



AMC **NYT**

www.amc-rc.dk

december 2007

INDHOLD

- Indkaldelse til generalforsamling
- Invitation til glögg aften
- Kyushu J7W1 Shinden
- Referat fra bestyrelsesmøder



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

Michael Hammer har tegnet og bygget en japansk WW2 'fighter', nemlig Shinden-II, som egentlig skulle have været jet-drevet, men tyskerne kunne ikke levere turbiner til japanerne, så den blev i stedet for propeldrevet. Læs Michaels spændende artikel.

Kom og vær med til
AMC's hyggelige

Gløgg aften

Nu uden auktion

Men stadig med
brugtmarked



Vi mødes 5. december kl. 19:00
i Elsted- Lystrup Beboerhus,
Elstedskolevej 4, Lystrup
Mødelokalet er lokale-3



Indkaldelse til ordinær

Generalforsamling onsdag den 20/2-2008

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 sendes som brevpost eller Email til klubbens sekretær senest 1. februar 2008.

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

Postadresse: Lars Birkmose Jensen
Kærlundvej 4
8260 Viby J.

Bestyrelsesmedlemmer på valg:

Allan Feld
Lars Birkmose
Jane Blaabjerg

Alle modtager genvalg

Revisor på valg

Steen Bluhme

Suppleanter på valg:

Michael Østergaard
Ove Foldbjerg
Ole Jensen
Christian Kaastrup

Revisorsuppleant på valg

Kaj Andersen

med venlig hilsen,
Bestyrelsen

Kyushu J7W1 Shinden

af Michael Hammer

Modellen er mit bidrag til Rc-Groups' *First Scale Build Off* konkurrence. Se RC-groups på nettet under: <adresse>

Da amerikanerne i sommeren 1944 begyndte at bombe Japan med højtflyvende B-29 Super Fortresses havde japanerne ikke noget effektivt modtræk. B-29 bombeflyene var udstyret med trykkabiner og fløj helt op til 12.000 meters højde, hvor de færreste japanske jagerfly kunne nå op. Derfor hastede det for japanerne med at producere et fly som effektivt kunne bekæmpe de amerikanske bombefly. Det mest radikale og innovative forslag til et højtflyvende og hårdtslående jagerfly kom fra Kyushu fabrikken, som foreslog et jettur-binedrevet canard fly med fire 30 mm maskinkanoner i næsen.

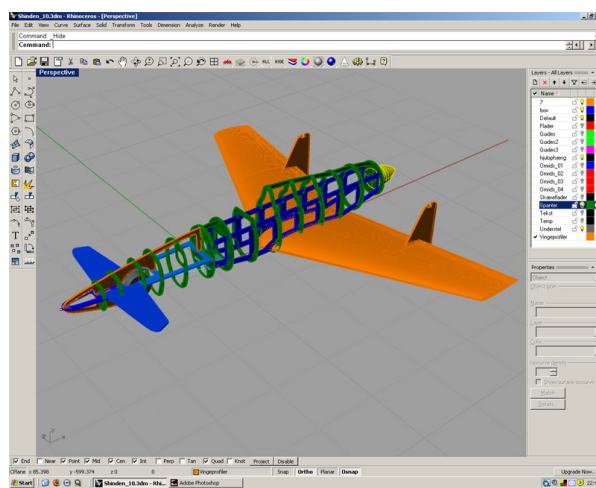


Baggrunden for at benytte den ukonventionelle canard konfiguration var, at jetturbinen kunne placeres centralt i flyets krop tæt på tyngdepunktet, og samtidigt kunne den varme udstødningsgas frit blæses bagud uden risiko for at smelte flyets krop eller vinger. Men da udviklingen af jetmotorer var langt bagud i forhold til f.eks. Tyskland og England, var japanerne afhængig af eksporten af motorer og teknologi fra deres tyske allierede. Flertallet af tyske ubåde, som forsøgte at smugle de eftertragtede motorer til Japan, nåede dog aldrig frem, idet de blev sænket eller opbragt. Derfor udstyrede de japanske konstruktører Shinden flyet med en konventionel forbrændingsmotor således prøveflyvningerne kunne påbegyndes. Men krigen nærmede sig sin afslutning og Shinden prototypen nåede kun

tre flyvninger, alle med understellet nede, inden Japan kapitulerede. Shinden nåede altså aldrig at vise sit sande potentiale, men ét er sikkert: i 1944 var Shinden helt exceptionelt og anderledes end datidens kendte jagerfly, og historien har vist, at de japanske konstruktører havde fat i noget rigtigt. Se blot på nutidens generation af jagerfly som f.eks. Saab Gripen, Eurofighter og Rafale, som alle er opbygget efter de samme principper som Shinden.

