

# De Luchtpost



C L U B B L A D

2|2015

**Redactie:**

Oude Arnhemseweg 226  
3705 BH Zeist



## Automobielbedrijf **Redam bv**



- Verkoop • Inruil • Financiering • Leasing
- Reparatie • Service • APK II zowel diesel- als benzineauto's.

Joh. v. Oldenbarneveldlaan 56 - 3705 HH Zeist  
Tel: 030 - 695 86 73 - Fax: 030 - 695 86 73

JAARGANG 38 - UITGAVE 2 - JUNI - 2015

DE VERENIGING IS OPGERICHT OP 17 FEBRUARI 1977 EN IS AANGESLOTEN  
BIJ DE KNVvL ONDER NUMMER 4438.

### ***DAGELIJKS BESTUUR:***

#### ***Voorzitter / Instructiecoördinator***

Jan te Loo, 033 - 4950485, Grienden 16, 3831 HR Leusden  
e-mail: [jteloo@zonnet.nl](mailto:jteloo@zonnet.nl)

#### ***Secretaris / Redactie***

Wim H. Sanjee, 030 - 6958845, Oude Arnhemseweg 226, 3705 BH Zeist  
e-mail: [w.sanjee@casema.nl](mailto:w.sanjee@casema.nl)

#### ***Penningmeester***

Ron Mangé, 030 - 6950793, Brugakker 37-71, 3704 LT Zeist  
e-mail: [ronmange@casema.nl](mailto:ronmange@casema.nl)

#### ***Evenementencoördinatie***

Frank Mulderij, 033 - 4722099.

#### ***Modelkeuring/Technische zaken***

Franc Boogmans, 033 - 4940712  
Frank Mulderij, 033 - 4722099  
Kees van Essen, 030 - 6918123

#### ***IT/Website-coördinator***

Franc Boogmans  
[www.it@mvcdevrijevogels.nl](http://www.it@mvcdevrijevogels.nl)

**Redactie:** [w.sanjee@casema.nl](mailto:w.sanjee@casema.nl)

Voordat u gaat vliegen moet u zich op de hoogte te stellen van eventuele restricties!

**Antwoordtelefoon 06 17 080 225 en spreek je naam in!**

**Banknr. van de vereniging: NL15 INGB 0003 771886.**

**WEBSITE VAN DE CLUB:** [www.mvcdevrijevogels.nl](http://www.mvcdevrijevogels.nl)

# Het bestuur

Juni 2015

## en de bestuursvergaderingen

Het voorjaar van 2015 is over het algemeen tot nu toe koud en droog geweest met vaak veel wind maar af en toe gelukkig ook uitschieters waarin het wel mooi weer was. Dit laatste geldt niet voor onze beroemde "wanderer cup" model zweefwedstrijden. De eerste wedstrijd hebben we vanwege slecht weer op een aantal zondagen en Moederdag steeds weer moeten uitstellen en is uiteindelijk komen te vervallen oftewel de tweede geplande wedstrijd wordt nu de eerste!

Begin maart hebben we, na het raadplegen van diverse deskundigen, besloten om het veld te laten injecteren met koe-mest in de hoop dat dit de groei van het gras zal bevorderen. Het rook "heerlijk" op het veld, een echte "boerenlucht". Na het intrekken en opdrogen van de mest heeft "de Ridder" het veld glad gerold zodat er weer fatsoenlijk gevlogen kon worden. Eind april was de temperatuur boven de 15 graden en hebben een aantal collega's de kale plekken opnieuw ingezaaid, bemeste tuinaarde aangebracht en e.e.a. met onze nieuw aangeschafte graswals glad gerold. Laat nu maar een flinke hoeveelheid regen komen!!!

Dinsdag 17 maart heeft de Algemene

Leden Vergadering plaatsgevonden. Het was prettig te zien dat er een groot aantal leden aanwezig waren om mee te denken en te praten over het wel en wee van onze vereniging. De secretaris heeft de notulen reeds gemaakt en deze liggen klaar voor de ALV van 2016.

Begin april hebben we met een groot aantal vrijwilligers een aantal bomen en struiken rondom ons veld omgezaagd om zodoende de start- en landing procedures eenvoudiger te maken, dus beter uitzicht. Zie elders in dit blad.

