

oktober 2006



Læs i dette nummer:

Festugeflyvningen
DM i skala hos KFK d. 26-27 august
Sommerlejr i Aalborg og GRCC stævne
Hvad skal vi flyve med til vinter ?
Vinterklubmøder i AMC
Luftfotografering for enhver
Portræt af en formand
Wild West Flying Circus
Familielkontingent i AMC



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



Aarhus Modelflyve Club

Bestyrelsen

Formand	Allan Feld	86 13 41 40	allan.feld@mail.tele.dk
Kasserer	Jane Blaabjerg	86 99 80 55	jane@amc-rc.dk
Sekretær	Lars Birkmose	86 28 90 23	lars@birkmose-jensen.dk
Pladsforvalter	Ole Jensen	86 94 22 80	otjensen@image.dk
PR & kontakt	Peter Bejerholm	86 75 25 15	peter.bejerholm@post.tele.dk

Kontaktpersoner

Pladsforvaltning	Ole Jensen	otjensen@image.dk
Sikkerhedsansvarlig	Ole Jensen	otjensen@image.dk
Klubbladet AMC-nyt	Allan Feld	allan.feld@mail.tele.dk
Nøgler til klubhus	Lars Birkmose	lars@birkmose-jensen.dk
Webmaster	Jes Schmidt	jes@amc-rc.dk

Instruktører (navne med * er også kontrollanter for certifikatprøver)

Motorfly brændstof:

Lars Birkmose	86 28 90 23
Allan Feld*	86 13 41 40

Motorfly elektriske

Casper Bach	86 18 29 47
Andersen	

Helikoptere:

Lars Blaabjerg*	86 99 80 55
Jens Jacobsen	86 98 98 17

Stormodeller brændstof:

Ole 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 være støjgodkendt af klubben før de tages i brug. Motoren skal som minimum være udstyret med en standard lyddæmper.
Maksimum støjniveau er 94 dB(A) på 3 meters afstand (FAI).
Godkendelsen skal fornyes efter væsentlige reparationer eller ombygninger.

Festugeflyvningen

Der plejer jo at være en artikel om årets festugeflyvning i efterårets AMC-nyt. Det skal der da også være i år, men med et lidt andet fokus denne gang, nemlig på selve arrangementet.

Det er altid med en vis alfaderlig bekymring at formanden samler trådene omkring den årlige festugeflyvning. Man har vel ambitioner på klubbens vegne. Det er jo her vi viser os frem.

Det starter allerede i marts, når der skal indmeldes program til Århus Festuge. Hvad skal jeg skrive i år? Kan jeg regne med at have nogle seværdigheder i luften – eller skal jeg bare skrive ligesom sidste år. Og så er der det med prøveturene. Hmm - sidste år var det alt for mange. Publikum blev sure fordi turene lå efter selve opvisningen. Nå, jeg skriver, at der er 10 prøveture i løbet af opvisningen. Det kan vi godt klare. Opvisningen, ja – hmm skal jeg lave et flyveprogram som sidste år eller bare lade piloterne flyve. Det vil jeg beslutte senere. Og hvad med pølseboden. Mon der er nogen der vil passe den i år. Sidste år hang Lone på den fordi ingen andre ville. Sådan skal det i hvert fald ikke være i år – ikke i år.



Så starter flyvesæsonen. De forskellige arrangementer i AMC og andre klubber bliver planlagte og der kommer invitationer ud. ØV-ØV og atter ØV. Der er inviteret til pilotmøde på Samsø præcis den lørdag i festugen, hvor vi har opvisning. Så er vores stormodelpiloter væk igen og dermed er der heller intet bannerslæb i år. En ringe trøst er det, at jeg ikke skrev om stormodeller i annonceringen i år.

Vi holder vi bestyrelsesmøde forud for opvisningen. Det bliver kun få dage før. Det er næsten umuligt at finde en dag, hvor bestyrelsen

kan samles. De sædvanlige opgaver med indkøb bliver fordelt. Jane forslår, at vi køber små slikposer og tilbyder også at bage kage, begge dele til salg i pølseboden.

Vi beslutter at købe en *råber* med løs mikrofon til erstatning for forstærkeranlægget og højttalerne, som blev stjålet fra klubhuset i februar. Lars Birkmose og jeg mødtes i Lavpris Elektronik og fandt en egnet model til 1000 Kr. Derhjemme afprøver Lars råberen på huskatten, og jo, der er skrald i hornet. Katten har ikke været sig selv siden. Godt det ikke var fruene Lars råbte ad. Det kunne have givet rifter.

Så er det onsdag. Lars Birkmose og Peter Bejerholm hænger sikkerhedsnet op. Jeg har købt øl og vand på vej til flyvepladsen. Det lange græs blev slået i weekenden. Det var i sidste øjeblik, men det er OK. Det korte græs er ikke blevet slået - igen. Det er ikke OK men det klarer Lars og Kristian nu i stor hast.

Hov, vi skal da have prisskilte op, og toilet-skiltet og også dét oppe ved vejen. Toiletet – hov, vi skal have ryddet rummet for skrammel og hældt blå sovs på tønden. Håndvasken skal op, og der skal hældes vand på håndbruseren. Puh, vi nåede det alligevel. Nu kan tilskuerne komme.

Råberen kommer ikke meget i brug. Der er kun få tilskuere at råbe ad. Vejret arter sig ikke. Det er tørt, men der er for meget vind fra sydøst. Til gengæld er der flotte skyformationer, der ind imellem ser dramatiske ud i nuancer fra hvid over gul og rød til blygrå.

Der bliver fløjet så meget som vinden tillader – det er ikke meget. Der er mange turbulenser over landingsbanen og Bejerholm redder kun lige netop skærene med sin Mosquito. Helikoptererne klarer sig bedre i vinden, og giver fine opvisninger. Især Ricki giver den gas med avanceret 3D flyvning. Nuser kommer også i luften. Det er spektakulært. Den har fået dobbelt så stor motor som sidste år, og kvitterer ved at være nærmest ustyrlig. Et antal forventningsfulde tilskuerpiloter diskuterer på hvilken måde jeg mest sandsynligt vil

kvase modellen. Der er overvejende stemning for, at det bliver i landingen. Men HA! Efter en kolbøtteflyvning af dimensioner lander Nuser pænt og artigt, og er klar til genbrug om lørdagen. Den skal dog lige have strammet snuden, som har en uønsket siderorsvirkning.

Endelig lørdag. Jeg skal hente mere sodavand og øl. Min ellers trofaste discount leverandør svigter og har kun røde og grønne sodavand. Jeg konkluderer efter moden overvejelse at røde og grønne sodavand ikke gavner omsætningen. Efter at have hjemsogt yderligere 3 discountkæder uden at få de rette øl og vand, svinder modet. Her står man på toppen af Randersvej med udsigt til 3 discountmarkeder samt en festklædt by der sprudler af tilbud og aktiviteter. Men kan man måske få en gemen cola i 1/4 liter flaske og en gemen discountpils denne lørdag formiddag? – nix, det kan man ikke. Panikken melder sig. Brugsen – jeg må i Brugsen. I Brugsen på Viborgvej vender modet tilbage. Dels møder jeg Lone Buch på weekend indkøb som siger at hun og Jens kommer, og dels er der stabelvis af billig cola og øl.



Jeg lægger vognen og drager afsted med rovet. Jeg skal lige på havnen til Clausens Fiskehus for at hente 2 poser knust is til at køle drikkevarerne. De er *desværre* udgået for regner i dag, så isen bliver betalt af egen lomme.

Med god hjælp fra de fremmødte får vi pladsen gjort klar.

Der bliver indrettet pølsebod i klubhuset. Birkmose har købt de gode pølser fra Metro og hvad dertil hører. Der er også købt kaffe, men vi har ikke lige tænkt på noget at lave kaffen i. Der sendes et ilbud afsted efter NesCafé. Suk, nu har jeg jo alligevel ikke fået aftalt pasning af boden med nogen. Jeg havde

satset på at nogle Pingviner måske ville dele opgaven, men det fik jeg altså ikke spurgt om. Lone vimser omkring i klubhuset, som om hun nærmest venter på at jeg skal spørge – kan jeg være det bekendt? Jeg samler mod og spørger, og Lone siger selvfølgelig ja – det gør hun altid. Men næste år – det lover jeg – da skal der andre til at passe boden

Det blæste frisk over Lystrup Enge. Denne lørdag dog fra vest og dermed nogenlunde langs banen.

Tilskyndet af presset fra publikum var vi nok nogle piloter, der denne lørdag fik flyttet vore personlige grænser for hvor meget vind man kan flyve i. Der var heldigvis ikke mange uheld.

Uden stormodeller, bannerslæb og andre 'seværdigheder', valgte jeg, at vi skulle flyve uden program. Jeg selv var nødt til at flyve meget for at holde aktiviteten oppe, og det var begrænset hvad der var af kommentering til publikum.