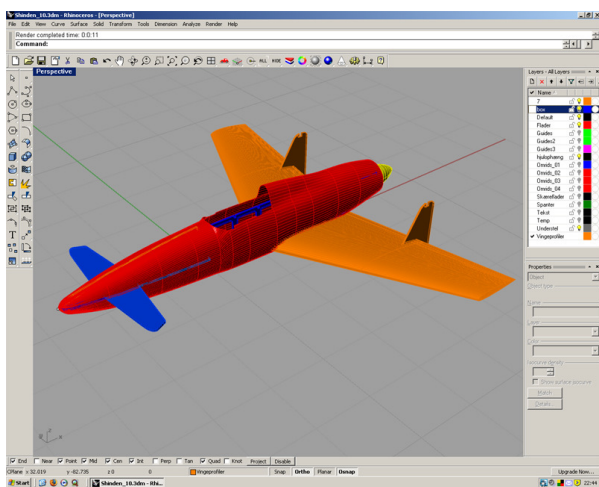


Da RC-Groups (E-Zone) i vinteren 2006 udskrev en konstruktionskonkurrence for skalafly, var jeg ikke i tvivl om, at dette var den perfekte chance for mig til at realisere drømmen om en Kyushu J7W1 Shinden RC-model. Modellen kunne fint passe ind under konkurrencens regler og samtidig ville den give en del opmærksomhed alene pga. sit usædvanlige udseende. En del af konkurrencens sponsering bestod i muligheden for at få laserudskåret sine trædele gratis, så dette overbeviste mig om, at modellen skulle konstrueres vha. computer og opbygges i balsa og x-finér.



Selve CAD-konstruktionsarbejdet tog noget længere tid end først beregnet mest pga. en beslutning om at benytte et nyt CAD program, Rhino 3D og samtidig at konstruere hele flyet 3 dimensionalt. Tidligere havde jeg brugt AutoCAD og havde tegnet i 2 dimensioner og "samlet delene i hovedet". Nu ville jeg tegne Shinden modellen direkte i 3D, og dette skulle vise sig at være vanskeligere og

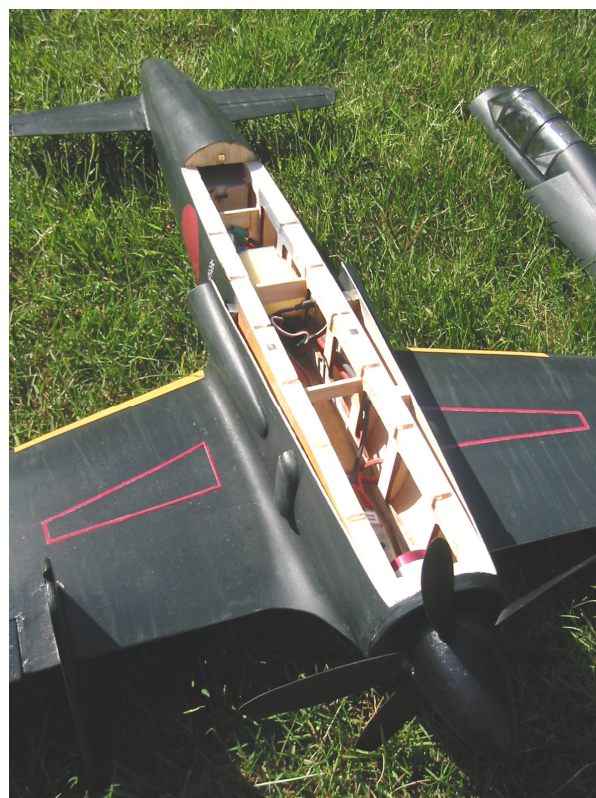
mere tidskrævende end antaget. Belært af erfaringerne fra Shinden projektet, er jeg nu nået frem til en metode, hvor jeg først tegner flyets facon i 3D. Så laves snittegninger de steder hvor jeg ønsker spanter, ribber m.m. På baggrund af snittegningerne tegnes spanter og andre dele i 2D. For at teste om delene passer sammen som tiltænkt, bliver 2D-delene ekstruderet til deres rette tykkelse og prøvesamlet i 3D. Denne metode giver mig fordelene ved begge metoder og tidsforbruget er acceptabelt. Træerne vokser dog ikke ind i himlen. Det at konstruere et modelfly med CAD er stadigvæk et stort og tidkrævende arbejde.