Zaterdag 25 april met een aantal collega's de vliegshow in Soest bezocht. Het weer was niet best maar toch een

leuk gebeuren. Verslag en fotocollage van Peter van Hattem elders in dit blad.

Donderdag 14 mei de Hemelvaart recreatie. Een groot aantal deelnemers en .... goed weer !!!! .... We hadden toestemming van de terreinopzichter om de bartent reeds de avond tevoren op te zetten. Een geslaagde dag en het verzoek van een aantal leden om nog zo'n happening te organiseren ergens in augustus!

U ziet, we hebben weer niet stil gezeten. Elders in het blad treft u de data aan van de "Wanderer Cup" en de barbecue. Het bestuur wenst u een mooie zomer, veel goede vliegdagen en fijne vakantie indien van toepassing.

*Jan te Loo.*



# 2 BROTHERS R/C

Uw winkelier voor  
meer modelbouwplezier!



Vraag onze  
**GRATIS**  
infokrant aan

**Alles op het gebied  
van RC modelbouw!**

**Alle bekende merken voorradig.  
Vaste lage prijzen! Persoonlijk advies!  
Goede parkeergelegenheid! Perfect  
bereikbaar met op. vervoer!**

**Laarderweg 39-41, 1402 BC Bussum  
035 - 69 22 684**

**shop@2brothersrc.com**

**Ma. gesl. di-vr 10.00-18.00 vrij.koopav. zat 10.00-17.00**

## Bij slecht-weer-probleem Wanderercup

Graag extra aandacht voor het volgende:  
Als het weer en de wind niet vliegbaar zijn wordt deze wedstrijd automatisch naar de week erop verplaatst.

De volgende data voor de Wanderercup zweefwedstrijden staan gepland op de volgende data.

---

Eerste wedstrijd 7 juni a.s.

---

Tweede wedstrijd 28 juni

---

Derde wedstrijd 2 augustus

---

Vierde wedstrijd 6 september

---

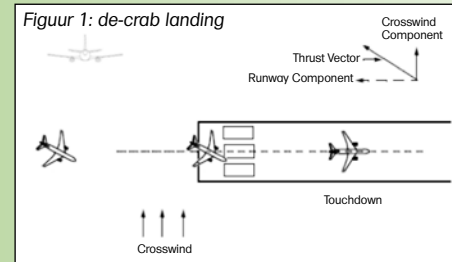
In overleg met de terreinopzichter kan het voorkomen dat er op de vrijdag wat eerder gevlogen mag worden. Luister daarom de antwoordtelefoon af ná 12.00 uur op de vrijdag.

### **OPROEP VAN DE PENNINGMEESTER**

OPROEP AAN DE LEDEN VOOR OP DE CLUBAVONDEN OM VOLDOENDE KLEIN GELD MEE TE NEMEN ZODAT MEN NIET MET GROTE COUPURES DE KOFFIE MOET BETALEN !



Een zijwindlanding in de luchtvaart is een landing van een vliegtuig bij een aanzienlijke wind dwars op de landingsbaan. Een vliegtuig heeft in dit geval de neiging altijd de richting te zoeken met de neus in de wind. Als er een zijwind heerst zal het vliegtuig gieren, draaien in het horizontale vlak en met een opstuurhoek de landingsbaan naderen. Dit is geen ideale stand om mee te landen omdat het landingsgestel is berekend op een landing waarbij de wielen zo veel mogelijk in de lengterichting van de landingsbaan zijn gericht. Om bovenstaande problemen op te lossen zijn drie landingsmethoden ontwikkeld.



### Crab techniek

Deze techniek lijkt op de 'de-crab-techniek', maar hierbij komt het vliegtuig in schuine stand, "crabbend" op de grond

### Sideslip techniek

Deze techniek vereist meer vaardigheid dan voorgaande technieken: het doel is om de richting van het toestel evenwijdig te houden aan de as van de landingsbaan. De aanvliegroute is als die voor de "crablanding" om de drift, het met de wind mee opzij bewegen, tegen te gaan. Door richtingsroer en ailerons wordt de richting gecorrigeerd terwijl het vliegtuig de neiging heeft in de wind te vliegen. Dit vereist veel controle. De dihedrale stand van de vleugels, dat wil zeggen met een kleine hoek omhoog vanaf de romp naar de tip, zorgt ervoor dat het vliegtuig de neiging tot rollen vertoont; ook dit moet met de ailerons worden gecorrigeerd (figuur 3).