Helikoptererne gjorde igen en stor indsat for opvisningen, og det interesserede tydeligvis publikum.

Birkmose var også meget aktiv i luften og holdt showet i gang. Nuser kom i luften og fløj blidere end om onsdagen. Snudestrammeren af kulfiberstænger hjalp på stabiliteten, selvom der stadig var unoder i hvalpen.

Pga. vindstyrken valgte vi at aflyse prøveturene. Det var vores vurdering, at det snarere ville skræmme prøvepiloterne end det ville gøre dem interesserede, hvis de fik lov at flyve i så turbulent luft, som det var tilfældet.

Jeg bemærkede at Birkmose og jeg var omtrent de eneste fremmødte flyvende piloter med mere end 3 års klubanciennitet. Derfor var det en stor glæde at se, at vore unge piloter til gengæld mødte op og fløj på livet løs trods vind og publikum. Det tegner godt for klubbens fremtid.

Tak til alle der fløj. Tak til alle der hjalp. Specielt tak til Lone og til Lars Birkmose som altid er klar til at hjælpe, når klubben har brug for det.

DM i skala hos KFK d. 26-27 august

Af Peter Bejerholm.

Ole Jensen og undertegnede havde tilmeldt os de danske mesterskaber i skalaflyvning, som i år var lagt på KFK's flyveplads mellem København og Roskilde. Ole skulle deltage i F4C klassen med sin nye Dragon Rapide, som netop var prøvefløjet ugen før i Holstebro. Prøveflyvningen gik ikke helt som planlagt, men efter nogle ændringer var Ole optimistisk trods den ringe forberedelse. F4C er den mest

ambitiøse klasse, hvor der flyves om udtagelse til næste års EM.

I den mellemste klasse, kaldet *populærskala*, var Ole forsvarende mester fra sidste års DM i Viborg. Ole stillede i lighed med sidste år op med sin Tiger Moth. Jeg stillede op i klubskala klassen med min Chipmunk, og da det var min første konkurrence var noget spændt på hvordan det skulle gå.



Ole og jeg kørte hjemmefra med campingvogn fredag eftermiddag, da vi havde planlagt at nå at flyve lidt fredag aften. Eftersom vi stort set kørte i kø fra Hedensted til flyvepladsen ankom vi så sent, at det pga. miljøregler ikke længere var tilladt at flyve, fik vi en lang næse. Der var dog ankommet en del kendte ansigter og campingvogne, så aftenen gik med kaffe, en enkelt øl og masser af mere eller mindre nørdet skala-snak.

Klasserne der konkurreres i kan kort beskrives således:

- Klubskala:
 - Der konkurreres kun i flyveprogrammet med tre valgfrie manøvrer.
- Populærskala;
 - Kort statistisk bedømmelse på afstand

og derefter flyveprogram med tre valgfrie manøvrer.

- FAI eller F4C:
 - Meget detaljeret statistisk bedømmelse og derefter flyveprogram med fem valgfrie manøvrer.

Der var tilmeldt 8 i Klubskala og 4 i både Populærskala og F4C.

I alle klasser skal der flyves tre gange, og med 16 deltagere var det et ret presset program, som skalagruppen fremlagde til briefingen lørdag morgen. Til gengæld var vejret perfekt med ringe vind. Kl. 10 startede vi med flyvning i Klubskala samtidig med at de statiske bedømmelser foregik i de to andre klasser. Det var faktisk lidt problematisk, at der var piloter, der skulle flyve i én klasse samtidig

med at de skulle præsentere en model for de statiske dommere i en anden klasse. Jeg var i hvert fald glad for, at jeg kunne koncentrere mig om én model.

Ole og jeg fungerede som "Caller" for hinanden under flyvningen. En Caller er en hjælper, der står bag piloten og melder til dommerne hvilken manøvre der skal udføres, hvornår den påbegyndes, og hvornår den er udført. Det er faktisk rigtigt rart, da det godt kan glippe med rækkefølgen af manøvrer, når der er pres under konkurrencen.

Til min overraskelse lagde jeg ud med at lave 1. rundes næstbedste flyvning i Klubskala klassen på trods af begyndernerver. I løbet af lørdagen fik vi som planlagt afviklet de to første runder i alle klasser. Ole's debut med Dragon Rapide'n gik ikke som forventet. Efter starten var den så ustabil, at Ole valgte at lande og trække den ud af den videre konkurrence. Faktisk høstede Ole et af weekendens største bifald, da han lavede en rigtig flot landing på trods af det meget ustabile flyvebillede som Rapide'n vidste.

Vejrudsigten søndag lovede OK vejr fra morgenen af, men der ville komme regn op ad dagen. Den sidste runde flyvning blev startet kl. 9:30. Klokken 12, hvor der skulle holdes en times pause pga. miljøreglerne, manglede vi kun fire flyvninger. Det viste sig at være rigtig god timing, for kl. 12 kom en byge, og alle modellerne blev dækket over med presenninger. Bygen varede til kl. 13, og så blev de sidste flyvninger afviklet. Da vi havde pakket sammen startede regnen igen, mens vi var i klubhuset til præmieoverrækkelse. Sådan - det kan man kalde timing!

Vores resultater blev at AMC ryddede præmiebordet for fjerdepladser! Ole blev nummer fire både i F4C og Populærskala, og jeg blev det i Klubskala. Øvrige resultater og point for de forskellige discipliner kan ses på <http://www.rc-skalafly.dk>.

Skalagruppen og især KFK skal have stor ros for det arrangement, de havde stablet på benene. Der var sådan set ikke noget jeg observerede, der ikke bare klappede. Det eneste malurt i bægret er dog, at når et DM afholdes på Sjælland, og der så kun kommer én sjæl-

lænder, kan man godt tænke tanken: hvorfor skal vi betale for en dyr tur helt derover! Jeg véd at Skalagruppen gør sig de samme tanker om dette emne.

Red:/ Ole nåede at flyve 4 ture med Rapide'n inden den havarede totalt på pilotmødet på Samsø. På RC-Unionens Forum forklarer Ole hændelsen som afslutning på den byggetråd han har vedligeholdt siden november 2004.

Ole Jensen fortæller: *Efter nogle runder lagde jeg an til landing, men på tværbenet langt ude skete katastrofen: Fra pæn højde under et moderat drej og med god fart, krængede den pludselig over og satte kurs mod jorden, uden at den tilsyneladende reagerede på radioen.*

Det blev til i alt 4 gange i luften. Efterfølgende var der mange kloge hoveder, der analyserede hændelsen, men uden at nogen kom med et stensikkert svar. Jeg har det heller ikke, men jeg tror, at et godt bud er, at alle de mange wirer mellem vingerne og i kroppen i kombination med afstand og flyets vinkel i forhold til senderen, har afskærmet modtageantennen, så den simpelthen mistede radioforbindelsen i et kritisk øjeblik.



Tråden findes på adressen: http://www.rc-unionen.dk/nytforum/topic.asp?TOPIC_ID=5791
Der er mange gode billeder og debatter om byggeteknik, og tråden absolut værd at besøge og blive klog af.

Vi ærgrer os sammen med Ole, men rygten vil vide, at der er noget med en DC-3 under anflyvning.

Et andet rygte – men det er nok ikke sandt – vil vide at Ole har købt sin første ARF-model.

Sommer-Minilejr hos Aviator og HELI-Hyggetræf i Greve

Af Jane Blaabjerg

Når man deler sol og vind lige...eller skulle man sige ”sol og regn”, så har man et meget godt billede af de to træf Lars og jeg har været til denne sommer.

Først kom solen.

I uge 30 holdt Aviator ved Ålborg sommerminilejr. Lars og jeg blev i starten af ugen enige om, at vi ville op og kigge lidt nærmere på sommerlejren. Vejret var jo fint og vejrudsigten lovede fortsat masser af sol og varme.

Vi kørte hjemmefra onsdag eftermiddag og efter at Hannibal (sønneke /red.), jeg og campingvognen havde et pitstop på en tankstation i Assentoft mens Lars ræsedede hjemover, (vi troede begge at den anden havde puttet sengetøjet i bilen), kunne vi endelig køre nordpå.

Vi ankom på pladsen onsdag aften lige tids nok til at nuppe lidt af eftervarmen fra grillen til aftensmaden. Allan fra klubben var ikke sen til at hjælpe os med at få campingvognen stillet på plads. Og han vidste jo hvad han snakkede om – han havde få dage forinden indviet sin nyindkøbte campingvogn.

Allan vidste også alt om hvordan man sætter fortelt op: Man skal bare sige til de andre, at man aldrig havde prøvet før! Det var nu også sandt nok. Lars og jeg havde aldrig tidligere gidet slå forteltet op, så vi var jo lidt spændte på, om vi kunne finde ud af det, og om alle stængerne var der. Men op kom det, i en lynendes fart og ved hjælp af Allans trick. Vi fik faktisk ikke selv lov til at hjælpe til.