En vigtig del af arbejdet med at konstruere et modelfly er selvfølgelig aerodynamikken. Da jeg ikke tidligere havde bygget endsige fløjet med canard-fly, var jeg lidt på bar bund med hensyn til grundprincipperne for disse "baglæns" flyvende fly. Som en start byggede jeg en lille chuck-glider for at eksperimentere med tyngdepunktet. Chuck-glideren fløj elendig! Hvis den ikke gik i et fladspin, så gik den i et dyk, som øgedes indtil modellen ramte jorden. Ikke lige de flyveegenskaber jeg ønskede, at min Shinden model skulle have, men det var et vigtigt vink med en vognstang om at få styr på de aerodynamiske principper omkring canardfly, inden jeg gik videre med tegnearbejdet. Chuck-glideren fik forstørret den foreste vinge (canard'en) og forøget indstillingsvinklen på denne. Dette hjalp betydeligt på flyveegenskaberne. Men de første mislykkede forsøg med Chuck-glideren havde gjort mig grundlæggende usikker, og derfor besluttede jeg at lave en simpel testmodel i samme størrelse som den endelige Shinden model. Testmodellens vinge blev skåret ud af flamingo skum og beklædt med balsa og glasfiber. Kroppen blev lavet af Depron og udsty-

ret med en Canard, hvor indstillingsvinklen kunne justeres. For at kunne teste denne kæmpe Chuck-glider på en ensartet måde og samtidigt observere resultatet af ændringer ved tyngdepunkt og Canardens indstillingvinkel, besluttede jeg, at testmodellen skulle "kastes" med en katapult. Nu havde jeg ikke lige sådan en katapult stående i garagen, så en simpel udgave blev hurtigt fremstillet og testet med en Wasp – en flyvende minivinge, som jeg benytter til skræntflyvning. Katapulten virkede fint, og jeg morede mig storartet med at skyde Wasp'en 30-40 meter op i luften! Herefter udførte jeg en del starter med testmodellen og kunne konstatere, at den fløj lovende. Desværre blev flere flyvninger afbrudt ved, at snoren fra elastikken vikled sig omkring flyet og hev det "ud af himlen", så testmodellen blev efterhånden noget medtaget. Men jeg var nu overbevist om, at min Shinden model nok skulle flyve og konstruktionsarbejdet kunne fortsætte.

Shinden modellen blev konstrueret ud fra et ønske om at få en let og stærk model med 100% sikkerhed for, at vingens og canardens indstillingsvinkler var korrekte. Kroppen er bygget op omkring en firkantet kasse, som vingen limes på. Canard'en og motorspant er også en integreret del af denne kasse.



Kassen er stabil og nem at bygge lige, og dermed har man godt styr på alle de vigtige mål og vinkler. Uden på kassen limes spanter, som giver kroppen den rette Shinden facon. Kroppen beklædes herefter med 1,5mm balsa. Vingen var egentlig konstrueret som en klassisk balsabeklædt vinge, men pga. tidspres besluttede jeg at benytte skumvingen fra testflyet. Denne vinge havde klaret testflyvningerne i fin stil, men er selvfølgelig noget tungere end en ribbebygget vinge. De to finner, som sidder på vingerne lige, hvor vingen knækker nedad, blev fremstillet som en sandwich af 1,5mm balsa og 0,8 mm X-finér. Det var en større omgang at få finnerne linet korrekt op i alle tre retninger, men det lykkedes efter nogen hovedbrud. Modellen er konstrueret således, at det meste af kroppens øverste del kan løftes af, så der er nem adgang til radioudstyr og motor. (Se billedet på forrige side). Fra starten var det meningen, at modellen skulle udstyres med et pneumatisk optrækkeligt mikro understel. Jeg lavede endda små specialhængsler til næsehjulsklapperne. Men igen pga. tidspres måtte jeg opgive understellet og koncentrere mig om at få modellen færdig og prøvefløjet inden konkurrencens deadline.

