



AMC **NYT**

www.amc-rc.dk

Juli 2007

INDHOLD

- Fra pladsdag og standerhejsning
- Hvad var det dog der skete ?
- AMC på skrænt – igen
- Fra familiedag og konkurrencer
- Danmarks smukkeste
modelflyvestævne
- Warbirds i Herning
- AMC-model i 2000 meters højde !
- Klammeri om klemmer
- Klubkalender
- og meget andet.



Se billedtekst på næste side



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 & PR	Lars Birkmose	86 28 90 23	lars@birkmose-jensen.dk
Pladsforvaltning	Jens Jacobsen	86 98 98 17	amc@lumbyesvej6.dk
	Niels Bakraie	28 14 43 84	niels_bak@yahoo.dk

Kontaktpersoner

Pladsformand	Jens Jacobsen	amc@lumbyesvej6.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.

FORSIDEBILLEDET

Lars Birkmose kaster sin Libelle ud over skrænten ved AMC's skræntdag i Hanstholm d. 28+29 maj. Med ryggen til er det Jens Buthler og i græsset får Kaj sig et hvil. Libellen har tilhørt Kunckel og er erhvervet på AMC-auktion i 2003.

Festugeflyvning

**Vi holder opvisning
onsdag d. 5/9 fra kl. 18:30
og igen lørdag d. 8/9 fra kl. 13.00.**

Vi har været heldige med vejret de senere år, og der har været mange piloter til at flyve opvisning, så publikum har fået hvad de kom efter. Lad os prøve om vi kan gøre det igen. Det afhænger bl.a. af dig.

Alle kan være med. Vi vil gerne vise folk, at modelflyvning er noget for enhver. Derfor er det godt at have modeller af alle typer og piloter med forskelligt erfaringsniveau.

Ingen model for stor eller for lille, for hurtig eller for langsom, for flot eller for grim. Jo flere forskellige, jo bedre.



Kan du ikke lide at flyve for publikum, kan du demonstrere din model og fortælle om den ude blandt publikum.

Der er gratis forplejning til piloter og hjælpere.

Kl. 18.30 tænder vi grillen, for de der har lyst at riste deres medbragte bøffer og pølser. Klubben giver lidt at drikke til.

Der må flyves med brændstof indtil kl. 20 denne lørdag.

Pladsdag 2007

Der var mange ting på programmet til pladsdagen, og vi nåede igennem de fleste takket være en stor indsats fra de fremmødte. Først var der alle de sædvanlige aktiviteter med at samle bænkebordene og få dem låst fast, fjerne ukrudt fra fliserne, muge ud i klubhuset og samle grill – næ hov, det passer ikke. Der blev ikke samlet grill, for grillristen blev jo stjålet i efterårets. I stedet for har vi købt 2 stk. billige kuglegrille.

Så var der de særlige aktiviteter. Det gamle rækværk ved standpladserne blev trukket op og kasseret. Mange af pælene var rådne, og de høje pæle stod som vinden havde blæst sidst. Der var indkøbt pæle og overliggere til et nyt rækværk, og det blev sat op i løbet af dagen. Til hjælp havde vi lejet et motoriseret jordbor, så vi nemmere kunne grave de mange huller.



Det nye rækværk består kun af korte pæle, så det er slut med at hænge sikkerhedsnettet op dér. Til gengæld er der rejst 12 høje pæle på den anden side af standpladserne, hvor nettet kan hænges op. Så hænger nettet mellem startbanen og standpladserne og på den måde er også piloter på standpladserne beskyttede.

Det var efter nogen overvejelse at denne opsætning blev besluttet, for pga. afstanden beskytter nettet nu kun publikum for modeller der kommer fra en meget lavere vinkel. På den anden side beskyttede nettet ikke ret meget når publikum stod så tæt på det, og slet ikke børnene, der nærmest hang i nettet.

På den gamle placering holdt nettet dog også publikum og børn væk fra standpladserne. Vi skal have fundet en løsning, så der stadig er spærret, f.eks. et trådnet på det lave hegn mod publikum. Så er publikum også beskyttet mod en løbsk model på jorden.



Normalt plejer vi at koge pølser til pladsdagen, men den gik ikke. Tyveknægte har stjålet både gasflaske og regulator. Det er faktisk anden gang vi har fået stjålet gasflasken, så indtil videre har vi besluttet at vi ikke vil holde de århusianske kolonihaver med gas. I stedet for blev pølserne grillet på de nye grille. Det smager også bedre – synes jeg. Så slut med gas og komfur.

Foreningens nye el-generator blev startet for at kunne oplade batterier til skruemaskiner. Den kunne vist dårligt mærke belastningen, men vi fik konstateret at den kører stabilt og godt uden at larme ret meget.

Generator kan levere 3KW og kan dermed trække en elektrisk varmeovn, så pingvinerne ikke skal fryse til vinter, hvor de må undvære gasvarmen.

Der blev også tætnet ruder efter efterårets og vinterens indbrud. Der blev tromlet i lange baner og hvad der ellers hører sig til.

Tiden nærmede sig, hvor den ceremonielle standerhejsning skulle finde sted, men folk ville ikke slippe arbejdet. Tænk at man skulle opleve det. Standerhejsningen måtte udsættes til senere på dagen.

Jeg tror faktisk at alle fik en god dag ud af det – ja på nær ét af vores nyere medlemmer,

som var stærkt utilfreds med at han ikke kunne komme til at flyve, fordi vi andre arbejdede på pladsen. Som han sagde, havde han dog betalt kontingent. Med den fornødne tilrettevisning, blev misforståelsen afklaret.

Vejret var faktisk ret godt, og der blev fløjet en hel del oven på arbejdet.

Mange tak fra alle os til alle os for den store indsats på pladsdagen.

Permanent strøm

Vi ville gerne bruge den nye generator mere aktivt. Vi forestiller os at den kunne indbygges i et nyt Fort Knox med mulighed for at kunne starte den udefra med en nøgle. Generatoren kan så levere 220V til klubhuset og 220V til nogle kraftige 12V strømforsyninger, som igen kunne levere opladningsstrøm til de meget kraftige el-modeller der kommer med tiden. Den el-helikopter, som Lars Blaabjerg allerede har, tager over 200 VAh ombord pr. opladning svarende til ½ bil-akkumulator, og el-modellerne bliver større endnu, så solcellestrøm er udelukket

Hvad var det dog der skete

Sådan lyder starten på en kendt og smuk forårsviser Og det passer til sammenhængen, For det jeg skal berette skete næsten så umærkeligt som når foråret er på vej og så pludselig er det der. Men her hører sammenligningen også op. Forårets komme er dejlig og gør folk forventningsfulde. Denne sags komme var ubehagelig og gjorde folk så sure, så de viste ukendte sider af sig selv.

Jamen hvad var det da der skete. En gruppering af klubbens vingemodelflyvere havde gennem sidste sæson og i vinterens løb set sig så onde på helikopterflyverne, at de var indstillede på ganske radikale løsninger. Det kom mig for øre, og jeg samlede bestyrelsen for at få kontrol over udviklingen. Ganske vist er en helikopter lige så charmerende at høre på som naboens plæneklipper søndag eftermiddag, men var vi nået så vidt, at vi slet ikke kunne tåle hinanden?. Skulle klubben mon sprænges endnu engang?

Bestyrelsesmødet blev holdt d. 25/4 hos Lars og Jane. Ole og Ove kunne ikke deltage. Synspunkterne blev luftede og diskuteret i en meget følelsesladet debat. Det viste sig at konflikten havde godt fat også internt i besty-

relsen. Ved den lejlighed blev det klart, at helikopterpiloterne har flertal i bestyrelsen – et faktum jeg aldrig troede ville få betydning. Jeg husker ikke fortilfælde, hvor vi har været nødt til at stemme om tingene i uenighed.