Dagene i Ålborg var rigtig hyggelige. Torsdag aften blev der arrangeret fællesspisning med alt hvad dertil hører af våde varer. Der blev snakket med både gamle og nye venner, og de fleste havde hele familien med på lejren.

Desværre var der ikke meget flyvning de dage vi var der. Dette skyldtes nok, at campingområde og flyveplads ligger ret langt fra hinanden, og bilen derfor skulle pakkes med alt ”habenguttet” før man kunne tage over og flyve. Dette var lidt ærgerligt, da vejret jo var

perfekt (næsten for perfekt, det var vist sommerens varmeste uge) og flyvepladsen ganske fin. Desværre tyndede det også ret kraftigt ud i folk i løbet af torsdagen. Mange var kommet direkte fra sommerlejren i Skagen ugen forinden og havde sikkert fået flyvning/hygge nok for denne gang.



Det ser unægtelig ud som om Hannibal er leveret sammen med bagerbrødet, men jeg skal hilse at sige, at bageren intet har med sagen at gøre.

Lars og jeg havde et par udmærkede dage i Ålborg før vi vendte næsen hjemad i løbet af lørdagen. Om vi tager derop igen næste år er nu ikke sikkert. Det var hyggeligt, men desværre lidt ødelæggende at flyveplads og campingområde ligger så langt fra hinanden.

Så kom regnen – til Greve.

I weekenden 11.-13. august pakkede Lars og jeg igen campingvognen. Denne gang gik turen til Greve RC Center på Sjælland til deres traditionsrige heli-hyggetræf. Vi har været derovre et par gange før og er altid blevet godt modtaget. Vi blev derfor ikke skræmte af vejrudsigten, der lovede byger i weekenden. Faktisk fik vi lokket Allan med derover med diverse lovord om, at hvis han ville se helikopterflyvning, så var det stedet. Nå ja, så ville vi jo også gerne se deres nye faciliteter.

Lars og jeg ankom fredag omkring middag. Stævnet var først annonceret til at starte kl. 17, så overraskelsen var ikke så stor over at finde pladsen tom. Vi havde god tid til både at få købt ind og rejst forteltet – denne gang helt selvhjulpne. Op kom det da, men det var da nemmere i Ålborg!

Fredag blev det ikke til meget mere end dét. Der kom nogle enkelte lokale, men ikke andre der overnattede.

Lørdag morgen stødte Allan til og op af dagen kom flere lokale og andre endags-piloter på pladsen. Og vi jyder lærte, at den sjællandske definition af ”byger” er anderledes end den jyske. Jeg vil nok nærmere betegne vejret som ”heldagsregn” i stedet for ”byger”.



Det er aldrig for tidligt at begynde.

I de korte perioder der trods alt kom med tørvejr (eller næsten tørvejr) styrtede piloterne ud på pladsen for at flyve. Ellers opholdt folk sig i det kæmpestore, rigtig lækre klubhus de har fået i Greve. Der blev fløjet med simulator, snakket, skruet i helikopter mv. Selvom træffet ikke var så velbesøgt som forventet, var der det meste af dagen relativt mange piloter til stede.



Lørdag aften var der annonceret fællesspisning, men dette var desværre aflyst pga. for få tilmeldte. Vi tilrejsende jyder, der som de eneste havde trodsset vejrudsigten og ville overnatte på pladsen (måske fordi vi ikke for-

stod begrebet ”byger”), blev dog ikke snydt for en hyggelig aften, da Kim Jensen og familie inviterede hjem i privaten til spisning.

Søndagens vejr var desværre meget lig lørdagens, om end der kom lidt mere ophold mellem ”bygerne” først på eftermiddagen. Desværre kom tørvejret så sent, at vi ikke fik den store glæde af det, da vi skulle med færgen hjem sidst på eftermiddagen. Lars nåede dog at få luftet både Freya’en og MP’en. Sidstnævnte fik meget opmærksomhed fra de tilstedeværende piloter og de var alle meget imponerede. Aldrig har jeg set så mange voksne mænd stå og røre begejstrede ved en batteripakke!

Trods vejret havde vi en god weekend i Greve. Vi tager gerne derover igen, men ser gerne de sørger for lidt bedre vejr næste gang.

Mere Sommer Minilejr

Det er ikke tidligere gået op for mig hvorfor det hedder mini-lejr. Jeg har vel troet at det mest var for børn og unge, og har holdt snuden væk. Sidste år opdagede jeg, at nok var der børn og unge, men også masser af voksne. Jamen hvorfor hedder det så minilejr, hva’ ? Jamen det er fordi der også er en ’store’ lejr arrangeret af Unionen. I år var den i Skagen, og der var mange deltagere, og det var varmt, og det var støvet, og det var ikke til at flyve, og der var mange ting galt – i hvert fald ifølge de piloter m. familie som bagefter kom til Ålborg lejren direkte fra Skagen. Nu skulle de rigtig slappe af og hygge sig.

Det gjorde de så. Som Jane skriver, havde jeg min nyanskaffede campingvogn med. Sikken en fornøjelse sammenlignet med mit ellers trofaste telt. Det blev hurtigt vedtaget på pladsen, at den var købt fordi jeg var blevet unionsformand. Unionsformænd kan ikke sove i telt. Vittige hoveder mente tillige, at den nok var købt for Unionens penge. En udmærket idé i øvrigt. Jeg trænger til en ny bil.

Sidste år blev vinden brugt som undskyldning for ikke at flyve. I år var det varmen, og som Jane skriver, afstanden til flyvepladsen. Næste år finder vi på noget tredje, blot det ikke er regn. Selvfølgelig bliver der fløjet og endda

en hel del, men der bliver også tid til fjernstyrede biler og både, ungerne, computerspil, familien, hygge, en indkøbstur hos Leif O. Mortensen. Der bliver også tid til at nyde en enkelt pils i varmen og til at købe dagligvarer ind. Hver aften satte vi campingbordene sammen i en lang række, og så var der fest i gaden.



Frank fra Woodstock underholder med guitar og sang. Der er **ikke** sjov tobak i piben selv om den tobak vi røg smagte sjovt – af æble.

Jeg kunne skrive et helt blad om sommerlejren, men jeg vil meget hellere opfordre Jer til at komme med. Man kan sagtens tage en enkelt dag, en weekend eller så mange dage man har lyst. Der er god plads, god sanitet, plads til familien, trygge forhold for ungerne, en masse hyggelige mennesker, da især hvis I kommer. Sidste år var AMC-delegationen meget større end i år, hvor nogle var udenlands på ferie. Jeg håber, at vi kan blive mange igen.

Næste års 'store' lejr bliver i Odense hos Odense mfk. i Sandager nord for Odense. Det kommer der mere om i Modelflyvenyt.

En dag fik vi besøg af en af Søværnets gamle Sikorsky S-61 redningshelikoptere.

Den skulle lande på flyvepladsen, og vi ventede spændt. Endelig dukkede den op i horisonten i vest og lagde synligt an til landing. Men landingen blev nærmest til en overflyvning og helikopteren forsvandt ud af syne i østlig retning. Den måbende skare blev dog trofast stående i håb om at der nok var tale om en landingsrunde, OK lidt stor måske men alligevel, det er jo en gammel helikopter. Yderpunktet i *landingsrunden* var Frederikshavn, hvor nogle småtøser var drevet til havs på en luftmadras ell. lign. En mand var svømmet ud efter dem, men kunne nu hverken komme ud eller hjem. Der herskede ren elendighed, og SOK blev tilkaldt. Inden Sikorsky'en nåede til Frederikshavn, var idyllen dog genskabt, og alle var i land i god behold.



Så kunne de jo lige så godt flyve til Ålborg igen, når de nu have lovet det. Helikopteren dukkede op i østhorisonten, blev større og større og JA, denne gang var det ganske vist. Den landede. Efter en ceremoniel landingsprocedure, hvor en mand først hoppede ud og siden dirigerede helikopteren den sidste ½ meter ned, kom hele besætningen på 6 mand ud og stillede op på række. (se forsidebilledet). Folk strømmede til og fik lov at gå gennem helikopteren for at se indretningen. Mechanikeren fortalte at de ikke kunne få reservedele til de gamle møller, og fx rotorbladene blev brugt meget længere end foreskrevet. Betyggende at vide, hvis man skulle komme i havsnød.

Mandag efter 11 dages sommerlejr blev der lukket og slukket. Tak til Aviator for et godt arrangement – endnu en gang.

Hvad skal vi flyve til vinter ?

Ja, jeg vil da håbe på stor mangfoldighed, for det synes jeg er med til at gøre indendørsflyvning til noget særligt.

