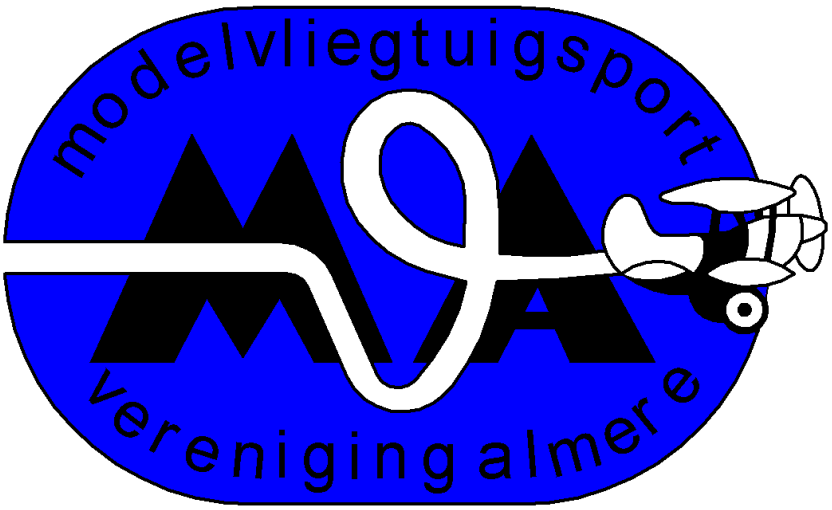
Clubblad van

Modelvliegtuigsport

Vereniging

Almere



19e. jaargang Nummer 5 – December 2003

Clubblad van de
Modelvliegtuigsport Vereniging Almere
opgericht 11 november 1978

Voorzitter	Peter Sijpkes (ad interim)
Secretaris	Mickel v/d Vegt (ad interim)
Penningmeester	Gert Tepper
Algemeen bestuurslid	Peter Sijpkes
	Mickel v/d Vegt
Secretariaat / ledenadministratie	MVA
	Postbus 149
	1300 AC Almere
	sijpkes@planet.nl
	Postbank 2232792
	ABN-Amro 422669741
Website	http://rc-cropduster.com/mva/
Redactie	Ben Jansen
	ben@rc-cropduster.com
Adres vliegveld	Kluutweg 1
	Almere
	036 5228546

Van het bestuur.

Het loopt al weer tegen het einde van het jaar en als we terug kijken , dan zien wij dat het hele jaar bijna geweldig gevlogen kon worden.
Een vroeg mooi voorjaar en een zomer om van te smullen en een vrij droog najaar
Al met al een mooi vliegjaar.

Ben Jansen heeft zich aangemeld als nieuw bestuurslid en wij hopen hem op de volgende ALV te mogen voordragen als bestuurslid
Wij komen nog steeds een bestuurslid te kort en hopen dat er nog minimaal een persoon zich aanmeldt als kandidaat.
Het bestuur gaat zich nu bezig houden met de ALV voorbereidingen, zoals stukjes van de werkgroepen verzamelen en de begroting voor 2004 op stellen.

De werkverplichting is een groot succes geweest, vooral de laatste toen er 15 man waren om de kantine te kuisen en op het veld en pits de gaten te dichten die ontstaan waren door de droogte.
Ook werden de singels langs de parkeer plaatsen ingekort , zodat de auto's weer krasvrij geparkeerd kunnen worden.
Slechts een paar leden hebben zich aan deze verplichting onttrokken en deze krijgen binnenkort een acceptgiro in de bus.

Op donderdagavond 4 december is er van uit het sportloket van de gemeente een sterkte en zwakte analyse van de club gemaakt , dit om te bekijken op welke punten verbetering gewenst is.

Ook de penningmeester heeft een bezoek gehad en dat zag er goed uit, behalve dat men graag zag dat er een officieel boekhoudprogramma gebruikt zou gaan worden. Bij deze maken wij dan ook bekend dat wij begin volgend jaar over gaan op een boekhoudprogramma, dit zal voor de penningmeester een hele overgang zijn ,want hij doet het nu in een excel spreadsheet die geheel naar eigen inzicht is opgezet.

Dit was het voor deze keer, en het bestuur wenst iedereen goede kerstdagen toe en een heel gezond 2004 met veel vlieguren.

