



AMC **NYT**

www.amc-rc.dk

april 2008

INDHOLD

- Invitationer og aktiviteter
- Mere motorflyvetid på lørdage
- Betal dit kontingent over PBS
- Sådan regner du den ud
- Bestyrelsens beretning
- Protokol fra generalforsamlingen
- Ny AMC-kalender





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	20:00	
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

Pladsklargøring og standerhejsning

Lørdag d. 19. april

Klargøringen starter kl. **10.00** og standeren hejses kl. **14.00**

Vinteren er gået mildt hen over vores baner. Der har ikke været oversvømmelse i vinter, og pladsen er i rimeligt god stand.

- Vi skal have gjort rent i klubhuset selvfølgelig.
Det skal gøre godt, for klubhuset skal snart sættes lidt i stand.
- Bænkebordene skal samles.
- Der skal tromles
- Der skal slås græs
- Der skal drikkes øl og vand og spises pølser
- Der skal uddeles pokaler
- Der skal synges en lille sang
- Til sidst skal vi have en flyvetur.

Halvtag tagfat weekend.

Lørdag d. 17. maj og om nødvendigt søndag 18. maj

Vi starter kl 10.00 om lørdagen og kl. 11 om søndagen.

Det blev besluttet på generalforsamlingen, at der skal opstilles et halvtag over bænkebordene mellem klubhuset og Fort Knox. Halvtaget bliver med transparent tag.

Der skal bores/graves stolper ned. Der skal tømres så det gjaldrer i Lystrup sogn og så skal der tagplader på.

Det er meningen at halvtaget skal kunne kombineres med vores pavillon telt, så der bliver lunt og godt at sidde, når vi har sommerfest.

Er næverne skruet rigtig på. så kom og sving hammeren

Motorflyver- og helikopterkonkurrence

Lørdag d. 10. maj kl. 13.00



Skal Lars Blaabjerg virkelig løbe med pokalen igen-igen ? Nå-ja, det gjorde han nu ikke i 2007. Konkurrencen blev nemlig aflyst.

Skal den tykke formand med den vakse gule flyver virkelig løbe med pokalen igen igen ?



Rækker vovemodet ikke til at deltage i den benhårde men urimelige konkurrence, kan du hjælpe som dommer eller tidtager.

Familiedag og sommerfest med el-flyve konkurrence

Lørdag d. 28 juni

Ingen sommer uden fest.

AMC byder på grillmiddag
med pølser, godt kød og lidt at drikke.
Medbring selv salat og dressinger

Auktionen starter ca. 14:00

Middagen starter kl. 18:30

Efter middagen er der el-flyver konkurrence.
Der er nogen der skylder revanche fra sidste år.



Til minde om Kai Erik Andersen

Der gik kun få måneder fra vi første gang hørte at Kai var blevet alvorligt syg og indtil vi mistede vores gode ven d. 22 januar. Så sent som sidste forår var Kai med i Hanstholm til AMC's skrænt-flyvning, og fik et par gode dage ud af det sammen med vi andre.

Poul Erik har kendt Kai altid. Poul Erik skriver:

Kai var hele sit liv involveret i flyvning. Han startede som dreng med modelflyvning, men kom snart i gang med rigtig svæveflyvning, og svæveflyvningen blev hans ét og alt i de næste 50 år. I en række af disse år var Kai svæveflyveinstruktør i Århus svæveflyveklub.

Det var som svæveflyver jeg lærte Kai at kende som 20 årig, da jeg mødte ham i en svæveflyveklub i Ålborg.

Da Kai nåede pensionsalderen faldt det naturligt at tage modelflyvningen op igen. Hvem sagde livets cirkel? Vi har tilbragt mange dejlige timer sammen på flyvepladsen med flyvning og snak ikke mindst om de gode gamle dage.

--

Vi er mange – og ikke mindst *de grå pingvinger* der kender Kai fra flyvepladsen, hvor han var vellidt blandt sine klubkammerater. Kai var som oftest i godt humør, og var altid klar til at hjælpe en kollega. Kai påtog sig også pligter i klubben og var så sent som i 2006 på plæneklipperholdet.

Vores tanker går til Kai's hustru og familien.

Æret være Kai's minde.

Mere motorflyvetid på lørdage

Der var fremsat 3 forslag fra bestyrelsen om at udvide tidsrummet for flyvning med brændstofmodeller. Forslagene drejede sig om 2 timers udvidelse hhv. fredag aften, lørdag aften og som det tredje forslag en forlængelse af den periode, hvor brændstofflyvning er tilladt om søndagen.

Der var meget debat og argumentation om forslagene. På den ene side var de der ønskede mest muligt flyvetid uden frygt for at de evt. kunne få konsekvenser for klubbens fremtid. På den anden side var de der kunne huske at støjen tidligere havde givet klager og henvendelse fra Kommunen. Længe siden ganske vist, men det var alvor da det skete. Heldigvis slap AMC uden skrammer.

Det kunne måske lige så godt have været forslaget om udvidet flyvetid fredag som forslaget om lørdag der blev vedtaget, men lørdagen vandt. Med 14 stemmer for og 10 imod udvidelse lørdag, var det ingen overbevisende

vedtagelse. Stemmetallene for fredag var lige modsat. Derimod var der et markant flertal mod udvidelse af perioden for søndagsflyvning. Nuvel flertal er flertal, og udvidelsen lørdag er en realitet.

Som du ser er pladsreglerne allerede ændret, og der må altså flyves med brændstof til kl. 20 også lørdag aften.

