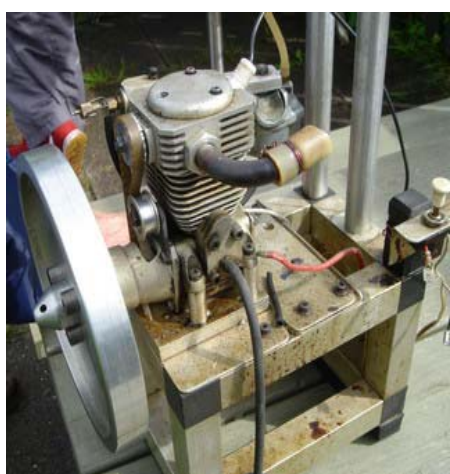


Juli 2005



Læs i dette nummer:

Ny støjklage modtaget fra naboerne
Ådalens i forhistorisk tid
Vejr at vide om brændstofmotorer
Hvorfor kører vore små motorer ikke på benzin
Fra pladsklargøring og standerhejsning
Fra motorflyvekonkurrence
Fra helikopterkonkurrence
Fra auktion og familieaften 11/6
Fra modelbådeudstilling 12/6
Funtana Pro på jomfruflyvning



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	allan.feld@mail.tele.dk
Kasserer	Michael Østergaard	86 12 55 09	michael@amc-rc.dk
Pladsforvalter	Lars Gregersen	20 27 92 21	l.gregersen@fjernvarme.net
Sekretær	Lars Birkmose	86 28 90 23	lars@birkmose-jensen.dk
PR & kontakt	Peter Bejerholm	86 75 25 15	peter.bejerholm@post.tele.dk

Kontaktpersoner

Pladsforvaltning	Lars Gregersen	l.gregersen@fjernvarme.net
Sikkerhedsansvarlig	Lars Gregersen	l.gregersen@fjernvarme.net
Klubbladet AMC-nyt	Allan Feld	allan.feld@mail.tele.dk
Nøgler til klubhus	Lars Birkmose	lars@birkmose-jensen.dk
RC-Unionen	Lars Birkmose	lars@birkmose-jensen.dk
Webmaster	Jes Schmidt	js@amc-rc.dk

Instruktører (navne med * er også kontrollanter for certifikatprøver)

Motorfly:

Michael Østergaard	86 12 55 09
Lars Birkmose	86 28 90 23
Lars Gregersen	20 27 92 21
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 modeller med brændstofmotor skal som *minimum* være udstyret med fabrikantens standard lyddæmper, 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.

Modelflyvestævne og opvisning i Tarp.

12-14 august

Få en oplevelse af de gode. Tag med til det årlige modelflyvestævne i Tarp i Nordtyskland. Det er vi allerede 5-6 AMC piloter der gør, og der er også mange deltagere fra andre danske klubber.

Stævnet er åbent fra fredag d. 12 august til søndag d. 14 august. Der er fri flyvning fredag og lørdag samt søndag formiddag. Søndag eftermiddag er der stort opvisningsshow med nogle af Tysklands og Skandinaviens bedste modelpiloter.

Opvisningen er opdelt i mange og meget forskellige kategorier. Vi plejer selv at deltage i opvisningen efter lyst og evne, men det er ingen betingelse for at deltage i resten.

Lørdag aften er der fest i gaden med stort bål, diskotek, fyrværkeri og masser af natteflyvning – alt sammen til den lyse morgen. Både lørdag og søndag er der brugtmarked, og der plejer også at være lokale hobbyforhandlere med salgsboder.

Der er en stor campingplads for telte og campingvogne tæt ved flyvepladsen. Der findes bad og toilet på pladsen samt strøm og vand.

Tarp ligger kun en halv times kørsel fra grænsen.

Ønsker du kørelejlighed eller vil du have nogen med i bilen til at dele transportudgifterne med, så send en mail til mig. Så vil jeg forsøge at koordinere.

Send mail til allan.feld@mail.tele.dk Skriv som emne: Samkørsel

Læs selv mere om klubben MFC Tarp og om stævnet på:

<http://www.mfc-tarp.de>

Festugeflyvningen.

I år afholder vi festugeflyvningen onsdag d. 31 august og lørdag d. 3 september.

Vi håber på lige så stor deltagelse af piloter og medhjælpere som sidste år, hvor vi gav publikum en rigtig flot oplevelse.

Som sædvanligt vil vi gerne give publikum en bred oplevelse af modelflyvningens muligheder. Derfor er alle modeller velkomne uanset om de er store eller små, flotte eller grimme, nye eller gamle. Alle piloter er også velkomne, hvad enten de er lidt eller meget øvede.

Modelbådeklubben udstiller deres flotte skalamodeller, og de overvejer kraftigt at opstille et bassin, hvor de kan vise bådene i vandet.

Onsdag aften flyver vi opvisning mellem kl. 18:30 og 20:00

Lørdag er der fri flyvning indtil kl 13.00

Opvisningen kører fra kl. 13.00 til kl. 16.00

Fra kl. 16.00 til 17.00 afvikles prøveture for publikum, men der kan flyves alligevel.

Kl. 18 tænder vi grillen, for de der har lyst at riste deres medbragte bøffer eller pølser.

I løbet af dagen kan man købe kaffe og kage, pølser og brød samt drikkevarer til de sædvanlige lave klubpriser.

Ønsker du ikke at flyve opvisning, kan du hjælpe klubben alligevel. Vi har brug for din hjælp til nogle praktiske opgaver, og måske har du lyst til at være der på pladsen og måske at tale med publikum.

Støjklage fra naboerne - igen.

Onsdag d. 8/6 fik jeg en sur opringning fra Kurt Skriver, som er en af vores naboer. Han hævdede, at vi fløj med brændstofmotorer når som helst, både på de forbudte dage og på forbudte tidspunkter. Kurt havde sat sig nøje ind i vores flyvetider, så det var ganske vist. Det skal bemærkes, at Kurt bor 1.100 meter fra flyvepladsen i luftlinie, og dermed er den fjernest beliggende af vore naboer.

Kurt nævnede, at Gl. Egå beboerlaug snart skal have møde med Århus Kommune for at diskutere planer for ådalens fremtidige anvendelse. Han lagde ikke skjul på, at vores modellflyveplads absolut ikke indgår i hans version af planerne. Jeg tør vel antage, at den evt. kommende motocrossbane så heller ikke indgår i beboerlaugets planer.

For at gøre ende på snakken, aftalte jeg med Kurt Skriver, at han straks skal ringe til mig, hvis han hører brændstofmotorfly på de forbudte tidspunkter. Aftalen er, at jeg så straks tager på flyvepladsen for at se om der så faktisk er nogen forsmædelig person, der flyver med brændstofmotor. Jeg tvivler meget på, at det er tilfældet, men skulle det virkelig vise sig at være sandt, vanker der en omgående bortvisning fra klubben, i overensstemmelse med klubvedtægterne.