En vigtig del af Shinden flyet er dens mange og karakteristiske luftindtag og luftudtag. Men før jeg kastede mig over disse detaljer samt bemaling af modellen ville jeg endnu en gang sikre mig at modellen kunne flyve. For mig er det største mareridt at bruge masser af tid, penge og kræfter på at bygge en flot skalamodel, blot for at ødelægge det hele på en ner-vøs jomfruflyvning. Så den 80% færdige model og katapulten blev pakket i bilen og kursen sat mod flyvepladsen. Katapult og model blev rigget til så modellen ville starte henover et område med dejligt blødt græs. Første start skulle være *uden* motor og affyringen var perfekt. Modellen blev skudt ganske højt op i luften og selvom højderorsudslaget var alt for stort, fløj modellen fint ligeud og landede ca.100 meter fra startstedet. Således opmuntret besluttede jeg, at næste flyvning skulle være *med* motor. Højderorsudslaget blev reduceret og modellen blev igen klargjort på katapulten. Modellen blev skudt fint op i ca. 20 meters højde, men lige da jeg skulle til at give fuld gas på motoren, gik det galt igen. Linen havde viklet sig omkring

propellen, og som en anskudt and (canard ;o) faldt Shinden til jorden med et brag. Som ofte så skaderne umiddelbart alvorlige ud. Vingen var brækket af kroppen, den ene canard var knækket og kroppen havde flere mindre skader. Alt kunne dog forholdsvis nemt repareres, men derfor var det nu alligevel ærgerligt. Men ikke nær så ærgerligt, som hvis modellen havde været fuldstændig færdiglavet med alle detaljer. Nu havde jeg endnu en gang set, at modellen åbenbart kunne flyve, så nu skulle modellen gøres færdig, og det skulle gå lidt hurtigt, da konkurrencens deadline nærmede sig med faretruende hast.



De store luftindtag blev lavet af 1.5mm balsa. De mindre luftindtag blev vakuumformet over trækklodser og luftudtagene på ryggen af flyet blev fremstillet af lithografiplade. Cockpitglasset blev også vakuumformet i to dele over trækklodser. Til at skabe cockpitdækslets rammer prøvede jeg en ny teknik i forhold til tidligere, hvor jeg blot malede gitterværket direkte på den gennemsigtige plastik. Jeg har aldrig brudt mig om påmalede rammer idet de ligner - ja, påmalede rammer! Derfor lavede jeg et indre skelet af x-finér som cockpitglasset blev limet på. Herefter skar jeg strimler af lithografiplade ud og malede dem. Én efter en blev strimlerne klippet i rigtig længde og limet fast på cockpitglasset. Under arbejdet skete det, at små stykker maling blev slidt af

metalstrimlerne, hvilket gav rammerne et helt rigtigt slidt look - helt af sig selv!!!

Selvom det var et pillearbejde og ganske tidskrævende at tilpasse og lime alle strimlerne på, så var resultatet det hele værd og fremover vil det være min foretrukne metode til cockpit-dæksler.

Propellen var en fem-bladet Varioprop med variabel pitch. Den opmærksomme læser vil allerede have bemærket at den rigtige Shinden havde en seks-bladet propel, men seksbladede propeller var ikke sådan lige at finde i hobbybutikkerne. Det tætteste jeg kunne komme var den fembladede Varioprop, og udfra filosofien om, at folk tæller: "En, to, tre...mange", blev Varioprop'en indkøbt hos producenten Ramoser i Tyskland. Men dog først efter et forgæves forsøg på at overbevise Christian Ramoser om, at verden har brug for seksbladede propeller. På dette tidspunkt var jeg godt klar over, at det ville være omsonst at lede efter en spinner til en fembladede propel i den rette størrelse og facon. Så jeg fremstillede en udgave i blåt skum, som blev holdt på plads med 10 små neodymmagneter. Skumklodsen kunne herefter drejes i facon med flyets motor som drejebænk og en slibeklods. Så blev hullerne til propelbladene skåret ud og til sidst blev spinneren beklædt med glasfiber. Resultatet blev en superlet spinner i den helt rigtige facon, som kan afmonteres helt uden brug af værktøj.

Modellen blev sprøjtemalet med maling fra Warbird Colors. Malingen er vandbaseret polyurethan og er indkøbt i England hos www.fighteraces.co.uk. Jeg er meget begejstret for denne maling, da den er let at arbejde med og dækker supergodt og tåler brændstof. Warbird Colors mixer deres farver efter de originale militærfarver og navngiver dem som de originale. Så hvis man skal bruge en tysk RLM 71, så bestiller man bare en dåse RLM 71. Desuden fås malingen i passende størrelser fra 1/8 liter.

Mærker blev fremstillet i Photoshop, printet ud på vandoverføringsmærkepapir (decals papir) og lakeret med mat lak. Efter påføringen af mærker blev motor og udstyr monteret.