Man kunne få lyst til at henstille til at man undgår de allermest larmende modeller på stille lørdag aftener, men det kan kun blive en henstilling, da pladsreglerne ikke differentierer mellem mere eller mindre støjende brændstofmodeller.

Vi har besluttet at naboerne ikke orienteres på forhånd, da det vil give ekstra opmærksomhed. De nye flyvetider vil fremgå af hjemmesiden og på reglerne der er opsat bag glas uden på klubhuset.

Betal dit kontingent over PBS

Vi har talt om i flere år at det ville være praktisk hvis AMC's medlemmer kunne betale deres kontingent via PBS. Det var ikke en realistisk løsning for små foreninger som vores for bare 5 år siden, men PBS har gjort det attraktivt for så selv ganske små foreninger at bruge deres betalingservice.

Du modtager et GIRO-kort som du plejer i år. Vi håber så at du vil tilmelde det til automatisk betaling. Så skal du i de følgende år ikke tænke på at betale, og du kommer ikke i restance ved et uheld. Det sparer både dig selv og vores kasserer Jane for en masse arbejde.

Ønsker man på et tidspunkt ikke at betale sit kontingent, kan man blot meddele PBS det.

Hvorfor skal vi betale nu.

Jamen det er jo fordi vi flyttede kontingentperioden efter en beslutning på generalforsamlingen i 2006. Førhen betalte vi kontingent op til Jul, men der var mange der glemte det i juletravlheden.

Da vi betalte kontingent i december 2007, betalte vi for ekstra 3 måneder. Derfor passer det med at vi betaler kontingent for resten af 2008 samt for 3 mdr. af 2009 nu her til 1. april.

Kontingentet er steget

Man vil bemærket at kontingentet er forhøjet til 500 Kr. efter vedtagelse på seneste generalforsamling. Formålet er at vi skal spare nogle penge op til reovering af baneanlægget.

Sådan regner du den ud - med elmotorer og propeller

Af Leif Nielsen

Hvad laver en efterløner de lange vinteraftener? Hvis han flyver med el-fly om sommeren, så bruger han vinteren på Internettet for at finde oplysninger. Og når han så finder et motorberegningsprogram, forsøger han at forstå det. Hvis han oven i købet er uddannet i fysik og har været programmør i hele sit arbejdsliv, ja så kan han slet ikke nære sig for at forbedre programmet.

Jeg passer til ovennævnte signalement. Jeg fandt et program på amerikaneren Chuck Gadd's hjemmeside, og da kildekoden var tilgængelig, gik jeg straks i gang med at forstå og modificere det.

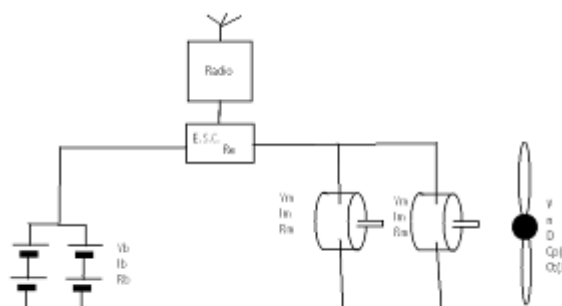
Resultatet af studier og omskrivning præsenterede jeg på klubbens "hygge-bygge møde" d. 19 marts 2008. El motor siden af programmet ligner andre programmer. Det er behandlingen af propeller, der er en smule anderledes og forbedret.

Programmet

Programmet, og en nøjere beskrivelse af de formler der er brugt i beregningerne, lægges ud på AMC's hjemmeside under "Modelteknik".

Programmet beregner forskellige el data, som f.eks. den maksimale effektivitet man kan hente ud af en given motor, og også propel data, som f.eks. trækraft og strømforbrug ved visse hastigheder.

Programmet kan håndtere en strømforsyning bestående af et antal celler sat i serie, eventuelt med to eller flere serier sat i parallel. Cellerne giver strøm til én motorregulator (ESC = "Electronic Speed Control" på nudansk), og motorregulatoren trækker en eller flere elmotorer (af samme type). Hver motor trækker en propel, igen skal de være af samme type.



Batteri formler

Batterier og motorregulering er simple at beskrive i formler. Men allerede her optræder det første problem. Vi har brug for en værdi for cellens spænding, og den ændrer sig, medens cellen bliver afladet. Endnu værre, spændingsændringen afhænger af hvor meget strøm, man trækker fra cellen. Det samme gælder cellens indre modstand, også den ændrer sig med cellens ladetilstand, med tempera-

turen og med måden afladningen sker på. Vi kan vanskeligt beskrive alle disse sammenhænge, og vi må derfor forsimple problemet ved at bruge nogle gennemsnitsværdier i beregningsprogrammet. Passende værdier for spændingen ser ud til at være 1.20V for NiMH og 3.70V for LiPo.

Konklusion: vore beregninger kan kun blive en tilnærmelse og skal aldrig tages for pålydende til sidste decimal.

El motor formler

En el motor med permanente magneter kan beskrives temmelig godt med tre parameter. Det er i hvert fald det, der fremgår af motorfabrikanternes oplysninger på WWW. De tre parametre er 1) antal omdrejninger pr. Volt 2) tomgangsstrømmen og 3) den indre modstand (i Ohm) i motoren, målt når den er forhindret i at dreje rundt.

Omdrejninger pr. Volt, ofte kaldet Kv, bestemmes af motorens udformning, de permanente magneters styrke, polernes udformning og antal viklinger om polerne.