Da Kurt nu er på nakken af os - igen, vil jeg indskærpe at begrænsningen i flyvetiderne skal respekteres meget nøjagtigt. Jeg er sikker på at Kurt har fintunet lyttelapperne på motormodeller, og vil falde over os som en høg, hvis vi giver ham lejlighed til det. Pas især på lørdag aften hvor vi allerede skal slutte kl. 18 - og fredag, hvor vi skal slutte kl. 20.

At respektere reglerne meget nøjagtigt betyder, at man ikke lige flyver turen færdig selv om klokken går lidt over. Det betyder, at alle brændstofmodeller skal være på jorden præcis, når flyvetiden udløber.

Det kan så undre at klagen kommer netop nu, hvor dårligt vejr har lagt en stor begrænsning på vores aktiviteter. Måske er årsagen, at vi i de seneste måneder har fået nogle ekstra stø-

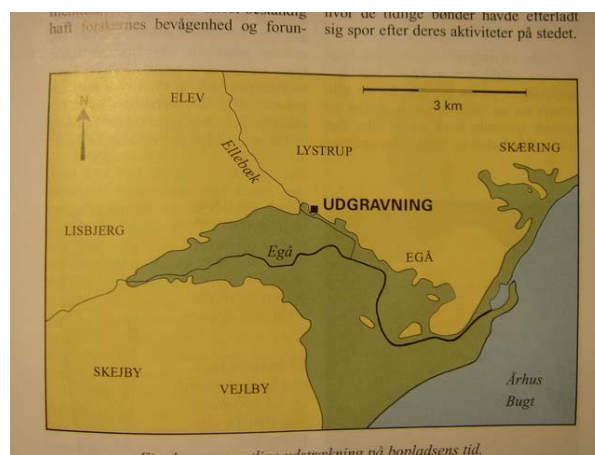
jende modeller på vingerne. Modellerne overholder selvfølgelig støjgrænsen målt på jorden, men nogle af dem støjer betydeligt mere end de fleste, når de er i luften.

Når motorvejen med tiden kommer forbi, vil jeg tro, at opmærksomheden på vores støj drukner i motorvejsstøj. Til den tid kan vi slappe af igen.

Ådalens arkæologiske historie

Jeg ved ikke om der er en historisk forklaring på Kurts omsorg for ådalens bevarelse. Kurt er økologisk landmand med gårdsalgsbutik, og hvem ved, om han måske er en sen efterkommer af de landmænd, der tog området i besiddelse for 6000 år siden.

Historien kan måske også forklare hvorfor der er lidt fugtigt omkring vores fødder ude på flyvepladsen.



Hvor Egåen i dag bugter sig smukt gennem landskabet var der for 6000 år siden en bred fjord. Det åbne vand kilede sig ind mellem Vejlbjerg og Egå og strakte sig mod vest helt ind til Lisbjerg. Siden faldt vandstanden i havene, og den tørlagte fjordbund lokkede de første bønder til at slå sig ned i området. Ikke alene var det de første bønder i området, men de var også blandt de første bønder i Danevang i det hele taget. Faktisk hed det næppe Danmark, for det var nemlig i starten af bondestenalderen, hvor kvæghold, svinehold og dyrkning af jorden var det nyeste nye.

I forbindelse med motorvejsbyggeriet og specielt anlægning af den nye rundkørsel øst for Lystrup, har arkæologerne haft lejlighed til at gennemse jorden.



På billedet ses deres udgravninger syd for Lystrupvej, hvor den drejer skarpt til venstre op mod Lystrup.

Kilde: Tidsskriftet Skalk april 2005.

Vejr at vide om brændstofmotorer

Nej, det er ingen stavfejl. Artiklen handler om vejret indflydelse på vore metanolmotorers ydelse.

Vore motorer skaber jo energi ved at suge en blanding af metanol og luft ind i cylinderen og futte den af. Det skaber gloende varme forbrændingsgasser, som udvider sig kraftigt, og dermed skaber det overtryk, som presser stemplet ned, så motoren kører.

Det betyder meget for ydelsen om metanolen er ren og af god kvalitet, og om der er blandet Nitro i. Det er ikke så mærkeligt. Men det er nok ikke så ofte at vi tænker over at luftens 'kvalitet' også betyder noget for ydelsen. Det gør den faktisk.

I den sammenhæng måles luftens kvalitet i temperatur, fugtighed og det atmosfæriske tryk, som dels varierer med vejrliget og dels med flyvehøjden målt i forhold til havoverfladen. På banen i Lystrup ligger vi ikke mange meter over havet, men flyver man konkurrence i udladet, hvor banerne kan ligge højt til vejrs, opleves en mærkbar forskel.

Herunder findes den matematiske formel for udregning af ydelsen i forhold til forskellige vejrfaktorer.

Formlen til at korrigere den målte ydelse (BHPo) er følgende:

$$\text{BHP(standard)} = \text{BHPo(målt)} \times \sqrt{\frac{273 + t}{273 + 15}} \times \frac{1013 - 47}{P - e}$$

Forkortelserne betyder følgende:

BHP: Brutto Horse Power, hestekræfter
t: Temperaturen målt i grader Celcius
P: Målt tryk i millibar
e: Millibar fugtighed:
0% = 0 mbar (helt tør luft)
50% = 31,3 mbar
100% = 62,6 mbar (lige før regn)

Hvem der vil kan regne efter, men her nøjes vi med nogle eksempler.

Temperatur.

Hvis vi sætter en given motors ydelse til 100% ved 15°C, så vil ydelsen ved 0°C være 2,7% højere mens den vil være 2,5% lavere ved 30°C. Der er altså mere skud i raketten en kold vinterdag end på en varm sommerdag.

Luftryk.

Vi sætter nu motorens ydelse til 100% ved et luftryk på 1010 mBar. Er der lavtryk, f.eks. 910 mBar falder ydelsen med 3,5%. Er der højtryk på f.eks. 1030 mBar stiger ydelsen med 1,7%.

Luftfugtighed

Den sidste faktor, luftfugtigheden spiller også ind. Hvis vi definerer motorydelsen til 100% ved en fugtighed på 75%, vil motoren yde 5% mere ved 0% luftfugtighed og 1,6% mindre ved 100% luftfugtighed.

Det er måske ikke de helt store udsving i ydelse, men tager vi nu faktorerne i kombination, bliver det alligevel til noget.