# Zijwindlanding

### Landingsmethoden

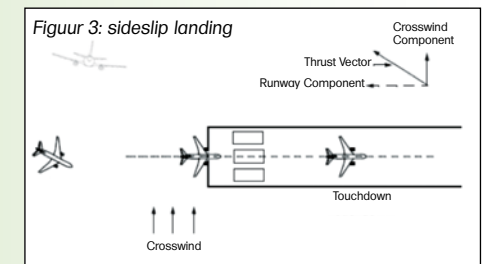
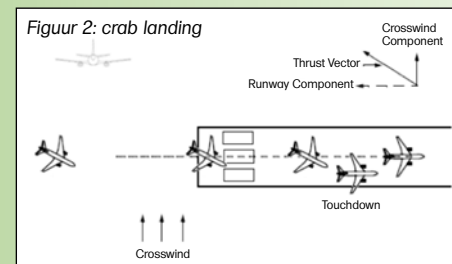
Boeing beschrijft een aantal richtlijnen voor landingen met zijwind en maakt daarbij onderscheid tussen drie landingsmethoden, de de-crab, crab en sideslip-techniek.

### De-crab techniek

Het doel van deze techniek is om bij het landen de vleugels horizontaal en het toestel in het midden van de landingsbaan te houden. De neus staat in de wind zodat het vliegtuig een hoek maakt ten opzichte van de as van de landingsbaan (opsturen). Dit geeft de indruk dat het toestel zijdelings aan komt vliegen en kan desoriënterend werken voor de piloot. Voor evenwicht

wordt gezorgd door een balans tussen de zijwind, of eigenlijk de weerstand daarvan, en de voortstuwing van de motoren. De vleugels worden horizontaal gehouden gedurende de gehele landing. vlak voor de flare, het "afvangen", wordt het richtingsroer gedraaid (afbeelding 1: links richting geven) zodat de richting van het toestel verandert naar evenwijdig aan de landingsbaan, hierbij wordt tegelijkertijd de tegenoverliggende aileron gebruikt (rechts aileron) om het vliegtuig horizontaal te houden zodat bij het op de grond neerkomen de romp, de vector van de snelheid en de rolhoek in de richting van de landingsbaan zijn en het vliegtuig bij de as van de landingsbaan.

terecht (figuur 2). De schuine stand van het toestel wordt na de landing gecorrigeerd door het sturen met de wielen. Het nadeel van deze methode is de grote zijwaartse stress op het landingsgestel. Er zijn daarom snelheidsbeperkingen voor deze techniek en hij wordt ook niet algemeen aanbevolen.



De landing vindt gewoonlijk plaats met een kleine rolhoek waarbij het vliegtuig landt op het landingsgestel aan de kant waar de wind vandaan komt. Over correctie zorgt voor het risico dat de motorgondel of vleugeltip de grond raakt en moet uiteraard worden voorkomen. Sterke zijwind vraagt meestal om een combinatie van de crab- en sideslip-techniek.

# Hinderlijke bomen rooien op de hei

Begin voorjaar is er door veel leden arbeid verricht om de hinderlijke bomen die zowel in de aanvlieg route alswel aan de zijkanten van het vliegveld hinderlijk in de weg stonden gekapt en/of gekort. Dat waren er nogal wat. Hierbij enkele foto's van de inzet van de aanwezige leden. Het resultaat mag er nu wezen. Ruim zicht en hierdoor een veiliger situatie. Het vliegen en vooral de landingen kunnen nu beter aangevlogen worden zonder ook nog eens in een boomtop te belanden. Minder schade dus een veiliger situatie. Heren bedankt!