Tomgangsstrømmen, ofte kaldet I0, er et udtryk for motorens modstand mod at blive drejet rundt, dels i lejer, dels i form af hysterese tab i det bløde jern, der findes i motoren.

Motorfabrikanterne angiver, at tomgangsstrømmen I0 er nogenlunde uafhængig af den spænding man giver motoren (men selvfølgelig ændres omdrejningstallet i tomgang, ofte kaldet N0).

Med disse parametre kan vi nu beskrive motorens opførsel med rimelig nøjagtighed, ved hjælp af to fundamentalligninger:

Sammenhæng mellem strøm, spænding og rotationshastighed:

$$I_m = (V_m - N / K_v) / R_m$$

Drejningsmoment på motorens aksel:

$$Q_m = (I_m - I_0) * K_t$$

Vingesektions formler

Mange vil nikke genkendende til formlerne for en vingesektion, hvor løftkraften ("Lift" på nudansk) og luftmodstanden ("Drag" på nudansk) er beskrevet med følgende formler:

ρ = luftens tæthed (1.225 kg/m³)

V = hast. af den fjerne luftstrøm m/s

S = vingens areal

α = indfaldsvinkel

$L = \frac{1}{2} \rho V^2 S C_l(\alpha)$ Vingens løft

$D = \frac{1}{2} \rho V^2 S C_d(\alpha)$ og luftmodstand

I disse formler har forskerne og ingeniørerne gjort, som de ofte gør, når noget er komplekst. De har trukket alle de koefficienter ud, som gælder for alle vingesektioner og puttet den del, som vanskeligt kan beregnes, ind i en funktion, som man så må en tur i vindtunnelen for at måle.

C_l og C_d er funktioner af vingens indfaldsvinkel α og afhænger desuden af profilets facon.

Måleværdierne fra vindtunnelen bliver ofte afbilledet i et diagram, som det der vises her:

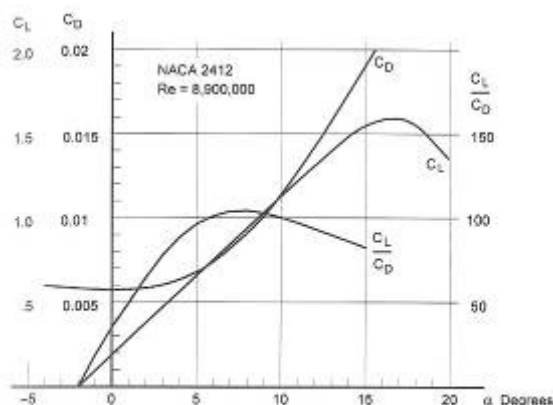


Figure 9.5 Typical Lift Coefficient, Drag Coefficient and C_L/C_D Curves

På denne snedige måde er profilets individuelle egenskaber blevet gemt i de to kurver for C_l og C_d. Hvis man tager en vingesektion med et andet profil, ja så skal man bruge to nye C_l og C_d funktioner, men resten af ledene i formlerne er de samme.

En hel vinge er sværere at beskrive, men kan ofte tilnærmes med de samme formler, og nogle modificerede værdier for C_l og C_d.

Propel formler

En propel er langt mere kompleks end en vingesektion med et fast profil. Men forskere og ingeniører har benyttet samme ide som vist for vingesektioner ovenfor.

Alle de led, der er ens for alle propeller, er samlet som koefficienter, og resten, det "svære", gemmes i funktioner for den individuelle propelfacon. Disse funktioner, kaldet C_t og C_p , måles så i en vindtunnel. C_p står for "Power Coefficient" (= effekt koefficient på gammeldansk), C_t står for "Thrust Coefficient" (= trækraft koefficient). Ligesom C_l og C_d afhænger af indfaldsvinklen α , så afhænger propelkurverne C_p og C_t af en værdi kaldet J .

J er en parameter, der fortæller, hvor hurtigt propellen bevæger sig frem gennem luften, set i forhold til hvor hurtigt den drejer rundt.

ρ = luftens tæthed (1.225 kg/m³)

D = propellens diameter i meter

n = omdrejninger pr. sekund

V = hast. af den fjerne luftstrøm m/s

$$J = V / n D \quad \text{fremdrift værdi}$$

$$P = \rho n^3 D^5 C_p(J) \quad \text{prop. effektforbrug}$$

$$T = \rho n^2 D^4 C_t(J) \quad \text{prop. trækraft}$$

$$\eta = T V / P = J C_t(J) / C_p(J) \quad \text{prop. effektivitet}$$

Et eksempel på $C_t(J)$ og $C_p(J)$ kurver er vist her:

