

AMCnyt



december 2006



Læs i dette nummer:

Indkaldelse til ordinær generalforsamling
GIRO kort med 15 mdr. kontingent
Flyvepladsen er reddet - som sådan
Renovering af baneanlægget skrinlagt
Standerstrykning
Nyt bladomslag – konkurrence
Sæsonen 2006 i tal
Helikopterkonkurrence
Vinterklubaften med tema om SKALA
Indbrud på indbrud i klubhuset
Ortungspiepser – kan du leve uden én ?



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



Deltag i



AMC's hyggelige



Gløgg aften

*med auktion og
brugtmarked.*

**Vi mødes 6. december kl. 19:00
i Elsted- Lystrup Beboerhus,
Elstedskolevej 4, Lystrup
Mødelokalet er *Caféen***



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.

Indkaldelse til ordinær

Generalforsamling onsdag den 21/2-2006

kl. 19.30 i Elsted- Lystrup Beboerhus, Elstedskolevej 4, Lystrup

Dagsorden i flg. vedtægterne

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

Forslag der ønskes behandlet på generalforsamlingen skal fremsendes med brevpост eller på Email til klubbens sekretær, og skal være sekretæren i hænde senest 1. februar 2006.

Email adresse: lars@birkmose-jensen.dk. (Der sendes kvittering pr. mail)

Postadresse: Lars Birkmose Jensen
Kærlundvej 4
8260 Viby J.

Bestyrelsesmedlemmer på valg:

Peter Bejerholm
Lars Gregersen
Peter og Lars modtager ikke genvalg

Suppleanter på valg:

Michael Østergaard
Ove Foldbjerg
Ole Jensen

Revisor på valg

Steen Bluhme

Revisorsuppleant på valg

Kaj Andersen

med venlig hilsen,

Bestyrelsen

Mindeord om Søren Bach

Vi mistede vores gode ven og modelflyvekammerat Søren Bach den 14. november 2006. Han blev 76 år.

Søren var modelflyver det meste af sit liv, han var med helt tilbage da klubben hed Agaton, så det er mange år.

Han har været med hele vejen. Han startede med fritflyvende svævemodeller, derefter de radiostyrede modeller, først med de såkaldte ”klap anlæg” og til de radio anlæg, vi bruger i dag.

Søren gjorde også sin søn Michael interesseret i modelflyvning, hvilket klubben har haft meget glæde af.

Søren var et meget aktivt og trofast medlem, og var et stort aktiv for klubben både som menneske og som ad hoc medlem i bestyrelsen. Skulle der gøres et stykke arbejde, hvad enten det var at deltage i bygning af et plankeværk eller ved vore festuge flyvninger, kunne vi altid regne med, at Søren styrede pølsegryden.

Søren deltog også aktivt, da klubbens seniorafdeling ”De grå pingviner” startede. Han havde et godt hobbyværksted, hvor seniorerne mødtes og bl.a. støbte kroppe til el-svævemodellen ”Krabask”.

Ove Foldbjerg

Det var vist nok dér, navnet ”De grå pingviner” blev født. Søren`s kone mente, det var det rigtige navn, da de var lidt grå i toppen og heller ikke kunne flyve.

De grå pingviner mødes hver tirsdag formiddag på flyvepladsen. I starten var det svævemodeller, der blev trukket op ved hjælp af et gummi tov. Søren var instruktør og gav sig højlydt til kende, hvis ikke de fulgte hans instruktioner.

En anden stor interesse, var Herrekoret Arion.

De sidste år var Søren ramt af sygdom flere gange, men kom på flyvepladsen, når han var frisk igen, mest for at snakke. Det var hyggeligt, når Søren var på pladsen, med sit behagelige og lune væsen spredte han altid en god stemning omkring sig.

Han vil være savnet i klubben.

Vores medfølelse går til hustruen Inge, hans 2 børn og 3 børnebørn.

Æret være Søren Bach`s minde.

Bemærk det vedlagte GIRO kort.

Det gælder for 15 mdr. altså fra 1/1-07 til 31/3-08

Girokortet skal betales senest 2. januar.

Normalt opkræves klubkontingentet for 12 mdr. ad gangen, men på generalforsamlingen i februar 2006 besluttede vi, at der denne gang opkræves kontingent for 15 måneder. Formålet er at flytte klubbens kontingentperiode så betalingen i fremtiden sker pr. 1/4 i stedet for 1/1.

Beslutningen blev taget ud fra et ønske om at få færre restancer. Når GIRO-kortet, som nu udsendes, 1/12, kan det nemt drukne i juleforberedelser og andre regninger, der skal betales. Måske har nogen lidt lavvande på kontoen omkring årsskiftet. Der er jo også lige betalt til Unionen.

Vi mener, at der er bedre chance for at kontingentet betales til tiden, når det opkræves pr. 1. april, hvor sæsonen skal til at starte. Vi undgår også polemikken om restanter på generalforsamlingen. Restanter har jo ikke stemmeret i flg. vedtægterne

OBS: Kortere restanceperiode før eksklusion.

Generalforsamlingen vedtog også at afkorte restanceperioden. Vi har tidligere haft 3 mdr. restance før eksklusion, men erfaringen viser, at restanter der ikke reagerer på første rykker alligevel ikke betaler, og vil meldes ud.

Efter vedtagelsen bliver restanter ekskluderet af klubben efter kun 30 dage.

Vi betragter dog den aktuelle kontingentopkrævning som en indkøringsperiode, og evt. restanter vil blive rykket telefonisk eller skriftligt i midten af januar med betalingsfrist pr. 1. februar. Fortsætter restancen få restanterne et brev med meddelelse om at de er ekskluderede. Jeg håber at de blive få.

