

De Luchtpost



C L U B B L A D

3|2016

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 39 - UITGAVE 3 - NOVEMBER - 2016

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

DAGELIJKS BESTUUR:

Voorzitter

Peter van Hattem, 06 - 12662500, Smidsgilde 4, 3994 BJ Houten
e-mail: pa.van.hattem@ziggo.nl

Secretaris / Redactie

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

Penningmeester

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

Modelkeuring vleugelmodellen

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

Modelkeuring Helicopter

Patrick Kok, 033 - 4808362
Dennis Huismann, 06 24896580
Kees van Essen, 030 - 6918123

Modelkeuring Multicopter

Rein van de Kant 06 22616616

IT/Website-coördinator

Franc Boogmans
a.boogmans@ziggo.nl

Terreinonderhoud

Paul Sevink
info@klussenbedrijfcontact.nl

Redactie: 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

Het bestuur

November 2016

en de bestuursvergaderingen

Beste vliegvrienden

Alweer het laatste clubblad van dit seizoen.

Ondanks de perikelen met ons veld aan het begin van het jaar, gras te hoog, te nat om te maaien, maaimachine kapot enz. hebben we dit jaar toch een behoorlijk aantal mooie weekenden gehad, waarin veel gevlogen kon worden. Weer een aantal nieuwe vliegtuigen en drones mogen aanschouwen, er waren ook weer de nodige crashes maar dat hoort bij onze mooie hobby.

Uiteraard hebben we dit jaar ook weer de oergezellige Wanderercup gehad. Voor de nieuwe leden, koop/maak een twee meter zwever en doe mee aan dit elk jaar weer leuke evenement. Verderop in dit blad meer over de Wanderercup.

De Hemelvaartrecreade was weer gezellig druk en we troffen het met het weer.

Onze jaarlijkse Barbecue werd wat minder bezocht dan andere jaren, maar was desalniettemin bijzonder geslaagd. Er waren weer leuke en mooie prijzen te verloten en ook de Barbecue was weer erg lekker.

Waar ik als voorzitter heel blij om ben is

dat onze club in beweging is. Vorig jaar is er door het vorige bestuur een aanvang gemaakt met het werven van nieuwe leden. Daar hebben we dit jaar baat bij gehad. Het aantal nieuwe leden heeft onze verwachtingen doen overstijgen. Ik wil vanaf deze plek alle nieuwe leden nogmaals van harte welkom heten en wens jullie heel veel vliegplezier binnen onze vereniging.

We hebben onze site een verjongingskuur gegeven. Dat heeft geresulteerd dat onze site meer wordt benaderd en gelezen. Door de nieuwe site hebben we zelfs een aantal nieuwe leden mogen verwelkomen. Franc, Robert, Rein en anderen die zich hiermee bezig hebben gehouden, hartelijk dank hiervoor!

En dan volgend jaar, ons 40 jarig jubileum.

Ik vind een 40 jarig jubileum in deze tijd een behoorlijke prestatie, als je kijkt naar hoeveel verenigingen (buiten onze sport) er omvallen of het zeer moeilijk hebben. Dat wij volgend jaar ons jubileum kunnen vieren, hebben wij te danken aan de pioniers van onze vereniging. Zij hebben een hele mooie, ik zou bijna zeggen degelijke club opgezet, waardoor wij nog steeds een kerngezonde vereniging zijn.

Wat heel erg leuk is, dat een aantal

mannen van het eerste uur nog steeds lid zijn en vliegen!

Als bestuur zijn we al druk doende om te kijken of we een leuk evenement kunnen organiseren om het jubileum te vieren. Als er leden zijn die hier nog ideeën over hebben, schroom niet en laat het weten aan één van de bestuursleden.

Om onze vereniging volgend jaar nog meer een vereniging te maken zouden wij als bestuur graag zien dat onze leden een aantal commissies gaan vormen. Te denken valt aan een onderhoud (groenvoorziening)commissie, een evenementencommissie, een instructiecommissie en een websitecommissie. Met het vormen van de commissies willen wij de saamhorigheid binnen de club nog verder vergroten. Elders in dit blad meer hierover.

Als reminder wil ik nog even meegeven dat Ron weer de Banninghal heeft gereserveerd om in de wintermaanden een aantal zondagavonden indoor te kunnen vliegen. Deze zijn 20 november en 18 december a.s. van 19.30 – 21.30 uur. Bij voldoende belangstelling kunnen deze zondagavonden worden uitgebreid.

Verder rest mij jullie hele fijne feestdagen en een goede jaarwisseling te wensen!