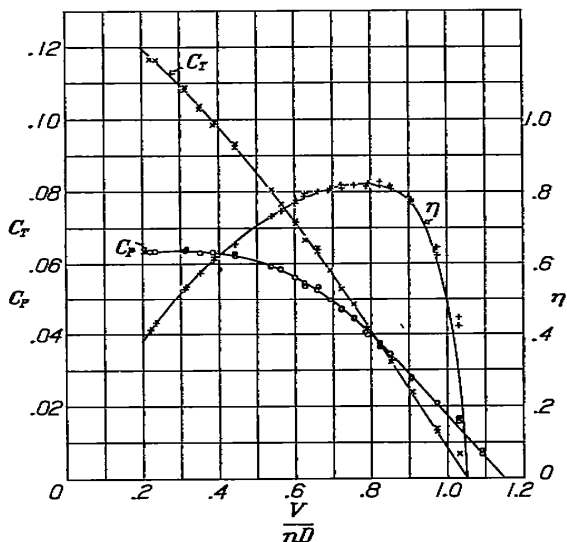


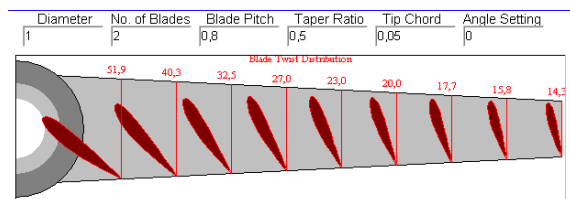
FIGURE 4.—Typical set of test data showing dispersion of test points. Propeller 5563-B6; 2 blades; diameter, 10 ft.; set 20° at 0.75R.

Disse kurver gælder for en bestemt propel facon. Hvis propellen bliver lavet med større eller mindre diameter, skal alle andre mål også ændres med samme faktor, for at kurverne bevarer deres gyldighed.

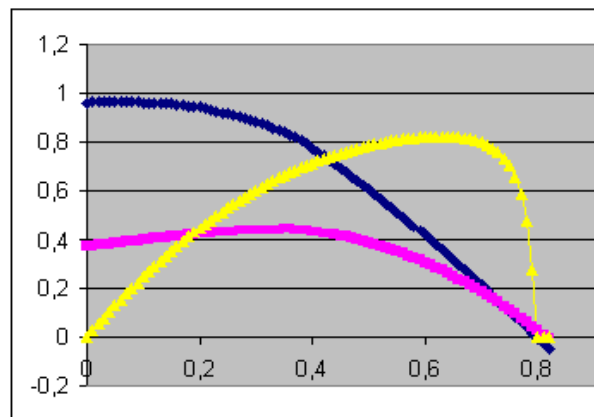
$C_p(J)$ og $C_t(j)$ kurverne er afhængige af antallet af blade, af bladets vridning og af de enkelte sektioners profil og areal. Hvis blot én af

disse parameter ændres, ja så skal man i princippet en tur i vindtunnelen igen.

Samspelet mellem de enkelte segmenter er komplekst, men man kan dog alligevel lave nogle tilnærmede beregninger på en given propel. Jeg har fundet formler og algoritmer på WWW, og er i gang med at skrive et program, der kan beregne kurverne. I første omgang leger jeg med en primitiv propel med simpel facon og har beregnet kurverne for den (tilnærmet); propellen ser ca. sådan ud:



Disse beregninger viser sig at være temmelig afhængige af, hvordan C_l og C_d kurverne forløber, også når sektionen er stallet. Grunden hertil er, at nogle af propelsektionerne, tæt på navet, er stallet ved lave værdier for J (svarende til statisk træk). Da jeg ikke kender C_l for et stallet profil, har jeg måttet "sjusse" mig frem. Herunder er et eksempel på de beregnede kurver, svarende til den viste propel.



Propel parametre i programmet

Da jeg ikke fandt en vindtunnel i baghaven, sidst jeg så efter, og da de færreste modelflyvere har adgang til en, må vi klare os med mindre.

I de beregningsprogrammer jeg har set på nettet, bruger man en meget simpel approksimation. Omskrevet svarer det til, at C_p og C_t kun afhænger af propellens stigning ("Pitch"

på nudansk). Desuden beregnes kun de statiske værdier, svarende til at $J = 0$.

Det amerikanske NACA (= National Advisory Committee for Aeronautics) har udgivet en teknisk rapport, TR 640, hvori man beskriver måledata fra en hel serie af målinger, lavet med de samme propelblade, men med forskelligt bladantal og monteret med forskellig stigning på propelbladene. Denne familie af C_p og C_t kurver har jeg brugt som udgangspunkt.

De eneste data, en modelflyver normalt kender for sin propel, er stigning og diameter samt typen af propellen.

Vi kan nu bruge den relative stigning (= stigning / diameter) og finde den kurve i TR 640, der passer bedst. Nu er vilkårlige kurver ikke lette at repræsentere i programmer, så i stedet bruger jeg rette liniestykker, som sættes sammen til noget, der kommer tæt på kurven.

På den måde finder jeg to "kurver" (knækkede linier), som beskriver $C_p(J)$ og $C_t(J)$.

Når jeg sammenligner resultaterne med de statiske data, der findes på WWW, kan jeg se, at værdierne fra TR 640 er lavere. Det skyldes formentlig, at en modelflyverpropel har et større areal, end de blade der er brugt i TR 640. Jeg har derfor justeret C_p og C_t tilsvarende op.

Typen på propellen har traditionelt været brugt til modificere de statiske værdier ved hjælp af to faktorer, P_{Const} og T_{Const} . På den måde har modelflyver verdenen taget hensyn til, at propellernes effektforbrug og trækraft varierer med typen. Egentlig skulle man jo en tur i vindtunnel for hver enkelt type af hvert enkelt fabrikat og for hver enkelt diameter og stigning, men det er selvfølgelig utopisk.

For ikke at miste den differentiering mellem typer, som er kendt (og som afspejler nyttige erfaringer), har jeg bevaret de to faktorer i programmet.

Propel resultater i programmet

Nu har vi, hvad vi skal bruge. Batteriet og El motorens data er kendt, og propellens data,

incl. $C_p(J)$ og $C_t(J)$ har vi også styr på. Tilbage står kun at bruge disse oplysninger.