På en fugtig varm sommerdag med regn i sigte, altså lavtryk vil motoren ydelse være reduceret med i alt 7,5% og yder kun 92,5%. På en vinterkold dag med klart vejr vil ydelsen til gengæld være øget med 9,1%. Motorens ydel-

se varierer altså med mere end 15% fra de dårligste vejrbetainger til de bedste.

Så vidt motorens ydelser, men det bliver værre endnu. Når luften er varm, er den tyndere. Det får propellen trækker dårligere samtidig med at vingerne bærer dårligere, og skal have større indfaldsvinkel, hvilket yderligere bremser modellen.

Hvad betyder det så i praksis? Ja, for de fleste af os betyder det ingenting. De fleste af vores motormodeller er så godmodige og har så meget kraftoverskud, at vi næppe bemærker forskellen. Flyver man en hys skalamodel, vil den måske være mere tilbøjelig til at lave tip-stall på en varm sommerdag, og svæve-modellerne kommer mærkbart hurtigere ned, hvis de da ikke lige er i termik.

Det betyder til gengæld noget for linestyrings-folket og andre, som vil sætte hastighedsrekorder. For dem gælder det om at vælge det rigtige vejr, så motoren yder sit bedste. Og det er netop fra linestyringsfolket har jeg fået de informationer, som er grundlag for artiklen.

Nu ved altså dét, men ved vi også hvorfor vores små motorer ikke kører på benzin?

Hvorfor kan vi ikke køre på benzin i stedet for metanol?

Jeg havde i nogen tid funderet over spørgsmålet – især dukkede det op, når de dyre dråber skulle hentes hos Avionic.

Kunne vi da ikke bare bruge benzin i stedet for, eller hvad ville det kræve hvis vi skulle gøre det. Hvad gør man så, når man mangler svar – ja, man spørger selvfølgelig på RC-Unionens Forum. Der er altid nogen, der véd en masse.

Som tænkt så gjort, og straks kom der en masse gode svar. Nogle i AMC har nok læst med på Forum, men her er et sammendrag.

Vi kan selvfølgelig ikke bare hælde benzin på metanolmotoren. Benzinmotorer kræver jo et tændingsanlæg, så motoren skal være beregnet til det, eller skal i hvert fald ombygges

betydeligt. Men hvorfor er der da ikke nogen der fremstiller bitte små benzinmotorer?

Det handler om vægt i forhold til ydelse og om varme. En benzinmotor, der skal yde det samme som en metanolmotor af samme størrelse, skal have meget større køleflader, da den udvikler meget mere varme. Metanol har så lav en brændværdi i forhold til benzin, at der skal relativt store mængder til. Populært sagt løber der så meget metanol gennem motoren, at det ved fordampning simpelthen afkøler motoren. Dertil kommer ikke mindst vægten af tændingsanlægget som enten skal være magnetisk drevet, altså svinghjul og magneter, eller kræver at få et tændingsbatteri skal med op at flyve.

Så fik jeg forklaringen på dét.

Jeg fik også denne sammenligning af motorernes fordele og ulemper:

Metanolmotoren har en simpel konstruktion og er derfor både let og billig. Den er simpel at installere, og der er i sagens natur ingen risiko for tændingsstøj i radioanlægget.

Brændstoffet i metanolmotoren tænder ved en kombination af kompression og varme fra gløderøret. Ganske vist er metanolens kemiske antændelsestemperatur ret konstant, men mange forhold påvirker tændingstidspunktet. Vi oplever f.eks. at en metanolmotor ofte starter baglæns. Det sker når gasblandingen tænder for tidligt. I praksis kan det forebygges ved at reducere glødestrømmen lidt, forudsat at man bruger en glødestrømsregulator.

Benzinen tændes med en tændrørsgnist på et veldefineret tidspunkt. Er tændingen indstillet korrekt én gang for alle, vil der sjældent være problemer med at starte motoren af den grund.

Metanolmotorens karburator er simpel. Dette i kombination med at vejr, temperatur og motorens grad af slitage påvirker blandingsforholdet mellem brændstof og luft, gør at vi ofte skal justere motoren inden flyvning.

En benzinmotor har en mere kompliceret og præcis karburator, og når den først er justeret korrekt, skal der sjældent efterjusteres.

Blandingsforholdet på metanolmotoren er langt mindre kritisk end på en benzinmotor. Metanolmotoren kan holdes i gang på en metanol/luft blanding på mellem 5,4 og 44% !. Benzinmotoren er mere kritisk med blanding af benzin/luft og kører kun i området 1,4 til 7,6%. Det teoretisk optimale blandingsforhold for motorerne er hhv. 6,6% for benzin og 15,4% for metanol. Deraf kan vi regne ud at en metanolmotor er 2½ gange så forslugen som en benzinmotor alene af den grund. Oveni kommer, at energitætheden i benzin er højere, nemlig 42,7 KJ/g mens den for metanol kun er 21,8 KJ/g. At benzin (endnu da) er meget billigere end metanol gør kun benzins fordele større.

Noget der også bidrager til benzinmotorens økonomi er drejningsmomentet, der forholdsvis er langt større end metanolmotorens. Det ligger i nogen grad i motorernes konstruktion men først og fremmest i den hurtige afkøling af forbrændingsgasserne, der sker i metanolmotoren. Det kræver højere omdrejningstal for at udnytte termodynamikken effektivt.

Med et større drejningsmoment er benzinmotoren i stand til at trække en større propel ved et lavere omdrejningstal. En større propel har bedre virkningsgrad og afgiver dermed mere energi til fremdrift for den samme mængde tilført energi på propelakselen.

Som eksempel kan en Zenoah 26 ccm benzinmotor, der yder 1,7 hk ved 9000 omdrejninger kan godt trække en 10 Kg. Piper Cub med 2,8 m vingefang rundt på himlen. Selv om en OS 50 SX yder hele 1,8 hk ved 17000 omdrejninger, har den ingen chance for at klare det samme.

Pladsklargøring og standerhejsning

Murphey's lov siger, at hvis noget kan gå galt, så vil det gå galt. Heldigvis var Murphey ikke til stede denne lørdag, og alt gik som det skulle.

Det var en sæsonåbning ud over det sædvanlige. Der var mødt så mange medlemmer

frem, at forsyningerne ikke rakte. Der var indkøbt 40 røde pølser til den sorte gryde, men der måtte alligevel hentes flere forsyninger fra den nærmeste tankstation for at alle de 28 sultne munde kunne mættes.

Lars Gregersen – vores nye pladsformand – styrede arbejdet med pladsklargøringen med myndighed og overblik. Hans eneste problem var, at der ikke var arbejde nok til alle.

Manglen på beskæftigelse første dog ikke til panik, og nogle valgte at flyve i stedet for.