# FPV racers FPV racers FPV

Multikopters, we komen ze inmiddels overal tegen, in de speelgoedwinkel, bij professionele fotografen en zelfs bij DHL om medicijnen naar de Waddeneilanden te brengen. De techniek staat niet stil waardoor er in sneltrainvaart veel is ontwikkeld op dit gebied. Tegenwoordig koopt je voor redelijke prijzen kant- en klaar stabiel vliegende multikopters, al dan niet voorzien van GPS en camera. Iedereen kan het kopen en er mee vliegen. Helaas haalt deze generatie gebruikers dan ook de media nog wel eens op een manier die niet altijd even positief is voor onze hobby.

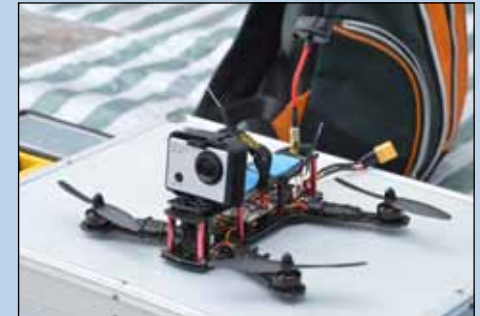


Als doorgewinterd modelvlieger dacht ik dat deze tak van onze hobby met zo'n GPS gestuurd fototoestel wel aan mij voorbij zou gaan. Nou, niet helemaal. Eind verleden jaar doken er op YouTube filmpjes op van multikopters waarmee wedstrijden geracet wer-

den, en goed ook! Misschien heeft u al filmpjes langs zien komen van Charpu of de Jedi speeder bike van Star Wars. Een aantal modelbouwvrienden was dit ook opgevallen en we hebben met een groepje besloten om ook zo'n racer te gaan bouwen.

Waarom dit dan wel opeens interessant was? Nou., snelheid, adrenaline, competitief, echt moeten sturen en de techniek. Waar wordt dan mee geracet? Er zijn verschillende klassen waarin wereldwijd in competitie verband geracet wordt, maar daarover later meer. De klasse waar wij en de meeste racers in vliegen is de 250 klasse. Dit zijn multikopters met 4 of soms 6 motoren die een diagonale maat van motor tot motor hebben van 250mm. Elke motor heeft zijn eigen ESC van 12 of 20A. De props zijn 5 of 6" en ze vliegen op 3 of 4s lipo's van tussen de 1300 en 2100mAh. De motoren zijn 1800 tot 2300kV en dit betekent dat je met 4s uitkomt op zo'n 35.000 toeren waarmee snelheden tot ver boven de 100km/u gehaald worden. De multikopter is voorzien van een FPV setup. Dit staat voor First Person View.

Er zit een camera en een videozender op de multi waardoor je op een schermje of door een videobril vanuit het model kijkt en dus vliegt, net een computerspel alleen dan zonder de escape/restart knop. Een geheel nieuwe dimensie van het modelvliegen en voor mij een nieuwe uitdaging. Een multikopter vliegen, zeker met enige model helikopter ervaringen, is niet moeilijk, echter door een camera/bril kijkend vliegen is toch een stukje opnieuw leren vliegen, ►





niet zozeer voor het sturen want je kijkt vanuit het model en dit is alleen maar eenvoudiger. Links is links en rechts is rechts, welke kant je ook opvliegt. En op zijn kop houd ie het niet lang vol. Je moet alleen leren om snelheid, afstand en diepte in te schatten. Op de multi zit een vtx, een videozender die het beeld van de camera uitzendt. Met een video ontvanger plus een scherm of een videobril heb je beeld van je zender. De videozenders werken op de 5,8Ghz waardoor ze geen probleem opleveren voor je 2,4Ghz ontvanger die direct naast je videozender zit. Alleen de videozenders werken (nog) niet met de techniek die onze 2,4Ghz zenders hebben dat je niet meer naar je kanaal hoeft om te kijken. Je moet van te voren je video kanaal kiezen (schakelbaar). Als er iemand op jou videokanaal zit dan is jou beeld meestal niet bruikbaar.

Er zijn een beperkt aantal videokanalen beschikbaar maar om een streepvrij beeld te hebben tijdens het racen dienen er 1 a 2 kanalen tussen elk gebruikt kanaal te zitten. Het komt erop neer dat je eigenlijk met maximaal 6 mensen tegelijk kunt racen. Enige discipline zoals met de knijpers in het

35Mhz tijdperk is dus weer vereist. Daar moest ik zelf weer even aan wennen. Nou is dit ook niet zo heel erg dat je maar met een beperkt aantal personen tegelijk kunt vliegen als je ziet hoe krap het soms al is om met 2 multi's tegelijk door 1 airgate te vliegen. Spectaculaire beelden levert het in ieder geval wel op.