Motorens drejningsmoment aftager med omdrejningstallet, og det drejningsmoment, der skal bruges til at dreje propellen, stiger med omdrejningstallet. Ved at sammenligne sådanne to kurver, og finde det sted hvor drejningsmomenterne er ens, fremkommer propellens omdrejningstal som løsning. Hvis motoren køres på mindre end fuld gas, skal motorens drejningsmoment reduceres med den givne procent, og hvis J værdien ændres, skal propellens kurve modificeres, svarende til den ændrede $C_p(J)$ værdi. Selvfølgelig skal der også tages hensyn til, om der er gear på motoren.

For nogle udvalgte værdier af J kan vi derfor beregne motorens omdrejningstal og andre interessante værdier. F.eks. kan man beregne hastigheden V ud fra J , n og D .

I programmet er disse data sat op i en tabel. Den sidste linie i tabellen kan ændres ved at ændre den relative J værdi, som er brugt til beregningen. På den måde kan modelflyveren få værdier for en vilkårlig hastighed (inden for det tilgængelige J område).

Propel resultatets nøjagtighed

Den måde, vi har fundet $C_p(J)$ og $C_t(J)$, som er beskrevet ovenfor, viser, at det kun er en grov approksimation. Vi burde have bygget vindtunnelen i baghaven og målt C_p og C_t , således at vi tog behørigt hensyn til den individuelle propels opbygning. Det har vi næppe mulighed for, og vi må derfor være fornøjede med mindre. Jeg håber selvfølgelig, at AMC vil sponsorere en vindtunnel, men har ikke meget håb om, at det sker.

Flyets opførsel

Jeg har slet ikke snakket om flyet, hvori alle disse sager er indbygget.

Hvis vi kender flyets data, i form af C_l , C_d og arealer for vinger, hale og krop, kan vi finde luftmodstanden som funktion af hastigheden. Med denne kurve kan vi gå ind i tabellen over de udvalgte J værdier og interpolere os frem til en værdi for J (og dermed V), hvor modstand og trækraft er ens, og som derfor er flyets hastighed ved vandret flyvning.

Tak til alle der læste så langt

Jeg har haft megen fornøjelse af at sætte mig ind i disse ting, og jeg tror, at programmets resultater, selvom de kun er tilnærmelser, kan bidrage til en bedre forståelse af problemstillingen. Og til sammenligninger mellem forskellige motorer og propeller kan programmet fint bruges.

Bestyrelsens beretning for 2007

Rigets tilstand

Medlemstal, tilgang og aktivitet.

2007 var vejrmæssigt en af de ringeste sæsoner i nyere tid. Først på året satte kolossale regnmængder det meste af flyvepladsen under vand 2 gange. Anden gang nåede vandet helt op til klubhuset. Heldigvis tog banerne ikke skade af en storvask. Miseren skyldtes foruden regnen og etableringen af den nye engsø med tilhørende oprensning af den gamle Egå, der løber rundt om vores bane. Trods den mest ihærdige planlægning fra Kommunens side, nægtede vandet at løbe op ad bakke, og løb i stedet for ned på vores flyveplads.

Ellers har sæsonen budt meget på blæst og regn især i efteråret.

Der var markant tilbagegang i medlemstallet. Fra 116 medlemmer ved årets start endte vi på 102 medlemmer ved året udgang, altså en netto tilbagegang på 14 medlemmer. Bag nettotallet skjuler sig en afgang på 21 medlemmer og en tilgang på kun 7. Af de 21 blev 7 udmeldte pga. restance. Det er mindre end 2006 hvor restancen tog 14 medlemmer. Det er tilgangen der er svigtet, og det skyldes måske at der næsten ingen helikopterflyvning har været pga. konflikten mellem helikoptere og vingefly. Den største tilgang er i disse år på helikoptere.

Nogle af vores medlemmer er nu også medlem af Ormslev MFK. Der er dog ingen endnu der har opgivet AMC helt til fordel for Ormslev.

Bestyrelsen

Den årlige generalforsamling blev afholdt 21. februar. Pga. kraftigt snevejr kunne kun 8 medlemmer deltage. Generalforsamlingen valgte nedenstående bestyrelsesmedlemmer, som efterfølgende fordelte rollerne således:

Formand	Allan Feld
Kasserer	Jane Blaabjerg
Sekretær	Lars Birkmose
Pladsforvalter I	Jens Liin Jacobsen
Pladsforvalter II	Niels Bakraie
samt	
Suppleant	Ove Foldbjerg
Suppleant	Ole Jensen
Suppleant	Michael Østergaard
Suppleant	Christian Kaastrup

Bemærkning til generalforsamlingen

Med kun 8 fremmødte medlemmer pga. vejrlig, er det bestyrelsens vurdering, at afgørelserne bliver for tilfældige. Derfor stille bestyrelsen i år forslag til en forretningsorden, som gør at generalforsamlingen kan udsættes pga. vejrlig efter nærmere bestemte betingelser.

Baneforhold

Vi fik som bekendt ikke en uopsigelig lejekontrakt i 2006, så baneomlægningen blev ikke til noget.