Lars havde også været flittig på forhånd. Børnene havde han selv tromlet weekenden før, og i løbet af ugen var der blevet tid til at sætte de nye spærrepæle op. Jeg havde også af lutter forårskådhed ryddet op i baglokalet inden pladsdagen. Men bænkebordene kom op ved fælles hjælp, grillen ligeså, standpladserne blev kantet og der blev muget grundigt ud i klubhuset.



3 af vores seniorer bemægtigede sig en skovl, og begav sig væk fra tumulten for at bekæmpe muldvarpeskud i det fjerne. Det hævdes, at de udelukkende står stille af hensyn til fotografen.

Afbrændingstønden blev kørt på containerpladsen og en ny blev stillet op i stedet for.

Ved middagstid kom Ove med forsyninger, så vi kunne slukke tørsten inden selve standerhejsningen skulle foregå.

Standerhejsning

Så var klokken slået 13, og formanden kaldte sammen til åbning, og takkede for fremmødet og for indsatsen med pladsklargøringen.

Modsat sidste år skulle det ikke skorte på en forårssang, og med sprøde stemmer sang vi 'Se det summer af sol over engen', som til lejligheden var gendigtet med en modelflyver tilpasset tekst. Alle sang med af karsken bælg, og gjorde en prisværdig indsats for at få versfødderne til at passe. Det tør jeg godt nævne, da jeg selv havde omskrevet teksten.

Klubpokalerne

Så blev der delt pokaler ud. Lars Gregersen modtog aktivitetspokalen for den store indsats han gjorde for klubben i forrige sæson kombineret med hans høje flyveaktivitet.

Ole Jensen modtog pokalen for bedste motorflyver for sin store skalamodel af en Sopwith Pub, som han bragte på vingerne sidste sommer.

Endelig gik pokalen for længste termiktid til Ole Olsen, som desværre ikke var til stede.

Klubbens øvrige pokaler kunne ikke uddeles i år, da ingen havde kvalificeret sig til dem. Det drejer sig om juniorpokalen, pokalen for motorflyvekonkurrencen og pokalen for svævekonkurrencen. Motorflyvepokalen er dog allerede sikret en modtager for i år efter konkurrencen, der blev afholdt 14 maj.

I den forgangne sæson er afbrændingstønden blevet fyldt med flasker og dåser, dels kastet direkte i tønden og dels fra de afbrændte affaldsposer. De tilstedeværende blev orienteret om, at der bliver opstillet en særlig affaldsbeholder til ikke brændbart affald, som bl.a. skal benyttes til dåser og flasker.

Tilbage var kun at ønske hinanden en god sæson, og så få en masse modeller i luften. Desværre var det blæst op, i løbet af formiddagen, så nogle valgte at udsætte flyvningen til en anden dag.



En polterabend havde spurgt om lov til at komme, så brudgommen kunne få en prøvetur. Det måtte de selvfølgelig gerne, og kl. 14:30 ankom gommen med følge. Det er den håbefulde unge herre med klubmodellen.

Som aftalt på forhånd mødte de op i sober tilstand. Koblet op med lærer/elev-udstyr fik gommen en prøvetur med den nye klubmodel. Det var han begejstret for. Der blev også tid til en tur til én af hans 5 brødre. Begge havde en model stående at samle støv hjemme i kælderen, og de blev selvfølgelig opfordret til at komme forbi en dag, så vi kunne se på sagerne – og måske flyve med dem. Hvem ved om det måske er 2 nye klubmedlemmer.



Lars forsøgte forgæves at få motoren på hans nye You-can-do 3D til at makke ret. Som billedet viser, manglede der ikke velmenende rådgivere, men det eneste der virkelig kom i gang var Lars's blodtryk.

Motorflyvekonkurrence 14 maj

Stor succes – slet og ret. Der var tilmeldt 12 piloter til konkurrencen, og det er vist rekord i nyere tid. Der var dog en del frafald, så der endte med at være 7 piloter i konkurrencen.

Lars Birkmose havde arrangeret, og havde med assistance fra Peter Bejerholm udtænkt de 5 øvelser konkurrencen bestod af. Det var: Taxiing på tid, start og landing på tid, tidsbestemt flyvning, limbo og præcisionslandning.

Ove Foldbjerg og Lars Klitte skal have stor tak for deres assistance med tidtagning m.m.

Vejret var godt dog med en rigeligt frisk vind fra sydøst og flere turbulenser end godt var.



Lars briefede piloterne og gennemgik øvelser og regler, og så var vi klar til at starte. Det blev besluttet at motorstarttid ikke indgik i flyvetiderne, og det kunne flere deltagere være godt tilfredse med..

Taxikonkurrencen vandt Thomas Petersen overlegent med en tid på 29 sek. 3 deltagere opgav undervejs efter motorstop, en tur i rambatten og andre genvordigheder.

Start og landing på tid blev vundet af undertegnede med en tid på 10 sek. Her havde jeg stor fordel af min gæsvindte 3D model.

Tidsbestemt flyvning, dvs. at disponere en flyvning på præcis 3 min uden brug af ur, blev vundet af Andreas Nielsen, juniorpilot, men en meget flot tid på 2 min 59 sek. Ole kom allerede ned efter 1 min 27 sek., men det skyldtes motorstop på hans SuperSportster.

At det er en svær disciplin viser ydertiderne på 2 min 24 sek. hhv. 3 min 51 sek.

For at speede konkurrencen op, var der 3 piloter i luften ad gangen, dog med forskudt starttidspunkt.

Limbo var dagens gyser pga. vindforholdene. Vinden gjorde at limbosnoren – en minestrimmel - flaksede op og ned.



Nogle piloter havde deres model for kær, og meldte pas med det samme. Jes Schmidt og undertegnede klarede udgangshøjden på 1,5 m, mens Ole Jensen brillerede ved at komme under 1m og dermed vinde øvelsen. Igen var der flere modeller i luften ad gangen.



Øvelsen krævede sine ofre. Både Michael og jeg fik landingsstellet i limbosnoren, og landede brat. Michaels model kunne umiddelbart genbruges, men min model måtte på værksted, så jeg udgik af sidste øvelse, som var...

Præcisionslandingen hvor det gælder om at parkere flyet så tæt på et landingspunkt som muligt. Man skal ikke lande på punktet, men ruller så tæt på punktet som muligt. Før start blev det pga. vinden besluttet at landing kun-

ne foregå med kørende motor, men at den selvfølgelig ikke måtte bruges, når modellen var sat på jorden. Ole løb igen af med sejren med en afstand på 1,38 m. Der var stor spredning i feltet, og på sidstepladsen gik til en landingsafstand på 20 m.