Efterhånden som vi kom nærmere sagens kerne viste det sig, at for nogen var det ikke blot helikopterpiloterne manøvrer der var problemet. Det var deres blotte tilstedeværelse – ikke piloterne altså men helikoptererne. For andre var det den vilde 3D-flyvning tæt på pilotfeltet der var ankepunktet, og atter andre var trætte af støj og røg fra snurrebasserne.

Blandt mange forslag blev der nævnt en tidsmæssig opdeling af klubben, så der aldrig ville være vinger og helikoptere samtidig, men hvem skulle så have lov at flyve om lørdagen ? Et forslag var at der blev en dedikeret dag for hhv. helikoptere og vinger og resten skulle være fælles som nu. Det var der en vis opbakning til, men så skulle det først være, når vi må flyve brændstof alle dage, hvis det altså bliver sådan.

En fraktion af helikopterpiloterne oplevede kun el-vingeflyverne som et problem pga. lang flyvetid, mens brændstofvingeflyen ikke generede. El-flyverne optog luftrummet hele tiden og alt for længe.

Enden på en lang aftens diskussioner blev et udkast til nogle færdselsregler, som ved en efterbearbejdning er blevet til de pladsregler der netop er udsendt til alle medlemmer. Vær opmærksomme på at overholde dem, så vi ikke får sat ild til krudtet igen.

Som det væsentligste for helikoptererne vil jeg nævne pålægget om at 3D flyvning foregår fra hoverpladsen og kun mod syd og øst.

Den væsentligste for vingeflyvere er forbudet mod at taxi'e ind på standpladserne.

Så vidt så godt. Der så ud til at være et forlig, men en rigtig god løsning var det vel ikke.

Det syntes i hvert fald Michael Østergaard ikke. Som det er mange bekendt forfattede han en mail, som blev sendt til et udvalg af AMC's medlemmer. Mail'en indeholdt en opfordring om at stille krav til bestyrelsen om en ekstraordinær generalforsamling. En sådan kan i flg. vedtægterne finde sted, når mere end halvdelen af medlemmerne kræver det. Formålet med den ekstraordinære general-

forsamling og det ønskede resultat var grundigt beskrevet.

Michaels initiativ kom unægtelig som en overraskelse for bestyrelsen, der var indstillet på at afprøve om de nye regler kunne løse problemerne. Så vidt nåede vi ikke. Da mailen blev modtaget satte vi arbejdet i bero indtil medlemmerne havde givet deres mening til kende. Der indløb 7 krav om generalforsamling, og med denne konstatering fortsatte bestyrelsen arbejdet, og de nye pladsregler blev udsendt.

Dette er en væsentlig afkortet beskrivelse af hændelserne, som blot skal forklare lidt om baggrunden. I skrivende stund i starten af juli er der tilsyneladende fred og fordragelighed mellem de forskellige modeltyper igen.

AMC er en af de få østjyske klubber der stadig optager medlemmer. Det indebærer en betydelig medlemstilgang. Vi får medlemmer fra så fjernt som Horsens. Da flere af de omkringliggende klubber ikke tillader helikopterflyvning eller forsøger at begrænse det, er der en stor andel af helikopterpiloter i vores medlemstilgang

AMC har ikke en defineret adgangspolitik i dag, men måske skal vi have det. Det bliver i givet fald en sag for generalforsamlingen at tage stilling til.

AMC på skrænt ved Hanstholm.

Det er næsten blevet tradition at Lone Buch inviterer til skræntflyvning ved Hanstholm, når foråret har fået godt fat. I år var ingen undtagelse. Foruden stamdeltagerne Jens, Lone, Birkmose, Bjørn, Lars Klitte og jeg, var det dejligt at også Kaj og Bose samt Peter & Jonna havde lyst at deltage. Bose boede på hotel med fru, og ville derfra besøge os andre på campingpladsen. Men NEJ, den strenge pladsbestyrer ville ikke have Bose til at rende gratis rundt og slide på hans sandjord. Det endte med at Bose måtte leje en hytte for at få fred.

Det var allerede blevet sent da de fleste af os ankom fredag aften. Vinden var ved at lægge sig, og flyvegrillerne blev lagt til side til fordel for kulgrillen. Jonna havde marineret kyllingebryster, og de smagte dejligt. Der var også godt med pøller for en sikkerheds skyld.

Peter og Jonna havde campingvognen med. Vi der kender og holder af dem begge véd, at de ikke spilder nogen chance for et godt mundhuggeri. Her var chancer nok. Forteltet skulle rejses og det gik ikke stille af. Virakken tiltrak efterhånden adskillige kloge mennesker, der blev sat ind i problemstillingen. Ingen kunne dog løse opgaven og til sidste besluttede vi, at der manglede en stang til forteltet. Det førte til en erkendelse om at *nogen* måtte have smidt stangen væk, og så var temaet klar til en ny disputs.



Værtinden selv.

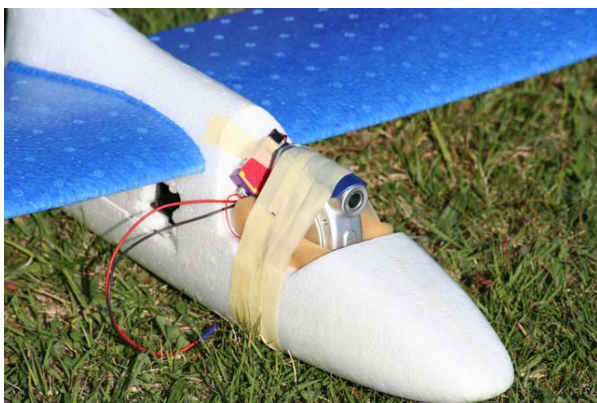
Aftenen gik med kaffe, snak, historier fra de varme lande og så nogle enkelte gule Gajol'er. Gul Gajol er godt for modelflyvere.

Der var trængsel i den lille hytte. Lars Klitte blev sendt på hems. Jens og Lone delte et værelse. Jeg havde mit eget værelse - af miljømæssige årsager som de sagde. Sarte mennesker hævder at min vejtrækning støjer. Bjørn og Kaj fandt plads på gulvet i stuen og sådan sænkede natteroen sig over den lille flok. Måske blev en lille bøn sendt til vejrs "zznrk Fader Vor, vil du ikke nok blæse på det hele i morgen zznrk - og gerne fra nord-øst, hvis det er i orden med dig zznrk pffss".

Lørdag morgen. Dejligt vejr. Ingen vind. Aftenbønnerne var ingen succes. Det var morgenbønnerne til gengæld, da de kom på kafemaskinen. Der blev rigget letvejsflyvere til og vi gik på skrænten. Vindretningen var god, men der var ikke meget af den - vinden altså. Da vi nåede omkring middag var der slet ingen vind tilbage. Vi gik slukørede på vej mod hytten men så pludselig i løbet af få minutter blæste det op. Vindmåleren viste 10-12 m/s. Lidt mere østlig end tidligere. Vi kørte til Hamborg skrænten, og så kan et nok være at der blev fløjet igennem. Bjørn, Birkmose og jeg havde vores nybyggede Zagi-killers med.

De flyver utrolig godt for en vinge og er viklet ind i rigelig tape for at give styrke.

Senere på dagen tog vinden yderligere til, og det blev efterhånden en udfordring blot at holde modellerne klar af skrænten. Et øjeblik uopmærksomhed og modellen var langt inde over land og måtte hentes ude i baglandet. Klitte eksperimenterede med levende billeder optaget fra en skræntsvæver. Det er ikke så nemt. Når man ser filmene, bliver man rigtig glad for ikke at have været ombord.



Easystar med camera til levende billeder.

Lørdag var Bjørn og Lone på havnen for at proviantere alle mulige slags røgede fisk til om aftenen. Det kan anbefales. Let og vel-smagende mad. Nå-ja så var det Gajol-tid og så var den dag gået.



Røgvarerne. Synd at siden ikke er i farve.

Søndag var vinden drejet i syd-sydvest, og så skranter det med flyvning ved campingpladsen. Vi pakkede sammen og tog til 'transformatorskrænten' så kaldet. Vindretningen var ikke helt god, men til gengæld var der lidt termik ind imellem. En flok tyskere havde fundet samme vej, og fløj med nogle kraftige svævemodeller. Over middag havde vi fået nok af sol og vind og flyvning og oplevelser og... Det var tid at vende tilbage til Århus og til virkeligheden.