Der blev derfor vedtaget et forslag på generalforsamlingen om at gennemføre en discountløsning. Men dels trak bevillingsansøgningen hos kommunen i langdrag og svaret kom først her i 2008, og dels viste et tilbud fra Lars Grauco, at discountløsningen nu var dyrere end den oprindeligt planlagte løsning. Altså valgte bestyrelsen at udsætte baneomlægningen endnu engang. Det skyldes bl.a. at krone-til-krone tilskudsordningen er ophørt ifm. kommunesammenlægningerne

Tidligt på året fik vi brev fra Kommunen om at Teknisk Udvalg indstillede "at der udarbejdes en lokalplan, der udlægger området til støjende fritidsaktiviteter fx en modelflyveplads som den eksisterende". Det gav os forventning om at der nu kom en lokalplan, som fastslog at området skulle bruges til modelflyvning. I november var planen endnu ikke kommet, og det viser sig at Udvalgets indstilling ikke har igangsættende kraft.

Indbrud i massevis

Det havde vi i 2006, men heldigvis ikke i 2007. Ved et enligt indbrud først på året blev de nye låse ødelagt, som Ove netop møjsommeligt havde monteret endnu en gang. Siden har vi ikke låst redskabsrummene. Der er heller ikke mere at løbe med.

Ballade mellem helikopterpiloter og vingepiloter

Det gnistrede i foråret med ekstraordinært bestyrelsesmøde osv. Anledningen var en ulmende konflikt mellem vingepiloter og helikopterpiloter, hvoraf nogle grupperinger ikke tålte hinanden på flyvepladsen. En træls sag, som førte til ændrede pladsregler, specielt for helikoptererne.

Det er vel kun helikopterpiloterne der kan fortælle om det er årsagen til deres næsten ikke eksisterende aktivitetsniveau i denne sæson.

Årets begivenheder

Pladsklargøring og standerhejsning 14. april

Der var mange aktiviteter ved pladsklargøringen. Det gamle rækværk mod tilskuerpladserne blev trukket op og erstattet af et nyt uden høje pæle. En stribe høje pæle er til gengæld rejst langs de nordlige standpladser. Sikkerhedsnettet vil på den måde også beskytte pilotfeltet, og vi undgår tilskuere der hænger i nettet og dermed er ubeskyttede. Der blev lejet et motoriseret jordbor hos Danjord, og det gjort stor nytte.

De herrer Blichfeldt rettede på standpladsernes fliser ved at løfte fliserne og lægge mere grus. Et stort arbejde.

Normalt plejer vi at koge pølser til pladsdagen, men den gik ikke. Tyveknægte har stjålet både gasflaske og regulator. I stedet for blev pølserne grillet på de nye grille.

Selve standerhejsningen måtte udsættes pga. arbejdsiver. Folk ville slet ikke lægge arbejdet fra sig, og så skal man ikke forstyrre. Det var til nogen ærgrelse for de som blot kom for at se på mens vindposen blev hejst.

Udstillinger

Der var vanen tro planlagt udstilling ved Universitetsparken sammen med modelbådeklubben.

Udsigten til dårligt vejr og mangel på gejst førte til at vi besluttede at aflyse.

Familiedag og auktion 30. juni

På en af sommerens få men meget dejlige dage holdt vi familiedag men festbanket om aftenen. Der var gratis beværtning som året før, og det ser ud til at være en succes. Der var fuldt hus i hvert fald.

Klubbens nye el-generator sørgede for elektrisk lys i teltet aftenen igennem.

Ove sørgede rutineret for at auktionen blev afholdt. Modsat tidligere år, var der god omsætning. Det var også gode sager der blev udbudt. Vi startede tidligt, for vi skulle være færdige og klar til motorkonkurrencen. Den blev aflyst 5 maj pga. vejret.

Om aftenen havde Lars Klitte arrangeret en tilsvarende el-flyve konkurrence. Med ikke mindre end 11 deltager og mange sjove øvelser blev det en stor succes. Specielt blev der kæmpet til stregen i limboflyvningen. Sluthøjden var 30 cm. Mikkel Holck vandt elkonkurrencen.

Stævner og konkurrencer

Motorkonkurrencen har været lidt tam de seneste år, men i år var der ikke mindre end 7 deltagere. Der var 3 nye øvelser, nemlig præcisions start og landing samt loop og rul. Sådan som det rettelig bør være, så vandt formanden konkurrencen med sin gule Funstar.

Helikopterkonkurrencen blev ligesom motor konkurrencen aflyst 5. juni, og blev ikke afholdt siden.

Skræntflyvning i Hanstholm er ved at blive en institution. Lone arrangerer, og vi har de seneste år boet i lejet hytte ved Hanstholm Camping. Der var ekstra mange deltagere i år også af de lidt ældre. Vejudsigterne lovede ikke godt, men vi må have været artige børn, for Vorherre leverede 15m/s fra nordøst det meste af lørdagen, og bedre bliver det ikke.

Festugeflyvning

Sikken en omgang. Onsdag var der lidt rigelig vind, men der kunne sagtens flyves. Der var flere tilskuere end forventet. Måske havde de set vejrudsigten for lørdag, hvor der blæste en stiv vind fra sydvest, og kun de modigste vovede at sende en model i luften. Paradoksalt nok var de onsdag der skete flest havarier – 4 stk.

Lars Birkmose og familie har givet klubben et nyt slæbebanner efter at de foregående blev væk eller stjålet. Det skulle have været trukket af Birkmose og min Decathlon stormodel. Mange ting som ikke skal nævnes i en pæn sammenhæng gjorde at det ikke blev til noget, hverken onsdag eller lørdag.

Lørdag mødte kun nogle få piloter op. Heldigvis kom der næsten heller ingen tilskuere.

AMC-piloter på fremmede græsgange.

Vore omrejsende piloter har været til de traditionelle stævner i år.