Pointstilling blev sådan:

Pl	Pilot	Point	Model
1	Ole Jensen	15	Super Sprst
2	Allan Feld	17	Funstar 3D
3	Jes Schmidt	17	Dazzler 3D
4	Thomas Petersen	18	Funtana 3D
5	Michael Østergaard	18	Extra 300
6	Andreas Nielsen	22	Træner
7	Lars Gregersen	26	Supra

Der var stor tilfredshed med arrangementet, og Lars skal have stor tak for sit arbejde.

Der foregik samtidig den helikopterkonkurrence, som Jane beretter om i følgende artikel. Det var ærgerligt for vingepiloterne, at de ikke kunne overvære helikopter(pr)øvelserne, så næste gang vil vi lægge konkurrencerne i tidsmæssig forlængelse af hinanden.



Helikopterkonkurrence 14 maj

Af Jane Blaabjerg

Endelig oprandt dagen, hvor AMC afholdt sin første helikopterkonkurrence. Vi havde fået lov at arrangere en hoverkonkurrence samtidig med motorflyvekonkurrencen, så vi, der er til ”piskeris”, også havde noget at flyve for.

Lars og jeg har deltaget i flere træf rundt omkring i landet de sidste 4-5 år. Der har vi set to typer af konkurrencer, nemlig kunstflyvning og hover på forhindringsbane. Da vi synes at hoverkonkurrencer er sjovest, og da stort set alle, der har smidt hulahopringen kan være med, faldt valget meget naturligt på en sådan hoverkonkurrence.

Eftersom det var første gang overhovedet en sådan konkurrence skulle løbe af stabelen i AMC, skulle der en del forberedelser til. Inspireret af andre småkonkurrencer vi har set rundt omkring, udtænkte vi nogle forhindringer og øvelser til konkurrencen. Der var to hovedbetingelser til forhindringerne. Dels skulle de være mulige for os at fremstille, dels skulle sværhedsgraden være sådan at alle kunne være med, samtidig med at de mest skrappe også skulle have udfordringer nok.

På konkurrencedagen havde vi stort set alle forhindringerne klar – mere om det senere. Vi nåede akkurat at få sat forhindringsbanen op, da jeg måtte konstatere, at min helikopters headertank var utæt. Jeg måtte så gennemføre konkurrencen med lånt helikopter (Lars’) og uden en eneste prøveflyvning siden sidste efterår. Nogle sagde, at Lars så lidt forkert ud i hovedet under min flyvning – det kan jeg ikke forstå, for så hårdt landede jeg da ikke!

Banen bestod af seks forhindringer. Reglerne var simple. Hver forhindring skulle flyves på tid – den hurtigste pilot på hver forhindring fik flest point. Om det er det mest optimale pointsystem er ikke nemt at sige. Pointsystemet gjorde, at man ikke mistede noget ved at forsøge en forhindring, selvom det viste sig, at man ikke kunne gennemføre den alligevel. Til denne første helikopterkonkurrence vurderede vi det som værende bedre end et pointsystem, hvor der kun var een, samlet tid på alle

forhindringer, eller hvor hver forhindring gav et forudbestemt antal point ved gennemførelse. Dette pointsystem kan måske praktiseres, når vi har lidt mere erfaring i forhindringernes sværhedsgrad i forhold til hinanden.



Vi kom op på seks deltagende piloter. Meget flot når man tænker på, at motorflyvekonkurrencen ”kun” havde syv deltagere. Det lykkedes endda at lokke en af vingepiloterne, Mikkel Holch til at flyve hover i stedet for.

Alle kom igennem banen uden uheld, selvom Mikkels flyvning var i en klasse for sig med en helikopter, der gik ud og skulle startes op til flere gange undervejs.



Første øvelse skulle udføres på en bane med en forhindring fremstillet af to skumrør a’ ca. 2 meter længde, opstillet lodret med ca. 3 meters mellemrum. Omkring disse skulle der flyves 5 ottetaller. Det kunne alle være med til, og ingen fik kappet hverken forhindring eller rotorblade i stykker.

Næste øvelse foregik på en bane med 3 halvli-ters øldåser fyldt med sand og opstillet i en cirkel (her kan jeg takke en lille dreng for sin hjælpsomhed og entusiasme med sand-påfyldningen). Opgaven bestod i at vælte dåserne én for én med landing i cirkelns centrum mellem hver. Sådan nogle dåser kan være endog yderst drilske at vælte – nærmest som om der er et kraftfelt omkring dem, som helikopteren gang på gang ”preller af” på. Det var lige til øllet, at denne forhindring blev klar til tiden. Lars havde gjort et ihærdigt forsøg aftenen før, men fik kun tømt to af dåserne. Heldigvis trådte Lars Gregersen behjælpeligt til på selve dagen, og sørgede for at den tredje dåse også blev klar til konkurrencen. Ricki var behjælpelig med at tømme en fjerde dåse i pakken – om ikke andet så for at have en i reserve, hvis vi skulle ødelægge en af de andre!

I tredje øvelse skulle tre træpyloner, hver med en lille krog i, flyttes én ad gangen fra kanten af en cirkel og ind i centrum, ved hjælp af mederne eller antennen, eller hvad der nu lige var nærmest. Ikke en øvelse for de utålmodige, da det kræver stor præcision at samle pylonen op og få den sat fra sig igen på rette tidspunkt.



Den fjerde øvelse må vi nok sände var lidt for svær i sin udformning, eftersom ingen gennemførte den. Eneste pilot der gjorde et ihærdigt forsøg var Mikkel, men han var også sidste mand på banen og vidste, at ingen andre havde gennemført den. Såfremt han kunne gennemføre, ville han som den eneste få points. Øvelsen gik i al enkelhed ud på, at samle en pylon op, hvori der var bundet to stykker

snor af forskellig længe og hver med en tennisbolde for enden. Bolden i den korte snor måtte ikke røre jorden, mens bolden i den lange snor *skulle* blive på jorden. På denne måde skulle flyves en slalombane omkring tre træstykker (kegler). Øvelsen skal nok modificeres en anelse, så man har en reel chance for at kunne gennemføre den.

I femte øvelse skulle der vises præcisionslandning. Til formålet var fremstillet en landingsplade med tre gange to trælistor med hhv. 2, 3 og 4 cm. mellemrum. Piloten skulle lande helikopteren tre gange med en med mellem listerne, før øvelsen var gennemført. Det var især her, Lars var ved at være lidt nervøs for sin helikopter, da det var min tur. Uheldigvis fik jeg kun klaret to af de tre landinger før helikopteren løb tør for brændstof – det var Lars måske glad nok for!

Til banens sidste øvelse havde vi lånt afbrændingstønden. På denne var placeret en 1½ liters colaflaske halvt fyldt med vand. Flasken skulle væltes, hvorefter tiden blev stoppet, når helikopteren var landet på en helipad (lavet af Lars Gregersen) og motoren slukket/sat i tomgang. Her var der en lille bonus på 10 sekunder, hvis helikopteren stod med mederne indenfor cirklen på helipad'en. Øvelse er ikke decideret svær men kan virke ret farlig, da sådan en olietønde slår igen, hvis man er uheldig at ramme den.