Mon Lone inviterer igen til næste år.

Grindsted Open

Som så mange af forårets og forsommerens stævner, var Grindsted Open plaget af regn og blæst. Vi var dog heldige at regnen mest kom i de mørke timer. Blæsten var derimod barsk, og der var nogle der fik lært flyslæb i sidevind. Det er i øvrigt ikke så kritisk som man måske kunne forvente. Man skal blot huske at der er sideror på modellerne.

Der var såmænd mange deltagere lige fra onsdag aften, men efter en hel dags regn var det en kold og våd aften, så der blev tændt for gasvarmen i campingvognene, og der var ikke noget natteroderi.

Inde i min lune campingvogn tænkte jeg på forrige års Grindsted Open der druknede i regn og jeg var teltligger. Nu hyggede jeg mig i vognen ved bevidstheden om at være blevet for gammel og for magelig til det pjat.

Min store forventning til stævnet var at få min DG800 4,6m svæver på vingerne for første gang. Jeg vidste på forhånd at den fløj fremragende, men jeg var nervøs ved at skulle prøve flyslæb. Det blev ikke til noget om torsdagen. Jeg mente at det blæste for meget. Fredag lykkedes det heller ikke af samme årsag, men så lørdag var vejret tilpas. Jeg stod ved siden af Robert Danielsen, der var slæbepilot, så jeg kunne få instruktioner undervejs. Dem var der ikke mange af. Det gik næsten af sig selv. Efter få meter hen ad banen lettede svæveren. Jeg holdt den lidt i ave mens slæbeflyveren fik mere fart på og lettede. Så gik det rask til himmels. Robert har jo en ZG62cc boksermotor til at trække. Da jeg synes at der var højde nok, linkede jeg ud og slæbet var overstået. Nu var det om at få flyveturen til at strække længst muligt. Til



hjælp havde jeg indbygget en Piccolario Talk. Det er et variometer som i et rigtigt svævefly men med en radiosender tilsluttet, så jeg kan stå på jorden og høre variometeret i en øretelefon. Det hele er bygget sammen til en kompakt og let enhed. Variometer og sender drives af modtagerbatteriet, men bruger ikke meget strøm. I tilgift fortæller en venlig kvindestemme med regelmæssige mellemrum om batterispændingen og højde i klar tale på engelsk eller tysk efter smag og behag. Smart-smart og vældigt nyttigt især for en uerfaren termikker. Variometre er ret almindelige blandt de store skalasvævere, men de må ikke bruges i konkurrencer som fx F3J.

Det er i øvrigt imponerende at se de garvede slæbepiloter Robert og Tinus når der er gang i den og svæveflyene holder i kø for at blive slæbt op. Så snart en svæver er koblet fra, dykker slæbeflyveren næsten lodret mod jorden, slår til sidst et slag op i medvind, vender rundt og stiller så slæbemodellen på starten af banen. Næste, tak!

Nogen fik fløjet meget. Andre mindre. Det afhæng af mod og evne. John Rasmussen fra Odder var blandt dem der fik fløjet rigtig meget med sin store blå DG800 svæver. John er en meget erfaren pilot – og nærmest utrættelig. I løbet af stævnet vandt han en guldmedalje for 2 timers uafbrudt termikflyvning. Der blev også uddelt en sølvmedalje for 1 times flyvning og en håndfuld bronchemedaljer for ½ times flyvning.

Claus Tønnesen deltog bl.a. med en 1:3 Ventus ax el-svæver med klapmotor (dvs. den type hvor motoren rejses på en mast gennem en luge i modellens ryg). Når motoren er på

plads og låst, er den kraftig nok til at kunne jordstarte modellen. Desværre så vi ikke systemet i funktion, da den elektroniske sequencer insisterede på at køre motoren op gennem lukkede luger.

Som altid ved Grindsted Open er der god mad og stemning i teltet lørdag aften. Det sørger piloternes koner for. Det er nogle heldige piloter dernede i Grindsted.

Man behøver ikke en storsvæver for at deltage i Grindsted Open. Jeg har deltaget med forskellige mindre svævemodeller siden 2002. Faktisk startede jeg dengang med en Blue Phoenix og et gummitov. De senere år her jeg fløjet Corrado og el-svæver. Alt går.



Thomas flyver sin Ka8b oldtimer.

Har man en svævemodell er der god grund til at slå et slag forbi Grindsted i stævnedagene. Man kan sagtens komme og være der bare en enkelt dag eller måske 2, og med det flyvetræ man har - når blot det altså er en svævemodell.

Jeg har hørt flere AMC'er tale om måske at komme til Grindsted næste år.

Familiedag i AMC 30/6

Sikken en dejlig dag. Hvem skulle nu tro at det blev så dejligt vejr med de foregående dages regn og atter regn og med skumle udsigter fra DMI. Men Lystrup har tidligere vist at have sit eget vejr, og heldigvis til den gode side denne lørdag.

Familiedagen sidste år fik pæne ord med på vejen fra deltagerne. Så vi valgte i bestyrelsen at køre efter samme model i år. Der var dog en lille forbedring. Klubben har jo købt el-generator, og vi kunne derfor byde på rigtig levende elektrisk lys i teltet.

Hele bestyrelsen havde været i sving i ugen op til familieaftenen. Der blev uddelt ringelister, hvor vi hver skulle ringe til 8-10 medlemmer for at høre om de ville deltage. Det var for at kunne afpasse indkøbene.

Jane klarede salaten. Birkmose købte bøffer, pølser oma. Ove købte drikkevarer. Niels og Troels satte de høje hegnspæle op. Dem fik vi ikke sat på pladسدagen. Niels havde også generatoren med. Den står ikke i klubhuset af frygt for tyveri.

Da jeg dukkede op som den første på flyvepladsen, blev jeg budt velkommen af ænder og måger i store mængder. Den seneste tids regn havde oversvømmet dele af flyvepladsens vestlige ende. Der skal ikke mange sjatter vand til før ænder og måger føler sig på hjemmebane, og her var mere end et par sjatter. Fuglene udgør ingen kollisionsfare. De svømmer blot over på fodboldbanerne, når vi flyver.

Der kom hurtigt flere folk, og vi fik sat pavillon og borde op.



Auktionen startede allerede kl. 13. Ove var som sædvanlig auktionarius.

Der var fine ting til salg denne gang, og mange af dem med mindstepriser. Modelflyvere plejer at være nogle fedtede karle, men for en gangs skyld blev der budt pænt ind. Steen Bluhme har nogle af Søren Bachs efterladte effekter i kommission, men Steen kunne ikke være der pga. ferie. Men så har vi sagerne til auktionen næste år.

Auktionen trak lidt ud, men efterhånden fik vi samlet deltagerne til motorflyvekurrencen, som pga. dårligt vejr 12. maj var flyttet til denne dag. Det gjaldt også helikopterkonkurrencen, men der var desværre så få tilmeldte til at den ikke kunne afholdes. Til gengæld var der 8 tilmeldte til motorkoncurrencen. Det er rekord i de senere år. Se resultaterne sidst i artiklen.

En sjælden med kær gæst var Mikkell Holck. Mange husker da han jævnligt gjorde tilværelsen usikker for omgivelserne for år tilbage, men familien og parcelhuset har første prioritet. Mikkell dukkede op med et par ældre modeller. Normalt må man kun deltage med én model, men alder og stand taget i betragtning, blev der givet dispensation.



Mikkel syntes at han havde mistet grebet om flyvningen, men en 3'die og en 1'ste plads viser noget andet. Et imponerende resultat i betragtning af modellerne.

Jes og Klitte deltog med modeller uden hjul. De er alt andet lige noget handikappede i taxikonkurrencen og i præcisionsstart. Men der var mange andre der ikke fuldførte taxikonkurrencen pga. den kraftige sidevind.