Peter van Hattem

2 BROTHERS R/C

Uw winkelier voor
meer modelbouwplezier!



Postorderservice

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

zondag 18 december Kerststukjes Maken

AANVANG 13.30 UUR

Een vriendelijk verzoek om zelf lege bakjes enz. mee te nemen waarin of waarop u het kerststukje(s) wilt gaan opmaken. Ook een scherp mes en snoeischaar vergemakkelijkt het aanzienlijk, dus neem deze ook mee!

ZO SPOEDIG MOGELIJK OPGEVEN BIJ **FRANK MULDERIJ**



EEN GROOT WOORD “COMMISSIES”

Zoals in mijn voorwoord al is gemeld willen wij als bestuur voor volgend jaar een aantal commissies gaan instellen.

Waarom commissies?

Wij zijn een vereniging, je wordt lid van een vereniging om dingen samen te doen. Nu kan je zeggen “wij zijn lid geworden van de Vrije Vogels om samen te kunnen vliegen cq onze hobby uit te oefenen”. Maar om samen te kunnen vliegen komt er heel wat meer kijken. Ik weet dat er binnen onze vereniging best wel een aantal leden zijn die meer voor de vereniging zouden willen betenken, maar niet in het bestuur willen plaatsnemen.

Wat is een commissie?

Een commissie is een groep personen die de verantwoordelijkheid draagt voor het uitvoeren van een specifieke taak. Meedenken met de vereniging. Het uitbouwen van de mogelijkheden binnen de club. Niet afwachten wat het bestuur en/of anderen voor ideeën te berde brengen die een betere invulling geven aan het reilen en zeilen binnen de vereniging. Wat zijn de zwakke punten en hoe zou dit beter geregeld kunnen worden?

den? Als commissie dit onderzoeken en de uitkomst hiervan terugkoppelen naar het bestuur om tot uitvoering te kunnen komen. Kortom, niet afwachten maar daadkrachtig de vereniging vooruit helpen.

Wat zou het mooi zijn als wij een aantal leden vinden die bereid zijn om in een commissie plaats te nemen en of een commissie te vormen.

Het mooie van een commissie is dat je samen met anderen een taak uitvoert waar jij interesse in hebt. Inderdaad, een groot woord maar dit valt reuze mee. Vele handen maken licht werk.

Aan welke commissies kun je zoal denken. Waar is behoefte aan?

- Onderhoud terreinen.
- Onderhoud en/of vernieuwen van de website.
- Catering clubhuis.
- Catering Leusderhei.
- Organisatie evenementen.
- Organisatie uitbouwen van het ledenbestand.
- enz.

Het is niet de bedoeling de bestuurlijke taken over te nemen maar deze te vergemakkelijken. De verantwoordelijkheid blijft ten alle tijden bij het bestuur. Vandaar de terugkoppeling.



Meedenken met jouw

eigen club eigen club eigen club

De 3 Muskietiers...Aramis, Porthos en Athos

Soms denk ik, ben ik gek geworden, knettergek, als ik door de polder rij en het weidse landschap zie, mijn hand uit het raam steek en de weerstand voel als ik "up of down" geef. Het was een hobby van 30 jaar geleden maar ik ben nu toch wel volwassen? Ieder jaar heb ik zo'n periode, vooral in het voorjaar dat ik terugdenk aan de modelsport, motorrijden en het uit het kweken van koi's.

Wat betreft het modelvliegen begon dat 40 jaar geleden, eerst met je ouders naar de tankbaan van Soesterberg, later op de fiets en kwijlend staan achter de toen al nodige dranghekken, het modelvliegen zat destijds in een flow. Met Sinterklaas mijn eerste "der kleine UHU" gekregen met tijdschakelaar voor het indraaien van een bocht, en uitgegroeid tot een volle hangar op zolder en volop vliegend op de Soesterduinen.

De Soesterduinen, destijds aanvliegeroute voor vliegbasis Soesterberg (best spannend soms, wegduiken met je zweeftoestel voor een laag overvliegende helicopter) is een giga zandvlakte, rondom zeer hoge bomen, veel thermiek en maar 1 boom in het midden met een platte kruin. Door schade en schande (altijd veel publiek) ben ik regelmatig in die boom geland, wist ik



veel, ik leerde me alles zelf aan en wist niks over 3 demonsignaal, lucht/grond-snelheid maar vooral de fijne kneepjes die je toen ook al nodig had met de lineare servo's en analoge zenders... stom dat ik destijds niet lid ben geworden bij "de Vrije Vogels".