Med masser af motorkraft, som er let tilgængelig i dag, kan man få næsten hvad som helst til at flyve eller i hvert fald til at blive oppe i luften.

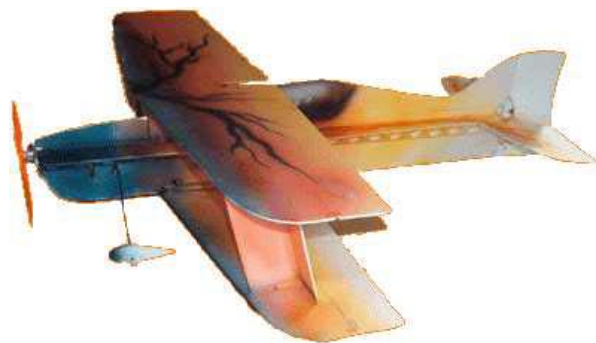
Sidste år var det 3d flyveren Knuffel, der var det store nummer. Fremragende model, robust, velflyvende og kan det hele. I år ser det ud til at være Smove der bliver in. Den skulle være endnu bedre. Begge modeller kommer fra det unge nordtyske firma Slowflyworld (www.slowflyworld.de), hvorfra vi for nogen tid siden gjorde et fællesindkøb af 11 modeller.



Knuffel er et monoplan mens Smove er et biplan med indbygget luftbremse. Bremsen er simpelthen en depronplade i hver side der står på tværs af flyveretningen og giver stor permanent luftmodstand. Det forhindrer modellen i at accelerere uønsket under dyk. Til gengæld skal der mere motor på.

Der vil sikkert også være de traditionelle moderat motoriserede modeller, der tiltaler indendørsbegynderen mere. Og så er der alle eksperimenterne og de andre kugleskøre modeller.

Forudsat der bliver holdt indendørs DM i år, står der selvfølgelig også en økonomiflyver på programmet.



Lars Birkmose, Casper og jeg vandt jo DM i langtidsflyvning sidste vinter. Dermed er vi forsvarende mestre, og det forpligter. Vi vandt med 42 minutters flyvning med et stort skrummel af en depron-motorsvæver.

Vi pønser på en nemmere bygget og gerne lettere model i år. Jeg tror at Jens Butler skal hyres som teknisk rådgiver.

Der er flyvemuligheder nok i vinter. AMC har 5 arrangementer på Skjoldhøjskolen. Silkeborg har 8 i Langesøhallen. Aviator har i år hele 5 arrangementer i den megastore Giganthium hal. Skulle det ikke dække behovet, kan man flyve hver fredag i Odder Idrætshal enten for 50 Kr. pr. gang eller som medlem af Odder Indoor.

Vinterklubmøder i AMC

Vi har planlagt 4 vinterklubaftener til denne vinter foruden vores traditionelle gløgg aften og selvfølgelig generalforsamlingen.

Det første vintermøde blev afholdt i onsdags d. 27/9 efter at der var udsendt mail til alle som klubben har mailadresse på samt ringet til de der kunne træffes på den måde.

På mødet aftalte vi, hvad de kommende vintermøder skal bruges til. Én aften skal handle om skalabygning, hvor der indbydes en foredragsholder. En anden aften skal handle om paint brush teknik. En tredje aften kan man medbringe sin sender og få den målt mht. sendestyrke og signalets renhed. Kruse vil komme og fortælle om bevikling af små børsteløse motorer. Der bliver også nok noget om kunstflyvning. Der vil være projektor og PC, så vi kan se film og billeder hver gang, hvis nogen altså tager noget med, fx filmen om de danske KZ-maskiner. Vel mødt i beboerhuset.

Luftfotografering for enhver

Det er ikke så mange år siden at luftfotografering fra modelfly var en drøm for de fleste og en realitet for de få. Alm. filmkameraer var godt nok kommet ned i pris og vægt før digitalkameraerne tog over, men det var et problem eller i hvert fald et irritationsmoment, at man måtte vente på at billederne blev fremkaldte, og ikke straks vidste om man havde fået gode billeder.

Levende billeder blev først mulige for hvermand for få år siden, da små såkaldte WEB-cams med en absolut middelmådig billedkvalitet blev tilgængelige - og det endda med indbygget sender, så billederne kommer ned straks.



Her er Bjørns Terry med det lille kamera under vingen, hvor pilen peger.

I den senere tid har jeg eksperimenteret med still-billeder mens Bjørn Tvenge og Lars Klitte har kørt det tunge skyts i marken. Bjørns jordstation består af en speciel modtager, der tilsluttes et alm. fjernsyn. Fjernsynet får 230V fra en converter, der arbejder på at tømme Bjørns autobatteri hurtigst muligt.

En dejlig søndag ude på flyvepladsen fortæller Bjørn Tvenge:

Video fra luften er blevet overkommeligt, både når det gælder vægten af udstyret og ikke mindst prismæssigt. Kameraenheden med indbygget videosender vejer 20 gram og 9 volts batteriet dertil ca. 50 gram, så alt i alt bliver man filmende med 70 gram ekstravægt. Kameraenheden kan f.eks. placeres under vingen på modelflyet og skal sættes på noget skum, der kan fange vibrationer fra motoren.

Men der skal mere til, for når signalet sendes ned til modtageren på jorden, skal det videre til f.eks. en video-optager eller DVD-optager, hvis optagelserne skal med hjem. Men det er jo også rigtigt sjovt for andre at se optagelserne direkte på et medbragt fjernsyn. Eneste ulempe ved alle disse apparater er, at de skal have 230 volt strømforsyning. Så jeg måtte ud at have en 12 volt til 230 volt konverter, hvilket gør det muligt at benytte akkumulatoren i bilen. Og med Lars Klittes DVD-optager og et lille fjernsyn var vi klar til optagelse.

Det var en solrig og blæsende dag, og dermed helt forkert til dette eksperiment. Videokameraet kunne ikke klare den hårde kontrast, sollyset giver, og blæsten giver ikke just rolige billeder. Men vi fik nedtaget levende billeder af vores flyveplads, dog med en masse billedstøj. Vi prøver at flytte rundt på antennen og prøver forskellige kameraplaceringer og tiden går hurtigt, pludselig forsvinder strømmen, bilbatteriet var tomt. Heldigvis var der masser af stærke hjælpere på pladsen, så Fiat'ten blev hurtigt skubbet i gang igen og fik nu lov at stå med motoren i tomgang, mens akkumulatoren ladede op, og vi fik strøm til alle apparater igen. Da strømmen forsvandt under optagelsen, gik dvd-skiven desværre i udu, men sådan er det, når man eksperimenterer. Heldigvis var der flere skiver at spille på.



Bjørn får de første billeder på skærmen

Og dur det så? Absolut, men kvaliteten er lidt dårligere end VHS. Billedkvaliteten dur slet

ikke til stillbilleder, men til det har vi jo andre kameraer. Den medfølgende modtageantenne kan ret nemt forbedres, hvilket der er mængder af oplysninger til på internettet. Jeg har selv prøvet et par af dem og bruger nu en GP Patch Antenne, GP står for Goof Proof, og Fedtmule har jo en fortid med svævefly, se "Goofy's glider". Så den var oplagt at prøve, og antennen virker faktisk meget bedre end den, der følger med videoudstyret.



Skal vi tage priserne med, så købte jeg mit kamera + modtager for ca. 500 Kr., men prisen falder og fra udlandet kan kameraet i dag skaffes til det halve. Foruden kameraet, der bruger et 9 volts batteri, skal man lige huske en laaang 220 volts ledning eller en 12 volt til 220 volt konverter til alle stumperne på jorden.

Næste skridt kunne være at anvende en bærbar computer til videooptagelsen, så har man både optager og fremviser i ét og har løst strømforsyningsproblemet. Den gamle Fiat

har ikke godt af at stå og hakke i timevis – det har miljøet heller ikke. En 230V Honda generator ville være et godt alternativ.

Eksperimenterne er først lige startet. Målet er at få gode støjfri billeder ned med god opløsning, klare ægte farver og uden solblending. Der er et stykke vej endnu, med mindre der er råd til en stormodel og prof. udstyr.

Så vidt Bjørn.

Det var vældigt spændende at se på da Bjørn og Lars Klitte fløj deres eksperimenter. Som det ses her til venstre blev der givet dispensation til en enkelt fototur hen over standpladser og borde.

For mit vedkommende har jeg eksperimenteret med still-billeder. Det udsprang af at Ove mistede en el-svæver i det mandshøje ukrudt på arealet øst for flyvepladsen. Jeg ville prøve om jeg kunne se svæveren fra luften, så Ove kunne få den tilbage.



Af Jens Jacobsen købte jeg et billigt digital-kamera (herover). Han havde netop købt 2 af slagsen til 200 Kr. stk. incl 8; b ram – svarende til prisen på en god servo. Kameraet er et IX30 fra Fujifilm. Opløsningen er 1280x1024 svarende til 1,3 megapixels (billedpunkter). Gode kameraer har i dag 5-8 megapixels, så det er ikke just højt opløselige billeder man tager. Men det er godt nok til lidt luftfotosjov.