Modellen var nu færdig og klar til den endelige prøveflyvning. Der var nu fire dage til konkurrencens deadline og vejrudsigten blev fulgt med spænding. Det var et konkurrencekrav, at man inden fristens udløb kunne dokumentere vha. fotos, at modellen kunne flyve. Heldigvis viste det danske forårsvejr sig fra sin bedste side, og dermed var der ingen undskyldning for ikke at prøveflyve Shinden modellen. Jeg havde ændret katapultens udløsesystem, så det ikke længere burde være muligt for snoren at få fat i flyet.

Første startforsøg lykkedes ikke specielt godt. Trækket i elastikken var ikke kraftigt nok, og modellen nåede kun lige 5-6 meter væk før den faldt ned på maven. Med den meget lave flyvefart ville det have været for farligt at starte motoren, fordi den fem-bladede propel har et stort inertimoment, som ville have kastet modellen rundt på ryggen. Næste start forløb perfekt og motoren blev startet, og minsandten om ikke min Shinden fløj!



Mit første indtryk var: "Hvor ser den dog mærkelig ud i luften"!!! Men modellen fløj, så nu skulle der tages billeder, så resten af flyveturen blev brugt på at positionere flyet bedst muligt for fotografen, så beviset for flyvningen kunne komme i hus.

Den 30/4 udløb fristen i RC-Groups skala konkurrence. Der var 85 tilmeldte projekter i fire forskellige kategorier. 22 projekter nåede at blive færdige og prøvefløjet. 5 projekter blev færdige, men nåede ikke at flyve inden tidsfristen udløb. Herefter gik afstemningen blandt RC-Groups mange medlemmer i gang,

og det var en meget anderledes og spændende oplevelse at følge med i afstemningens forløb. Der var god opbakning fra danske modelflyvere og afstemningens resultat var ikke så ringe endda.

Til december starter der en ny skala Build Off konkurrence i samme stil som den netop overståede. Blot er "temaet" denne gang modeller med flere motorer og EDF modeller (fan). Så hvis nogen går rundt med lyst til at konstruere

en el skalamodel, så hold øje med RC-Groups' skala forum. Jeg har i hvert fald allerede bestemt mig for, hvilken model som jeg vil deltage med.

Byggeprocessen af Shinden modellen blev dokumenteret i detaljer i en byggetråd på RC-Groups. Byggetråden kan findes her: <http://www.rcgroups.com/forums/showthread.php?t=642695>

Referat fra bestyrelsesmøde

Mødedato: 24 oktober 2007

Deltagere: Jane Blaabjerg, Lars Birkmose, Ole Jensen, Allan Feld, Ove Foldbjerg, Christian Kaastrup, Niels Bakraie og Jens Jacobsen

Afbud fra: Michael Østergaard

1. Banesag, støtte, plæneklipper, skur osv.

Et længerevarende samarbejde med Idræts-samvirket Århus, blev igangsat efter at AMC modtog afslag på en ansøgning om tilskud til plæneklipper og nyt fort Knox. Sagen var blevet kastebold mellem Samvirket og Kommunen.

I slutningen af oktober meddelte Samvirket, at vi nu havde mulighed for en fornyet ansøgning, men kun på Fort Knox. Man skelner mellem driftsomkostninger og anlægsomkostninger. Det er lidt utraditionelt at man nu betragter plæneklipperen som et driftsmiddel, hvor den tidligere har været betragtet som anlæg. Summa summarum er at vi kun kan søge tilskud til nyt Fort Knox. Vi er blevet lovet svar på ansøgningen inden Jul (2007). Tovtrækkerierne har udsat baneomlægningen endnu et halvt år, ja faktisk et helt, da det nu er for sent at så græs. Det må vente til foråret.

Da klubbens økonomi er god, er det besluttet at igangsætte arbejdet til foråret hvad enten vi får tilskud eller ej.

2. Diskussion af forslag om øget motorflyvetid

På seneste generalforsamling var der fremsat forslag om fjernelse af flyvetidsbegrænsningerne. Forslaget blev ikke vedtaget, og bestyrelsen er enedes om at fremsætte et graderet

forslag eller en serie forslag, som er indbyrdes afhængige. Det er oplægget at de 4 graderinger drejer sig om følgende udvidelser: A. fredag fra 20 til 22, B. lørdag fra 18 til 20, C. lørdag fra 18 til 22 samt D. torsdag fra 10-22.

Der er en lokalplan på vej for vores område. Det er resultatet af en indstilling fra Teknisk Forvaltning om at anvende området til støjende fritidsaktiviteter, fx modelflyvning. Et fremragende forslag efter vores mening, når vi nu alligevel har været der i 35 år. Lokalplanen skal til høring blandt områdets beboere inden den kan træde i kraft. Derfor vil det være maksimalt uheldigt at få en konflikt med nabolaget. Det skal vi have i betragtning, når vi behandler forslaget om flyvetidsudvidelsen.