30 jaar later, het "gevoel" komt zoals ieder jaar weer terug en besluit eens te googlen en wat blijkt, Hemelvaartsdag, open dag bij de club. Nu op de schietbaan, afgeschermd van de buitenwereld, 600 meter lopen met de kisten maar ik kwam bekende gezichten tegen... echte fanaten dus. Op de verzamelplaats kwam ik ze te-



gen Porthos (apotheker, pietje precies, technisch en met een ruime interesse) en Aramis (boekhouder, enthousiasteling, heeft het in de vingers en met fietskar) en ik, Athos, kokkie, mensenmens, niet zo precies, en houd wel van een geintje en was gewend om mode 1 te vliegen...we besloten al snel om de aanbieding, 10 lessen en een half jaar lidmaatschap aan te gaan en wel onder mode 2 en dan ook nog elektro..dat is bijna vloeken in de oude kerk.

Dat was wel even schrikken voor het bestuur, want 95 % vloog in Mode 1, en waar haal je dan een instructeur vandaan..en dat voor 3 middelbare leeftijd

mannen die niet meer konden wachten van ongeduld. Oplossing is gevonden in Marco die wel in mode 1 vloog maar door de kabel kon de leerling mode 2 vliegen. Voor Marco was het ook meteen een extra vliegdag erbij, want ja, hij moest lesgeven, dat hij daarbij nog een vliegtuig mee nam voor zichzelf zal zijn vrouw niet hebben geweten.

Op ons veld staat bijna altijd redelijk wat (rare) wind of te wel turbulentie dus werd het piepschuimen lesmodel al snel vervangen door een nieuw aangeschaft veel zwaardere Calmato, incl. de nodige accu's want we waren wel met zijn 3-en, aggregaat erbij en herladen

maar. Marco heeft het er maar druk mee... zo druk dat hij de Calmato op-hoog stuurde tijdens de maiden zonder écht te controleren of de rolroeren wel de goede kant reageerden, een nieuw werkwoord was geboren, zo iets heet tegenwoordig "een Marcootje doen", of beter, check en dubbel check. Er is ook een filmpje van de bijna fatale crash maar die is per ongeluk gewist, een foto eind van de dag genomen tijdens zijn 2de maiden is er wel. Marco, chapeau voor de snelle reparatie.

De boekhouder en apotheker hadden wel enige ervaring met het simmen van diverse vliegtuigen. Ik niet (dit was wel te merken) en had er 1 gescoord. Zit ik op een middag met een rood hoofd geconcentreerd achter de buis mijn rondjes te draaien (zonder te crashen), komt mijn jongste zoon binnen en zegt, "pa, ben je nu nog steeds spelletjes aan het spelen..." Ik spring op, "spelletjes, dit is serieus bittere ernst en zeker niet makkelijk". Mijn jongste zegt, laat mij eens en zonder dat hij ooit een zender in zijn handen heeft gehad of dat er iets was uitgelegd, start hij, vliegt hij

en laat hem na een poosje te hebben rondgevlogen expres crashen en zegt "saaaai!"..., hij heeft er nooit meer naar omgekeken.

Stel dat je dochters hebt en die denken dat hun vader naar zijn jeugd terug verlangt...hoe ga je die je enthousiasme uitleggen...

Iedere zaterdagochtend verzamelen we, de één haalt de sleutel, de ander verzorgt de koffie en de derde is meestal te laat. Voor onze instructeur wordt altijd netjes het hek opgehouden, daarentegen is hij verantwoordelijk voor het vliegtuig en sleept hij alles 800 meter naar het veld toe.

Aramis is de eerste die met een eigen toestel mag komen vliegen en degene die het eerste mag afvliegen. Ondertussen heeft hij zijn brevet ontvangen. De eerst geslaagde musketier vliegt ondertussen lekker vrij tussen zijn aan "het lijntje" gehouden vliegmaten maar hier gaat hopelijk verandering in komen, kwestie van oefenen en tijd erin stoppen. Volgende keer verder.

Gr. Athos.



Detectieradar voor drones

Wereldwijd komen er per maand ongeveer 200.000 drones bij. De interesse van zowel bedrijven als consumenten is groot. Tegelijk groeit het aantal incidenten en zorgen drones soms voor dreigende situaties.

Reden voor Siete Hamminga van Robin Radar Systems om een speciale detectieradar voor drones te ontwikkelen.

Hamminga: "ROBIN was ooit de naam van een project binnen TNO, dat stond voor Radar Observation of Bird INTensity. In opdracht van de Koninklijke Luchtmacht onerzochten ze of ze ruwe radarbeelden zo konden filteren dat ook zwermen vogels zichtbaar werden. Dat was nodig omdat één welgemikte gans in de motor al voldoende is om een F16 te laten crashen. Nadat TNO deze radar ontwikkelde, verminderde het aantal vogelaanvaringen met de helft.