Oles model holdes sammen af strips. Det er ikke morsomt. Det er mine strips - alle 40.

Birkmose havde lånt en X-claim af mig, men vovede ikke at smadre den i blæsten. Tak for det, Lars.

Vi havde først de sædvanlige discipliner som *taxiing*, *start og landing på tid*, *flyvning på tid* og *præcisionslandning*. Men som noget nyt konkurrerede vi også i *præcisionsstart* og *rul og loop ræs*.

Normalt bruger vi et punkt til præcisionslandingen men pga. kraftig vind valgte vi at bruge en linie.

Den samme linie blev brugt i præcisionsstarten, hvor man skal stå i den modsatte ende af banen og taxie op til linien og lette modellen

så tæt på linien som muligt. Det lyder nemt, men resultaterne viser noget andet.

Loop og rul går ud på at lette, foretage 2 rul, foretage 2 loops, foretage 2 rul og så lande. Det hele på kortest mulig tid. Klart nok havde 3D modellerne en fordel i denne disciplin. Som reserveøvelser havde vi *limbo* og *pylonræs*. Men klokken var blevet mange, og vi stoppede.



Næste år vil vi prioritere pylon-racet. Det er dog også en disciplin der favoriserer visse modeltyper. Der opstilles en bane med 2 pæle (pyloner) men 100 meters afstand eller mere. Ved hver pylon står en levende markør, der checker om man kommer rundt om pylonen. Så går det ellers ud på at flyve et antal omgange hurtigst muligt.



Vi havde regnet med 40 deltagere til middagen. Der kom 41. Vi beklager regnefejlen. Det var dejligt at se, at der blev gået til bøfferne med god appetit. Der var nok af det hele, bortset fra sodavand, hvor der måtte hentes nye forsyninger.

Hvis motorkonkurrencen havde været en succes, var det ingenting at regne mod el-

motorkonkurrencen, som løb af stabelen i det stille aftenvejr. Der var 11 deltagere fra starten. Det tyndede dog ud efterhånden, for modellerne blev ikke sparet. Det er et ekstra krydderi, at el-modellerne er så forskellige: el-svævere, små skalamodeller, racere og mere solide motormodeller som Twinstar og Magister. Der var også et par Easystar, som modelmæssigt var favoritter.

Et gavekort på 100Kr fra Vikinghobby var blevet til overs fra forsidedesignkonkurrencen ved generalforsamlingen. Gavekortet tilfaldt vinderen af el-konkurrencen – Mikkel.



Der var nogle gengangere fra motorkonkurrencen i disciplinerne. Der var *start og landing på tid*, *præcisionslanding på punkt*, *flyvning på tid*, *Stilleleg* og *Limbo*.

Stillelegen har vi ikke set før. Man skal her opnå længst muligt flyvetid, men motoren må kun bruge 1 gang og i max 30 sek. Easystar og el-svævere er klart nok favoritter, men de små hurtige modeller kan også være med. I alle konkurrence på nær tidsflyvningen dannede de små skalamodeller bagtrop. Min

egen nyerhvervelse en Chipmunk flyver kun i 5 min, så den nåede ikke halvt gennem programmet.



De måbende tilskuere hhv, Birkmoses og Kaastrups familier

Vi sluttede af med Limbo. Først blev der fløjet på højderne 200cm, 150cm og 100 cm. Ganske vist var vejret perfekt, men det var overraskende at næsten alle piloter kom under alle højder. Måske havde bøfferne givet kraft og mod til piloterne, så nervøsiteten var borte.

Der måtte større udfordringer til, så højderne 50cm og 30cm blev tilføjet. Der var 2 piloter, Mikkel og Michael, som klarede de 30 cm.

Da el-konkurrencen var forbi havde mørket næsten sænket sig. Birkmose havde sørget for el-varme i teltet, men folk var blevet trætte og brød op.

Lars Klitte stod for initiativ og arrangement til el-motorkonkurrencen. Tak for dét, Lars.

En rigtig dejlig dag og aften synes jeg.

Resultater fra brændstofmotorkonkurrencen:

Deltagere	Model	Taxi	Start og landing	Præcisions-start	Præcisions-landing	3 min. Flyvning	Loop og rul	Samlet	
Allan	Phoenix FunStar	udg	14	3,0	1,3	3,04	26	10	1
Kaastrup	Rockwell	43	25	2,5	9,5	2,49	54	13	2
Mikkel	Noget skrammel	50		6,5	15,5	2,52	1,03	20	3
Ole T.J.	Super Sportster	50	28	4,5	17,5	2,51	1,04	20	3
Klitte	Zoom.Zoom	udg		9,5		3,12	42	25	5
Jes Sch.	El-vinge	udg						40	6
Birkmose	Ripmax X-claim	udg						44	7

Vinderen af motorkonkurrencen modtager klubbens vandrepokal.

Resultater fra el-konkurrencen:

Deltagere	Model	Start og landing	Præcisionslandning	3 min. Flyvning	Stilleleg	Limbo	Samlet	
Mikkel	Piper Cub	8,8	1,0	3,03	10	30	16	1
Michael	Wasp	8,9	1,0	2,33	5	30	19	2
Bjørn	Terry	10,0	5,0	4,01	1	50	22	3
Troels	Magister	13,0	1,0	3,04	9	100	22	3
Ernst	EasyStar	14,0	8,5	2,53	4	100	25	5
Niels	El-svæver	12,0	14,0	3,24	3	150	29	6
Ole	Projeti	udg	11,0	2,58	8	50	31	7
Christian	GeeBee	udg	15,5	3,18	2	100	34	8
Birkmose	EasyStar	14,0	4,5	3,18	6	udg	35	9
Bose	TwinStar	25,0	10,0	3,02	7	udg	35	9
Allan	Chipmunk	udg	udg	3,17	12	udg	55	11

Vinderen modtog et gavekort på 100 Kr. fra Viking Hobby.

Danmarks smukkeste modellflyvestævne



Ja, navnet er tydeligvis inspireret af en anden stor østjysk begivenhed der hvert år finder sted i Skanderborg, Men jeg tror at navnet holder hvad det lover, for der er utroligt smukt omkring Skanderborg MFK's flyveplads.

Det er svært at vinde hævd på et årligt tilbagevendende stævne, for der er så mange i forvejen. Yderligere var det smukkeste modellflyvestævne lagt lige oven i Warbird stævnet. Men jeg tror det vil lykkes for Skanderborg. Allerede til dette første stævne var der trods udsigt til dårligt vejr samlet omkring 30 deltagere fra hele landet og mange af dem ifølge med familien. Fra AMC deltog Lars Birkmose og Christian Kaastrup og jeg. Blichfeldt sr/jr kom om søndagen for at hilse på.

Stævnet dette år vil nok ikke blive husket mest for sin flyveaktivitet. Det var kun søndag formiddag, at det var så meget tørvejr, at vi kunne flyve. Så blev der til gengæld i en fart afviklet de planlagte konkurrencer, som var i stil med dem vi kender fra AMC. Dog kunne vi hente inspiration til 2 nye konkurrencer til vores egen motorkonkurrence, nemlig præcisionsstart og loop-rul disciplinen.



Ved præcisionsstart står man på god afstand og skal taxie hen mod en startlinie. Modellen skal slippe jorden så tæt på denne linie som

muligt. Der er ikke forskel på om det er før eller efter linien.

Ved loop og rul skal man så hurtigt som muligt gennemføre 2 rul, 2 loop, 2 rul, lande modellen og bringe den til standsning. Der måles tid fra take-off. Der er en del taktik i denne konkurrence.



Jettræner klargøres. Den fløj blandt de øvrige modeller. Lidt træls synes jeg nok.

I al ubeskedenhed vandt jeg præcisionsstart og tidsflyvning. Skanderborg flyver kun 2 min. i deres tidsflyvning, og jeg fik tiden 1:59. Præmien for tidsflyvning var et gavekort på 250 Kr. doneret af S.W. Hobby i Svendstrup. Præmien for præcisionsstart var en elektrisk parkmodel udgave af Super Chipmunk doneret af Casper Bachs RC-butik.