I de følgende år vil eksklusion efter vedtægterne allerede ske efter 30 dage, som med den nye kontingentperiode er pr. 30/4. Det skal ses i sammenhæng med at vi omlægger kontingentindbetalingen til PBS, og derfor vil evt. restancer kun opstå, hvis et medlem aktivt stopper betalingen.

HUSK AT BETALE KONTINGENTET SENEST 2. JANUAR

Announce afblændet

Flyvepladsen er reddet

Man er ikke vant til at få et næsten personligt budskab via nyhederne i lokalradioen, men sådan følte det d. 9. oktober, da P4 Århus meddelte, at det var besluttet ikke at placere en motocross bane på vores flyveplads samt at Rådmanden havde udtalt, at området forbeholdes modelflyvning og flugtskydning.

Det kan nok være, at det var en nyhed der kunne redde dagen og for den sags skyld dagene i flere uger frem.

Renovering af baneanlægget skrinlagt

Efter nyheden om rådmandens beslutning, kunne det kun være et spørgsmål om tid inden vi fik godkendt vores ansøgning om en lejekontrakt med 5 års opsigelse. Det var en forudsætning for banerenoveringen.

Da vi fortsat ikke hørte fra Kommunen, ringede jeg og spurgte. Svaret var, at Naturforvaltningen var gået imod ansøgningen, begrundet med at arealets anvendelse endnu ikke er fastlagt. Det var svært at forstå i lyset af rådmandens beslutning.

Kan man forestille sig at Rådmanden har glemt at spørge Naturforvaltningen hvad han skal mene, eller har Naturforvaltningen glemt at lytte til Rådmanden. Jeg tror, at nogle stærke interesser på spil, nogle som givetvis relaterer sig til den nyanlagte engsø. (billedet).

Ejendomsforvaltningen lagde dog vægt på, at der ikke er planer om at opsiges vores lejemål.

Med Kommunens beslutning, som vi senere har fået skriftligt, er generalforsamlingens mandat til bestyrelse om banerenovering bortfaldet, og planerne er hermed skrinlagt.



Standerstrygning

Lørdag d. 14 oktober blev standeren (vimpelen) taget ned og det sædvanlige stykke minestrimmel sat op aht. de frostsikre piloter.

Sæsonen har været lidt præget af de indbrud vi har haft samt af de smårapserier der har været som følge af ulåste døre til redskabsrummene. Vi har mistet vores le, grillen, 2 lydsmålere og senest Muldvarpe-Jens' fælder.



Det er irriterende at vi ikke kan være i fred, men det er nok en del af prisen for at have en bynær flyveplads.

Bænkebordene blev traditionen tro adskilte og gemt af vejen. Efter endnu en serie indbrud blev bordene midt i november kørt til et mere sikkert sted at overvintre.

Tak til alle for en god sæson, som nu er slut i flg. kalenderen. Går det som det plejer, fortsætter flyveaktiviteterne vinteren igennem, og hvem ved om det overhovedet bliver vinter. Termometeret slår alle rekorder og står stadig på lunt efterår her i novembers sidstes dage.

Nyt bladoslag – konkurrence

Omsider har vi fået brugt vores store oplag af fortrykte bladoslag til AMC-nyt. Vi købte oplaget i 2002, og troede aldrig det ville få ende. Det har givet problemer at papiret var for tykt, både for Oles printere, som har skullet håndfodres, og for Oles og mine ømme tommelfingre, når 130 omslag skulle foldes.

Men nu er det altså brugt, og hvad skal vi så ?

Vi kunne jo købe et nyt oplag på tyndere papir, men vi har også døjet med præcisionen mht. at trykke indenfor den fortrykte ramme.

Kunne vi trykke det blå fortryk samtidig med tekst og billeder, ville det være meget nemmere og tingene ville passe sammen.

Det vil på den anden side kræve farvetryk af omslaget eller betyde sort/hvidt omslag.

Et omslag i sort/hvidt ville være for kedeligt, så vi har valgt et farvetrykt omslag fra og med dette nummer.

Det er dyrere at trykke i farver og det farvede omslag øger prisen pr. blad med 2,30 Kr. til tæt på 10 Kr. eller i alt 1.300 Kr. pr. nummer.

Som det ses, har vi brugt den gamle forside som udgangspunkt, men sådan behøver det ikke at fortsætte. Når vi trykker i farver og er uafhængige af fortrykte formularer, er det nemt at vælge et nyt udseende til AMC-nyt.

KONKURRENCE

Tegn ét forslag til en ny forside til AMC-nyt.

Vi vil gerne have generalforsamlingen til at vælge det bedste forslag. Derfor skal du sende dit forslag med brev eller mail til Lars Birkmose inden 15. februar. Du må gerne lave flere forslag.

Sådan skal du gøre

Vi vil helst modtage dit forslag i MsWord eller Powerpoint. Men du kan også aflevere en god håndtegning eller papirudskrift af et forslag du har lavet i et helt andet værktøj.

Har du en god idé, men har brug for hjælp til at tegne forslaget, kan vi måske hjælpe. Kontakt blot mig (Allan) eller Lars Birkmose.

Forslaget skal opfylde disse krav:

1. Der skal være plads til at skrive måned og årstal et let læseligt et sted.
2. Forsiden skal være tidløst i sit design
3. Forsiden skal **helst** bære klubbens logo.
4. Der skal være plads til et index som i dag
5. Der skal **helst** være plads til et billede.
6. Forsiden skal være overskuelig

Det er ikke besluttet hvad førstepræmien bliver, men den bliver værd at gå efter – måske et gavekort. Der bliver også en pæn 2' den og 3' die præmie.

Vinderforslaget vælges og præmieres på generalforsamlingen i februar.