Een succesvol project dus, dat TNO zelf - vanwege wet- en regelgeving - alleen niet kan vermarkten.

Robin Radar Systems is een spinoff van dit project, dat de beschikbare technologie verder heeft geperfectioneerd om ook individuele vogels real-time in de gaten te houden. Bijvoorbeeld om botsingen met vliegtuigen rond vliegvelden te voorkomen. Of om vogelvriendelijke locaties te vinden voor windmolens. Maar ook om drones te detecteren door deze te herkennen aan hun rotorbladen. Zelfs militaire radars kunnen dat niet.

Inmiddels zijn de systemen operationeel ingezet ter bescherming van wereldleiders, zoals tijdens de G7 Summit. De eerste productiebatch was direct uitverkocht en Robin Radar Systems groeit dit jaar tussen 300 en 400 procent.



DE NIEUWE KEURINGSFORMULIEREN ZIJN KLAAR!

TOESTEL laten KEUREN ?

DE KEURMEESTER
BELLEN
OF HIJ DAN
BESCHIKBAAR IS !

OPROEP!
GEWOON DOEN!

Voor vleugel of Frank Boogmans
of Kees van Essen of Frank Mulderij.
Voor helicopter Patrick Kok of Arno Bronswijk
of Dennis Huismann
Voor multicopter Rein van de Kant.

VOOR JE EIGEN VEILIGHEID
EN VAN JE MEDEVLIERS DEZE OPROEP OM DE

REGLEMENTEN

nog eens
door
te lezen!

OPROEP!
GEWOON DOEN!

UITSLAG 11-09-2016 - TOTAAL UITSLAG 2016

WANDERER CUP

Naam:	11-09-16	
1. Henny van Nes	1024	
2. Frank Mulderij	856	
3. Peter van Hattem	840	
4. Hans van der bedem	733,5	
5. Willem van der Lee	653	
6. Anne van Houwelingen	648	
7. Kees van Essen	605	
8. Wim Sanjee	539	
9. Jan te loo	466	
10. Ad Blommenstein	435	
11. Theo van der Dijssel	412	

TOTAAL UITSLAG 2016

Naam:		
1. Henny van Nes	3305	
2. Willem van der Lee	3255,5	
3. Gerard Mooij	2157	
4. Frank Mulderij	2079	
5. Ron mangé	2042	
6. Jan te loo	1897	
7. Wim Sanjee	1809,5	
8. Onno Schippers	1526	
9. Theo van der Dijssel	1496	
10. Hans van der bedem	1369,5	
11. Franc Boogmans	1322	
12. Peter van Hattem	1227	
13. koos van der Laan	1193	
14. Ad Blommenstein	1192	
15. Eric veldhuizen	1169	
16. Hans Smit	975	
17. Paul Seevink	903	
18. Maarten Conelisen	679	
19. Kees van Essen	605	
20. Henk Rutgers	468	



Modelvliegen? Leuke hobby? Leuke sport?

Is modelvliegen een leuke hobby, sport of bezigheid???? Zelf beoefen ik de modelvliegsport vanaf eind jaren vijftig, ben inmiddels 71 en doe het nog altijd met plezier. Dit geldt voor het bouwen en uiteraard ook het vliegen. Tevens breng ik graag datgene wat ik geleerd heb in al die jaren over aan een beginnend modelvlieger, dit geldt voor het bouwen en zeker ook voor het vliegen.

Ik ben als modelvlieger begonnen met het bouwen van vrije vlucht (zwevers) modellen. Radiobesturing was in deze tijd voor veel mensen onbetaalbaar en uiteraard nog niet zo betrouwbaar als tegenwoordig. Met een looplijn trok je de zwever omhoog en op het moment dat het model vrij kwam van je looplijn moest je eigenlijk maar afwachten waar en wanneer hij landde. Ook toen was het zo dat, hoe meer je andere vliegers leerde kennen die meer kennis hadden, hoe beter je de vrije vlucht zwever zonder radiobesturing naar beneden kreeg. Een lontje, dat een bepaalde lengte had, werd aan het stabilo vastgemaakt zorgde ervoor dat het elastiek die het verbrandde (smolt) het omhoog kon. Hierdoor dwarrelde je model op dezelfde wijze naar beneden, als een blad dat van een boom valt. Op een gegeven moment ben je daarop uitgekeken en ga je wat anders zoeken