Stævnet var yderst velarrangeret. Der var lagt et stort el-net ud til campingvognene. I den anden ende af nettet stod en 70KW generator venligst udlånt af den lokale elforsyning. Der var strøm nok til 10 parcelhuse. Generatoren var placeret 200 meter fra pladsen og kunne ikke høres. Der var opstillet en ren og pæn toiletvogn og der var 'rindende' drikkevand fra en 1000 liter beholder.

Der var opstillet et stort partytelt med borde og stole nok til alle, med computerspil til ungerne, flysimulator til vi andre og ikke mindst varmeovn. Der var musik og kulørte lamper til om aftenen, og så blev der serveret en fremragende menu lørdag aften.

Som sagt et godt arrangement. Robert Danielsen (også medlem af AMC) har vist haft mere end én finger med i spillet.

Selve flyvepladsen er stor, plan og der er fri indflyvning. Desværre er der sarte naboer på to sider, som gør at banen kun kan bruges i én retning. Banen er anlagt på gammel tørvejord, som giver et tilpas blødt underlag.

Det bløde underlag havde ikke godt af vægten fra biler og campingvogne i det regntunge vejr. Vi camperede på selve flyvepladsen – læs startbanen, og det kunne godt ses på den bagefter.

Robert læser måske denne artikel, så jeg vil sige – godt gået af Robert og Skanderborg. Håber at det bliver et årligt tilbagevendende stævne. Det fortjener det.

Decathlon slæbefly

Sidste efterår købte Lars Birkmose og jeg i fællesskab en stor brugt Decathlon. Vi købte den af Claus Olesen fra Skanderborg, som tidligere havde købt den af Kenn Christensen fra Woodstock som tidligere havde købt den af en tysker, som tidligere havde bygget den.



260 cm i spændvidde (skala 1:3,3) og en flyvevægt på 14 Kg. Modellen er udrustet som slæbeflyver, og det er primært hvad den skal bruges til. Dels har jeg selv en stor DG800 svæver på 4,6 meter, som jeg gerne vil have trukket op, og dels bliver der måske mere storsvæveaktivitet i AMC, når vi har et slæbefly i klubben. Der er motorkraft nok. Der sidder en ZG62 bag propellen, og under prøvflyvningen var det nok til at gå lodret så længe det skulle være. Vi målte den statiske trækraft til 16½ Kg.

Nu er det meningen at Lars skal blive en skrap slæbepilot, og så håber vi, at der bliver gode lejligheder til at få et slæb.

Det var ikke bare at købe og at flyve. For det første var vi ikke tilfredse med de højderors- og siderors servoer der var monteret. Det var nærmest standardservoer, og de blev udskif-

tet med kraftigere Hitec servoer. Motoren var monteret med magnetænding, som blev skiftet ud til elektronisk tænding (batteritænding). Modtagerbatterierne blev fornyet.



Der er flaps på modellen, så der går 2 servo-forbindelser til hver vinge. Der var brugt nogle mærkelige stik mellem krop og vinger. Vi valgte at trække nye ledninger og skifte over til grønne MPX-stik..

Der er i øvrigt en lille feature på modellen. Den er monteret med el-starter. Vi købte den med indvendigt startbatteri, men vi har taget det ud af 2 årsager: Dels vil vi gerne spare vægten af batteriet og dels vil vi ikke risikere at en radiofejl eller en forglemmelse pludselig starter motoren utilsigtet. Vi bruger i stedet for et udvendigt batteri der tilsluttes et stik i siden af modellen, når der skal startes.

Den store dag

Decathlon'en skulle egentlig have været klar til Grindsted Open. men det blev den altså ikke. Både Lars og jeg manglede tid. Peter Bejerholm skubbede på, for modellen havde stået i hans kælder hele vinteren. En dag tog vi os sammen og fik motoren startet og prøvekørt i Bejerholms have. Stor var lykken da bæstet startede. Den var ikke glad for det.



Dramatisk synsbedrag – taget med telelinse.

Så en skønne mandag aften skulle det være. Vi var løbet tør for gode undskyldninger. Selv vejret var godt. Vi fik samlet krabaten og forsøgte at få den startet. Vi havde hældt Aspen benzin på. Det er næsten lugtfrit og da modellen skal stå hos Lars eller jeg, må den ikke lugte af benzin.

Den ville ikke starte. Det var som om den ikke fik benzin nok. Vi kørte næsten startbatteriet fladt. Til sidst lykkedes det dog af få den i gang og jeg skulle have min tur ifm. stormodelcertifikatet. Spændingen m.v. gjorde at jeg først måtte en tur i hegnet og nifle. Jeg stoppede motoren, for nu kunne den jo bare starte igen – troede jeg, men nej, det kunne den ikke. Til sidst sagde vi grimme ord og pakke de sammen.

Om tirsdagen tog vi til Woodstock for at tale med Kent – den tidligere ejer. Han kom ikke den aften, men vi fik hjælp af andre. Vores tændrør var søbet til med benzin, og der blev fundet et andet at skrue i. Det virkede, for nu startede motoren villigt, dvs. den skulle lige have hjælp af en lang finger til at stoppe i indsugningen, så vi kunne trække benzin frem. Indsugningen sidder inde i kroppen, så det er noget besværligt.



Så blev det onsdag, og NU, Nu skulle det være. Bejerholm var til stede og foretog den formelle godkendelse af stormodellen. Vi fik den startet og jeg fik min første flyvetur med en stormodel. Det var helt ukritisk at starte og at flyve den. Som et led i godkendelsen ville Peter se et loop, et rul og et tipstall. Et tipstall kunne den ikke præstere - den faldt blot igennem. Godt for det, og så skulle der landes. Flapsene har god virkning, men der skulle alligevel 3 forsøg til inden jeg turde sætte modellen.

Så var det Lars' tur, men nu kørte motoren ikke ordentligt. Vi prøvede mange ting, og Peter havde efterhånden drejet på alt hvad

der kunne køre rundt. Han fik stillet tomgangen fint ind, men for fuld gas tabte motoren mange tændinger. Da opgivelsen stod malet i vore ansigter, kom Peter ved et tilfælde til at skubbe til ladekablet til batteritændingen. Så kørte motoren pludselig som den skulle. Det viste sig at trods haveslange og diverse af-skærmning, kunne stikket røre ved stel, og det stopper åbenbart tændingen selv om der ikke er højspænding på ladeledningen.

Et stykke tape på ledningen og så fik også Lars sin tur, og nu var vi begge godkendte,

Papirerne blev sendt ind, og der kom besked fra Unionen om at der ikke kunne være 2 ejere af en model. Nu er Lars registreret som formel ejer.



Lars lander Decathlon'en blødt og roligt .

Så skal der bare trænes, og så er der slæb til alle der vil. Vi satser også kraftigt på noget bannerslæb til festugen, hvis vi altså får et banner igen.

Næste gang Decathlon'en skal i luften er på sommerlejren i Ålborg i uge 30.

AMC model i 2000 meters højde

Det er ikke sikkert at det er helt sandt, men den var højt oppe den lørdag eftermiddag.

Modellen var en træner, som tilhørte d. herrer Blichfeldt, far og søn, Erik og Christian. De er begge lidt nye i modelflyvningen, og mangler endnu et par træner timer inden de kan starte og lande på egen hånd. Vi havde haft en del problemer med radioen sidste sæson, så nu var der monteret en Multiplex modtager med frekvenssyntese. Tilsvarende har jeg købt et syntese sendermodul i min FF9. Vi kobled Christians og min sender sammen i lærer/elev, hvor det er min sender der udsender radiosignalet uanset hvem der styrer.

Syntesemodtageren skal *finde* sin sender, men det kneb det gevaldigt med i dette tilfælde. Til sidst lykkedes det, og vi tilskrev problemerne fejlbetjening. Set på bagkant skulle vi have taget varsel af problemerne, men jeg er næsten overbevist om at alverdens test og prøver ikke havde vist problemet.