Sæsonen 2006 i tal

Er det virkelig allerede tiden at skrive sæsonstatistik igen? Kalendere siger, at det snart er Jul, så den er vel god nok.

En fantastisk lang og varm eftersommer skulle nok kunne lokke nogle modeller i luften. Det ser ud til at være tilfældet i september, hvor vi for første gang har registreret lige så stor aktivitet som i hhv. juni og juli.

Vi har oplevet en usædvanlig stor medlems-tilgang i år. Vi har fået 22 nye medlemmer. Samtidig har vi kun mistet 9 medlemmer, og det er er til gengæld usædvanligt få.

Med en nettofremskud på 13 er medlemstallet nu oppe på 116, hvoraf ikke mindre en 9 er juniorer. Begge dele er ny rekord.

Medlemsstatistik 22/11	2005	2006
Antal medlemmer	103	116
Antal aktive medlemmer	94	104
Antal passive medlemmer	9	12
Heraf antal juniorer	5	11
Medlemstilgang	18	22
Medlemsafgang	19	9
Medlemstilgang netto	-1	13

Antallet af aktivt flyvende medlemmer er steget fra 61 til 62. Det kan undre at stigningen ikke er større. Forudsat at alle ny medlemmer flyver må det betyde at 12 medlemmer er holdt op med at flyve aktivt.

Aktiviteten har været lidt mindre end sidste år, men tilfredsstillende. Det er, som antydtes ovenfor, mit indtryk, at især en del af de nyere piloter og nogle helikopterpiloter ikke er så omhyggelige med at føre flyveloggen.

DET ER NOGET MAN SKAL, DRENGE!

Årstal	Flyvninger
2001	2510
2002	3753
2003	3766
2004	2514
2005	2874
2006	2606

Der var mest aktivitet i uge 24 og 26 med 300% mere aktivitet end gennemsnitligt.

Mest aktive måned var juni med 215% mere aktivitet end gennemsnitligt. De 4 måneder fra juni til september (begge incl.) lå mere jævnblyrdigt end i tidligere år og med 400 til 450 flyvninger pr. måned.

Lørdag er fortsat den helt store flyvedag med næsten 30% af ugens flyvninger. På andenpladsen ligger onsdag med godt 20%.

Efter at have været godt med i 2005 er fredag tilbage på sin vanlige næstsidssteplads og med torsdag som absolut bundskrabber med kun 3% af flyvingerne.

Det var især Casper Bach der trak fredagen op med sine mange flyvninger forrige sæson.

Modelart	2002	2003	2004	2005	2006
Brændstof	24%	29%	34%	26%	18%
El motorfly	26%	22%	30%	28%	43%
El svævefly	18%	18%	21%	18%	17%
Helikopter	4%	15%	14%	21%	21%
Hlg/Slg	16%	6%	0%	1%	1%
Svæver u.m.	13%	9%	1%	4%	1%

Det er bemærkelsesværdige tal, når vi ser på udviklingen indenfor brændstof og el. Mange af os har jo nok haft en fornemmelse af, at der flyves mere el, men at det er så markant er overraskende. Brændstof er faldet med 1/3. El er til gengæld steget med samme 3'del. Alle el-flyvninger ligger samlet på over 60%

Der er givetvis også mange der vil hævde at der flyves mere helikopter end nogensinde. Men det bekræfter tallene ikke. Procentsatsen er den samme som forrige år, men med færre flyvninger totalt i år, og er der også færre helikopterflyvninger. Her dukker atter spørgsmålet op mht. hvor gode en del af helikopterpiloterne er til at registrere sig i flyveloggen.

Der er en reel talmæssig tilbagegang på el-svæverne. El-svævning er næsten synonymt med pingviner. Reduktionen kan skyldes, at nogle Pingviner er begyndt at supplere med el-motor modeller. Desværre skyldes det nok

også, at en af vores mere aktive pingviner har været ramt af alvorlig sygdom.

De 10 mest fløjne modeller er:

Model	Modeltype	Flyvninger
Robbe Sceadu	Helikopter	217
Easy Star	El-mot, skum	206
Skycat	El-mot, skum	134
Twin Star II	El-mot, skum	107
AirBull	El-mot, skum	84
Mini Mag	El-mot, skum	73
Return 2000	El-svæver	67
Easy Glider	El-svæv skum	66
Shuttle	Helikopter	63
Raptor 90SE	Helikopter	62

Robbe Sceadu flyves af 6 forskellige piloter, mens EasyStar flyve af hele 14 piloter. Skycat flyves kun af Casper Bach og Niels Bakraie, men de er også meget aktive stadigvæk.

I 2004 lå den mest aktive brændstofmodel på 3' die pladsen. I 2005 kunne vi finde en brændstofmodel på 7' pladsen. I år skal vi ned på 13' pladsen for at finde en. Til gengæld er brændstofmodellerne blevet meget større, og deraf følger vel at man flyver færre ture.

Er det ikke godt for andet, er det godt for støjbelastningen. Antallet af brændstofmotor-flyvninger (ikke helikopter) er faldet fra 780 i 2005 til 480 i år. Flest brændstofmotorflyvninger var der i 2003 med næsten 1.100 stk.

De mest aktive piloter mht. flyvninger er:

Pilot	Flyvninger
Casper Bach Andersen	288
Niels Bakraie	208
Christian Kaastrup	176
Jens Liin Jacobsen	157
Allan Feld	129
Kai Erik Andersen	114
Jes Schmidt	97
Lars Andersen Klitte	82
Lars Blaabjerg	77
Henrik Vang Hansen	65

I 2005 fløj Casper Bach 15% af alle klubbens flyvture. I 2006 er det 'kun' blevet til 10%.

Det er nok truslen om dobbelt kontingent, der har taget gassen af Casper. Det kan jo også være travlhed med den nye hobbyforretning.