Kameraet har 8Mbyte hukommelse, og det rækker til ca. 30 billeder. Ca. fordi billederne tager forskellig lagerplads afhængig af indholdet. Ved én af flyvningerne var der kun plads til 17 billeder, så de sidste jeg tog hen over landingsbanen og pilotfeltet kom ikke med ned. Kameraet giver også anden udfor-

dring, nemlig at det tager op til 10 sek. om at blive skudklar mellem billederne. Når man flyver og ivrigt fotograferer, føles 10 sek. som uendelig lang tid. Resultatet er at man trykker for hurtigt og mister mange billeder.

Kamera med batteri vejer 180g. Det kan næsten alle modeller bære, fx også en EasyStar, som ville være velegnet som fotoflyver med sin rolige flugt og gode svæveegenskaber. Sagen er nemlig, at man helst skal stoppe motoren mens billedet tages for at undgå vibrationer. Kameraet har en forholdsvis lang lukker-tid, især når lyset er svagt, så det er ret følsomt for vibrationer og hurtige bevægelser. I det hele tage er el-flyvere velegnede som fotoflyvere, da hastigheden gennemgående er lavere, der er færre vibrationer og der er intet oliegriseri.

Jeg bruger min Partenavia som fotofly. Modellen minder meget om en TwinStar, bortset fra at den er kønnere (ja, det synes jeg altså). Jeg monterer ganske enkelt kameraet i bunden af kroppen mellem landingsstellets ben. Kameraet ligger på en pude af skumgummi og holdes fast til landingsstellet af en kraftig elastik. På den måde ser kameraet lodret ned.



Udløserknappen betjenes mekanisk af en 4,5g micro-servo, hvor der er skåret en flis af servoskiven. I hvilestilling står hullet efter flisen over knappen, så den er upåvirket, men når servoen drejer til den ene eller anden side, trykkes knappen ned. Det smarte ved denne løsning er, at det er ukritisk hvilken vej servoen kører og hvor langt den kører. Dermed kan radiostøj heller ikke ødelægge noget. Det kan højst ske, at der tages et ekstra billede.

Modsat Bjørn har jeg kun en vag fornemmelse af hvor modellen er positioneret, fuldstændigt som når vi flyver almindeligvis. I et tilfælde var jeg et stykke ovre mod vores nære nabo, jeg anslog under flyvningen, at det var godt og vel halvvejs ovre ved træerne.



Da jeg så billederne (og det herover), viste det sig, at jeg var hinsides træerne ved bækken.

Dermed blev jeg klar over, at hvis jeg fik billeder ned af Oves el-svæver, så ville jeg kun omtrentlig ane hvor den lå. Hvis luftfoto i praksis skal bruges til at søge mistede modeller o.l. skal man dels tage et meget stort antal billeder og dels skal man gennemflyve området systematisk. Man skal så højt op, at der er synlige referencepunkter, men dermed også så højt op at detaljeringen bliver mindre. Det er en kompromis. Et kamera med højere opløsning ville tillade foto fra større højde, fordi man kunne forstørre billedet op bagefter. Så alt i alt vældigt underholdende, men ikke særligt effektivt til at finde mistede fly.



Som billedet herunder viser, er det meget svært at se noget detaljeret. Det skyldes at modellen givetvis gemmer sig i det mere end mandshøje ukrudt.

Oves model blev faktisk fundet manuelt 22/9 under søgning efter en anden model.



Jeg bruger en bærbar PC som fremviser af billederne. Det billige kamera har ingen LCD-skærm til at vise billeder. Via et kabel overføres billederne til PC'ens disk, og så kan man tage dem op i en fremviser derfra. Man føler sig næsten som en agent under den kolde krig, når man cm for cm gransker billedet for noget, der kan ligne halen af en mistet el-svæver.

Mine fortsatte eksperimenter kommer ikke så meget til at dreje sig om isenkrammet. Det er mere flyveteknik der skal eksperimenteres med, så jeg kan afsøge et område effektivt og samtidig vide nogenlunde hvor hvert billede tages. Men sjovt er det.

Portræt af en formand

Af Jane Blaabjerg

Som de fleste nok er bekendt med, har formandstabureten i RC-unionen skiftet ejer. Efter at have tilhørt Lars Kildholt fra Greve RC-Center i 6 år, gik hvervet videre til AMC's formand – Allan Feld. Da Allan nu ikke kun er synonym med AMC men også med RC-unionen, synes jeg det er på sin plads at høre lidt mere om hvem Allan egentlig er.

Personligt har jeg lært Allan rigtig godt at kende via bestyrelsesarbejdet og ved at vi har

mødtes på pladsen, og denne artikel er derfor skrevet ud fra egne erfaringer og kendskab til Allan, men også via et interview lavet på pladsen forleden dag, hvor jeg spurgte mere ind til nogle af de ting jeg syntes kunne være interessante at høre lidt om.

Hvem er Allan

Allan meldte sig ind i AMC i 1999, men fik først gang i modelflyvningen i 2001. Allan fortæller, at hvis alt tælles med, har han haft over 100 modeller i alt, startende med en Twinstar den første sæson. I dag har han ca. 50 modeller, hvoraf de 20 er flyveklare. Allan har stiftet bekendtskab med stort set alle genre indenfor modelflyvning, senest har Allan kastet sig over helikopterne (if you can't beat them, join them!). Hjertet banker dog mest for svævere og indendørsflyvning. Den eneste genre Allan endnu ikke har stiftet bekendtskab med er jet. Hvis jeg kender ham ret, får han nok også prøvet det en dag.

Allan er meget aktiv i AMC og udviser et enormt engagement. Han har siddet i bestyrelsen i 4 år, de seneste 3 år som formand. Siden 2002 har han stået for AMC nyt. Derudover er det tit ham der står for støjmålinger, ligesom han i det hele taget ofte går forrest – og nogle gange desværre alene pga. manglende hænder – når der skal laves noget i og for klubben. På spørgsmålet om hvad der driver ham svarer Allan, at han kan lide at gøre en forskel. Og med et smil på læben måtte han jo indrømme, at han også godt kan li' at bestemme lidt.

Med de mange kræfter Allan lægger i AMC kan det måske godt undre, at han også har energi til posten som formand for RC-unionen. Arbejdsbyrden er dog ikke så stor synes Allan, anslået 5 timer om ugen. Meget klares via mail og ikke ved de traditionelle bestyrelsesmøder. Nøjagtig ligesom i AMC.

Visionen

Da Lars Kildholt trådte til som formand for RC-unionen havde han en vision om at gøre Unionen mere synlig. Allans vision for Unionen er "åbenhed" og værdi for pengene. Han ønsker at få Unionen tilpasset verden, give

den en shine-up samt give den en mere central position for medlemmerne.

Allan har givet sig selv 5 år på formandsposten, om repræsentantskabet det vil. Herefter mener han der skal nye kræfter til. Som en anden Egon Olsen har Allan også en plan for Unionen. Han vil på nuværende tidspunkt ikke komme nærmere ind på hvad planen indeholder, da udspillet skal komme gennem Unionen, men fortæller blot at første trin vil indeholde nogle servicetilbud til klubberne, andet trin vil være tiltag der kræver repræsentantskabets opbakning mens tredje trin har længere udsigter og derfor næppe når at blive helt gennemført i hans tid som formand.

Som ”menigt medlem” kan man måske godt undre sig over, at den der sidder på formandsposten har så stor indflydelse på hvor Unionen skal hen. Hertil svarer Allan, at det jo er den samlede bestyrelse der sammen lægger linien. Men at han som formand, bliver lyttet meget til. Også mere end Allan havde troet før han fik formandsposten.

Ikke alt er rosenrødt

For tiden kører der på Forum på nettet nogle knap så behagelige debatter, hvor både bestyrelsen og Allan som formand får nogle knap så pæne ord med på vejen. Allans kommentar til dette er, at det da ikke altid er lige rart at være centrum i sådan en debat. Men at han som udgangspunkt tager det meget roligt. Dels er angrebene ikke rettet mod ham personligt, da han endnu har været formand så kort tid og dels er Forum ikke stedet hvor Unionen ledes – selv om nogen gerne ville.

Allan har stor respekt for folk, der har en mening om tingene, så længe de følger demokratiets spilleregler, f.eks. stiller op til bestyrelsen, i stedet for blot at råbe højt på forum. Allan mener ikke han vil have problemer med at arbejde sammen med folk i bestyrelsen, der har en anden mening om tingene end ham. Men samtidig erkender han også, at hvis Unionen skal bevæge sig et sted hen, som han grundlæggende er uenig i, så vil han trække sig som formand.