I forvisning om at alt var godt, riggede vi til og fik påbegyndt vores flyvning. Christian har godt fat i det, og fløj længe på egen hånd. På et tidspunkt skulle der lidt hjælp til og jeg overtog styringen og fik rettet modellen op. Så gav jeg styringen tilbage, men intet skete. Hverken Christian eller jeg kunne styre modellen. Vi fik hurtigt revet alt lærer/elev værket fra, men ingen bedring. Jeg slukkede og tændte min sender, men ingen bedring. Christian Kaastrup kom til og fik senderen for at spæne efter modellen.

Tilfældet ville, at modellen var i perfekt trim, og lå i en blid kurve, da styringen forsvandt og modtageren gik i fail-safe. Desværre var der godt med gas på motoren, og modellen steg hurtigt til himmels i sine bløde kurver. I lang tid kunne vi se modellen, mens vinden bar den mod nordøst. Til sidst kunne vi kun høre den – fjernere og fjernere. Brændstoffranken synes udtømmelig. Det seneste tidspunkt vi hørte motoren var 20 min. efter at modellen gjorde sig selvstændig. Det var Erik og Christian der sidst hørte den og det var ude over Hjortshøj. De var kørt efter modellen ad Grenåvej mens jeg var kørt til Lystrup.

Der var en del civil lufttrafik i området, og jeg ringede til Tirstrup for at melde at vi havde en model til at futte rundt i højderne. Meldingen blev modtaget seriøst. Det er ikke urealistisk at modellen kan være nået 2000m højde, hvis den blot har kunnet holde en gennemsnitlig stigetakt på 1,3m/s. I starten var det mere.

Erik orienterede Politiet. Vi var selvfølgelig meget bekymrede for at modellen skulle gøre skade på nogen eller noget hvor den landede. Politiet var nu ikke særligt interesserede. De var meget mere interesserede i Væddeløbsbanen, som just var sprunget i luften. Imidlertid kunne vi ånde lettede op efter nogle dage, hvor vi intet havde hørt. Christian og Erik har heller ikke hørt fra Politiet siden, så modellen ligger nok et sted og venter på at blive høstet eller den kan teoretisk være nået ud i bugten.

Hvad kan man lære af dét ? Tja, ikke meget vel sagtens. Der skulle mange uheldige om-

stændigheder til for at det kunne ske. Dels kan det kun ske med en selvstabil model, som en træner. Alle andre modeltyper dumper forholdsvis hurtigt ned. Det var et utroligt tilfælde at ud af 100.000 mulige kombinationer af rorindstillinger, fandt modellen lige den der skulle til for at flyve en stabil cirkel. Var radiosvigtet kommet $\frac{1}{2}$ sekund før, havde modellen ikke været rettet op, og den var styrtet. Jeg er sikker på at man ikke kan genskabe situationen om man så prøver 100 gange. Modtageren var ikke af fail-safe typen men med IPD der blot fryser rorene i den stilling de måtte have. Har man rigtig fail-safe skal man selvfølgelig programmere at motoren stopper eller går i tomgang. Så når modellen trods alt ikke langt.

Hvad mon der egentlig skete med radioen. Det er muligt at modtageren gik tør for strøm, men det er ikke sandsynligt. Så havde modellen været sløv at styre i forvejen. På den anden side var det måske netop hvad der bragte den ud af kurs for Christian. Da jeg overtog modellen reagerede den ikke straks, men jeg fik som sagt rettet den op. Jeg bemærkede egentlig først at jeg ikke kunne tage gassen fra.

Vi har efterfølgende hørt, at netop dén modtager sammen med netop mit sendemodul giver knuder. Af en eller anden grund går modtagere i IPD-failsafe. Lars Birkmose har oplevet det samme, hvor det kostede en model, og der fortælles også om nogle enkelte andre eksempler.

Nu flyver vi igen, og det er med Erik og Christians nye Boomeran. MPX-modtageren er gået heden – eller rettere: Hjortshøj, og jeg skifter over til mit gamle krystalstyrede sendermodel, som Christian købte krystal til før jeg fik syntesemodulet. Det virker, og det varer ikke længe før Christian kan flyve det hele selv – hvis det da bliver tørvejrs engang.

Warbirds i Herning

Just samme dag som der var stævne i Skanderborg afholdt Midtjysk MFK deres Warbirdtræf – eller også var det omvendt. Det var i hvert fald samme dag, og derfor måtte de to stævner dele deltagerne mellem sig. De havde også regnvejret til fælles, i Herning dog lidt mindre end i Skanderborg.

Der er ellers vældigt gode forhold i Herning. Det gælder både campingpladsen og selve flyvepladsen. Lige overfor ligger Herning fly-

veplads, hvorfra der bl.a. flyver mange ultralette. Jeg har ikke fået ret mange oplysninger fra stævnet, ud over at deltagerne var vældig tilfødse. Det gælder også de tyske deltagere.



Ole klargør sin velprøvede Tiger Moth

Der berettes om et hyggeligt stævne og flot flyvning blandt mange gamle kendinge. Fra AMC deltog Peter Bejerholm, Ole Jensen, Peter Thomassen, Sten Odsgaard og Henrik Jørgensen. Var det ikke for Skanderborg havde jeg også have deltaget. Jeg håber at de to stævner lægges forskudte næste år.



Modelfly er godt for øjnene mener Henrik, specielt når det er en stor Edge 540T2.

Det er et meget veletableret stævne, hvor alt er i orden. Mange piloter tager familien med, og på den måde bliver campingområdet en lille by for sig. Det ville være dejligt at se nogle flere AMC'er deroppe/ovre, og det kan man sagtens. Selvfølgelig er det godt hvis man har en Warbird, men det er ingen betingelse. Andre modeltyper er velkomne – også svæve-modeller m.v.

Klammeri om klemmer

Sidst i april kommer Ole Jensen med sin nye ARF Mosquito (den med gebisset). Den skal prøveflyves. Alle er samlede omkring modellen i spændt forventning. Ole tænder rask sin sender - der er klemme på – alt i orden. Faktisk er ikke alle samlede. Der er en der flyver. Ud af øjenkrogen aner jeg at modellen bider i græsset. Heldigvis en robust skummodel. Ole registrerer samtidig at rorene ikke vil lystre. De virkede ellers udmærket hjemmefra. Hmm – der er forstyrrelser på kanalen konstaterer Ole brysk og manden der flyver (rettere fløj) er nu under stærk mistanke.

På spørgsmålet om hvilken kanal han flyver på, svarer den formastelige med god samvittighed "kanal-66". Der er klemme på, alt er i orden. Ole kører også kanal 66 og der er klemme på. Så må det jo være dobbelt i orden. Den knivskarpe læser vil nu have regnet ud at der er 2 klemmer med 66 på.



Hvordan går det nu til? Jo, Ole havde taget den originale klemme 66 med hjem ved et uheld. Han har måske ikke lige opdaget det. Der går i hvert fald en rum tid hvor klemmen mangler på stativet. På et tidspunkt regnes den for bortkommet, og der bliver lavet en erstatningsklemme. Det har Ole ikke forudset, da han kommer på flyvepladsen den aften.

Og hvad kan vi lære af det ?

- Jo, undgå først og fremmest at tage din klemme med hjem.
- Sker det alligevel, så få den afleveret igen hurtigst muligt og helst allerede dagen efter.

Mangler der en klemme i stativet, så check i loggen hvem der har brugt den senest. Ring til vedkommende. Han ved måske ikke, at

han har taget den med. Der står telefonnumre i medlemslisten, som er slået op i klubhuset.

Har du af vanvare haft en klemme hjemme i nogen tid, så undersøg om der er lavet en ny inden du tænder senderen. Er der ingen ny klemme i stativet med samme nummer, kan den være ude at flyve, og du tænder selvfølgelig ikke din sender før du er sikker på, at du har klemmen/alle klemmer med dit kanalnummer.

Hørning idrætshal 12/5.