Det er godt at se Jes Schmidt er tilbage efter et par stiltfærdige år. Hans lille 2-motorede skumfidus AirBull har leveret langt de fleste af turene, men vi har også set Jes med en elektrisk CAP-232 på det seneste.

De 10 oftest fremmødte piloter er:

Pilot	Antal besøg
Casper Bach Andersen	157
Christian Kaastrup	109
Niels Bakraie	86
Allan Feld	82
Jens Liin Jacobsen	56
Kai Erik Andersen	44
Bjørn Tvenge	36
Lars Andersen Klitte	36
Lars Blaabjerg	33
P.K. Bose	29

Der har været flere besøg på flyvepladsen end sidste år. I 2005 rakte mine 74 besøg til en 2'den plads. I år rækker 82 besøg kun til en 4'de plads. Der har i alt været 1232 besøg.

For sjov kan vi regne ud, at vi flyver gennemsnitligt 2,1 tur pr. besøg.

Piloter med flest fløjne modeller

Det er ingen dyd i sig selv at flyve mange modeller, men der er faktisk nogle piloter der ser ud til at konkurrere i den disciplin. Der er rigtig mange skummodeller iblandt.

Pilot	antal modeller
Christian Kaastrup	18
Allan Feld	17
Casper Bach Andersen	16
Kai Erik Andersen	11
Niels Bakraie	11
Ole Thoft Jensen	8
Ove Foldbjerg	8
Peter Bejerholm	7
Henrik Kornmaaler	6
Jens Buthler-Jensen	5

Endelig har vi kanalstatistikken.

Den er ikke helt så entydig som tidligere, hvilket måske skyldes at flere går over til synthesizer i sender og modtager, hvor man nemmere kan sprede sig over kanalerne. Der har tidligere været næsten ubrugte kanaler. Det kan også skyldes at begynderne bruger denne statistik, og vælger de lavt trafikerede kanaler – hvad just er meningen med den.

Kanal	Flyvn.	Kanal	Flyvn.
61	335	78	87
68	324	70	72
72	219	60	70
79	201	75	67
65	169	64	61
69	157	66	60
63	137	80	54
67	114	76	46
74	111	82	45
71	101	62	39
77	93	73	39

Hvilke kanaler der er mindst og mest benyttede variere med tidspunktet på dagen samt med ugedagen. Her er nogle typiske tidspunkter.

Tidspunkt	De 5 mindst brugte kanaler				
Formiddag	80	77	82	78	67
Tirsdag form	77	79	76	60	63
Eftermiddag	76	73	82	77	62
Lørdag efterm	64	75	60	62	82
Aften	64	60	75	62	66
Onsdag aften	64	60	62	80	75

Helikopterkonkurrence

Af Jane Blaabjerg

Årets klubkonkurrence for helikopterpiloterne blev aflyst i foråret pga. for få deltagere. Det var ganske overraskende, da vi i 2005 kunne mønstre 6 deltagere til konkurrencen. Det så derfor i lang tid ikke ud til, at den nystiftede vandrepokal fra 2005 skulle uddeles i denne disciplin. I september måned gjorde vi dog et nyt forsøg på at samle piloter til konkurrencen, og denne gang lykkedes det. Konkurrencedagen blev aftalt til søndag d. 1. oktober og heldigvis var vejret med os, årstiden taget i

betragtning. Det hverken regnede eller stormede alt for meget.



Banen kridtes op. Det er Lars Blaabjerg der her går i jordbærplukkerne arbejdsstilling.

Vi havde i år udtænkt 6 discipliner. Pointsystemet fra sidste år blev fastholdt, da det så ud til at virke efter hensigten. Hver disciplin bedømmes for sig, hurtigste tid får flest point, næsthurtigste tid får næstflest point osv.

Af praktiske årsager blev konkurrencen gennemført i to afdelinger. Den første afdeling bestod af 4 øvelser. Ligesom sidste år skulle der både væltes dåser og flyttes pyloner, hvor især pylonflyt voldte problemer. Det lyder så nemt: ”fang en pylon med *meden* (eller antennen, eller...) på din helikopter, flyt den ind i en markeret cirkel og stil den fra dig.” Helt nemt er det dog ikke. To piloter måtte da også melde pas til øvelsen med nul point til følge.



Som noget nyt havde vi udtænkt en ”straffesparks konkurrence”. Øvelsen gik slet og ret ud på at få en plastikfodbold ”sparket” i ”mål” mellem to kegler. Det var ganske underholdende, da der fremkom flere teknikker til at få den gennemført. Lars Blaabjerg klarede f.eks. øvelsen på under 15 sekunder ved at give bolden et enkelt puf med næsen af helikopteren. Andre puffede flere gange før bol-

den kom i mål, mens Casper forsøgte at suge bolden op i helikopterens rotor.

Sidste øvelse i første afdeling bestod af den gammelkendte ”vælte plastikflaske på olietønde”. En ganske nem og simpel øvelse for de fleste – på nær mig. Jeg skulle bruge over 6 minutter på at vælte flasken (uha, den olietønde er farlig, jeg må hellere holde så god afstand til den, at jeg ikke kan vælte flasken). Til sammenligning kan siges, at den der brugte næstlængst tid, brugte 1 minut, mens hurtigste tid var knap 22 sekunder.



Anden afdeling bestod af to discipliner. Der skulle gennemføres en taxikonkurrence samt en afstandslanding. Da de færreste helikoptere har hjul de kan taxi'e på, måtte vi jo tænke alternativt. Løsningen blev, at vi bandt en tennisbold i en snor fast på helikopteren, og øvelsen gik så ud på at taxi'e mellem to kegler mens tennisbolden ikke måtte løftes fra jorden. Tennisbolden blev ligeledes brugt som referencepunkt i afstandslandingen.