Som modelflyvekammerat til Allan har jeg stor respekt for ham og stor tillid til, at både

Unionen og AMC er i ”trygge hænder”, når det er Allan der sidder ved roret. Jeg har i min tid i bestyrelsen mange gange kunnet betragte, hvordan Allan er god til at se en sag fra flere sider, ligesom han altid formår at afværge mulige konflikter, uden nogen føler de går derfra som ”tabere”. Ligeså synes jeg også at Allan er god til at komme med positive og ikke-konfliktskabende indspark på forum, hvis tonen er ved at blive for grov.

Allan og AMC i fremtiden

Når man snakker med Allan om Unionen er det tydeligt at mærke, at han brænder for sagen. Derfor var det for mig også meget naturligt at spørge Allan om hvordan fremtiden ser ud for ham i AMC, og for AMC generelt, nu hvor nogle af kræfterne også bliver brugt i Unionen. Allan ser AMC som sin ”base”. Så længe han har bestyrelsens og medlemmernes opbakning, og så længe han synes det er sjovt og lønnende, vil han gerne sidde på formandsposten i AMC.

I modsætning til de store visioner Allan har for Unionen, har han ikke på samme måde visioner for AMC. AMC er en af landets største klubber, men Allan har svært ved at se AMC som en fremtrædende klub på landsplan, for det kræver både ildsjæle og ambitiøse piloter. Eftersom hovedparten af modelflyverne i AMC er ”hyggeflyvere”, vil klubben mest være en hyggeklub med god plads til individualister. Det mener Allan ikke der er noget forkert ved. Vi har selv valgt at det skal være sådan, og der er jo fortsat god medlems-tilgang.

Dog mener Allan at AMC godt kunne gøre sig inden for skalamodeller og helikopterflyvning, hvis et par ildsjæle ville tage nogle initiativer. Vi har dygtige folk med potentiale på begge områder. En ildsjæl vil også kunne samle en del piloter om egentlig F3A træning,

Men ellers går ambitionerne for AMC i retning af bedre forhold i det daglige, og her er klubben dækket godt ind med bestyrelsens planer om baneomlægning, bedre klubfaciliteter og på sigt måske en bedre geografisk placering.

Wild West Flying Circus

Brrrrraouuuuum, flap-flap-flap-flap siger det hen forbi pilotfeltet i lav højde, og folk derinde dukker nakken og lander skyndsomst deres vingemodeller. Nu er det igen en af de helikopterbøller, der flyver vild 3D. Det brager og klaprer i luften mens de udfører deres hundesvære og flotte manøvrer. De er dygtige – det må man lade dem, men de ér altså irriterende.

Sådan tænker mange vingepiloter på det. Helikopterpiloterne på den anden side tænker nok deres. Sådan er det blevet i AMC, men det kunne være enhver anden klub, hvor vingemodeller og helikoptere skal dele luftrum.

På Forum og til stævner hører vi om problemerne. En række klubber har taget konsekvensen og har besluttet, at nogle dage/aftener er mest for helikoptere og andre dage/aftener er mest for vingemodeller. ”Mest” betyder, at den anden modeltype også må være der, hvis der er plads, men den skal vige for dagens primære modeltype. Sådan en ordning diskuterede vi på bestyrelsesmødet om vi kunne anvende i AMC. Det kan godt ende med at blive resultatet, hvis samarbejdet ikke bliver bedre. Men det ville være synd, når brændstofflyvningen i forvejen har afgivet 3 dage. Så hvad gør vi ?

Først og fremmest skal vi overholde de pladsregler der allerede findes. Hvis nogen skal have dem genopfrisket, findes der foldere i klubhuset. Reglerne kan også læses på AMC’s hjemmeside. Bestyrelsen har besluttet en tilføjelse til reglerne, nemlig at helipiloterne må flyve 3D over hoverpladsen stående i pilotfeltet. Det forudsætter selvfølgelig at hoverpladsen ikke bruges til hover. Formålet er at få 3D øvelserne væk fra pilotfeltet og væk fra landingsbanen. Helikopterpiloterne er så koncentrerede, når de flyver 3D, at de nærmest ikke kan råbes op, hvis nogen skal lande.

Lidt alm. hensyn kan også hjælpe. Man kan f.eks. lade være med at starte sin lille skumfidus, mens en helikopter øver 3D over banen. Lad helikopteren blive færdig. Tilsvarende bør helikopterpiloter ikke starte 3D-flyvning mens luften er fuld af vingefly eller når særligt kostbare vingefly er i luften. Det er næ-

sten umuligt at definere konkrete regler, hvis de skal være til at leve med, så derfor er det meget op til piloterne at tale sammen og fordele flyvetiden, så alle få en rimelig mulighed for at komme i luften.

Faktisk er AMC blandt de relativt få klubber, hvor der er helt fri flyvning hele tiden. I den modsatte ende er klubber, hvor der kun er 1 pilot i luften ad gangen. Det reducerer unægtelig risikoen for radioforstyrrelse, men det reducerer også muligheden for at flyve ret meget. Der er også klubber der har et max. på 3 modeller i luften ad gangen - også aht. at minimere støjbelastningen.

Sådan gør vi ikke i AMC – i hvert fald ikke før andre muligheder er prøvet.

Det bedste er faktisk at helikoptere og vingefly slet ikke flyver samtidig. Deres forskellige flyvestil inviterer til konflikter. Det tager også meget af flyveglæden for vingepiloter, når en brølende helikopter på 10-20 meters afstand gør det umuligt at høre vingemodellens motor. Der er som at flyve i en stumfilm. Det er også irriterende for helikopterpiloterne at vingeflyvene skal starte og lande hele tiden mens de laver sine 3D manøvrer over banen.

Jeg henstiller kraftigt til, at der vises indbyrdes hensyn i et omfang vi endnu ikke har oplevet. Ellers vil vi ødelægge det for hinanden og i sidste ende for klubbens trivsel.

Der er ingen modeltype, der har mere ret end andre. I øjeblikket går udviklingen hurtigst på helikoptersiden, og det er dejligt, at der sker så stor udvikling. Det er faktisk også vores helikopterpiloter, der skaber en meget stor del af klublivet. MEN der ér og vil forhåbentlig fortsat være mange vingepiloter, og de skal ikke jages væk.

Det er DIT ansvar, at vi kan være der alle sammen. Det er også alle andres ansvar. Det er OK at huske hinanden på, at man har et fælles ansvar, hvis nogen glemmer det.

Ansvar har den forunderlige egenskab, at man kan dele det så meget man vil, og man har stadig lige meget tilbage.

Følgende skal overholdes:

1. Al Helikopterflyvning *skal* foregå fra pilotfeltet, med undtagelse af egentlig hovering, som skal foregå på hoverpladsen.
2. Helikoptere skal holde det generelle flyvemønster ved flyvning fra pilotfeltet over banen, når der er vingefly i luften.
3. Helikoptere skal bæres mellem standpladser og bane. Der ikke må flyves i pit området.
4. Motorer, uanset om det er helikopter eller fastvinge, skal tilkøres og justeres i god afstand fra standpladser og borde, til mindst mulig gene for andre piloter og tilskuere.

Endnu en god dag på skrænten

Har jeg nævnt at jeg er ret begejstret for skræntflyvning? – nå ja, måske er det sket en enkelt gang før. Men jeg vil alligevel dele endnu en dejlig oplevelse på skrænten med Jer. I kan bare tage med. Så skal jeg nok lade være med at skrive mere om det.

Lone fortalte at Silkeborg El & Svæv skulle til Hanstholm 26-27 august. Jens og Lone kunne ikke deltage, men Lars Birkmose og jeg var friske på idéen. Det var i august, hvor vejret gennemsnitligt var elendigt. Efter en pragtfuld juli stod det meste af august på vejræssige tømmere.

Som tiden nærmede sig bemeldte weekend lignede vejrudsigterne mere og mere syndfloodens komme. Det var planen at campingvognen skulle slæbes til Hanstholm, men beslutningen blev at vi kørte derop tidligt lørdag morgen og kun for en enkelt dag. Morgenstunden var lidt diset efter den megen regn og det var absolut vindstille.

Vi valgte at køre alligevel, og jo nærmere vi kom Hanstholm jo klarere blev vejret og jo mere luftede det. Vi valgte at køre til Vigsø, hvor der er en god NØ skrænt. Høj og jævn er den og med et fladt forland ud til havet, der ligger omkring 1 Km derfra. Den berømte Hamborg skrænt er lidt bedre, men til gengæld var der kun et par nordmænd og et par andre danskere ved Vigsø. Dermed var der plads på skrænten og kanaler nok til alle. Vi fik masser af flyvetid. Sidst på dagen kunne vi

se på Lars' sender, at vi havde haft omkring 3½ time i luften.



En skidt knægt ved navn Adolf glemte at tage noget med hjem, da han var her i fyrrerne.