Der skete mange ting d. 12/5. I flæng kan vi nævne at Blichfeldternes trænermodel fløj sin vej. Væddeløbsbanen sprang i luften og ikke mindst var der udstilling af dampmaskiner og anden mekanik i Hørninghallen (uha Allan, du trænger til at få justeret din proportionssans). Fælles for alle 3 hændelser var at ingen mennesker kom til skade, så lidt sammenhæng er der da.

Faktisk skulle der have været sket en ting mere, nemlig AMC's motor- og helikopterflyvekonkurrencer. Dem havde vi aflyst i forventning om dårligt vejr. Men regnen kom først ved 15-tiden, så vi kunne have gennemført det.

Vi var en del mekanikinteresserede der var kørt fra flyvepladsen ud til Hørninghallen, og til vores store overraskelse konstaterede vi, at der også var en stor modelflyveudstilling. Det var såmænd vores kære kolleger i MFA der udstillede. De har mange flotte modeller, så det var en fin udstilling.

Skal vi søsætte vores modelfly?

Det kunne være sjovt at eksperimentere med, og det har Bjørn allerede gjort. Han har sat pontoner på sin Super-zoom skumflyver, og fløj med den fra den nye engsø. Bjørn havde frygtet at start og landing ville være vanskelige, men det var ikke tilfældet. Modellen lettede og landede lige så fint. Til den gode side tæller at Super-zoom er kraftigt motoriseret og har meget store rotorflader, men det kan vi jo bare efterligne.

Bjørn har selv skåret pontonerne, og sådan nogle skal være forbavsende store. I dette tilfælde næsten 50 cm lange og 10 cm brede. Bjørn mener dog at bredden kunne reduceres noget, mens længden bør bevares aht. den langsgående stabilitet under start og landing.

Som vi kunne læse i Modelflyvenyt kan man benytte et vand-ror til at styre med når modellen er på vandet. Det har ikke været nødvendigt med Super Zoom da de store rorflader og motorkraften giver styring nok.



Bjørns Super Zoom med vadefødder, her spøgefuldt søsat i flyvepladsens oversvømmelse.

Den kunne være sjovt at være med. Oplagte modeller er den gule MPX PicoCub, Minimag og EasyStar. Det er en fordel at modellen har en egentlig krop, hvor elektronikken kan gemmes af vejen for vandsprøjt. Super Zoom har flad krop og alting sidder frit tilgængeligt. Bjørn knækkede på et tidspunkt en ponton, og propellen ramte vandet. Det sjaskede så meget vand op at regulatoren kortsluttede og brændte grundigt af. Til PicoCub og MiniMag kan man købe færdige pontoner, men man kan også sagtens lave dem selv af flaminco eller som spantbyggede af balsa, hvis det skal være fint. Bjørn fandt mange billeder på Nettet og lurede sig til størrelse og facon. Den rigtige facon er vigtig aht. vandmodstand, luftmodstand og holdbarhed.

På www.rcgroups.com/Forums/waterflyers hentede Bjørn gode råd fra eksperterne.

Når man sætter pontoner på, skal man være opmærksom på ikke at flytte flyets tyngdepunkt frem eller tilbage. Tyngdepunktet vil selvfølgelig rykke nedad, og både det og pontonernes luftmodstand vil ændre flyets egenskaber. Med den rigtige udformning vil pontonerne fungere som 'lifting bodies', og det ekstra løft vil kompensere for den ekstra vægt på bekostning af fart.

Starten fra vandet går næsten af sig selv, hvis der er tilstrækkelig motorkraft. Ved landingen skal man sikre at modellen flyver ned på overfladen. Det kan være fristende at lande med lav hastighed, men man risikerer at modellen staller og plotter ned i vandet så

pontonerne overskyldes og modellen tipper forover. Sættes modellen med lav men stadig sikker flyvefart, går det fint.

Den nye engsø er nem at komme til. Brinkerne er trædefaste, men der er lidt mudder hist og her. Vi skal selvfølgelig vise hensyn når vi færdes derovre ved søen, og det er klogest at holde sig helt væk i fuglenes trækperioder, hvor flokke af fugleinteresserede med hysterisk nidkærhed vogter om vandhullets dyd.

Bjørn har lovet at han vil prøve at samle de interesserede til ombygning af modeller og til flyve-lads.

Søndag 1/7 efter familiedagen var Bjørn, Kaastrup og jeg på engsøen med vores modelbåde. Bjørn og Kaastrup havde hver en speedbåd og jeg havde en sejlbåd, som skulle prøves for første gang. Sejlbåden sejlede fint og var nem at styre. Kaastrup speedbåd sejlede hurtigt og havde det med varme, for skruen var for stor. Bjørns speedbåd sejlede som den skulle indtil den pludselig tabte skruen. Bjørn er en garvet modelsejler, så han havde dels en fiskestang med snøre og blylod og dels en BR-gummibåd.



Den lille speedbåd blev hurtigt ført 'til havs' af vinden, og efter et par resultatløse kast med fiskestangen, blev gummibåden søsat. Bjørn padlede rask efter speedbåden og fik den fisket op langt ude på søen. Derefter padlede Bjørn endnu raskere mod den nærmeste kyst. Båden var læk og Bjørn sad med bagen i bølgerne, der skyllede mere og mere ind over rælingen. Han kom i land i sidste øjeblik, og da han nåede via bredden op til vi andre, var gummibåden helt flad og til lossepladsen. I skrivende stund har Bjørn fortalt at han har anskaffe en kraftigere udgave til nye udfordringer.

Økologisk modelflyvning

Måske tror du det er en spøg, men det er det bare ikke. Hos OS-engines i Japan har man bekymret sig over den forurening modelmotorerne giver, altså methanolmotorerne. Methanol er jo noget giftigt stofs. Det ved vi godt. Det gælder både når vi får det på hænderne og når vi forbrænder det. Ved forbrænding af Methanol dannes mange spændende NOx'er og andre giftstoffer.

Men at forureningen betyder noget, i den store sammenhæng overrasker vel de fleste.



Nuvel OS har gjort noget ved det. De lancerer en ny motor, som er indrettet til at køre på bio-ethanol, altså sprit i stedet for træsprit. Motoren hedder O.S.MAX-55AX-BE, dvs. ca. 8,9cc. ("BE" for Bio Ethanol). OS skriver at selv om motoren ligner den tilsvarende standardmotor på en prik, så er topstykke, karburator og gløderør anderledes. Gløderørs gevindet er en anden størrelse, for at undgå at man bruger forkerte rør. Det tyder på, at de gamle motorer ikke kan køre på bioethanol.

OS MAX-55AX har samme montagemål som OS 46AX og ca. samme vægt. Man får mere kraft ud af en 55AX-BE end en 46AX og så sparer man oven i købet 40% brændstof – igen i flg. O.S. De forklarer imidlertid ikke hvorfor brændstofforbruget er så meget lavere. Der må jo være mere krudt i sovsen.

Ethanol kan fremstilles ved hydrering af petroleum. Men det går ikke. Så forsvinder miljøfidusen. OS fremstiller spritten ved gæring af sukkerrør og det gør den til 'bio'. Nogle laver sukkerrør til dejlig rom men OS laver dem til modelbrændstof.

Olien er også ny. Den er først og fremmest vegetabilsk, men den er også rensset for urenheder så der kun kommer minimale restprodukter ved forbrænding. Spritten selv bliver til CO2 og vand under forbrændingen.

Når man fremstiller brændstof af afgrøder, er det en CO2 neutral proces, og det er godt i vore dage. Jeg gad dog vide om gæringsprocessen frigør mere CO2 end dyrkning af afgrøden bandt. Jeg gad også vide om den energi der medgår ved destilleringen er CO2 neutral. Det er den kun, hvis der bruges bio-brændsel til at fyre op under destillationen.

Japanerne forventer at motoren kommer på hjemmemarkedet i år, og vi andre får lov at være med i 2008. OS markedsfører selv bio-ethanol og kun uden nitro aht. miljøet. For at kompensere det effektab det giver, er motorerne gjort lidt større i kubikken uden at øge vægten, som allerede beskrevet. Mon ikke der er nogle miljøgrise som finder på at hælde en sjat nitro i spritten også til de nye motorer.