Vaak wordt er ook nog een extra camera gemonteerd om de racebeelden op te nemen in HD kwaliteit. Je zou ook wel deze HD camera kunnen gebruiken om ook meteen video te verzenden, maar de betrouwbaarheid van continu beeld is minder. Er zit geen GPS op de racers maar de besturing bordjes zijn wel voorzien van een modus die de multi stabiliseert d.m.v. een soort elektronische waterpas. Dit noemen we de horizon of attitude mode. Zeker in het begin is dit erg handig. De multi vliegt dan erg stabiel. Alleen met het racen heeft die stabiliserende werking ook een nadeel.

Als ik mijn zenderstick naar voren druk om voorwaartse snelheid te maken dan moet ik de stick naar voren gedrukt houden om de hoek van multi t.o.v. de grond/snelheid zo te houden. Laat ik

de stick terug komen dat gaat de multi weer langzaam naar horizontale stand waardoor de snelheid afneemt. Bij het echte snelle racen wordt er dan ook geen gebruik gemaakt van stabilisatie modes maar worden de motoren bijna direct aangestuurd door de stuurbewegingen. We noemen dit rate of acro mode. Hiermee is multi erg direct en scherp te sturen en kunnen er rollen en flips gemaakt worden.

In de afgelopen maanden is de Aerial GP opgericht met afdelingen in Azië, U.S. en Europa. De Aerial GP gaat FPV race wedstrijden en meetings organiseren waarbij er in groepjes van 3 a 5 personen tegen elkaar geracet wordt. Er zijn een 250, 330 en open klassen. Een race circuit is een rondje van ca. 100 mtr naar links en naar rechts. Er

wordt gebruik gemaakt van beachflags als keerpunt en airgates, poortjes van ca. 2 mtr hoog en 2,5 mtr breed, die gepasseerd moeten worden.

Eigenlijk kun je overal waar je een afgeschermd stuk terrein hebt een race circuit maken. Ook gewoon op een weiland. Meestal komen we niet eens boven boomtophoogte uit. De plaats van de vlaggen en airgates bepalen de moeilijkheidsgraad van het circuit. Omdat je meestal op/rond dezelfde route vliegt hoeft je bij een crash ook niet lang naar je model te zoeken. De race multi's zijn echter bijzonder sterk en meestal is het alleen even een paar (goedkope) props wisselen en kan er weer gevlogen worden. En crashen doen we, en vaak ook. Maar lol dat we hebben !

*Patrick Kok*



# HEMELVAART RECREADE

Afgelopen Hemelvaartsdag hebben we weer de Hemelvaart Recreade gehouden op de Leuserderheide. Ook dit jaar zijn er weer 2 bevriende modelvliegclubs uitgenodigd om gezellig mee te komen vliegen.

Een kleine week voor het evenement zag de weersvoorspelling er niet heel goed uit. Windkracht 5 en regen. Aangezien dit toch nog een aantal dagen voor het evenement

was en ze er met de weersvoorspellingen nogal eens naast zitten kon het alleen maar beter worden, ...toch? En dat werd het ook. Het is uiteindelijk een prachtige dag geworden. Het evenement begon voor een aantal leden al wat dagen eerder. Wordt het mooi weer? Hoeveel mensen komen er dan? Op hoeveel broodjes hamburger moeten we rekenen? Wat gaan we regelen? We hebben besloten om de avond ervoor alvast de bartent en de partytent op te bouwen. Dit scheelt op de ochtend van de dag zelf een aanzienlijke hoeveelheid tijd. Kunnen we lekker veel vliegen en de dag optimaal benutten, immers een mooie dag is zo om. Zoals bij de voorgaande jaren heeft ook dit jaar Jan Jansen-Ketelaars bij het hek gestaan om tijdens het afgesproken tijdstip de uitgenodigde gasten binnen te laten. Theo heeft alle spullen met de aanhanger naar