Namens het bestuur,

Gert Tepper

Van de kantinecommissie.

Als u dit leest zit u wellicht al aan de kerstkrans of misschien zelfs wel aan de oliebollen want het jaar loopt al weer ten einde. Het boekjaar van de kantine is op verzoek van de penningmeester al op 30 november afgesloten zodat hij voldoende tijd heeft om alles in orde te maken voor de eerstkomende Algemene Leden Vergadering.

De balans opmakend komen we op zo'n 2229 bekers koffie, 646 blikjes Cola, 263 warme worsten en zo'n 147 ballen gehakt uit om maar eens een paar artikelen te noemen. De kantine heeft leuk 'gedraaid' en zeer zeker een positieve bijdrage geleverd aan de verenigingskas. Topverkoopster was ook dit jaar weer Iet Drost, waarbij ik natuurlijk ook de andere vaste commissieleden zoals Louis en Rob niet wil vergeten. Allen hartelijk bedankt voor jullie enthousiasme en inzet. Zoals bekend stopt Louis er in 2004 mee, zijn plaats zal worden ingenomen door Fred van Amesfoort die gelukkig gereageerd heeft op mijn eerdere oproepen voor versterking van het team. We kunnen echter nog meer vrijwilligers gebruiken! Vier mensen is echt te weinig en op deze manier is er geen enkele garantie dat we in 2004 op alle zondagen en donderdagavonden in de zomerperiode open kunnen blijven. We hebben echt nog meer hulp nodig.

Het assortiment zal niet worden uitgebreid in 2004, we doen ons best om het op peil te houden maar een 'uitverkocht', zeker bij de – vooral in de winterperiode - minder verkopende producten kan voorkomen. Opslagruimte en budget staan nu eenmaal geen ongelimiteerde voorraden toe.

De kerstboom staat al weer, dit jaar hadden we maar 1 muis die een nestje tussen de kerstversiering had gemaakt, 4 jaar geleden waren dat er nog een stuk of 10.
De eerste kantine-aktiviteit zal de nieuwjaarsreceptie zijn die voorlopig staat ingepland op 4 januari 2004 in de kantine van 12:00 tot 16:00 uur. Indien hier wijzigingen op komen zullen wij proberen dit via de webpagina van de club door te laten geven.

Rest mij nog om u namens het kantineteam Prettige Feestdagen en een Gelukkig Nieuwjaar te wensen.

Anja Dee

Van de redactiecommissie.

Afscheid John

Nadat ik drie jaar lang de redactie en samenstelling van het clubblad voor mijn rekening heb genomen, is het nu tijd om het stokje aan anderen over te geven. Zoals U in de laatste uitgaves al heeft kunnen zien is de layout en presentatie drastisch veranderd. Dit is grotendeels te danken aan de tomeloze inzet van Ben Jansen. Doordat we de reproductie van het blad nu in eigen hand hebben genomen, zijn de procedures voor het inleveren en samenstellen ook veranderd. Door een natuurlijke verandering, is mijn rol bij de redactie nu voorbij en heb daarom besloten te stoppen. Dit betekent natuurlijk, dat alle nieuwe kopij direct aan Ben moet worden gestuurd. Het e-mail adres van Ben is al opgenomen in de omslag van het clubblad. Ik heb dit werk de afgelopen jaren met veel plezier gedaan. Ik hoop dat Ben op de ingeslagen weg doorgaat en ik wens hem daarbij veel succes voor de toekomst.

John te Rietmolen

Naam voor MVA webpagina

Zoals u ongetwijfeld heeft gezien is de MVA website enigzins veranderd in het afgelopen jaar. Deze ontwikkeling van de website staat nog in de kinderschoenen, er zijn nog heel veel plannen voor de toekomst. Eén van die plannen is het registreren van een eigen domeinnaam. Nu hebben er al enkele namen de revue gepasseerd, maar een echt pakkende, lading dekkende domein naam hebben we nog niet.

Vandaar dat we het volgende gaan doen. Op de MVA website (http://rc-cropduster.com/mva) staat een formulier waarmee je je voorstel kunt insturen. Ik sluit de inzend termijn op woensdag Januari 7 2004.