Taxiøvelsen var desværre årsag til et grimt styrt. Casper fik halerotoren i jorden, og så fik han ikke fløjet mere. Jeg selv skulle flyve som sidste deltager i konkurrencen lige efter Casper. Aldrig har jeg da været så nervøs før og under en flyvning – utroligt som et styrt kan påvirke!

Årets klubkonkurrence for helikopterpiloter blev igen i år vundet af Lars Blaabjerg.

Placering	Deltagere	Points
1	Lars Blaabjerg	25
2	Allan Feld	18
3	Jane Blaabjerg	16
4	Lars Jensen	15
5	Casper B. Andersen	12

Vinterklubaften med tema om SKALA

Siden sidst har vi haft en vinterklubaften hvor temaet var skalamodeller og skalakonkurrencer. Det er en gren af vores sport, som har fået en pæn renaissance indenfor de senere år.

Peter Bejerholm og Ole Jensen stillede villigt op for at fortælle om deres interesse og deres oplevelser fra den seneste skalakonkurrence. Se også artiklen fra skala-DM i AMC-nyt fra oktober.

Der blev gjort en del ud af at fortælle, hvad der nærede interessen for skala. Fx en flytype eller et helt konkret eksemplar af et fly med en ganske særlig historie. Det gælder så om at modellere det givne fly i størst mulig detalje og med den specifikke prægning og slitage som originalen har – patinering kaldes det.

Peter fortalte om bedømmelsesreglerne. Reglerne er forskellige i de 3 skalaklasser der findes: *Klubskala*, *Sportsskala* og *FAI*.

Modeller i *klubskala* får slet ingen statisk bedømmelse. Kravet er blot at de har et genkendeligt forbillede. Konkurrencemæssigt vurderes alene på flyvningen.



Modeller i *Sportsskala* får en statisk bedømmelse af et dommerkollegium. Bedømmelsen foregår på 5-6 meters afstand og må ikke vare mere end 10 min. pr. model. Det giver i sig selv en begrænsning af hvilke detaljer der kan bedømmes fx interiør.

FAI-klassen er den hårde internationale klasse. Her bedømmes modellerne nærmest med lup for enhver detalje. Den statiske bedømmelse varer max. 30 min.



Steen Bluhme's velkendte Mustang.

Det er ikke pynt de hele. Modellerne skal også vise at de kan flyve. Flyveprogrammet afhænger af flytypen. Dvs. modellen skal kunne gennemføre de samme manøvrer som originalen og det skal selvfølgelig gennemføres så skalatro som muligt. Her ligger det vanskelige, for modeller flyver nu en gang ikke som originalerne. Det kræver at såvel piloter som dommere har et fælles kendskab til de ofte meget gamle flytypers særkender.



Herover er det Ole Jensens nye P40-Warhawk, som er en ARF-model fra Jamara udstyret med en 20cc 4-takt methanolmotor. Sådant en model er oplagt til Klubskala, men kan faktisk også stille op i Sportsskala, da det ikke er et krav i klassen at den er selvbygget.

Peter fremhævede, at skalaverdenen er andet end gamle krigsflyvere. Man kan stille op med en skalamodel af principielt hvilket som helst fly. Det er ikke ualmindeligt at se modeller af fx Cessna og andre mindre og nyere privatfly.

Der var stort bifald til Peter og Oles indlæg, og måske blev der lagt et skala-frø i et af til-

hørernes hjerter, så der en dag springer en ny skalamand ud.



Der blev talt om andet end skala. Herover er det vel nærmest semi-skala hvad angår både den røde og den gule model. Den røde kender vi, det er Lars Birkmose, men den gule er ny. Der er Lars' og min (Allan) nye fælles anskaffelse - en ordentlig møghund af en 60cc Decathlon med 2,6m spænd, 14 kg. og med selvstarter. Modellen er anskaffet til flyslæb

Helt uden for skala var Jens Jacobsen der gav sig til at lodde en fjernstyret kontakt ind på de mikroskopiske kontaktbaner i sit digitalcamera. Trods det blev operationen udført med en gasopvarmet. Det kræver rigtig gode øjne og en rolig hånd.



Der skal også godt arbejdslys til, og her kommer mobiltelefonerne ind i billedet. Det er en selvfølge at en moderne mobiltelefon kan tage billeder, spille musik og røre frikadellefars, men disse her kunne også lyse kraftigt op. Det ser man ikke så nemt på billedet i blitzlampens skær.

Formålet er selvfølgelig at bruge cameraet til luftfotografering. Den fjernstyrede kontakt er hjemmefremstillet og lader sig styre fra senderen til enten at tage et billede pr. tryk eller til at tage billeder med faste intervaller. Det er en unægtelig en noget fiksere løsning end den servoløsning jeg fremviste i forrige AMC-nyt.

--- Vi fik en god klubaften ud af det, med meget grin men uden sodavand. Alle vores sodavand var netop blevet stjålet fra klubhuset.

Indbrud på indbrud i klubhuset.

Der er ikke morsomt. Det er nærmest tragisk og det kan godt tage lidt af gejsten, når man gang på gang skal rydde op efter et indbrud.

Det startede i foråret hvor sidedøren i klubhuset blev brækket af. Siden er man brækket ind gennem endeporten 2 gange og gennem vinduet ved siden af døren 3 gange.

Der er efterhånden forsvundet det meste af vores udstyr, og det er til trods for at intet af det har handelsværdi. Vi har forgæves forsøgt at forstå hvad tyveknægtene vil, og hvorfor de bliver véd med at bryde ind. Det er jo ikke hærværksmænd i den forstand. Kun ved det seneste indbrud har der været lidt hærværk.