3. Debat om evt. andre forslag fra bestyrelsen)

Som skrevet i forrige AMC-nyt, vil bestyrelse fremsætte forslag om vedtægtsændring, så generalforsamlingen lovligt kan aflyses, hvis myndighederne i radio og TV fraråder al unødvendig udkørsel i Århusområdet. Forslaget vil omfatte en klausul om at udsættelsen maksimalt må være 14 dage. Baggrunden er et ønske om at undgå generalforsamlinger med meget få og tilfældige deltagere.

Vi kan ved samme lejlighed få ændret et udestående i vedtægterne omkring fastsættelse af kontingentet for passive medlemmer. Det skal som alle øvrige kontingenter defineres som en procentdel af det alm. kontingent for voksne.

4. Støjklage

Netop på sæsonens sidste dag fik vi en støjklage fra Kurt Skriver. Det kom unægtelig bag på de tilstedeværende at Kurt valgte netop

den dag, hvor der nærmest ingen flyvning var. Den beskrivelse Kurt gav af støjen som en 'monoton summen' leder tankerne hen på, at Kurt måske har observeret en anden lydkilde, som ikke har med modellflyvning at gøre. Det bestyrkes af, at der netop havde være meget lidt flyvning på dagen. Der er megen uautoriseret motorkørsel i området.

Uanset hvad Kurt har observeret, tager vi som altid den slags alvorligt. Det er vigtigt at vi trives godt med vore omgivelser. Reglerne om måling og støjgodkendelse af nye modeller indskræpes ifald en smutter her skulle være årsag til klagen.

5. Batalje i Silkeborg

2 af vore indendørsflyvere kom på kant med en modellflyver fra Silkeborg El & svæv, da et flyvende 'juletræ' kom ud af kontrol og ramponerede mandens antenne. Silkeborgeren ville have erstatning da han mente at flyvningen var uforsvarlig, fordi juletræet allerede havde vist at det ikke kunne styres. Vores folk var af anden mening, og begge parter forlod hallen i ondt lune.

Uden at tage stilling i sagen men for at bevare vores gode samarbejde erstatter vi antennen.

Allan har talt med silkeborgklubbens formand, som vurderede at begge parter havde optrådt usmidigt.

Når vi gæster andre klubber er vi både individer og samtidig ambassadører for AMC. Hvad end årsagerne til disputser måtte være, skal vi være lidt smidige, så en disput ikke går ud over samarbejdet.

6. Opfølgning på arrangementer

Arrangementerne er motorkonkurrencen, familieaftenen og festugeflyvningen.

Motorkonkurrencen havde god deltagelse, og vejret skiftede i løbet af konkurrencen fra blæsende til roligt. Også Lars Klittes elkonkurrence var en succes. Der blev fløjet med meget forskellige modeller.

Familieaftenen gik fint. Der var mad og drikke i tilpasse mængder, og der var hygge i teltet over bænkebordene – nu med lyskæde drevet af generatoren. Efter middagen var der el-flyvning arrangeret af Lars Klitte. Der blev fløjet Limbo, så græsset kildrede modellerne på maven.

Festugen blæste væk. Der var få piloter, få tilskuere og slet ingen af de inviterede gæster fra MFA.

På den måde var tingene egentlig godt afstemte til hinanden.

7. Opfølgning på nye pladsregler

Al balladen om de nye pladsregler opstod efter en sæson 2006 hvor pladsen i efteråret var meget belastet. Der blev lavet nye pladsregler, som skulle bedre forholdene og sameksistensen mellem vingemodeller og helikoptere. Om pladsreglerne virker er ikke til at sige, for bl.a. vejret har holdt aktiviteterne på et lavt niveau – især for helikopterne.

Opfølgning på regnskab og budget

Økonomien er god. Balancen pr. 1. oktober viser allerede et overskud på over 5.000 Kr.

8. AMC på PBS

RC-unionen er netop gået på PBC via Forningscentralen. Det er nemt og billigt.

AMC vælger samme løsning, når der skal udsendes GIRO-kort i løbet af februar.

9. Hvad har vi fået af nye medlemmer ?

Siden forsommeren har vi fået 8 nye medlemmer, så medlemstallet er 104.

De fleste nye medlemmer er helikopterpiloter.

10. Eventuelt

Niels tilbyder en reovering og udbygning af AMC's WEB i samarbejde med Jes Schmidt – vores WEB-master. Niels kan bruge noget af arbejdet som eksamensopgave. Der blev nævnt mange gode idéer til hvad webben skal udbygges med. Bestyrelsen sender flere forslag til Niels.