Ik stel een kantine consumptie kaart beschikbaar
aan degene die de nieuwe URL bedenkt.

Voorbeelden die het niet haalden:

www.kluutweg.nl	(dekt lading niet)
www.modelvliegtuigsportverenigingalmere.nl	(‘bekt’ niet lekker)
www.mva.nl	(is reeds geregistreerd)

Email addressen leden

Veel leden hebben tegenwoordig email, maar van een groot gedeelte hebben we het juiste email adres niet. We willen graag de lijst compleet hebben, omdat we dan middels een nieuwsbrief iedereen snel van laatste nieuws kunnen voorzien. Vandaar het verzoek om even een emailtje naar mij te sturen, danwel het email formulier op de website in te vullen.
Bedankt.

Ben Jansen

Wat zagen we op het veld?

Het mag duidelijk zijn, de afgelopen maanden zagen we relatief weinig op het veld. De meeste zondagen was het niet helemaal VFR weer, meestal kenmerkten de weekenden zich door regen, wind, kou, of gewoon een combinatie van alle... Toch is het in de kantine nog steeds gezellig.

Wat gebeurt er zoal in de kantine? Er wordt gegeten... Hier zit Jorrit aan de door hem gewonnen maaltijd. Een week eerder deed Jorrit de uitspraak dat hij zijn schoen ging opeten als het die nacht ging sneeuwen. De volgende dag was de wereld wit...

Maar er gebeurde wel meer op het veld.

Louis Kerkhof
Piper Cup

Louis vloog verschillende cups, hij begint zo langzamerhand een grote verzameling aan te leggen

Peter van Delden
Taxi I

Peter vliegt met deze reeds belegen Taxi I. Aan sponsors, zo te zien, geen gebrek

Theo Boot
Rearwin Speedster
Van het geraamte dat tijdens het jubileum weekend op de lijst stond om actief deel te nemen aan de BBQ, is toch weer een vliegend apparaat gebouwd. Zie ook Rearwin verhaal verderop in dit blad.

Peet Doddema
Serval Mk.II
De serval hadden we al eens eerder gezien, maar het erg mooie cover maakte het ding zeer lastig te zien in de lucht. Niets dat een fraaie witte toevoeging niet kan oplossen.

Rob Dee
Puma
Ook Rob was weer aanwezig met zijn Puma. Enkele succesvolle vluchten zijn gemaakt.

Martin Lozano
Do-it
Zagen we de laatste maanden nogal wat vleugel vliegers overlopen naar het wentelwiek gebeuren, soms is het ook andersom. Hier vliegt Martin een Do-it. De laatste maanden heeft Martin ook regelmatig gevlogen met de impellor F15 van Jan Bogaard

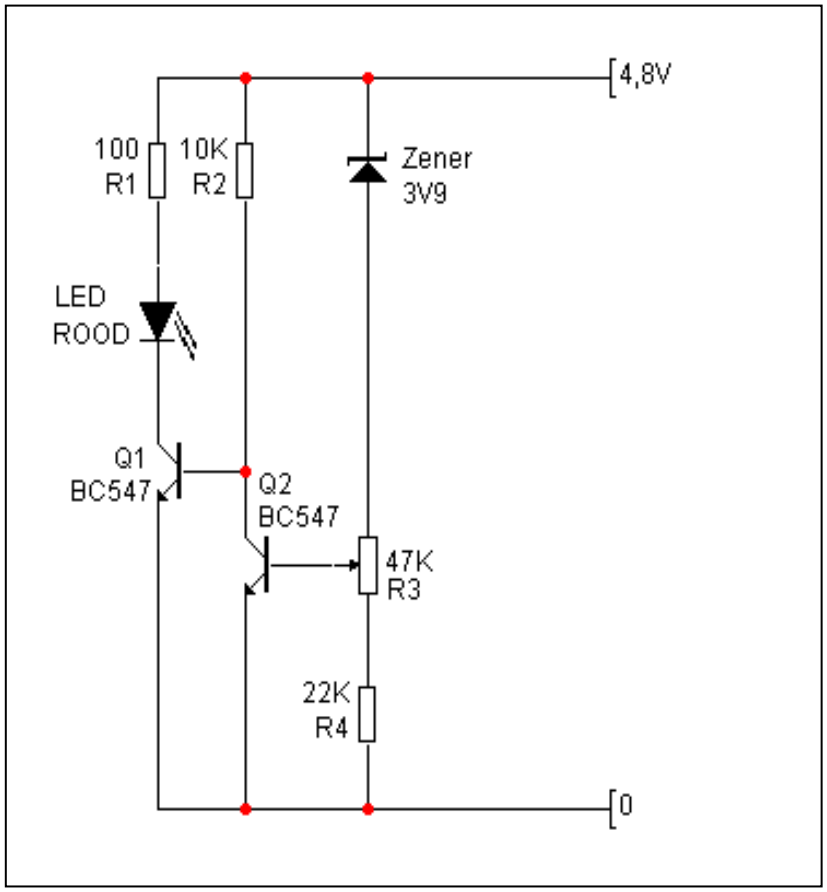
Marc van der Zande
Super Sportster
Hier is te zien dat het nog helemaal niet makkelijk is, het maken van een goede compositie. En al helemaal niet in deze tijd van het jaar, het trekt toch snel wat koud op... Voortaan een dekentje mee dus...