Alle indbrud er løbende anmeldt til Politiet, men de er, med egne ord, ikke til megen nytte.

Efter det første indbrud fandt Politiet dog vores el-generator, da de ryddede en hælerrøde. De endte også med at fange tyveknægten.

Det er svært at forestille sig at samme mand/gruppe skulle stå bag alle indbruddene. I så fald er der tale om nærmest strafbar dumhed.

Ved de seneste 3 indbrud har man brugt en anden teknik, hvor ruden nærmest døren enten har været taget ud eller har været trykket ind.

Indbruddene i den seneste serie fulgte hinanden med ca. 1 uges mellemrum og blev typisk opdaget tirsdag eller onsdag. I skrivende stund er det 14 dage siden sidst, så måske bliver der ro nu. Der er nærmest heller ikke mere at stjæle. Ved sidste indbrud blev der stjålet 1½ af vores sorte borde. Et bord for-

svandt helt, mens der kun blev taget bordpladen fra det andet. Tyven(e) gav sig tid til at skrue bordets understel af. Der blev trukket op og fjernet en af de høje pæle vi bruger til sikkerhedsnettet. Rækværkets løse overligger er også væk. Hvad kan det dog bruges til ?

Startspillet til svæveflyvere blev stjålet. Det er dyrt at genanskaffe, men værdiløst for tyvene. Vi anskaffer næppe et nyt spil i og med at det i de senere år kun har været brugt til stævner.

Også vores flotte banner blev stjålet, og det gør måske mest ondt af alt. Dels at vi ikke har det længere og dels at det er et totalt formålsløst tyveri. Ingen andre end vi kan bruge banneret til noget.

Efter at lukketøjet til redskabsrummene var blevet ødelagte for anden gang i foråret, valgte vi at lade dørene være ulåste. Det medførte rapserier af bl.a. vores le, muldvarpefælderne og grillbakkerne til vores grill.

Nu prøver vi at låse igen, men med svage hængelåse, så en tyv fristes til at bryde låsene op i stedet for at ødelægge hele lukketøjet. Ove Foldbjerg har tilbudt at sætte nyt lukketøj på dørene til redskabsrummene.

Bænkebordene har ikke været forsøgt stjålet, men nu har vi for en sikkerheds skyld kørt dem i sikkerhed. og det samme er gjort med plæneklipperen.

Hvad der end ligger bag de uforståelige tyverier, skal det ikke få lov at ødelægge fornøjelsen for os. Vi giver først op, når nogen stjæler græsset oven af banerne. Hmm – tør jeg nu skrive dét, når bladet kommer på internettet.



Vi har haft stokroser ved klubhuset i år.

Ortungspiepser – kan man leve uden ?

Jo, det kan man godt, men det er betydeligt nemmere, når man har sådan én.

Jamen hvad er det da? Udtrykket er tysk og stammer fra et hobbykatalog, hvor vi fandt dimsen vi søgte. Oversat til dansk må dimsen hedde en *lokaliseringsbipper*. Slet og ret en lille æske med elektronik, som kan lave så kraftig lyd, at man kan finde sin nedstyrtede model i uvejsomt terræn ved at bruge ørerne som pejleantenner.

Når man et par gange har brugt halve dage på at gennemsøge marken med det mere end mandshøje ukrudt efter egen eller andres modeller, vil man sætte stor pris på bipperen.

Det har nu på sin egen særprægede måde været ganske underholdende for de involverede og tilskuerne ikke mindst, når der skulle findes modeller. Når først man bevæger sig rundt i ukrudtet, mister man orienteringen, så vi fandt på at udstyre eftersøgeren med kosteskift og vimpel, så vi udefra kunne se hvor han befandt sig. Det var især værdifuldt, hvis vi havde en god pejling på styrtet. Eftersøgeren dirigeres så via en mobiltelefon.

Da jeg i et tilfælde skulle hente en model, blev jeg dirigeret frem til modellen indenfor en meters afstand. Christian Kaastrup var mindre heldig da han styrtede med sin racer. Vi havde kun en vag pejling, og Kristian brugte vel sammenlagt 5 timer i vildniset før han fandt modellen.

Vore klubkammerater Niels Bakraie og Jens Jacobsen mente at sådan en bipper kunne de nok lave både bedre og billigere en den tyske Ortungspiepser.

Hvad er kravene til sådan en?

1. den må ingenting veje.
2. den skal kunne give et kraftigt lydsignal
3. den må ikke bippe i utide
4. Den skal være 125% stabil .
5. Den skal fysisk være fantastisk hårdfør og også fungere efter et 50G++ styrt.
6. Den skal fungere uafhængigt af alt det der typisk ødelægges ved et styrt.

7. Den må ikke bruge ret meget strøm, når den er tavs, så batteriet holder længe.
8. Den skal kunne give lyd længe nok til at modellen kan findes under vanskelige forhold – i praksis mindst ½ time.

Købeversionerne skal alle tilsluttes modellens modtager og er afhængige af modtagerens strømforsyning. Ikke særligt smart, hvis det hele ligger pulveriseret ud over flere kvadratmeter. Eller batteriet kan kortslutter i styrtet, så der ingen strøm er til piepseren.

Hvordan løser man nu det problem spurgte Niels og Jens hinanden og vi med dem.

- Ad. 1. Bipperen bygges af en lille integreret kreds (PIC-kreds), nogle få modstande og en lyd giver. Det hele vejer 20g.
- Ad. 2. Der er fundet en lyd giver, med et meget hørbart signal.
- Ad. 3. Kravet er opfyldt. Se senere
- Ad. 4. Opbygningen er enkelt og meget fysisk stabil. Det svage led er batteriet, som skal kunne skiftes ud.
- Ad. 5. Komponenterne er meget hårdføre, så det er stabiliteten under ad. 4 der sætter grænsen.
- Ad. 6. Det er allerede røbet i de foregående punkter at bipperen skal være batteridrevet, så den ikke er afhængig af modellens strømforsyning.
- Ad. 7. Nej det gør den heller ikke. Den kan stå tændt og tavs i 2000 timer – svarende til 10 flyvesæsoners flittig brug.
- Ad. 8. Jamen det kan den. Den kan faktisk bippe i 10 timer på et nyt batteri.