Referat fra ekstraordinært bestyrelsesmøde

Mødedato: 7 november 2007

Deltagere: Lars Birkmose, Ole Jensen, Allan Feld, Christian Kaastrup og Niels Bakraie

Afbud fra: Michael Østergaard, Jane Blaabjerg, Ove Foldbjerg, Jens Jacobsen

Mødet var indkaldt med kort varsel som telefonmøde. Mødet var beslutningsdygtigt i flg. klubbens vedtægter.

1. Debat om og evt. igangsætning af anlægsarbejde til udvidelse af baneanlægget

Mødets anledning var, at vi havde modtaget tilbud fra Lars Grauco på anlægsarbejdet til en baneudvidelse, og der skulle gives hurtigt svar, hvis arbejdet skulle igangsættes.

Arbejdet svarer i omfang til det der blev bevilliget på generalforsamlingen, dvs. en udvidelse af langbanens bredde mod nord så den *opsluger* tværbanens nordlige del i alt en rektangulær udvidelse på 4.200 m².

Mødet blev fundet nødvendigt, fordi tilbudsprisen var på 43.000 Kr. incl. moms. Det svarer til det beløb som i 2005 blev bevilliget under forudsætning af en 3-årig lejekontakt på området, hvilket som bekendt blev afslået af Kommunen dengang.

Der er ikke sat tal på Generalforsamlingens seneste bevilling, men den blev vedtaget som discountløsning, hvad man ikke kan kalde det givne tilbud.

Det var oplægget, at det nye banestykke skulle pløjes nu og så skulle færdigbehandles til foråret.

Bestyrelsens beslutning blev, at arbejdet ikke igangsættes før end den ventede lokalplan for området sikrer vores fortsatte tilstedeværelse. Beløbet alene til anlægsarbejdet udgør det halve af klubbens formue. Dertil kommer yderligere anskaffelse af en plæneklipper til 36.000 Kr. samt container til opbevaring af samme til ca. 10.000 Kr. I alt en udskrivning på knap 90.000 Kr. svarende til alt hvad klubben ejer og har. Der kan ikke længere søges krone-til-krone tilskud hos Kommunen

Vi antager at tilbudet fra Lars Grauco er billigt nok, men Niels undersøger hos Søften og evt. et andet sted, hvad det vil koste hos dem. Allan meddeler Grauco at vi ikke igangsætter på denne side af 1/3.

Den nye situation forelægges generalforsamlingen for en uforpligtende høring mht. prioritering af baneudvidelse ift. nyt klubhus eller evt. begge dele kombineret med en engangsbetaling fra medlemmerne i størrelsesordenen 500-900 Kr. for seniorer.

2. Flyvning over privat ejendom.

Lars Grauco nævnte uden på nogen måde at klage over det, at vi af og til overfløj hans ejendom. Det må vi selvfølgelig ikke hvad enten han klager eller ikke. Vær især opmærksom på stormodeller, som nemt kommer langt væk. Allan skriver et indlæg til AMC-nyt med flyvepladsens luftrum indtegnet.

Ny bestyrelse og formand i MFA

Vores gode modelflyverkolleger i MFA har besluttet at udskifte deres bestyrelse og formand. Det blev meddelt i en mail d. 3/11.

Dermed er vel de sidste af kamphanerne i den gamle fejde mellem klubberne ude af billedet.

Den nye bestyrelse lægger op til samarbejde mellem de 2 århusklubber, og det tager vi meget positivt imod.

Som mulige samarbejdsområder er nævnt søndagsflyvning i Øster Allinge, hvilket især stormodeller og støjende motormodeller får gavn af. Vi vil tilsvarende tilbyde MFA'erne at benytte vores bynære flyveplads til mindre støjende formål. Vi kunne også forstille os at der kunne blive et samarbejde om Modelflyvermødet på Strandskolen og om festugeflyvningen.

Faktisk blev der inviteret til søndagsflyvning allerede d. 17, hvor der dukkede 6 AMC'er op. Ja, rigtigt, det var en lørdag, men det er OK. Jeg sendte en mail invitation ud til alle, men desværre var der nogen der ikke fik den.



Ny formand er Ulrik Møller. Ulrik kender nogen af os som en utrættelig debattør fra Unionens Forum.

Vi ønsker broderklubben tillykke med fornyelserne.