het veld gereden. Na de welkom/veiligheids briefing konden we lekker vliegen. Er zijn mensen van Otto Liliënthäl, de modelvliegclub Touch and Go uit Wijk bij Duurstede en De Vier Poorten uit Montfoort uitgenodigd. Omdat dit jaar een aantal eigen leden begonnen zijn met FPV racers heb ik dit jaar een aantal gasten

uitgenodigd om te komen FPV vliegen. Deze mensen heb ik ontmoet bij eerdere FPV race meetings. Door het mooie weer was het goed druk. Gelukkig hebben we een groot en super mooi terrein waardoor de veldbezetting goed verspreid is. De jongens van Otto Liliënthäl weten

inmiddels de hotspots voor de thermiekbellen wel te vinden en leggen de lijn uit op de zandvlakte achter op het terrein. De hei is toch net even een mooier thermisch gebied dan zo'n vochtig polderweiland waar ze normaal vliegen.

Er zijn mooie thermische vluchten gemaakt. Bij de modelvliegclub Touch and Go uit Wijk bij Duurstede waren er ook een aantal FPV vliegers (die waren er verleden jaar al mee bezig). Doordat we met 11 FPV vliegers waren konden we niet allemaal tegelijk vliegen i.v.m. de beschikbare video frequenties (zie eerder stukje over FPV racers). Voor het FPV vliegen deden we

nog een aanvullende veiligheidsbriefing en maakten we 3 groepjes zodat we om de beurt per groep konden vliegen zonder dat we last van elkaars videosignaal hadden.

Voor de FPV vliegers hebben we rondom het heli veldje een parcours uitgezet met beachflags en airgates. Hierbij maken ook gebruik van de struiken en bomen, je kunt hier immers zonder probleem heel goed tussendoor en omheen vliegen.

Het duurde niet lang of de eerste multi maakt een 'mooie' crash tegen een van de airgates. Gauw een paar props wisselen en doorvliegen. Vele crashes volgde en elke airgate is wel meerdere malen geraakt. Zouden we genoeg props bij hebben? Gelukkig hebben de meeste een flinke voorraad mee. Maar iedereen heeft echt erg veel lol

gehad. Veel vliegers waren erg te spreken over het super mooie (en uitdagende) terrein. Ik hoorde van Frank dat hij vlgs mij ca. 80 broodjes heeft verkocht dus voor de clubkas is het ook een goede dag geweest.

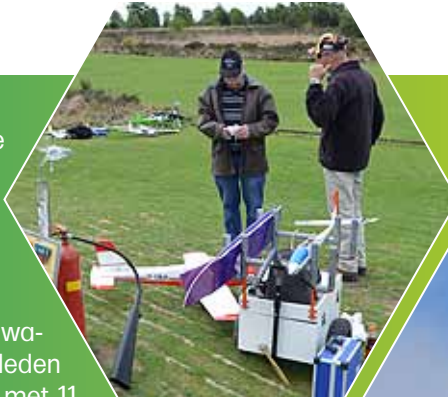
Ik heb die dag heerlijk gevlogen en vlgs mij heeft iedereen plezier beleefd aan zijn onderdeel van onze modelvlieghobby. Ik vind het leuk dat iemand net zoveel plezier kan beleven aan het vliegen met een kant-en-klaar schuimpje als iemand aan zijn houtbouw model waar hij een half jaar aan gebouwd heeft.

Nu kun je het bijvoorbeeld helemaal niets vinden om met zo'n schuimpje te vliegen, dit mag je vinden, dit mag je zeggen, prima. Maar let er a.u.b. op dat je hiermee niet in herhaling valt. Het wordt dan gauw negatief en op negativiteit kan een vereniging niet bestaan.

Probeer naar de positieve kanten te kijken en gun elkaar het plezier! Alleen dan kunnen we vlgs mij als modelvliegclub vooruit en kunnen we alles uit onze mooie hobby halen. Iedereen moet er lol aan beleven, daar doen we het toch voor? Ik wil

iedereen die deze dag geholpen heeft bedanken voor hun inzet, top !

Groet,  
Patrick Kok



Onze  
eerste zorg.....

# Het Veld in revisie

wél  
graag  
een  
beetje  
regen !!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!!