I maj var det Grindsted Open, som trods regn og blæst var ganske hyggeligt.

Senere var det stormodeltræffet i Brande, som for en gangs skyld ikke druknede i regn. Det var egentlig blevet aflyst, men så blev der startet et alternativt arrangement via RC-unionens Forum.

Det er tradition at Aviator, Ålborg holder sommerlejr i uge 30. Det er en familiesommerlejr i skønne og børnevenlige omgivelser. Der var rigtig god tilslutning fra AMC i år, og det var dejligt. Desværre var der meget regn.

Hygge/bygge aftener

Vinterklubmøderne er nu tradition. Der har ikke været egentlige arrangementer ved efterårets møder. Folk har blot hygget sig sammen og har kigget på de medbragte modeller.

Gløggaftenen blev i år afholdt uden auktion. De senere års auktion har taget for lang tid, så folk ikke nåede at hyggesnakke. Der var større fremmøde end i mange år.

Julevisit

Julemanden havde fået ny hjælper i år – eller var det hjælperen der havde fået ny julemand. I hvert fald var det Lars Birkmose og jeg der delte julegaver ud. Lars Grauco fik en god

flaske ekstra som tak for ufrivillig udlejning af sit luftrum.

Indendørsflyvning

Gruppen af piloter der flyver indendørs vokser støt. Som vi allerede konstaterede sidste år, er udviklingen på modellerne stagneret, vel mest fordi de er blevet så gode at de er svære at forbedre. Som en lille spøg skar jeg nogle depron byggesæt til den velkendte junior begyndermodel. Christian fra Viking hobby samlede alle nødvendige dele i et sæt til små penge. Meningen var at værgе flere indendørspiloter ved at tilbyde en billig og nem måde at starte på. Af de i alt 4 byggesæt jeg skar, er kun ét blevet til overs.

AMC-nyt

Bladet fik ny forside ved generalforsamlingen. Det var Bose's forslag der vandt afstemningen.

Året igennem har Vikinghobby annonceret på 2 farvesider og har givet lidt til bladets drift.

Jeg har desværre måtte skære lidt ned på bladets omfang pga. tidsnød. RC-unionen har taget meget tid pga. de ret store ændringer der er undervejs.

Decemhernummeret havde en flot og lærerig artikel skrevet af Michael Hammer. Michael er ved at etablere sig med et byggesætfirma, hvor han sælger egenudviklede modeller.

Protokol fra AMC's ordinære generalforsamling 20. februar 2008

Dagsorden i flg. vedtægterne;

1. Valg af dirigent

De 26 fremmødte medlemmer valgte Richard Møller Nielsen som dirigent. Han startede med at konstatere at generalforsamlingen var lovligt indkaldt og al information udsendt rettidigt. Endvidere kunne han konstatere at alle fremmødte var stemmeberettigede.

2. Bestyrelsens årsberetning ved formanden

Allan fremlagde bestyrelsens beretning. Årsberetningen bringes i forårets AMC Nyt. Beretningen blev enstemmigt godkendt.

3. Godkendelse af regnskab

Det reviderede regnskab blev gennemgået af Kasserer Jane Blaabjerg. Regnskabet blev enstemmigt vedtaget.

4. Fremlæggelse af budget

Budget 2008 blev fremsendt sammen med indkaldelsen. Dirigenten kunne konstatere at budgettet dermed var fremlagt.

5. Indkomne forslag

Punkt 11. Bestyrelsen

Stykke e. Der vælges mindst 2 suppleanter, som er valgt for en 1 årig periode.

Ændres til: Der vælges 2 suppleanter, som er valgt for en 1 årig periode.

Enstemmigt vedtaget.

P. K. Bose har indsendt følgende forslag til aktivitet:

Der foretages nødtørftig reparationer af klubhuset, så det bliver til at opholde sig i. Der rejses et fastmonteret halvtag over bænkebordene.

Enstemmigt vedtaget.

Bestyrelsen stiller 2 individuelle forslag til lempelse af flyvetidsreglerne for brændstofmodeller.

1. Flyvetiden for brændstofmodeller udvides fredag fra kl. 20 til kl. 22.

2. Flyvetiden for brændstofmodeller udvides lørdag fra kl. 18 til kl. 20.

3. Perioden for søndagsflyvning med brændstofmodeller udvides med 6 uger fra 1/9 til 30/4

Der blev stemt skriftligt om de 3 forslag. Resultatet blev:

	JA	Nej	Blanke
1	10	14	2
2	14	11	1
3	6	19	1

Dermed er forslag 2 vedtaget, 1 og 3 forkastet.

Bestyrelsen foreslår vedtægtsændring der gør det muligt at aflyse en generalforsamlingen på grund af dårligt vejr, f.eks. snestorm.

Enstemmigt vedtaget.

Bestyrelsen foreslår vedtægtsændring, så også kontingentet for passive medlemmer fastsættes som en procentsats af voksenkontingentet. Procentsatsen er 50% som for juniorer. Vedtaget med 10 JA stemmer, 8 NEJ stemmer og 8 stemte ikke.

6. Fastsættelse af medlemskontingent

Bestyrelsen foreslog at kontingentet hæves fra 450 til 500 kr. Årligt. Dette blev vedtaget. Med 24 stemmer for og 2 imod.

7. Valg af bestyrelsesmedlemmer

Allan Feld, Jane Blaabjerg og Lars Birkmose Jensen var på valg til bestyrelsen. Der var ikke yderligere kandidater. Alle 3 blev genvalgt.