Det er svært at forestille sig at forurening fra alverdens modelmotorer betyder ret meget i den store sammenhæng. Men i dagligdagen betyder det nye brændstof, at vi kan komme af med den giftige methanol, som er under mistanke for at give os modelflyvere nogle langsigtede skader.

Om motorer og brændstof bliver en succes afhænger meget af hvad brændstofprisen bliver. Det bliver næppe OS der kommer til at levere vores hjemlige brændstof, og man kunne frygte nogle beskatningsspørgsmål pga. ethanolen.

Scheelmans nye flyveplads.

Pludselig midt i marts kunne vi læse på Forum, at Kasper Scheelman fra MFA havde fået lov til at leje noget jord hos en bonde i Kolt og der ville han starte en ny flyveplads. Her må man larme af hjertens lyst når som helst. Der var dog lige en udfordring med at få flyttet masser af jord rund på terrænet, så der kunne blive en landingsbane. Et klubhus skulle der også være, og det fik Kasper snart skaffet og opstillet inden 1/4.

Der var stiftende møde i Ormslev MFK d. 9/4.

Kasper har gjort et enormt stykke arbejde. Vi var en del der meldte os ind i klubben fra starten. Det var jo lige da helikopterballaden var på sit højeste i AMC.



For mit vedkommende blev det dog ikke til mere, men der er 3-4 AMC-medlemmer i Orms-

slev MFK i dag. Flyvepladsen ligger jo også perfekt for vores medlemmer i den sydvestlige del af Århus og opland.

Skal vi ikke være bange for den nye klub.

Jo, absolut, hvis det var fordi AMC manglede medlemmer. Det er heldigvis ikke tilfældet. Men Ormslev MFK vil givetvis tage nogle medlemmer fra AMC, desværre måske de mest aktive motorflyvere. Men sådan er det.

Vi håber, at mange bevarer et dobbelt medlemskab, og vi ønsker Scheelman held og lykke med sit flotte initiativ og store arbejde.

Scheelman kan træffes på tlf.: 99 99 99 99.



Flyvepladsen eller hvad der bliver til den set i vidvinkel. Bemærk klubhuset ovre til højre.

Vi droppede udstillingen i Universitetsparken i år.

I de senere år har vi udstillet modeller i Universitetsparken sammen med Århusegnens Modelbådeklub. Sådan var det også planlagt i år, men op til forrige weekend 8/7 med udsigt til endnu mere regn og kraftig blæst, besluttede vi at opgave det.

Vi går nok ikke glip af så meget. Vores erfaring er, at flymodellerne kun har begrænset interesse hos publikum, mens bådene begejstrer folket. Måske er det sværere at forholde sig til modelflyvning end sejladse for de uindviede. Det er i øvrigt ikke vores erfaring af de udstillinger vi gennem tiden har deltaget i, fx fugleudstillingen i FKS hallen og seniorudstil-

lingerne har givet klubben noget igen – ej heller medlemsskaber.

Beslutningen om ikke at deltage i Universitetsparken gælder kun for i år. Til næste år ser vi på det igen.

Jeg var lige forbi udstillingen for at se hvordan det gik. Det var ikke regnvejr, men det blæste så meget at selv modelbådene gled ned af bordene. Det havde ikke været rart at stå med et bord fuld af modelfly. Der var heller ikke mange gæster. De var til Tall Ship Race på havnen.

Klub information

AMC byder hjerteligt velkommen til

Mdl.	Navn	By	Telefon	Email
398	Ulf Georg Jensen	Silkeborg	58 53 76 50	ulf_jensen@get2net.dk
399	Claus Steen	Allingåbro	86 48 11 60	csteen@post3.tele.dk

Bane oversvømmet igen

Den utroligt megen regn har oversvømmet den vestlige del af vores flyveplads. Oversvømmelsen udgør ikke noget problem, men mindre man lander dernede.

Muldvarpe Jens stikker piben ind.

Det har han som inkarneret piberyger gjort så ofte. Denne gang betyder det at han er blevet træt af at fange muldvarpe. Vi var hans sidste 'kunde', men nu er det slut. Jens har imidlertid lovet at vi får fælderne og at han vil oplære en fra klubben i den ædle kunst – ikke piberygning altså men fængergeringen. Nu mangler vi blot en frivillig fænger til at overtage tjansen.

Jens har hvert år fået en julegave som tak for ulejligheden. Den må vel følge med jobbet.

Baneudvidelse

På generalforsamlingen besluttede vi at lægge et stort stykke til det kortklippede baneareal. For at kunne overkomme at slå de 4000 ekstra kvadratmeter, skal vi have en ny og større plæneklipper og derfor også et nyt fort Knox. Det koster 50.000 Kr. og det har vi ansøgt Kommunen om tilskud til.

Kommunen mente at sagen hørte under Idrætssamvirket Århus og sendte sagen til dem.

Idrætssamvirket mener at det hører under Kommunen og har sendt sagen tilbage.

Efter det skete der i lang tid ingenting.

Jeg er nu i dialog med Idrætssamvirket, som vil hjælpe os igennem, men tiden går, og det bliver tidligst i næste sæson vi får glæde af udvidelsen.

Udvidelsen indebærer også at der rejses et pilotskur på hoverpladsen, så helikopterpiloter kan stå i sikkerhed, når der startes og landes mod syd/øst. --- Nej, det er en spøg, men der bliver et problem med at bruge hoverpladsen, når vi starter og lander syd/øst. Det må vi prøve at finde en løsning på.

AMC-nyt skruer ned for blusset

Siden jeg overtog bladet i 2003, har vi kørt med et højt sidetal og jeg har forsøgt at lave et alsidigt blad, hvor der var andet end mødereferater og klubkalender. Det har været en fornøjelse at skrive bladet, især når der var artikler fra medlemmerne. Nu har jeg besluttet at sænke ambitionsniveauet, ikke fordi jeg er træt af at skrive bladet, men fordi det tager for meget tid fra modelflyvningen.

Jeg vil fortsat redigere bladet mht. pligtstof som referater og kalender, og sender nogen en artikel ind, skal den nok komme med. Har lyst til at overtage redaktionen, vil jeg gerne støtte op om det.

Hav en god sommer alle sammen.

Mvh. redaktøren, Allan

Det sker i Aarhus Modelflyve Club

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
onsdag	05-sep. 07	18:30-20:00	Festugeflyvning – opvisning (mød op senest kl. 18.00)
lørdag	08-sep. 07	10:00-16:00	Festugeflyvning – opvisning og modelbådeudstilling
lørdag	08-sep. 07	13:00-16:00	Festugeflyvning – opvisning (mød op senest kl. 12.00)
lørdag	20-okt. 07	fra kl. 13.00	Standerstrygning
onsdag	05-dec. 07	fra kl. 19:00	Gløgg aften

Det sker andre steder

	Dato	Hvor	Aktivitet
	13-22 jul	Odense	Sommerlejr
	20-29 jul	Ålborg	Sommerlejr
	11-12 aug	Brande	Brande stormodel
	17-19 aug	Tarp	Opvisningsstævne
	07-09 sep	Filskov	DM-skala

Husk at checke Unionens stævnekalender for detaljer og evt. ændringer

Indendørsflyvning

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
Søndag	14. okt -07	10:00-14:00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
Søndag	18. nov -07	10:00-14:00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
Søndag	16. dec -07	10:00-14:00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
Søndag	20. jan -08	10:00-14:00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
Søndag	17. feb -08	10:00-14:00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen
Søndag	02. mar -08	10:00-14:00	Indendørsflyvning Skjoldhøjskolen

Forsidebillede.

Har du et godt forsidebillede, så send det til redaktionen (allan.feld@mail.tele.dk).

Formatet skal være mindst 1024 x 1280 altså *portrait*.

Filtypen skal være word-kompatibel