Anja Dee
Plastic zak
Anja vliegt al een poosje niet meer (ze gaat het volgend jaar weer vliegen) maar weet nog wel hoe het hoort. Behulpzaam als altijd bied ze Frits de befaamde zak aan nadat een vlucht vroegtijdig werd afgebroken door omstandigheden...

Gert Tepper
Herintredend, toekomstig aspirant lid.

Hier is Gert bezig een oud lid, die serieus overweegd weer volwaardig lid te zijn, uit te leggen wie we zijn, wat we doen, etc.
We noemen hem Lex...

Ontvanger accu indicator.



Nu de winter er weer aankomt krijgen onze start- en ontvangeraccu's het weer zwaar te verduren.
We blijven tenslotte gewoon doorvliegen en laten ons niet afschrikken door een beetje vorst (of wel?). De hier gegeven schakeling is behoorlijk robuust, en behoorlijk crashbestendig.

De werking van de schakeling berust op het feit dat de hier gebruikte NPN transistors een spanningsverschil van minimaal 0,6 volt tussen basis en emitter moeten hebben om in geleiding te komen. Door de gebruikte componenten is de spanning waarbij Q1 gaat geleiden en de LED dus aan gaat in te stellen tussen 4,5 en 5,8 volt, waarbij 4,5 zeker als 'te laag' beschouwd moet worden om nog veilig te kunnen vliegen.
Indien voor R3 een 10-slags instelpoten-tiometer genomen wordt en voor de overige weerstanden 5% typen kan men de schakeling behoorlijk nauwkeurig maken.
Zelf heb ik de spanning waarbij de LED aangaat ingesteld op 4,7 Volt, dit vindt ik echt wel een minimum. De kwaliteit van de schakeling valt en staat met de afregeling.

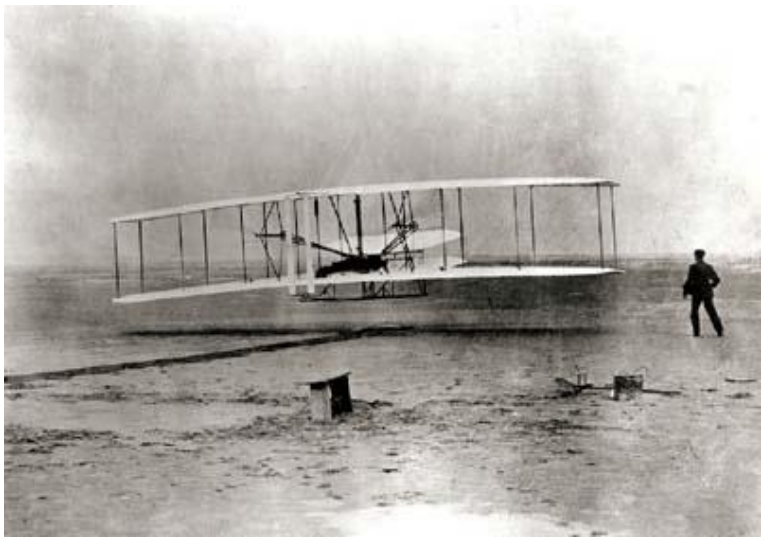
De schakeling kan aangesloten worden achter de schakelaar op b.v. een ongebruikt ontvanger kanaal. Bij voorkeur niet direct op de ontvangeraccu, mogelijk wordt de LED dan opgeblazen bij het laden van deze accu. NiCads worden tenslotte met een constante stroom geladen en sommige simpele 'domme' laders willen nog wel eens spanningen tot 26 volt geven bij het laden. Mochten er problemen optreden bij het afregelen neem dan even contact met me op, dan neem ik wel een instelbare voeding en digitale voltmeter mee naar het clubhuis.