Elektrisk JET-model forårsager brand ved klubhuset



Ja, sikken dramatisk overskrift, men sagen er, at den *skulle* sætte ild / gløder i grillen.

Som enhver kan overbevise sig om ved selvsyn, er det noget sludder, når somme hævder at *skumfiduser* ikke kan bruges til noget.

Her er det Troels' (tv) Twister ducted fan, som blæser liv i de fugtige grillkul ved standerstrygningen d. 20/10. Når Twisteren ikke fungerer som grillstarter flyver den kvikt rundt på himlen med rappe rul som speciale.

Det er ikke mange år siden at elektriske ducted fan modeller var de rene mirakler – ja, miraklet var, når de kunne flyve.

Det har ændret sig. Med børsteløse motorer og LiPo batterier er fan modellerne som de øvrige el-modeller rykket mange klasser op.

Jetjaveren her er udstyret med en Himax A 2825-3600 motor på 370W og et 3S LiPo batteri på 12V og 3200mAh. Flyvetiden er på 5 minutter, men Troels fortæller at han allerede bliver stresset efter 3 min.

Værd at vide om Aspen

Aspen er dyrt. Det gælder hvad enten vi taler om et kendt og mondænt skisportssted henne i Amerika eller vi taler om et forholdsvis nyt brændstof til erstatning af benzin. Jeg ved ikke hvad en *uge* i Aspen koster, men en *liter* Aspen koster 18 Kr. Som benzinpriserne tager på vej for tiden, varer det såmænd ikke længe før Aspen benzin er indhentet prismæssigt.

Det er for øvrigt noget sludder at kalde det for benzin. Aspen er et kraftigt raffineret acrylat redestillat af benzin.

Aspen er faktisk en svensk opfindelse, som er udviklet for at skåne fiskeyngelen i de svenske søer samt for at skåne skovarbejdere der nærmest indånder mere benzin-os end skovluft på en god arbejdsdag. Aspen er godt for miljøet fordi det forurener meget lidt ved forbrænding og fordi det ikke indeholder benzins giftige stoffer i det hele taget.

Aspen er desuden næsten lugtfrit, og det er en stor fordel, hvis man skal dele lejlighed med en benzinmodel. Endelig er Aspen godt for motorerne, da det ikke afsætter aflejringer

(koks) og det ikke bliver dårligt ved lang tids lagring, sådan som benzin gør.

Der er et par svage sider ved Aspen. Som sagt er det dyrt. Det er også lidt mere kritisk at bruge. En motor skal være helt perfekt justeret for at få samme ydelse med Aspen som med benzin. Desuden er det oftere vanskeligt at starte driftvarme motorer på Aspen.

Aspen og alm. benzin har ikke samme viskositet, så skal man have de sidste milli-hestede ud af motoren, skal den justeres efter brændstoffypen. Skifter man jævnlige, bør motoren være justeret til Aspen, da det er mest kritisk. Aspen blandes med mineralsk eller syntetisk 2-takts olie ligesom alm. benzin.

Denne info om Aspen fandt jeg på MVVS engines hollandske hjemmeside www.mvs.nl blandt masser af teknisk information, da jeg kiggede efter benzinmotorer derinde. De har faktisk en spændende serie af benzinmotorer (26 – 58cc), som dels er billige og dels er ret lette i forhold til deres ydelse. Vi har vist ingen erfaringer med MVVS motorerne i klubben endnu, men det skal nok komme.

Klub information

Det sker i Aarhus Modelflyve Club

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
onsdag	05. dec. 07	fra kl. 19:00	Gløgg aften – lokale-3
onsdag	09. jan. 08	fra kl. 19:00	Vinterklubaften – lokale-3
onsdag	20. feb. 08	fra kl. 19:30	Generalforsamling – lokale-1
onsdag	19. mar. 08	fra kl. 19:00	Vinterklubaften – lokale-3
lørdag	19. apr. 08	fra kl. 10:00	Pladsklargøring
lørdag	19. apr. 08	fra kl. 14:00	Standerhejsning

Indendørsflyvning AMC

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
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

Indendørsflyvning Silkeborg

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
Søndag	2. dec. 07	12:00–18:00	Indendørsflyvning Langesøhallen
Søndag	9. dec. 07	12:00–18:00	Indendørsflyvning Langesøhallen
Søndag	16. dec. 07	12:00–18:00	Indendørsflyvning Langesøhallen

Indendørsflyvning Ålborg Gigantium

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
Søndag	2. dec. 07	10:00–17:00	Indendørsflyvning Gigantium
Søndag	3. feb. 08	10:00–17:00	Indendørsflyvning Gigantium