1 jan. 1979
overdag -10°C 's nachts -20°C

waar meer mogelijkheden inzitten. Bij de K.N.V.v.L. inlichtingen ingewonnen wat er buiten vrije vlucht, A1 en A2, nog voor meer mogelijkheden op het gebied van modelvliegen waren. Die vertelden mij dat je ook modelvliegen kon met lijnbesturing. Op zoek naar een winkel waar dit verkocht zou worden en wat denk je, op de Emmastraat in Zeist zat een winkel op het gebied van gereedschap, hout etc. Eigenlijk een voorloper van de huidige Gamma of de Praxis. Hier werden zeer simpele bouwdozen van lijnbestuurde modellen en ook motoren verkocht. Geen methanol motoren, maar dieselmotoren die liepen op een mengsel van ether, petroleum en olie. Verhouding 30-30-40. De motoren waren van het merk Webra, Taifun en ED (engels).

De modelvliegsport kent tegenwoordig veel disciplines. Te denken valt in de klasse lijnbesturing: kunstvlucht (aerobatic), speed (snelheid), combat (bij elkaar max. 2 om een crêpe sleep af te vliegen), teamrace (3-modellen te gelijk max. 100 ronden), schaalmodellen, Good Year (teamrace met simpele modellen) beide teamracemo-

dellen vliegen met max. motoren van 2,5 rccm.

Ik heb dat zelf ongeveer 20-jaar beoefend in de klasse schaal en kunstvlucht, en dan wel als wedstrijdklasse.

In de jaren '70 werd de radiobesturing steeds beter en ook beter betaalbaar, mede door het feit dat er zelf gebouwd kon worden. Ondergetekende is met "RADIO CONTROLL" begonnen op het moment dat de MVC "de Vrije Vogels" het daglicht zag verschijnen, dus vanaf begin 1977. Evenals in de lijnbesturingsperiode ontstonden hierin ook een groot aantal diverse klassen en dat breidt zich nog steeds uit. Velen hetzelfde, alleen werden ze anders benoemd b.v. F3A (Aerobatic), F3B Zweven, F3J, F4C, F4H enzovoort.

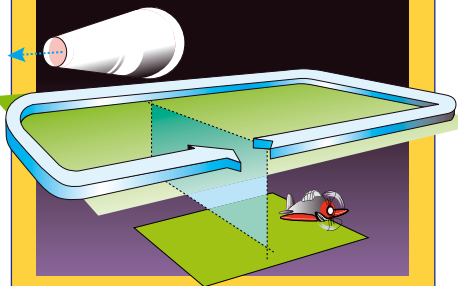
Wil je alleen als recreant verder blijven vliegen of wil je wat meer kunnen dan de gemiddelden en je prestaties verbeteren. Kijk dan eens of er een klasse bijzit die je interesse eventueel wat meer prikkeld en niet alleen maar die rondjes, loopings, overshoots en je misschien een keer meedoet aan een wedstrijd!!!!!!!!!!!!!!

Laat zien dat je wat meer in je mars hebt dan vernoemde rondjes.

K. van Essen

INSTRUCTIE

VLEUGELMODEL

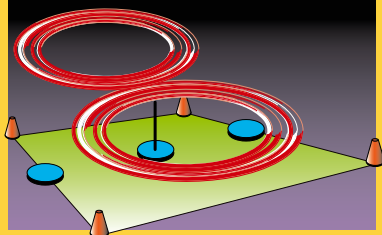


De lescoördinatie wordt gedaan door **Franc Boogmans**. De eerste vlieglessen zijn met de 'buddy-set'. Kunt u door omstandigheden enige tijd geen lessen volgen, bel dan **Franc Boogmans**, 033 - 4940712, zodat hij een andere leerling kan inplannen. Ook de leerling-vliegers moeten zich op de hoogte stellen 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
Marco Frank	033 - 2990333
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
MULTICOPTER	
Rein v.d. Kant	06 - 22616616

Zondagmiddag 8 januari 2017 Nieuwjaars RECEPTIE



Het bestuur van de MVC "De Vrije Vogels" nodigt alle leden uit op de Nieuwjaarsreceptie in ons clubhuis. Vanaf 13.30 uur bent u van harte welkom!

NIEUWJAARS RECEPTIE

Het is niet niks om als jurylid gevraagd te worden voor de Wereldkampioenschappen "Schaalmodellen". De Vrije Vogels zijn er trots op dergelijke kunde in huis te hebben. Geweldig Kees! Hierna zijn verslag met een fotoimpressie.