Succes

Rob Dee

www.MODELBOUWFORUM.nl
de ultieme plek voor modelbouwfreaks

De Wright brothers.



Op 17 december j.l. was het precies 100 jaar geleden dat na loting Orville Wright een gemotoriseerd sprongetje maakte van 36 meter (dat is ruimschoots binnen de romplengte van de B 747).

Op diezelfde dag tijdens de vierde en laatste vlucht verbeterde Wilbur die afstand tot 255 meter en bleef 59 seconden in de lucht. Dit alles gebeurde op Kill Devil Hills bij het plaatsje Kitty Hawk in North Carolina dat nu een waar toeristenoord is geworden.

Omdat ik nogal rijkelijk laat geweest ben met het vervaardigen van dit verhaaltje zal het inmiddels al gebeurd zijn maar het is of was de bedoeling om op de datum van 17 december opnieuw een poging te wagen om die eerste sprong te herhalen!
Voorzover ik heb kunnen nagaan zijn er twee of waarschijnlijk drie groepen die op die dag een poging zullen wagen. De eerste groep wordt gesponsord door de Wright Brothers Aeroplane Company die onder leiding van Nick Engler met een replica zal trachten onder dezelfde winderige omstandigheden die vlucht te maken.

Twee jonge vliegers n.l. Scott Martin en Andy Thurling zijn nauw bij het project betrokken en beiden verbonden aan het vlucht- en testprogramma van de Lockheed Martin F-22 Raptor. Deze kist is nagenoeg volledig Stealthy, kruist zonder after burner Mach 1,6 en heeft trust vectoring (variabele uitlaat richting), kan 15 doelen tegelijk waarnemen en zelf bepalen welk doel het eerst tot schroot wordt verwerkt en nog veel meer rottigheid. Deze kost, ik meen $ 98 miljoen terwijl onze J.S.F. $ 35 miljoen per stuk is.

De andere groep staat onder de leiding van Rick Young en deze heeft getracht, waarin ze wel zijn geslaagd, om een exacte kopie te maken van de Wright Flyer die in het National Air & Space Museum hangt. Dit is een replica die in 1928 onder de leiding van Orville werd gebouwd. Wilbur stierf in 1912 en Orville heeft het nog tot 1948 uitgehouden.
Rick Young is een goede vlieger die op een Citabria vliegt, hij doet proeven met een Ultra Light in het laag vliegen met geringe snelheid i.v.m. de Flyer die hij zelf wil gaan vliegen.

Ik was diep onder de indruk toen zondag 14 december er een uitzendig was op Discovery over voornoemde groep en uiteraard die briljante Wright brothers. Het waren heel slimme mensen met een groot technisch inzicht en vaardigheid die in vijf jaar tijds vijf kisten, waaronder

gliders, bouwden en tevens de motor voor de Flyer 1 van 12 PK zelf inelkaar knutselden, geweldig, dit laatste in vier maanden tijd!

Rick Young heeft zijn motor met hetzelfde aantal P.K.'s laten bouwen door Udo Jorges in Fuerstenwalde. Kosten $ 100.000,-- voorzover ze de replica-motor en het bewaarde carterdeel van het origineel in het Air & Space Museum konden opmeten.Werkelijk geniaal om een zo moeilijke machine te bouwen zonder, of met onvoldoende aerodynamische kennis en gegevens. Er zijn nagenoeg geen concessies gedaan om die replica te moderniseren. Ook de ribben, besturing en bekleding zijn origineel. Het is een heel lastige kist om te vliegen; enorm gevoelig op pits en als de kist de neiging heeft om te gaan banken is het heel moeilijk om hem terug te sturen. Bij de voorgaande groep is daardoor al een lichte crash geweest.