Niels og Jens delte opgaverne mellem sig, så Niels tager sig om det mekaniske/elektroniske mens Jens tager sig mest af programmeringen. Programmering? Jovist, der er en computer ombord - mindre gør det ikke. PIC-kredsen er jo er en lille *computer* der skal programmeres.

Det indbyggede batteri er en Lithium knapcelle monteret i en batteriholder på printet. Det er bipperens ømme punkt, men Niels har mishandlet en prototype, og konstateret at batteriet bliver siddende. Batteriet er ikke genopladeligt, men med 2000 timers driftstid pr. batteri, er det næppe et problem.

Trods det ringe strømforbrug har Niels alligevel valgt at sætte en afbryder på bipperen. Det

er lige så meget for at sikre at den ikke starter i utide. Det er samtidig sådan at bipperens timer (se senere) nulstilles, når strømmen tilsluttes.

Det hele fylder 33x33 mm og vejer som sagt 20g og kan vel finde plads i enhver udendørs model. Har man også behov for bipperen indendørs, bør man enten købe nye briller eller vente med at flyve til man bliver ædru.

Sådan fungerer den

Ja, det ligger måske ikke helt fast endnu, for det er blevet ændret nogle gange undervejs. Først var der to forskellige typer af bipper, nemlig én der lyttede og reagerede på modtagerens signaler og én som blot gav lyd efter en vis tid. Det seneste er, at de to udgaver er smeltet sammen til én, der kan begge dele.

Man bestemmer selv hvilken funktion bipperen skal have ved at flytte en såkaldt jumper, som nogen kender fra ladere og regulatorer. I den ene situation er bipperen styret af en timer og i den anden styres den af modtageren.

Timerfunktionen

Inden for vide grænser indstiller man selv hvor lang tid der skal gå fra bipperen tændes til den begynder at bippe. Meningen er selvfølgelig at bipperen tændes lige før flyvningen.

Man vil typisk sætte tiden til at være et godt stykke længere end en normal flyvning. Den eneste ulempe ved at vælge en meget lang tid er at det varer længere før signalerne starter efter et styrt. Næppe særligt afgørende i praksis med motormodeller, men svævemodeller kan i heldige tilfælde flyve i timevis og ofte 20 og 30 minutter på termik - eller en hel formiddag på skrænt. Her er en timerfunktion ikke velegnet.

Lyttefunktionen

Så kan man heldigvis bruge lyttefunktionen. Dårlig betegnelse, men det drejer sig om at bipperen lytter på en servokanal og reagere på om der er signaler eller ikke. Så længe der er signaler, vil bipperen være tavs, men mangler signalet, vil den give lyd. Det vil ofte være tilfældet efter et styrt og ellers kan man jo bare slukke senderen.

De første prototyper kunne ikke bruges sammen med en PCM-modtager med aktiv fail-safe af den simple grund at fail-safe netop fungerer ved at modtageren producerer egne servosignaler, når dem fra senderen mangler. Jens ændrede programmet, så bipperen nu reagerer på de lange impulser i signalet. Derfor skal man indstille sin failsafe til at give lange impulser på den port bipperen overvåger, og så fungerer det hele som det skal

Godt gået drenge

Det er ret tilfredsstillende at konstatere, at det stadig er muligt for forholdsvis almindelige mennesker som Niels og Jens (selv om de godt nok er kloge) at udvikle og fremstille en ting som bipperen.

Hvis tingene flasker sig teknisk og tidsmæssigt, vil Niels og Jens sandsynligvis fremstille bippere vi kan købe af dem. De er på mange områder bedre end markedets øvrige bippere og kan antageligt sælges til sammenlignelige priser.

Jeg er helt sikkert parat til at aftage nogle stykker. Afhængig af prisen kan man jo sætte én i hver model eller lave det så de er nemme at flytte. Som alternativ til at tilbringe nogle dage i ukrudtsjunglen, er det ren luksus. Som alternativ til at have en model liggende i junglen en regnvejrsnat, er bipperen tjent hjem på én udelanding.

Jeg ønsker held og lykke med projektet, og håber snart at blive første kunde.



Ole Jensens Dragon Rapide ved Skala DM

Det er blevet småt for indendørsflyvningen

Der er faktisk en vis stagnation at mærke i indendørsflyvningen i forhold til sidste vinter. Måske skyldes det at indendørsflyvningen er ved at finde sit niveau efter en stormende fremgang de senere år. Modellerne er også nået et niveau, hvor det går langsomt med at forbedre dem mærkbart.

Der er masser af modeller på markedet men de fleste er blot 'mere af det samme'.

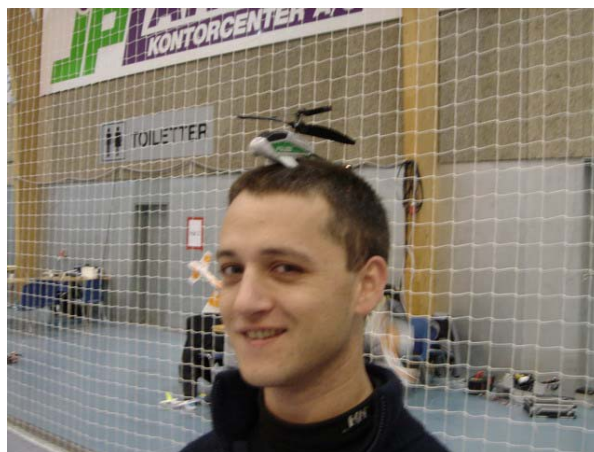


Men der sker udvikling i en anden genre, nemlig små ultralette skumfly der sælges komplet med sender på 27MHz eller 40MHz for under 300 Kr. På billedet herover er en X-twin (vingemodellen), der styres ligesom en bilkaflyver, altså med motorerne. Efter nogen øvelse kan det faktisk godt lade sig gøre at bestemme hvor den skal flyve hen. Den er robust, og en tur på næsen giver ingen mén.