WERELDKAMPIOENSCHAPPEN "SCHAALMODELLEN" (F-4C en F-4H) in Roemenië 20 - 28 augustus 2016

In oktober 2015 werd ondergetekende benadert door de organisatie van deze wereldkampioenschappen; die in augustus 2016 (20 t/m 28 augustus) in Roemenië, Ploestie 60 km ten N.O. van Boekarest gehouden werden. Ik beoordeel deze klasse, F-4C, nu bijna 40 jaar en sta al enkele jaren op de internationale lijst om gevraagd te worden deze te komen beoordelen. Ik heb in 2009 hiervoor ook al eens een uitnodiging gehad voor Oslo Noorwegen, maar moest deze vanwege een heupoperatie aan mij voorbij laten gaan. Déze uitnodiging heb ik dan ook met beide handen aangegrepen. Hier volgt dan datgene wat ik die week heb meegeemaakt:

Zaterdagmorgen 20 augustus vertrokken naar Schiphol, o ja mijn vrouw heeft deze week ook beleefd, dus ruim op tijd weg, 9.15 uur. Je denkt dan dat je tijd genoeg hebt om op tijd aan je

vertrekpier te zijn. Door de acties, dreigende aanslagen pakt dit wat anders uit. Moeilijke controles door het checken van je bagage die dan vervolgens 1.6 kg over zijn gewicht is en je moet overpakken in je handbagage. Door naar de douane en vervolgens moet alles uit je zakken, handbagage enz. Zitten er zaken bij die niet meegenomen mogen worden, ze ter plekke in beslag genomen worden en vernietigd, dan fouilleren. Aangezien ik een ILEOSTOMA heb en een buikband draag moet ik mee en mijn broek moet laten zakken om dit te kunnen controleren enz. Maar je INBOARDING tijd blijft staan. Dus dat werd hard rennen om op tijd bij de bewuste pier, ongeveer 2 km hardlopen, te komen. Daar aangekomen waren de laatste passagiers al aan het instappen in het vliegtuig van TAROM, Roemeense maatschappij. Na enige tijd op het platform te hebben gestaan kwam het vliegtuig, Airbus

320, in beweging. Na een van tijd tot tijd enige turbulente vlucht en een hoop gerammel aan het vliegtuig, werd er ongeveer twee uur later geland op het vliegveld van Roemenië, nabij Boekarest. Na daar te zijn ontvangen door een lid van de organisatie wachtte ons nog, moet ik zeggen, een zeer snelle rit waarbij je af en toe je ogen dicht moest doen vanwege de straaljagerachtige rijstijl die men er daar op na houdt naar PLOESTIE alwaar je door de organisatie in het hotel met alle eer wordt ontvangen. In het hotel waar we verbleven maakten we uiteraard ook kennis met de andere juryleden uit de diverse werelddelen. Bij schaal heb je te maken met statische juryleden, deze jury beoordeelt de afwerking en schaalzuiverheid van het model, 3 in aantal. Vervolgens zijn er 5 juryleden die in beide klassen de vliegkunsten van de deelnemers beoordelen. Op zondag 21 augustus was er een trainingsdag voor

deelnemers waarbij je eigenlijk al een voorproefje bekijkt van datgene wat je in de volgende dagen te zien zult krijgen. Ik zal eerst proberen uit te leggen wat de klasse F-4C en F-4H inhoudt.

F-4C is een klasse waarbij de modellen op een afstand van 3 meter worden beoordeeld door 3 statische juryleden. Bij deze beoordeling wordt het model bekeken door deze mensen, naar aanleiding van het model met aangereikte



foto's, kleuren, ook zijn hierbij door de deelnemer 3 aanzichten, boven/zij/vooraanzicht van het deelnemende model afgegeven. Ook dient een eigen bouwverklaring te worden afgegeven evenals een kleurenschema eventueel met een verklaring van het bedrijf c/q luchtmacht waar het bewuste vliegtuig heeft gevlogen/dienst gedaan. Voor zover mijn geheugen gaat mag er sinds twee jaar gevlogen worden met gyro's. Door deze gyro blijft het vliegtuig neutraal vliegen zoals het is ingesteld, met andere woorden een "Slowroll" wordt dan gevlogen zoals is ingesteld. Tegenwoordig wordt al apparatuur geleverd waar ook GPS in zit, dus dat betekend dat een vlieger die hiermee vliegt en de gegevens via GPS invoert een super strakke "Slow Roll" kan vliegen.