Amerika kan terecht trots zijn op deze mensen maar wij hebben ook onze reden om trots te zijn want Jan van Speyck was de eerste die te Vlissingen in 1734 vertikaal in take-off ging. Kijk maar in de geschiedenisboeken!
De Harrier kwam een paar jaar later.

Theo Boot.

Rectificatie

In het vorige nummer van het clubblad schreef iemand nogal slechte ervaringen te hebben met zijn Magnum-motor. Op zich een vervelende zaak, vooral als je op een zondag in de pits aan het modderen bent.

Heb indertijd toen ik-zelf nog in de redaktie van het clubblad zat tips over mal-functions van glowplug-motoren op papier gezet, deze waren uiteraard ook niet van mezelf maar ik denk wel leerzaam voor anderen.

Ik vind het toch vervelend dat in het genoemde stukje de naam "Hobby In" in verband wordt gebracht met slechte service. Zelf kom ik al jaren bij genoemde firma omdat ze een zeer uitgebreid assortiment hebben en ze niets te veel is om je van dienst te kunnen zijn. Als je Dennis had gevraagd eens naar die motor te kijken was je hem misschien een poosje kwijt geweest maar hij had je gegarandeerd geholpen.

Theo Boot.

Hobby-In
Pastoor Kuypersstraat 32
NL 5144 RJ Waalwijk
Tel: 0416.334.573

www.hobbyin.nl

Hobby-In
MODELTECHNIEK

HANGAR
MODELBOUW vliegtuigmodelbouw

Wilhelminalaan 38
8262 DG **KAMPEN**
tel./fax: 038-3313707

Ook ‘s avonds geopend!
Openingstijden:
Dinsdag t/m Vrijdag:
13.30-21.00
Zaterdag:
09.00-16.00
Maandag gesloten!

Cap 232

ARF / JR Models

Spanwijdte: 142 cm
Geschikt voor 6.5cc

***€* 230,00**

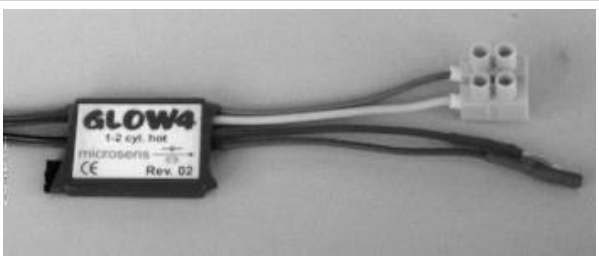
Diablotin mini

ARF / JR Models

spanwijdte: 138 cm
voor 3.5cc tot 6.5cc

***€* 207,00**

Glow 4



Dient om een gloeiplugmotor nog beter te laten lopen. De Glow 4 is een echte gloeiplug modulator, hij meet en regelt de spanning op de plug. Staat de plug te vet, dan regelt de modulator gelijk bij zodat de plug blijft gloeien.

€ 39.00

Tiger Moth 40

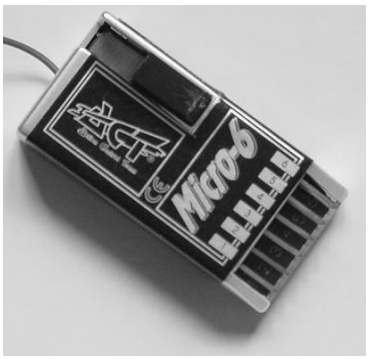
Kyosho
spanwijdte : 137,5 cm
A.R.F.

€ 330,00

Act Micro 6 ontvanger.