Ved siden af står en helikopter med en flyvevægt på 10g. Helikopteren kan styres på rotorhastighed og halerotor, altså i virkeligheden på 2 motorer ligesom vingemodellen. Ved at placere ballast i fronten af helikopteren bestemmer man flyvehastigheden. Man styrer udelukkende med halerotoren. Hvis hastigheden ikke er trimmet for højt op, kan helikopteren sagtens flyves i en lille stue.

Til sammenligning står en dåse sprudelwasser mit geschack og ohne sucker.

Heldigvis har Niels Bakraie ikke langt hår, men se godt efter hvad der står på Niels' hoved – rigtigt, den lille helikopter.. Niels bruger ikke hovedet – som landingsplads, men gerne som startplatform.



For en og anden, kunne der måske blive tale om månelandinger, som nogle uopdragne knægte foreslog ved den lejlighed.

Modellerne er forsynet med genopladelige lithium batterier, og oplades fra senderens batterier via et tyndt kabel. Det kan man gøre adskillige gange på det samme sæt senderbatterier. Senderne kører på 6 stk. ikke genopladelige AA-celler = 9V.

Rækkevidden er beskeden og ikke over 20 meter. Derfor kan man se piloter der spæner rundt efter deres modeller for at holde dem inden for rækkevidde. Rækkevidden aftager yderligere, når batterierne bliver svage.



Et bedre billede af helikopteren. Måske er det muligt at se halerotorens motor der kun er 5mm i diameter.

Billederne stammer fra indendørsflyvning i Ålborg d. 5/11.

LIPO-celle dramatik

Ålborg bød også på lidt dramatik. På et bord kun 5-6 meter fra AMC's bord var der pludselig ild og røg.

En kvajpande havde sat sit LIPO-batteri til opladning, men havde indstillet laderen på NiCd-auto. Det blev for meget for batteriet, som regulært gik op i flammer. Vi hørte en sagte *puf*-lyd fra nabobordet og så batteriet brænde med ½ meter høje blå-røde flammer. Det varede 10 sek. før batteriet var udbrændt.



Her er bordet hvor batteriet lå og brændte. Det er lidt svedent, men egentlig ikke skadet.



Her ligger de forkullede rester på gulvet. Der er ikke meget tilbage. Pga. plasticindpakningen kom der i kort tid meget røg fra branden.

Med den hastighed batteriet brændte, er det gået op for mig, at man bør have en spand med sand ved arbejdsbordet, når man f.eks. lodder LIPO-batterier. En kortslutning kan også tænde batteriet ligesom en overopladning gjorde i Ålborg.

Sidste sæson i Silkeborg skete det samme, men blot med et Li-Ion batteri i metalhus.

Pga. metalhuset blev der opbygget et højt tryk i batteriet inden det til sidst eksploderede batteriet med et skarpt knald, som fra et pistolskud. Batteriet brændte efter eksplosionen.

Selvom batterierne beviselig kan bryde i brand eller eksplodere, er det ikke noget de gør af sig selv. Der skal grovmishandling til.

Man skal ikke være bange for batterierne, men lidt respekt er på sin plads. Vær omhyggelig med batterierne, check at du indstiller laderen korrekt og lad generelt være med at overbelaste batterierne elektrisk og fysisk.

Medierne fyldtes for nogle år siden med skrækhistorier om eksploderende mobiltelefoner. Og det var ganske vist – telefonerne eksploderede faktisk i hænderne på folk.

Forklaringen var at man brugte såkaldte billige batterier. De billige batterier var bl.a. billige fordi de ikke indeholdt beskyttelseskredsløb som de originale gjorde.

De originale batterier og i det hele tage alle Lithiumbatterier man kunne købe indtil for 5-6 år siden var forsynet med et beskyttelseskredsløb, som forhindrede både overopladning, underafloadning og høje temperaturer. I USA var det ligefrem lov, at batterierne ikke måtte sælges uden beskyttelseskredsløb.

Det udnyttede mobiltelefonfabrikanterne og leverede helt simple opladere til deres telefoner. Opladerne var så simple, at de blot leverede strøm så længe de var tilsluttet stikkontakten. Det gik selvfølgelig frygtelig galt med de ubeskyttede celler.

Når vi køber billige mobiltelefonceller til hobbybrug hos Aviator, sidder der faktisk et lille beskyttelseskredsløb på en printplade. Desværre kan de ikke levere motorstrøm nok, så vi piller beskyttelsen af.



Klub information

AMC byder hjerteligt velkommen til

Mdl.	Navn	By	Telefon	Email
393	Niklas Gamborg	Galten	86 94 74 08	niklas@gamborg.dk
394	Niels Kragelund	Århus C	26 21 33 08	nielskragelund@gmail.com
395	Janis Vang Andersen	Risskov	30 13 87 01	janis@forcetronix.com

For Niels Kragelunds vedkommende er det velkommen tilbage. Niels holdt pause i 2006.

Announce afblændet

Klubkalender

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
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	Pladsklargøring og fra kl. 13.00 standerhejsning

Indendørsflyvning i AMC

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Sted
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	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	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)