Nadat bovenstaande is gecontroleerd volgen de vliegfiguren voor de vliegjury. De deelnemer heeft op het deelnemers formulier een aantal figuren aan gegeven die hij vliegt. Afhankelijk of het echte vliegtuig kunstvlucht of non aerobatic figuren vliegt. Hij heeft een aantal verplichte figuren en een aantal keuze figuren (7). Iedere deelnemer vliegt in principe 3 ronden. Deze zijn verdeeld over twee en halve dag. Voor de uitslag worden de statische punten opgeteld bij de beste vluchten en zo wordt de einduitslag bepaald. De modellen mogen niet zwaarder zijn dan 15 kg.

F-4H is een klasse die dit jaar voor het



eerst als wereldkampioenschap is gevlogen. Ook voor mij was dit uiteraard nieuw. In deze klasse wordt de statische beoordeling bepaald op een afstand van 4 meter. Dit houdt dus in dat deze beoordeling veel minder zwaar telt als bij F-4C. Deze klasse is gestart om meer deelnemers te trekken. Daar de statische beoordeling simpeler is, is het zo dat uiteraard het vliegen eigenlijk de boventoon voert. Je kunt in principe, indien je uitgezonden wordt door je land, meedoen met een ARTF (almost ready to fly) model. Met andere woorden, een model van Seagull of Black-Horse of een willekeurig kant en klaar model kan meedoen. Het gewicht van deze klasse is 25-kg.

De opening

Op maandag 22 augustus vond de opening van de WK plaats met een vlaggenparade van de deelnemende landen. Het nationale volkslied van Roemenië werd gespeeld waarna ook de hinde van de F.A.I. F.A.I. is de overkoepelende organisatie in de wereld van de luchtvaartsporten

1e vliegday 23 augustus

Na zeer slecht weer in de nacht van maandag op dinsdag, leek de straat voor het hotel wel een snel stromende rivier. De start van de wedstrijd werd dan ook pas begonnen nadat het op het vliegveld droog werd. Acht uur werd elf uur. Eerste wat gebeurd is een testvlucht voor de vliegjury om te kijken

of we met punten geven op een lijn zaten. In principe mag het onderlinge verschil niet meer dan maximaal anderhalve punt zijn. Dat bleek dan ook zo te zijn. De 5-juryleden bij het vliegen kwamen uit Zwitserland, Roemenië, Frankrijk, U.S.A. en Nederland. De rest van de dinsdag is er tot ongeveer 4 uur gevlogen. Donkere wolken op de achtergrond voorspelden weinig goeds. Op een gegeven moment is er besloten, nadat de bliksem erg dicht bij kwam, de wedstrijd voor die dag gezien te houden en woensdag verder te gaan.

2e vliegday

Na een nacht met veel regen en onweer en in de vroege ochtend, 6.15 uur, te zijn opgestaan om vervolgens om 0.7.15 uur aan het ontbijt te zitten. Want 8.00 uur stond de eerste vlucht van die dag al op het programma. Na door onze privéchauffeur Andrei naar het vliegveld te zijn gebracht ging de eerste deelnemer om klokslag 8.00 uur de lucht in.

Bij de aanvang van de dag was het zeer goed weer, zij het dat deze 44 graden Celsius werd. 's Middags was de lunch van 14.00-15.00 uur. Het laatste model kwam om 19.00 uur binnen voor de landing. Ik moet eerlijk zeggen dat je dan, na 13 uur op je stoel te hebben gezeten, de pijp volledig op is. Het leek wel op werken, echt zeer vermoeiend. Maar oké, die dag eind goed al goed.

3e vliegdag

In zijn geheel eigenlijk een herhaling van de vorige dag zij het, dat we gehoopt hadden de schade eerder in de week, opgelopen door het slechte weer, ingehaald te hebben. Maar helaas weer een dag van 13 uur zitten.

alleen de eerste tien van beide klassen vlogen. Dat waren :
2 Zwitsers, 2 Tjechen, 2 Australiers,
2 Fransen en 1 Italiaan.

Door deze 10 deelnemers werd er zeer goed gepressteerd.

4e vliegdag

De laatste vliegdag is een dag waarin

De prijzen zijn dan ook als volgt verdeeld:

1e.	Andreas Luthi	SUI	BUCKER JUNGMEISTER Antares, 2-dekker	score: 1999,18
2e.	Marc Levi	FRA	FOUGA MAGISTER CM 170, jet:	1961,22
3e.	Pavel Fencel	CZE	KNOLLER C II, 2-dekker:	1913,23
4e.	Walter Gahwiler	SUI	BRITISCH AEROSPACE HAWK Mk 66, jet:	1890,47
5e.	David Law	AUS	PITTS Special S2A, 2-dekker:	1873,88
6e.	Pierro Santucci	ITA	ANSALDO SVA 5, 2-dekker:	1827,79
7e.	Noel Findlay	AUS	DE HAVILLAND FOX MOTH DH 83, 2-dekker:	1810,09
8e.	Markus Gunther	SUI	MITSUBISHI A6M5 ZERO Sen, jager:	1799,15
9e.	Yannicj Bueb	FRA	ALBATROS DVa, 2-dekker:	1794,11
10e.	Marco Inga	ITA	NORTH AMERICAN AT6-G, trainer:	1783,91

Ook waren er prijzen te verdienen in F4C en F4H klasse als team.