Til denne første helikopterkonkurrence var der kun æren at flyve for, men vi håber at kunne danne tradition for afholdelse af hoverkonkurrencen og dermed også få stiftet en klubpokal som hos motorflyverne.

Pointstillingen efter end flyvning blev opgjort som følger:

Plads	Pilot	Points
1	Lars Blaabjerg	26
2	Mikkel Holch	22
3	Hans Peter Christensen	21
4	Ricki Henri	15
5	Jens Liin	8
6	Jane Blaabjerg	6

Auktion og familiedag 11 juni

Familiedagen blev afholdt 11 juni. Vi havde husket at købe ind og alting, men vi havde glemt at bestille godt vejr.



Faktisk var vejret meget fint indtil kl. 13.30, hvor en ordentlig byge med lyn og torden fik jaget os alle ind i klubhuset. Vi skulle holde auktion kl. 14, men det blev udsat pga. regnen og fordi der ikke var mødt så mange medlemmer op endnu.

15:30 kunne vi vove os udenfor igen, og gik straks i gang med auktionen. Der var usædvanligt meget til salg og en hel del af god kvalitet. Det skyldtes at Frede Sachmanns enke havde bedt Sten Bluhme om at sælge Fredes sidste modelflyvesager på auktionen.



Blandt Fredes ting var en masse balsa, adskillige brændstofmotorer, trækstænger, beklædning, værktøj, 4 gode modtagere, kassevis af smådimser osv. osv. Billedet viser blot et lille udvalg af sagerne.

Det var aftalt med Fredes enke, at halvdelen af salgssummen skulle gå til klubkassen. Der kom i alt 2.400 Kr. ind for Fredes udstyr, og der var mange gode handler imellem. Det gode formål var nok med til at hæve budene. Der blev også solgt godt af de sager vi andre havde medbragt.

Ove var auktionarius som det efterhånden er blevet tradition, og gjorde et fint stykke arbejde med at sælge tingene.



Pga. af vejret blev aftenens fællesspisning aflyst midt på eftermiddagen, men da vi var færdige med auktionen, var vejret blevet godt igen. En del af de fremmødte besluttede så alligevel at tænde grillen og stege det medbragte mad.



Modelbådeudstilling 12 juni

Lørdagens kølige vejr havde ikke indbudt til natteroderi og umådeholdent søberi, så vi kunne møde søndag middag friske og udhvilede for at køre materialer fra klubhuset til udstillingen i Universitetsparken. Lars Gregersen og undertegnede hentede bordene i klubhuset foruden den bordplade, som vi et par uger før havde fremstillet til at lægge mellem de sorte borde, så det tilsammen blev til et nyt udstillingsbord.

I parken mødte vi andre medlemmer, som kom med modeller til udstillingen og gav en hånd med opsætning af borde og pavilloner.



Vores nye slæbebanner prydede pavillonerne.

Vi havde mange modeller og af meget forskellig slags udstillet, men desværre var der færre besøgende end forrige år. Det skyldtes givetvis vejret, som så ret truende ud meget af dagen. Dog slap vi for regn indtil kort før kl. 17, hvor vi alligevel skulle pakke sammen.



Det var specielt Oles store Sopwith Pub (for-sidebilledet) samt Peter Thomassens flotte Wellington der tiltrak sig publikums opmærksomhed. Men også helikopterne var der stor interesse for.



Der var mange både udstillet som sædvanlig, og der var også meget aktivitet på vandet. Vores egen Torben og sønneke Andreas havde en ældre speedbåd med, som også kom ud at sejle, da den først havde fået de nødvendige justeringer og en opladning.



TV-2 Århus var forbi udstillingen med et kamerahold, men de interesserede sig desværre ikke for modellflyvere. Det havde ellers været god reklame.

Vi blev inviteret til at udstille i november sammen med Legetøjssamlerforeningen, som er en landsdækkende organisation. Bestyrelsen vil overveje om vi tager mod tilbudet.

Funtana Pro på jomfruflyvning.

Vi har jo både i bladet og til hygge-bygge aftenerne fulgt med i tilblivelsen af Peter Berjerholms flotte Funtana Pro, og endelig en råkold onsdag aften d. 20/4 var vinden tilpas, og Funtanaen skulle i luften for første gang. Kender man Peter, véd man, at han ikke bare lige kaster en ny model i vejret. Der blev justeret og vurderet og taxiet en masse rundt inden det endelig skulle være – og så var altså at det skulle være.



Funtanaen for rask hen over banen. Efter få meter slap den jorden og steg i en faretruende stejl vinkel mod skyerne. De voldsomme rorudslag kom bag på Peter et øjeblik, men så fik han kontrol over modellen, og den kvitterede ved at flyve som en drøm. Funtanaen er jo en ekstrem 3D-model, så den *skal* have voldsomme rorudslag, men den kan tæmmes ved at programmere rigeligt med exponential ind på senderen. Peter startede med 50 %, men det viste sig at være i underkanten.

Med et vingefang på 2 meter, en stor vingekorde, en egenvægt på 5,4 kg samt en 26 cc benzinmotor, er der næsten ingen grænser for hvad modellen kan – bortset altså fra at flyve hurtigt. Det har den til fælles med de fleste ekstreme 3D modeller. De er beregnet til at lunte godmodigt rundt og udføre halsbrækende manøvrer i øjenhøjde. Det får Peter indøvet med tiden, men denne onsdag aften foregik tingene i forsvarlig højde.

Efter omkring 5 minutter på vingerne, skulle modellen ned igen. Det gav også en uventet

oplevelse. Den ville ikke. Vingebelastningen er så lav, at den nærmest kan flyve i gå-tempo. Der måtte nogle forsøg til inden Peter fik Funtanaen ind i meget lav højde, og satte den fjerlet på banen. Belært af nogle tidligere taxiøvelser, havde Peter fjernet hjulkåberne og monteret ekstra store hjul. Det viste sig at være en stor fordel.

I løbet af de 5 min havde den brugt ca. 1/4 af tankindholdet. Benzinmotorer er ret økonomiske i forhold til methanolmotorer. Med en mere 3D-agtig flyvestil skal tankindholdet sagtens kunne række til små 30 min flyvning.