Det var meget småt med vinden indtil kl. halv elleve, men retningen var rigtig - kun nogle få grader skævt på skrænten. Lars fløj med sin Libelle, som han købte for et par år siden på AMC-auktion. Den var oprindeligt Kuncckels, siden min og nu altså Lars'. Lars var begejstret over hvor godt den fløj, og ikke mindst fordi han gennemgående lå noget højere over skrænten end jeg.



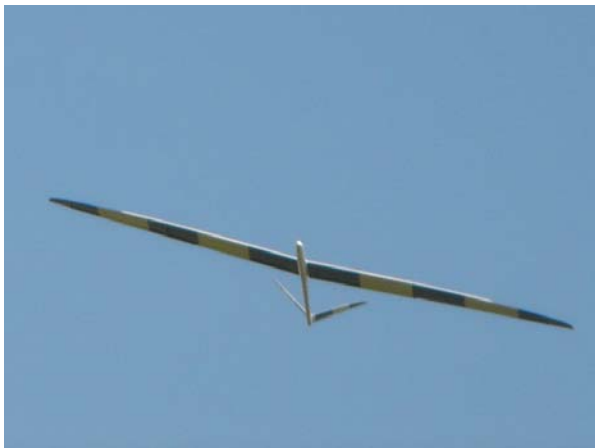
Lars i base camp for at justere

Jeg havde medbragt et arsenal af modeller. Der skulle jo være noget til ethvert vindforhold. Der var også 2 drager, hvis vindretningen skulle svigte. Men dragerne forblev pakke væk.

Der var en ultralet ZAGI vinge, som passede fint til den svage vind den første ½ time. En helt nybygget NanoFloh blev færdig sent fredag aften. Det er en ganske lille GFKstøbt svæver på 60cm vingefang med kræng- og

højderor. Den fløj lige ud af hånden fra starten, men savner et sideror for at være god.

Så kom de gamle kendinge på vingerne. Når de nu var slæbt med, skulle de også flyves: En veltjent Pibros af depron, danmarks grimme-
ste vinge – en violet Fjergfis, en motorløs Easystar med krængror og en Disco-II HLG svæver. Det fløj alt sammen udmærket, men Fjergfisen vandt terræn efterhånden som det blæste op hen ad dagen.



Her er det ikke Corradoen men den norske F3B model

Ja, så var der min F3J svæver Corradoen med 3,4m vingefang. Den blev med bævende hænder kastet ud i afgrunden. Her viste den tydeligt, at den ikke er designet til skræntflyvning. Den fløj såmænd udmærket, men laaangsomt og støt og ikke noget spræl. Nordmændene fløj med nogle F3B svævere og forskellen var tydelig. Corradoens vinge-
profil er ikke til hastigheder.

Midt på eftermiddagen trak et tordenvejr op i nordøst just hvorfra vinden kom, men uvejret planlagde sin rute uden om Hanstholm. Det skulle skynde sig til Herning for at sætte stadion under vand inden fodboldkampen startede. I radioen på vejen hjem kunne vi høre, at det lykkedes.

Midt i hvepsenes højsæson kunne man frygte, at vi ville blive plaget af insekter, men bortset fra nogle store brune basser der patruljerede skrænten af ind imellem, var der ingen fjendtlig lufttrafik.

Folkene fra Silkeborg fløj på Hamborgskrænten. Der nåede vi aldrig hen. Vi var godt tilfredse med vores skrænt og de gode pladsforhold, så vi valgte at spare på tiden og blive.

Referat fra bestyrelsesmøde

Mødedato: 31 august 2006

Deltagere: Jane Blaabjerg, Lars Birkmose Jensen, Ole Jensen, Peter Bejerholm, Allan Feld

Afbud fra: Lars Gregersen, Michael Østergaard, Ove Foldbjerg, Andreas Nielsen

1. Familiekontingent

Det blev drøftet, om AMC skal indføre et familiemedlemskab. Dette kunne bl.a. tilgodese forældre der gerne vil introducere deres børn for hobbyen.

Allan kunne informere om at der findes et uformelt f-medlemskab i Unionen. Det koster 100 kr. ekstra pr. familiemedlemskab men dækker kun forsikring.

Det kan altså i praksis kun bruges til børn, da det ikke giver adgang til arrangementer, og at tage certifikat mv.

Det blev drøftet om hvert nyt familiemedlem skal betale delkontingent eller det skal være ét ”familiekontingent”. Under alle omstændigheder skal de enkelte medlemmer tælle med som medlemmer i forhold til tilskud m.v. Holdningen var i retning af ét familiekontingent uanset antal medlemmer.

Dette skal dog behandles på GF. Allan laver et forslag til den kommende GF.

2. Klubmodel / støjmåler

Klubmodellen er blevet stjålet sammen med Allan's faldskærmsflyver og støjmåleren. Vi har dog stadig en model stillet til rådighed fra Casper (RC-Butik). Denne kan vi til enhver tid ”låne” og nu hvor Casper får butik i nærheden, bliver det næppe noget problem at hente den. Bestyrelsen enedes om ikke at anskaffe en ny klubflyver, idet vi ikke kan opbevare den forsvarligt. Desuden er prøveture ved festugen det eneste den efterhånden bliver brugt til, og der bruger vi alligevel i høj grad vores egne modeller.

Vi skal have en ny støjmåler – derom er der ingen tvivl. Et af bestyrelsesmedlemmerne må havde den derhjemme af hensyn til tyveri. I praksis betyder det, at medlemmer med nye

modeller må henvende sig og lave en aftale om at få støjmålt sin model. Allan køber en ny støjmåler, og opbevarer den indtil videre.

3. Permanent dametoilet

Det er et stigende problem, at toiletfaciliteterne ikke lever op til standard. Det er ikke blot et problem for de kvindelige medlemmer, men er også en hæmsko for at få familie med på pladsen. Det blev aftalt at det eksisterende tørkloset gøres acceptabelt brugsklart frem for at anlægge et nyt – det vil sige tømme toilet-rummet for ragelse og sørge for at der er fyldt op med toiletpapir, vand o.s.v.

4. Festugeflyvning og arrangement

Festugeflyvningen blev behandlet og opgaver fordelt. Vi har intet højtaleranlæg eller mikrofon. Dog har vi stadig et sæt højtalere. Lars har foreslået at vi køber en billig auto-effektforstærker (den kan også køre på 12V). Så har vi brug for en mikrofon og en forforstærker. Alternativt kan vi købe en megafon med ”løs” mikrofon. Sådant kan ikke koste meget. Det blev aftalt at Lars skaffer sådan en.

Varesortimentet i pølseboden udvide med slikposer til børn og slikmunde (kun lørdag).

- Jane bager et par kager og køber slikposer til børnene
- Lars køber pølser og tilbehør (brød, sennep ketchup)
- Allan sørger for øl og vand samt is (til køling)
- Allan ringer rundt til piloter for at sikre, at der er nogen til stede

Onsdag er en almindelig klubaften med tilskuere (dog sælges øl og vand).

5. Vinterarrangementer – forslag

Vinterens arrangementer blev 1. behandlet. Herunder kom der følgende forslag til klubaftener (vi har 4 planlagt):

- Skalaaften (evt. med DVD om KZ fly-fabrikken) Peter B. arrangerer.
- Evt. aften med Polle og Steen Larsen om airbrush-teknik
- Hygge-bygge aftener evt. med workshops

6. Tyverier og aflåsning

Det blev diskuteret om vi skal sætte ny lås og slå på direktionlokalet og toilettet. Det blev besluttet at vi kun sætter en ny lås på, men ikke at sætte hængelåsene på igen. Nye hængelåse vil blot signalere, at der er kommet nye værdier og kan føre til indbrud igen. Omvendt vil den manglende lås betyde, at der ikke kan opbevares noget som helst af værdi i de 2 rum.

7. Regler for sæsonbetinget kontingentafslag

Jane ville gerne have præciseret hvordan kontingentafslag skal udmøntes i praksis, når et medlem melder sig ind midt i eller sidst på sæsonen. Der var enighed om kun at køre med 2 perioder – det vil sige fuldt kontingent eller nedsat kontingent. Jane laver et oplæg til et senere møde mht. beløb og periode.

8. Evaluering af arrangementer

Familieaftenen var en succes, og tilmed billig – omkring 50 kr. pr. person. Dog var det lidt skuffende, at der ikke kunne samles effekter sammen til auktion.

Motorflyvekonkurrencen var der ikke voldsom tilslutning til, men bestyrelsen er enig om at holde fast ved dem.

9. Strøm til klubhus med krone-til-krone tilskud

Det viser sig at man kan få krone til krone tilskud til at lægge strøm ind. Det blev drøftet om det skulle iværksættes, men i lyset af klubbens uafklarede fremtid samt et ønske om omplacering af klubhuset, hvis muligheden byder sig, førte til en beslutning om at afvente tingenes udvikling.