gewicht 12 gram
afmeting: 46,5 X 21,5 X 12 mm

€ 39,00

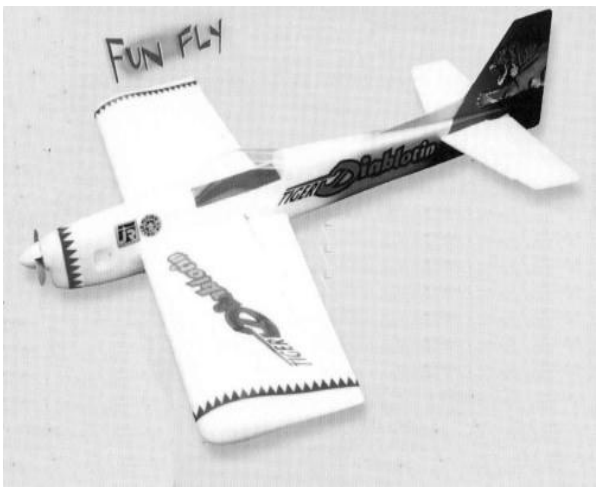


Diablotin Tiger

ARF / JR Models

spanwijdte: 92 cm
vlieggewicht: 480-520 g
geschikt voor 8 X 500 mA cellen

€ 99,00

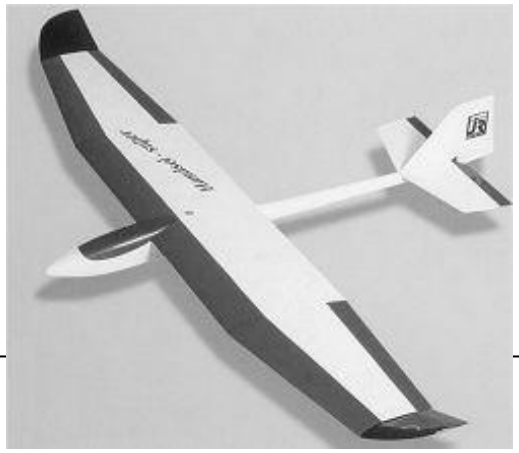


Handsel super

ARF / JR Models

JR39.1
spanwijdte: 140 cm
vlieggewicht: 350-570 gram
voor speed 400 6-7 cellen 600mA

€ 129.00



Rearwin Speedster bij

Net als Walter Beech, Clyde Cessna en Taylor die (naar ik meen) later door Piper is overgenomen), was ook Rearwin actief op het gebied van de lichte civiele vliegtuigbouw. Hij stichtte eind 1928 samen met zijn twee zoons een vliegtuigfabriekje in Kansas City. De kisten zijn hier in Europa nooit zo bekend geworden als b.v. die van Piper Beach en zeer zeker Cessna. Als men een hoogdekkertje ziet vliegen wordt al gauw gezegd “een Piper Cub”, meestal is het dan een Cessna. Ik dacht dat Piper in de beginjaren zeventig is gestopt. Rearwin heeft tot de tweede wereldoorlog een flink aantal modellen geproduceerd die ik hier niet allemaal ga beschrijven doch ik wil er graag één uitlichten.

Erik van Dijen (oprichter van onze M.V.A.) liet zo’n twintig jaar geleden een bouwdoos meebrengen uit de States van de Rearwin Speedster 6000 M. De betreffende kennis van hem was BWK op een Trans-Atlantische kist van de KLM en die kreeg op die vlucht nog geweldig op zijn sodemieter van de captain omdat die bouwdoos nogal in de weg stond in de cockpit.
De toenmalige firma Bridi was een van de eersten die een groot semi-schaalmodel uitbracht met een vleugelspanwijdte van 2,44 meter.
Het origineel was in eerste instantie niet zo mooi; had een 95 HP inverted 4-cylinder Cirrus motortje en zag er ook een beetje log uit en was nogal lastig uit een spin te halen. Toen men echter een 125 HP Menasco monteerde en hierdoor ook de romp en het kielvlak een iets andere vorm gaf werd het in mijn ogen een leuke kist. De bouwdoos was heel kunstig ingepakt en bestond uit een groot pakket aan balsa planken en latten allemaal in inches maten uiteraard; een goede tekening en gelukkig een LDG van aluminiumplaat, motorkap en z.g. wheelpants.
Zoals het meestal gaat met de bouw van zo’n project stop je er toch “iets van je-zelf” in en wordt de binding met het model heel sterk.
Tijdens de afwerking van de kist met glascote (niet meer te krijgen!) donderde mijn verfspuit van de tafel op het stabilo. Dit brak waarna ik zo vreselijk heb lopen vloeken dat ik voorlopig de eerste veertig jaar geen Kerstmis meer durf te vieren!