Peter fortæller:

Funtanaen har nu været med til både stormodeltræffet i Brande, hvor den dog ikke kom i luften pga. regn, og til Warbird i Herning, hvor der var rig lejlighed til at lufte den om søndagen. Den har efterhånden fået lært at flyve ordentligt, men der har måttet en del ændringer til i både tyngdepunkt og rorkurver og udslag. På tegningerne fra Exclusive Modelbau var tyngdepunktet lagt meget langt bagude hvilket medførte, at når Funtanaen var i trim ved normal flyvning, skulle den have dykror, når den lå på ryggen, hvilket bestemt ikke er meningen. Jeg flyttede tyngdepunktet ca. 15 mm frem, hvilket gav den ønskede balance og samtidig har medført at Funtanaen kommer meget mere roligt ind til landing, da den ikke længere har tendens til at stikke næsen opad ved langsom flyvning. Højderorsudslagene er ligeledes blevet reduceret meget.

Jeg bruger selvfølgelig dual-rate, så det er muligt at flyve et setup med "små" rorudslag til hurtig flyvning og et setup med større udslag når der laves manøvrer i sindigt tempo. Ved hurtig flyvning er højderorsudslaget således blevet reduceret til 50 %, da større udslag fremprovokerer highspeed tipstall. I begge setup er der masser af exponentialkurve på alle rorene.

Vi siger tillykke til Peter med en velflyvende velbygget model med store muligheder.

2 fugle i klubhuset er værre end 10 på taget

Fredag før familiedagen var jeg i klubhuset for at gøre klar. Døren stod åben som sædvanlig, og pludselig kom en svale flyvende ind ad døren og hurtigt ud igen. Jeg tænkte at den blot havde forvildet sig ind ved en fejltagelse. Men kort efter kom den igen, og fløj forbi mig og ind i baglokalet. Jeg satte mig stille på bænken for at se hvad den ville.

Den fandt hurtigt et egnet sted til redebygning (antagelig) på en repos oppe under en af loftslugerne. Den skræppede vældigt op over sit held, og kort efter fløj dens mage ind ad døren og hen til lugen. Stedet faldt åbenbart i magens smag, for parret satte sig til rette under lugen.

Fuglene lod sig ikke forstyrre, da jeg rejste mig, men jeg valgte at jage dem ud, for ikke at risikerede at lukke dem inde. Det gik de nødtvunget med til, men få sekunder efter var de inde igen. Leif Mikkelsen kom forbi, og fik også del i oplevelsen.

Det var morsomt at observere fuglene på så nært hold, og imponerende at se, hvordan de navigerede rundt i lokalet på fnuglette vinger.

Leif kørte, og jeg jog fuglene ud med brask og bram. De skulle nødigt blive husvante. Det hjalp kun kortvarigt, og så var de inde igen. Så jog jeg dem ud igen og så etc. etc.

Det gentog sig adskillige gange, og der var ikke andet for end at lukke døren. Gennem vinduet kunne jeg se svalerne flyve tæt omkring døren. Da jeg senere skulle hente noget i bilen, var jeg næppe kommet ud af døren før svalerne var inde igen. Jeg lod dem så være for en tid, men måtte checke en ekstra gang for at se om klubhuset var ubeboet inden jeg lukkede af for at køre hjem.

I løbet af auktionsdagen var fuglene inde i huset et par gange igen, men der var alligevel for meget uro med alle de mennesker, så de fortrak til sidst.

Vi ser dem ikke mere, så de har nok fundet bedre husly andet sted.

Referat af bestyrelsesmøde

Mødedato: 28 juni 2005

Deltagere: Peter Bejerholm, Lars Birkmose, Allan Feld, Michael Østergaard og Jane Blaabjerg

Afbud fra: Lars Gregersen og Ove Foldbjerg.

1. Behandling af støjklage

Vi har modtaget en støjklage fra vores nabo Kurt Skriver. Det blev diskuteret om der skulle foretages noget ekstraordinært i den anledning. Beslutningen blev, at vi blot skal være ekstraordinært opmærksomme på at overholde de gældende grænser for flyvetider.

Bestyrelsen vil overveje om måleafstanden ved støjmålinger skal ændres fra 3 til 10 meter, selvfølgelig med en tilsvarende lavere dB grænse. Formålet er dels at få en måling, som er mindre afhængig af måleudstyrets præcise placering og dels at en lavere dB-grænse talmæssigt vil præsentere sig bedre overfor f.eks. kommunen. Der er ikke tale om at stramme kravene, men blot en anden måde at måle på. Vi vil inden evt. endelig vedtagelse sikre at den evt. nye dB-grænse hverken mildner eller strammer kravene.

2. Klubinitiativ til at få flere medlemmer til stævne i Tarp

Det årlige stævne i Tarp i Nordtyskland er en begivenhed, der er værd at gæste og deltage i. Det kunne være hyggelig hvis flere AMC-medlemmer ville detage. Det blev drøftet om klubben skulle tage initiativ til at arrangere turen, men beslutningen blev at tilbyde medlemmerne koordinering af samkørsel.

3. Evaluering af motor- og helikopterkonkurrence.

Konkurrencerne forløb begge med succes og med god deltagelse. Der var tilfredshed med arrangementerne. Det blev besluttet at der også efterfølgende vil blive arrangeret en helikopterkonkurrence sammen med motorkonkurrencen. Dog skal konkurrencerne lægges i tidsmæssig forlængelse af hinanden, dels for at piloterne indbyrdes kan overvære konkurrencerne og dels fordi et antal piloter gerne vil deltage i begge.

Det blev besluttet at stifte en vandrepokal til helikopterkonkurrencen på lige fod med motorkonkurrencen.

Da der flere år har været afholdt to konkurrencer i løbet af sæsonen., blev tildelingen af pokalerne diskuteret. Beslutningen blev, at pokalen går til den pilot, som samlet har den bedste placering opgjort ved addition af placeringerne. Er der pointlighed, er vinderen den pilot der samlet har de bedste placeringer opgjort ved addition af points fra konkurrencernes enkelte øvelser. Er der igen pointlighed, trækkes der lod.

4. Evaluering af familiedag og udstilling.

Familiedagens auktion var særlig stor og dermed langvarig i år pga. af bortauktionering af Frede Sachmanns sidste modelflyvesager. Det ville have været en fordel for overblikket, at effekterne havde været kendt på forhånd.

Pga. dårligt vejr, blev grillaftenen aflyst for familiernes vedkommende.

Udstillingen i Universitetsparken forløb godt. Der var en rimelig interesse fra publikum og et fornuftigt udvalg af udstillede modeller. Havde vejret dvs. vinden tilladt det, ville vi have givet opvisning med en indendørsmodel. Til næste år vil vi – hvis vejret tillader det – give opvisning med en indendørsmodel og en lille el-helikopter på et afspærret område. Opvisningen vil med al sandsynlighed give større opmærksomhed blandt publikum.