10. Eventuelt

Det opleves som et stigende problem at der flyves vild 3D helikopterflyvning samtidig med at der flyves fastvinger. Det er både irriterende og farligt! Det første til en engageret debat, som mandede ud i følgende:

Det skal indskærpes:

5. At Helikopterflyvning *skal* foregå fra pilotfeltet, med undtagelse af egentlig hovering, som skal foregå på hoverpladsen
6. Helikoptere skal holde det generelle flyvemønster ved flyvning fra pilotfeltet
7. At der ikke må flyves *overhovedet* i pitområdet f.eks. start med helikopter
8. At motorer, uanset om det er helikopter eller fastvinge, skal tilkøres og justeres i god afstand fra pitten og bordene, så det er til så lidt gene for andre piloter og tilskuere som muligt

Alt sammen ting, som i parentes bemærket, allerede er omfattet af vores pladsregler. Pladsreglerne skal bare følges! Allan skriver en notits til AMC-Nyt.

Det blev besluttet at kontakte Lars Gregersen mhp. at spørge, om han har brug for at en suppleant træder i hans sted men han kommer sig efter sine rygproblemer.



Det hævdes at formanden har købt campingvogn.

Nyt fra Kommunen

Efter tavshed fra Kommunen siden vores ansøgning i februar om 5 års uopsigeligthed blev jeg d. 8. sept. kontaktet af Birthe Madsen fra Ejendomsudlejningen. Birthe meddelte, at vores ansøgning nu vil blive behandlet, og vi kan vente en afgørelse i løbet af ca. 30 dage.

Familiekontingent i AMC

Til generalforsamlingen i februar vil bestyrelsen fremsætte forslag om at der oprettes et familiekontingent.

Jeg vil benytte lejligheden til allerede at omtale forslaget nu, så der er god tid til at danne sig en holdning.

Som det fremgår af bestyrelsesreferatet et par sider fremme, diskuterede vi flere løsninger som bl.a. drejede sig om priser i forhold til antal familiemedlemmer og hvilke rettigheder bi-medlemskaberne skal have i forhold til hovedmedlemskaber.

Familiemedlemskabet foreslås for at gøre det attraktivt for familier at få et fælles medlemskab. Fordelen for familien er en lavere pris end det separate medlemskaber ville koste. Det kan fx motivere fædre til at tage deres sønner og døtre eller koner med, i tilfælde hvor de ellers ville synes, at det var for dyrt at betale fuldt medlemskab for alle.

Det er i klubbens interesse at få flest mulige medlemmer fra hver familie, og derfor vil vi foreslå samme pris uanset antallet af bi-medlemskaber pr. familiemedlemskab.

Bi-medlemskaberne betragtes i næsten alle sammenhænge på linie med et alm. medlemskab. Undtagelsen er at AMC-nyt og andet skriftligt materiale kun udsendes i ét eksemplar pr. familie, samt at et familiemedlemskab kun har én stemme på generalforsamlingen. Alle har dog møderet.

Alle der flyver aktivt skal selvfølgelig være dækket af Unionens forsikring, men faktisk har Unionen også et familiemedlemskab og det koster 100 Kr. pr. ekstra medlem.

Faktisk kunne AMC's familiemedlemskab mere rigtigt kaldes et husstandsmedlemskab, da vi foreslår som forudsætning at alle familiemedlemmer bor på samme adresse. Undtagelsen er midlertidig adresseændring, så f.eks. et efterskoleophold for sønneke ikke bryder medlemskabet. Når sønneke derimod flytter hjemmefra, skal han have et normalt medlemskab.

Indtil nu er det altså kun et forslag.

Klub information

Støjmåling skal bestilles i forvejen

Efter indbrudene i klubhuset, har vi netop indkøbt vores 4' de støjmåler. Den bliver opbevaret hos et bestyrelsesmedlem. Derfor skal støjmålinger bestilles i forvejen hos formanden selv.

Suppleant træder i stedet for pladsforvalteren.

Vores dygtige pladsforvalter er jo ellers Lars Gregersen, men en trælsom rygskade har i en længere periode forhindret Lars i at forvalte ret meget andet end sofaen. Så er det godt vi har suppleanter. Ole Jensen har tilbudt at tage over for Lars. Og så ønsker vi Lars god og snarlig bedring.

Announce:

Til besættelse af ledige stillinger som driftsoperatør ved AMC's parktjeneste søges 2-3 kvikke unge modelpiloter. Stillingerne fordrer stor ansvarsbevidsthed, men er til gengæld ulønnede.

Oversættelse: Klubben har brug for nye folk til *team cut'n fly* (plæneklippeholdet) til næste sæson. Det ville glæde mig, hvis et par af klubbens *frequent flyers* kunne give en hånd med i næste sæson.

Afbalanceringsapparat til propeller til udlån.

På initiativ af Claus Schmidt har klubben anskaffet et afbalanceringsapparat til propeller. Apparatet kan lånes i kortere perioder ved henvendelse til formanden.

Stor medlemstilgang i AMC.

AMC får mange nye medlemmer. I løbet af de seneste 3 måneder har klubben fået hele 12 nye medlemmer og siden 1. januar i alt 20. Sammen med et lavt frafald resulterer det i et medlemstal på 114.

Ny helikopterinstruktør

Lars Blaabjerg har ikke klaget sig, men jeg mente at han trængte til hjælp med de mange helikopterpiloter der kommer. Jens Jacobsen meldte sig næsten frivilligt som instruktør. Tak for det Jens.

AMC byder hjerteligt velkommen til

Mdl.	Navn	By	Telefon	Email
382	Emil Nielsen	Århus N		emil_nielsen@ofir.dk
383	Troels Gripping	Århus C		svareter42@gmail.com
384	Christian Blichfeldt Nielsen	Viby J	87 42 00 46	christian@klipper.dk
385	Erik Blichfeldt Nielsen	Solbjerg		sumu@post.tele.dk
386	Robert Danielsen	Malling		rd@webspeed.dk
387	Lars Jensen	Århus C		lars@invent.dk
388	Jesper Munk Nielsen	Tilst	86 76 14 96	jesper.munk@mail.dk
389	Jørgen Seerup	Mårslet	86 29 65 43	J.Seerup@tdcadsl.dk
390	Emil Seerup	Mårslet	86 29 65 43	ese100191@msn.com
391	Henrik Jørgensen	Højbjerg		
392	Sten Odsgaard	Tranbjerg J		

Klubkalender

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
lørdag	14 okt. 06	fra kl. 13.00	Standerstrygning og vinterklargøring
onsdag	1. nov. 06	19.00–22.00	AMC vinterklubaften i lokale 3
onsdag	6. dec. 06	19:00-22.00	Gløgg aften og auktion i Caféen
onsdag	10. jan 07	19.00–22.00	AMC vinterklubaften i lokale 3
onsdag	21. feb. 07	19.00–22.00	Generalforsamling i Caféen
onsdag	7. mar. 07	19.00–22.00	AMC vinterklubaften i lokale.3
lørdag	14. apr. 07	fra kl. 10.00	Pladsdag og fra kl. 13.00 standerhejsning

Indendørsflyvning i AMC

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Sted
søndag	19. nov. 06	10.00-14-00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
søndag	10. dec. 06	10.00-14-00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
søndag	14. jan. 07	10.00-14.00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
søndag	18. feb. 07	10.00-14-00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
søndag	18. mar. 07	10.00-14-00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen

Indendørsflyvning hos Silkeborg El og Svæv

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Sted
søndag	8. okt. 06	12.00-18.00	Indendørsflyvning Langesøhallen
søndag	29. okt. 06	12.00-18.00	Indendørsflyvning Langesøhallen
søndag	19. nov. 06	12.00-18.00	Indendørsflyvning Langesøhallen
søndag	10. dec. 06	12.00-18.00	Indendørsflyvning Langesøhallen
søndag	7. jan. 07	12.00-18.00	Indendørsflyvning Langesøhallen
søndag	28. jan. 07	10.00-18.00	Indendørsflyvning Silkeborghallerne hal-A
søndag	18. feb. 07	12.00-18.00	Indendørsflyvning Langesøhallen
søndag	11. mar. 07	12.00-18.00	Indendørsflyvning Langesøhallen

Indendørsflyvning hos Aviator i Gigantium Ålborg

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Sted
søndag	5. nov. 06	10.00-17.00	Indendørsflyvning Gigantium
lørdag	18. nov. 06	10.00-17.00	Indendørsflyvning Gigantium
søndag	3. dec. 06	10.00-17.00	Indendørsflyvning Gigantium
torsdag	28. dec. 06	10.00-17.00	Indendørsflyvning Gigantium (julestævne)
lørdag	27. jan. 07	10.00-17.00	Indendørsflyvning Gigantium (måske DM)