8. Valg af suppleanter

På valg som suppleanter var Ove Foldbjerg, Ole Jensen, Michael Østergaard og Christian Kaastrup. Grundet den netop vedtagne begrænsning af antallet af suppleanter skulle der vælges 2 suppleanter.

Da Michael og Christian ikke ønskede genvalg blev Ole Jensen og Ove Foldbjerg genvalgt.

Der var ikke yderligere kandidater.

9. Valg af revisor

Steen Bluhme ønskede ikke genvalg som revisor. Bestyrelsen foreslog i stedet Leif Nielsen, som blev valgt. Der var ikke yderligere kandidater.

10. Valg af revisorsuppleant

Steen Bluhme blev valgt i stedet for Kai Andersen, som er gået bort. Der var ikke yderligere kandidater.

11. Eventuelt

Ordstyreren takkede for god ro og orden.

Referat af bestyrelsesmøder

Normal vil der i april udgaven af AMC-nyt være referater af det konstituerende bestyrelsesmøde samt det første ordinære bestyrelsesmøde. Men sagen er at møderne ikke har kunnet afholdes endnu pga. travlhed.

Klub information

AMC byder hjerteligt velkommen til

Mdl.	Navn	By	Telefon	Email
403	Jonathan Rosenberg Berger	Lystrup		isak@berger-isak.dk
404	Kennert Lindskjold	Tranbjerg		kl1973@hotmail.com
405	Niels Ramsgaard Christman	Århus V		nielschristmann@hotmail.com
406	Lau Brix	Århus N		laubrix@post.cybercity.dk
407	Kim Juul Henriksen	Århus N		kim_juul_henriksen@mailme.dk
408	Martin Ahelfeld Gripping	Århus C		martin@ahlefeld.dk
409	Bjørn Nexø	Åbyhøj		ban@stofanet.dk
410	Magnus Damkjær	Malling	61 66 65 73	magnusdamkjaer@gmail.com

© erstatter @, for at beskytte mailadresser når bladet lægges på internet

AMC-nyt har mistet sine annoncører

I noget af 2006 og i 2007 har AMC-nyt haft annoncer i for RC-butik og for Viking Hobby.

RC-butik stoppede sin annoncering med udgangen af 2006 og nu følger Vikinghobby med ved udgangen af 2007. Vikinghobby vurderer at annoncekronerne er givet bedre ud i Modelflyvenyt. Det er givetvis rigtig, for Vikinghobby har kunder over hele landet.

AMC-nyt er uden annoncer. Økonomisk har det ingen praktisk betydning, men annoncerne var da med til at gøre bladet mere levende.

Hvad skal vi nu bruge de farvede sider til. Måske nogle gode billeder. Måske tilbage til sort/hvid.

Hvad er der i vejen

Ja der er i hvert fald meget vand i vejen lige nu. Det ligger i de store huller, der er kommet i løbet af sidste sæson.

Det kan være fristende at give den gas ned ad vejen, når man er ude at lufte den 4-hjulstrukne friværdi. Det er hårdt for vejen, og ganske unødvendigt. Der er nok af andre steder man kan køre race.

Kør ordentlig på vores grusvej! Jeg har allerede øje på et par stykker, der bliver udpeget som frivillige vejarbejdere på pladsdagen. Så ser vi i løbet af sæsonen hvem der skal på vejholdet næste år.



Det sker i Aarhus Modelflyve Club

Ugedag	Dato	Tidspunkt	Aktivitet
lørdag	12. apr. 08		Skræntflyvning i Hanstholm
søndag	13. apr. 08		Skræntflyvning i Hanstholm
lørdag	19. apr. 08	fra kl. 10:00	Pladsklargøring
lørdag	19. apr. 08	fra kl. 14:00	Standerhejsning
lørdag	10. maj 08	fra kl. 13:00	Motorflyvekonkurrence & helikopterkonkurrence
lørdag	17. maj .08	fra kl. 10.00	Halvtag dag
søndag	18. maj 08	fra kl. 11.00	Halvtag dag – hvis vi ikke bliver færdige lørdag
lørdag	28. jun. 08	fra kl. 13:00	Auktion og familiedag med grillaften kl. 18.00
onsdag	03-sep. 08	18:30-20:00	Festugeflyvning – opvisning (mød op senest kl. 18.00)
lørdag	06-sep. 08	10:00-16:00	Festugeflyvning – opvisning og modelbådeudstilling
lørdag	06-sep. 08	13:00-16:00	Festugeflyvning – opvisning (mød op senest kl. 12.00)
lørdag	25-okt. 07	fra kl. 13.00	Standerstrygning
onsdag	03-dec. 07	fra kl. 19:00	Gløgg aften

Det sker i andre klubber

Dato	Aktivitet
16-18 maj	Danmarks smukkeste modelflyvestævne - Skanderborg
24 maj	Skalatræf i Viborg
31 maj	31. maj: Hotliner konkurrence i Silkeborg
5-8 jun	Stormodeltræf 20 Års Jubilæum – Brande
7-8 jun	1.Internationale Electric Jet Meeting
14-15 jun	Warbird 2008
21-22 jun	Grenå Cup
21 jun	Skala Cup Woodstock
5-13 jul	Sommerlejr Uge 28 - Grindsted
11-20 jul	Rc - Sommerlejr Uge 29 – Pandrup
13-14 sep	Jydsk mesterskab F3A
4-5 okt	DM-skrænt