Foto's: Jan te Loo

# Op naar Soest...



Daar stonden we dan, 's ochtends om 7 uur, 8 man sterk om naar Soest te gaan. U denk misschien wat is daar nou zo bijzonder aan. Wat moeten nu 8 leden van de MVC gaan doen in Soest. Daar hoeft je toch niet voor te gaan verzamelen op de parkeerplaats bij Soesterberg om dan met twee auto's naar Soest te gaan.

Maar ook Duitsland kent een plaatsje dat Soest heet en van horen zeggen hebben beide plaatsen iets met elkaar. Bij de plaatselijke vliegclub in Soest Bad Sassenheim vindt jaarlijks eine internationale modellflugshow und messe plaats.

Igor en Arno (reed in de auto van Rein), waren onze chauffeurs voor deze dag, waarvoor nog hartelijk dank. Wim, Marco en Peter reden met Igor

mee en Jan, Rein en Frank met Arno.

De weersvoorspelling gaf weliswaar regen aan voor deze dag, maar er werd toch volmondig besloten om er toch maar heen te gaan. Zowaar geen files of wegafsluitingen in

Duitsland dus de rit verliep voorspoedig. Gelukkig zat Marco Frank bij ons in de auto, hij had toevallig vorig jaar in de omgeving van Soest gekampeerd en wist daardoor een kortere weg naar het vliegterrein. Eenmaal daar aangekomen en nog een beetje lui van de rit werden

we gelijk wakker geschud door een enorme puist herrie. 2 Nederlanders moesten zo nodig al 's ochtends vroeg met 2 pulse jets de lucht in gaan. Maar een mooi begin van de dag.

Het was zowaar droog waardoor de eerste vliegshow gewoon doorging, dus an bloc besloten om eerst daar naar te gaan kijken alvorens de tent, die dit jaar weer iets groter was dan vorig jaar, in te duiken.

Na deze show ben ik verder opgetrokken met Igor, Wim en Marco Frank. Omdat het nog droog was zijn we eerst langs de tentjes buiten gelopen om daarna aan de eerste snuffelronde in de grote tent te beginnen. Eén snuffelronde werden er gauw al meerdere, beetje prijzen vergelijken en kijken of je dat wat op je boodschappen briefje staat ook daadwerkelijk kan vinden. En



natuurlijk ook om de modellen die binnen stonden eens goed te bekijken. Bij sommige van die modellen kan je echt zien dat daar vele uren aan hobbyën inzit.



Tussen de middag bij de eerste behoorlijke regenbui, moesten we natuurlijk aan de Friet met Braatwurst, Mayo en Curry.

Het werd zowaar weer droog zodat 's middags de vliegshow gewoon weer door kon gaan.

Bij deze show vond ik zelf de show van het 1 op 1 vliegtuig samen met zijn modelvliegtuig eigenlijk wel de mooiste van de dag. Een jaar of twee geleden hadden we al een keer een show gezien van een jet aangedreven zwever op Pampa in België en deze was dus vandaag ook in Soest. Degene die achter de knuppels zat moet dertig paar ogen hebben gehad en daarbij ook nog eens een enorm goed hand-oog coördinatie hebben want hetgeen hij uithaalde was bijna niet bij te houden,

Jan waar vloog hij ook al weer..... was het nou links of toch rechts?

Na de show weer naar binnen, boodschappen briefjes tevoorschijn, om de nodige materialen aan te schaffen. Maar wat was ook al weer waar te koop tegen de voordeligste prijs, toch lgor? Past overigens het, weliswaar tweedehands, kapje voor je staartwiel van je Gee Bee?

Ik ging zelf voor wat hout, maar laat nou net hetgeen ik nodig had niet op voorraad zijn. Maar de bijzonder aardige verkoopster, er zijn blijkbaar ook hele aardige Duitsers, wilde mijn bestelling wel opsturen waarbij zij de verzendkosten voor haar rekening nam. Ik moet zeggen prima service. Na alle boodschappen nog even naar buiten gegaan, met een heerlijk ijsje van Wim,

even de benen tot rust laten komen.

Nog even een rondje binnen ter afsluiting en daarna weer op huis aan.