5. Debat om ændret udlægning af banearealerne.

De store modeller har vanskeligt ved at lande på vores forholdsvis korte baner, og modeller der ikke er egnede til at starte og lande i sidevind savner mulighed for at kunne lande mod vinden i de fremherskende vindretninger. Forskellige forslag til at inddrage mere af engarealet til kortklippet bane blev diskuteret. Den væsentligste begrænsning ligger i det medfølgende forøgede tidsforbrug på plæneklipping.

Bestyrelsen vil undersøge forskellige muligheder for at få klippet plænen – og ikke mindst priserne for det. En brugbar løsning vil

være en forudsætning for omlægningen, som i givet fald skal ske i efteråret.

En ændret baneudlægning vil desuden give AMC bedre mulighed for at invitere til stævner.

6. Idéopsamling til vinterarrangementer.

Sidste vinters arrangementer var generelt godt besøgt. Vi vil lave en tilsvarende række arrangementer til den kommende vinter.

En idé var 1-2 byggeaftener for indendørsmodeller tidligt i efteråret. En anden var en serie klubaftener med flere samtidige aktiviteter, f.eks. filmfremvisning, snakkehjørnet, en præsentation/foredrag om et givet emne. Der kan også være arrangementer med en gæsteforelæser som i forgangne vinter. Gæsteforelæserne er dog lidt bekostelige for klubben i godtgørelse af transportomkostninger.

Emnet vil blive taget op igen på efterfølgende bestyrelsesmøder.

7. Afvikling af festugeflyvning.

Festugeflyvning vil komme til at foregå på sædvanlig vis. Det er på et tidligere møde besluttet, at flyvningen skal være lidt mere organiseret aht. publikums overblik.

Der arrangeres også i år prøveture for publikum. Prøveturene vil blive afviklet i løbet af 1 time efter opvisningens afslutning og vil ligge på faste tidspunkter. Vi kan have 3 instruktører med lærer/elev anlæg og modeller i gang samtidig. Til hver tur tager instruktøren 3 prøvepiloter med ud, som hver får 5 min flyvning. Med tid til optankning, vil en tur tage samlet 20 min. Det giver mulighed for at i alt $3 \times 3 \times 3 = 27$ prøvepiloter kan flyve.

Der ophænges en tilmeldingsliste på klubhuset. Af den vil der fremgå en nedre aldersgrænse på 10 år for prøvepiloterne.

8. Eventuelt

Michael foreslog at kontingentopkrævningen kunne ske via en bank, dvs. at banken udsender girokort og kører rykkerproceduren.

Da omkring 30% af vore medlemmer hvert år modtager én eller flere rykkere, vil det spare Michael for et stort utaknemmeligt arbejde.

Michael undersøger pris og betingelser nærmere og fremlægger materialet til behandling på et senere bestyrelsesmøde.

Vinterens reparation af plæneklipperen belastte regnskabet. Prisen var næsten 7.000 Kr. Kørselsgodtgørelse til vinterens gæsteforelæserne kan også mærkes i regnskabet. Foreningens økonomi er dog fortsat tilfredsstillende.

AMC er sammen med modelbådeklubben blevet inviteret til at deltage med en indendørs udstilling hos Dansk legetøjssamler...*et eller andet* i november. Formanden kontaktede os ved modelbådeustillingen og vil henvende sig igen senere.

I givet fald vil bestyrelsen være positiv overfor invitationen

Pløresødalvejen

Vi har ofte ønsket os rindende vand i klubben, men ikke just hen over vores kørevej, som det har været tilfældet i lang tid. Nu har Kommunen omsider rensat drænet, så vejen er blevet tør igen. Nu skal vi blot have kørt stabilgrus på, og så er den så god som ny. Stabilgruset leveres og udkøres af vores nye nabo, der har en entreprenørforretning.



Klub information

A-certifikater

Ingen har taget certifikat i år. Der nok slet ikke nogen, der er dygtige nok – eller hva' ?

AMC byder hjerteligt velkommen til

Mdl.	Navn	By	Telefon	Email
358	Torben Nielsen	Egå	86 22 33 07	torben.n@pc.dk
359	Andreas Nielsen	Egå	86 22 33 07	andreas.h@pc.dk
360	Flemming Dahlhof Jensen	Århus N	40 80 57 02	flemming.jensen@martin.dk
361	Jan Thuesen	Århus C	26 19 15 34	j-thuesen@mail.dk
362	Pau Brorsbøl	Århus C	24 87 50 65	pau@webspeed.dk
363				

Det hævdes at modellerne i AMC bliver større og større.



Og der er noget om snakken - det gælder i øvrigt ikke kun i AMC.

Det skyldes nok at grejet til de store modeller bliver stadig billigere samt den inspiration vi får gennem Internettet, hvor man kan følge med i samme trend i udlandet.

Det er også en helt speciel fornøjelse ved at flyve en stormodel. Modellerne flyver simpelthen bedre, når de kommer op i størrelse, og den kriller man får i maven ved de første flyvninger svarer helt til den, man har som begynder. Dels ligger der som regel hundredevis af timers byggearbejde i de store modeller og dels ligger der oftest også et middelstort 5 cifret kronebeløb gemt deri.

Lad os håbe, at udviklingen fortsætter så vi får mange flotte stormodeller at se.

Klubkalender

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
lørdag	20 aug. 05	fra kl. 13:00	Motorflyvekonkurrence og helikopterkonkurrence
søndag	21 aug. 05	fra kl. 13:00	AMC klubstævne for svævere og motorsvævere
onsdag	31 aug. 05	18:30-20:00	Festugeflyvning – opvisning
lørdag	3 sep. 05	10:00-16:00	Festugeflyvning – opvisning og modelbådeudstilling
lørdag	3 sep. 05	13:00-16:00	Festugeflyvning – opvisning
lørdag	15 okt. 05	fra kl. 13:00	Standerfældning
søndag	6 nov. 05	10.00-14.00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
onsdag	7 dec. 05	fra kl. 19:00	Gløgg aften og auktion
søndag	11 dec. 05	10.00-14.00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
søndag	15 jan. 06	10.00-14.00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
søndag	12 feb. 06	10.00-14.00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
søndag	26 mar. 06	10.00-14.00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen



Modelflyveren
— som hans nabo ser ham



Modelflyveren
— som hans kone ser ham ...



Modelflyveren
— som hans konkurrenter ser ham



Modelflyveren
— som hobbyhandleren ser ham



Modelflyveren
— som han ser sig selv

Det er vist ikke til at læse teksten på billederne, men de beskriver modelflyvere som forskellige folk ser på dem. Fra venstre mod højre og ned:

- Som hans nabo ser ham
- Som hans kone ser ham
- Som hans konkurrenter ser ham
- som hobbyhandleren ser ham
- Som han ser sig selv.