastlagt af modelbådeklubben ved redaktionens afslutning. Hvis datoen ændres, meddeles det pr. mail til de medlemmer, der har oplyst deres mailadresse samt ved opslag i klubhuset og på vores WEB: [www.amc-rc.dk](http://www.amc-rc.dk).*

**Gør dig selv og klubben en tjeneste.**

**Deltag i klubbens arrangementer.**

**Så er det sjovere for os alle.**