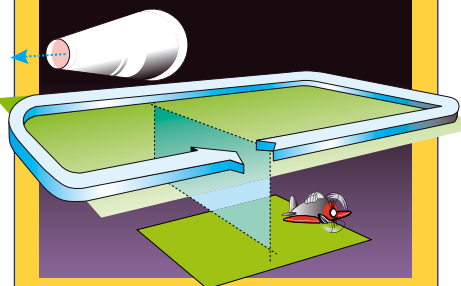
Al met al, ondanks het beetje regen wat er is gevallen, weer een hele gezellige en geslaagde dag die natuurlijk afgesloten moest worden bij de Nijl.

*Peter van Hattem*



## INSTRUCTIE

### VLEUGELMODEL



De lescoördinatie wordt gedaan door **Jan te Loo**. De eerste vlieglessen zijn met de 'buddy-set'. Kunt u door omstandigheden enige tijd geen lessen volgen, bel dan **Jan te Loo**, 033-4950485, zodat hij een andere leerling kan inplannen. Ook de leerling-vliegers moeten zich op de hoogte stellen van omstandigheden en restricties. Het nummer van de antwoordtelefoon is:

**06-17080225**. Uw naam vermelden ná de piep. Voor instructie op de zaterdag bel uw instructeur, bij voorkeur op vrijdagavond:

**Frank Mulderij** (buddy-set)  
**033 - 4722099**

**Ron Mangé** **030 - 6950793**

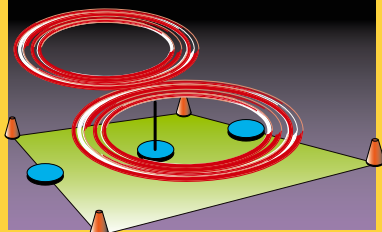
**Franc Boogmans** **033 - 4940712**

**Kees van Essen** **030 - 6918123**

**Robert v.d. Velde** (mode 2)  
**033 - 7370078**

## INSTRUCTIE

### HELICOPTER



De lescoördinatie wordt gedaan door **Patrick Kok**. De eerste vlieglessen zijn met de clubheli. Kunt u door omstandigheden enige tijd geen lessen volgen of bent u verhinderd, bel dan uw instructeur (zie hieronder), zodat hij een ander kan inplannen. Ook de leerling-vliegers moeten zich op de hoogte stellen van omstandigheden en restricties. Het nummer van de antwoordtelefoon is:

**06-17080225**. Uw naam vermelden ná de piep. Voor instructie op de dinsdagavond of anderszins bel uw instructeur:

**Patrick Kok** (buddy-set)  
**033 - 4808362**

**Dennis Huismann** (buddy-set)  
**06-24896580**

**Arno Bronswijk** **033 - 4807967**

## EVENEMENTEN 2015

# Agenda

|                |                          |             |
|----------------|--------------------------|-------------|
| 7 juni         | Wanderercup 1            | Leusderhei  |
| 7 juni         | Vliegdemostratie Voetbal | Voetbalclub |
| 9 juni         | Clubavond                | Clubhuis    |
| 16 juni        | Clubavond                | Clubhuis    |
| 23 juni        | Clubavond                | Clubhuis    |
| 28 juni        | Wanderercup 2            | Leusderhei  |
| 30 juni        | Clubavond                | Clubhuis    |
| 7 juli         | Clubavond                | Clubhuis    |
| 14 juli        | Clubavond                | Clubhuis    |
| 21 juli        | Clubavond                | Clubhuis    |
| 2 augustus     | Wanderercup 3            | Leusderhei  |
| 29 augustus    | BARBEQUE                 | Clubhuis    |
| 6 september    | Wanderercup 4            | Leusderhei  |
| 17 t/m 22 okt. | NMM BEURS                | Mil.Museum  |

De modelbouwruilbeurs in utrecht wordt gehouden op iedere derde zaterdag van de maand (m.u.v. juli). Tel. 030-6036748/06-44566503

**CLUBAVONDEN IN 2015.** Zie hierboven.

### BESTUURSVERGADERINGEN

Hebt u vragen, ideeën en/of voorstellen die in een bestuursvergadering besproken moeten worden, dien deze dan tijdig in zodat ze behandeld kunnen worden.