F4C Team

1. Switzerland, 2. Australia, 3. Czech Republic, 4. Italy, 5. Poland, 6. Norway, 7. France, 8. Austria.

F4H Team

1. France, 2. Switzerland, 3. United Kingdom, 4. Czech Republic, 5. Italy, 6. Poland, 7. Norway, 8. Romania, 9. Austria.

Het leven in Roemenië is zeer armoedig, de daken zijn bekleed met ijzerenplaten, het verkeer is super chaotisch, ieder doet maar wat. Zo kom bijvoorbeeld op de snelweg fietsers, voetgangers, paard en wagen tegen maar ook opa en oma die met een rolstoel proberen een snelweg vanuit de middenberm proberen over te steken. De wegen, vooral in de steden, zijn echt erg slecht met veel diepe gaten waaromheen wordt geslalomd. In mijn beleving kan ik je niet aanraden om daar met een auto, als niet Roemeen, de weg op te gaan.

Onze terugreis is goed verlopen, een zeer rustige vlucht en een nieuwere Airbus 319.
Wel weer op het vliegveld dezelfde problemen met de douane over mijn steunband voor mijn stoma. Toen men mij daarnaar vroeg heb ik getracht dit uit te leggen maar toen ik mijn broek, waar alle passagiers bijstonden, begon

los te maken hoefde het plotseling niet meer.

Al met al een toch nog leerzaam project waar ondergetekende goed op terug kan kijken en wie weet voor herhaling vatbaar. De volgende wereldkampioenschappen zijn in 2018 in Zwitserland.

Deze deelnemerslijst is uiteraard langer. Het aantal deelnemende landen was 11, doch San Marino is niet opkomen dagen. Ieder land neemt in principe deel met 3 deelnemers per klasse, dus dit jaar bedroeg het aantal deelnemers 53. Tot slot moet ik zeggen dat als ik deze wereldtop zie vliegen vraag ik me zelf af dat ondergetekende vliegen kan, ja. maar absoluut niet op dit niveau.

Komen er bij lezers vragen op dan kun je ze me altijd stellen.

K. van Essen



EVENEMENTEN 2016/17

Agenda

22 november	Clubavond	Clubhuis
29 november	Clubavond	Clubhuis
6 december	Clubavond	Clubhuis
13 december	Clubavond	Clubhuis
18 december	Kerststukjes maken	Clubhuis
20 december	Clubavond	Clubhuis
27 december	Clubavond	Clubhuis
2017 2017 2017 2017 2017 2017 2017 2017 2017 2017 2017 2017 2017		
3 januari 2017	Clubavond	Clubhuis
8 januari	Nieuwjaarsreceptie	Clubhuis
10 januari	Clubavond	Clubhuis
17 januari	Clubavond	Clubhuis
24 januari	Clubavond	Clubhuis
31 januari	Clubavond	Clubhuis

De Tacu modelbouw beurs in utrecht wordt gehouden op iedere derde zaterdag van de maanden januari, maart, mei, juli, september en november. Tel. 030-6036748/06-44566503

CLUBAVONDEN IN 2016. 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.



Complete jaargangen 2014 en 2015 van FMT Flugmodell und Technik zijn in het clubhuis aanwezig. Ook de bijbehorende bouwtekeningen en beschrijvingen zijn in te zien!

Wilt u ze thuis bekijken dan kan dat ook. Vul dan wel even uw naam in op het formulier bij de bar in zodat wij weten wie wat in zijn bezit heeft.

Het lijkt logisch, maar hou de tekeningen wél bij het betreffende blad. Kopieren van tekening en bouwbeschrijving kan natuurlijk wél.

TACU Modelbouwbeurs 2016

Floridadreef 17, 3565 AM Utrecht



In 2017 wordt deze beurs de 3e zaterdag gehouden in de maanden: januari, maart, mei, juli, september en november.

Om de maand dus.

Openingstijd is van 9.00 - 12.00 uur.

ATTENTIE!