Erik verkocht de kist na verloop van tijd aan Peter Mulder nadat hij een of twee maal Nederlands kampioen Big Scale was geworden in die toen pas opgerichte categorie.Peter is of was een kameraad van Gert Tepper. Hij vloog niet veel en de kist belandde bij hem ik meen vier jaar op zolder. Heb het model teruggekocht en grondig opgeknapt en er zelf leuk mee gevlogen totdat mijn zender er plotseling mee kapte en de kist met een enorme rot klap

in de klei in het land van bouwboer Zwanenburg verdween. Frits Rutten heeft zich toen over de brokken ontfermd (ik ben er hem nog altijd dankbaar voor!) en na verloop van tijd heb ik de stukken van hem terug gekregen. Alleen het complete staartstuk, een half verbrijzelde motorkap, wheelpants en beschadigde cabanastruths waren nog te repareren doch de romp en vleugels moesten volledig opnieuw worden gebouwd.
Wat betreft de kleur: de kisten hadden of een vermiljoen-rode kleur (zoals de mijne) met blauwe registratie en opschriften, of blauw als hoofdkleur met rode registratie, enz.
Aangezien het zwaartepunt bij de vorige kist nogal voorin lag heb ik dit volgens de tekening op de juiste positie gebracht. Het oorspronkelijke model had een 10 cc glowplug-motor en bij mij staat er een 35 cc Quadra-motor op, dus moest er nogal wat lood in de staart.

De eerste twee vluchten waren niet prettig te noemen. De kist was nogal gevoelig op het hoogteroer; ook de beide take-offs waren niet om aan te zien, de kist had de neiging om flink links uit te breken. Er is nu wat lood uit de staart gehaald, de wielstruths zijn wat verstijfd en het gekoppelde rudder met ailerons heeft een iets grotere uitslag omdat de kist bij een rechterbocht bijna meskant nose-up vliegt; we zullen dus nog wel wat moeten verbeteren.
Tot overmaat van de ramp viel mijn zender uit de bak op de straat dus die is naar Van Mouwerik in Maasland voor eventuele reparatie.
Heb tevens een Huckepack-systeem aangebracht waarbij de elastieken van voor naar achter releasen. Eindelijk kan ik dus nu ook eens iemand omhoog brengen met een zwever (het systeem is uitvoerig getest en aangepast hoor!)
Hopelijk dat ik van deze kist een poosje langer plezier mag beleven dan de voorgaande.

Theo Boot.

Aviodrome

Zondag 14 december, het was weer zo'n verwaaide vliegdag, besloten om eens het Aviodrome te gaan inspecteren. Het was een goede gelegenheid, er was dit weekend de luchtvaartbeurs georganiseerd. Het was niet druk, ik denk dat er niet al te veel ruchtbaarheid aan was gegeven.
Het Aviodrome is mooi opgezet. Er is een schitterend groot gebouw opgetrokken met een grote expositie ruimte. Dat is meteen het grote verschil met het vroegere Aviodome, het intieme gevoel ontbreekt nog een beetje. De verscheidene displays zijn nu ruim opgezet, sommige misschien iets te ruim. Belangrijk is te bedenken dat men nog steeds aan het opbouwen is, ik verwacht dat sommige diarama's verder uitgebouwd zullen worden. Wel is duidelijk dat de decor bouwers meer mogelijkheden hebben in het grote gebouw. Otto Lilienthal's heuvel is 'big as life' neergezet.

Hetzelfde geld voor de Fokker diarama dat ruim 2 X zo groot is geworden. Een leuke toevoeging is een F-VII romp die is opgezet als vlucht simulator, de beweging en de achtergrond film geeft de indruk echt te vliegen.
Verder op het terrein staat het "oude" Schiphol gebouw, een grote hangaar voor de DC-2 Uiver en een grote voorraad toestellen en onderdelen.

Buiten staat o.a. een Antonov An-2. Deze is open voor pupliek. Het ding is zo groot als een tuinschuurtje, het laadruim is minstens 2 meter hoog...

Op 28 en 29 Februari zal er een modelbouwmanifistatie plaatsvinden in het Aviodrome. Zie voor agenda http://www.aviodrome.nl.
Waarschijnlijk dat MVA er ook een stand zal bezetten. Als je zin hebt om daaraan mee te werken, laat het me even weten. Ik zal in januari, als meer details bekent zijn, details op de website zetten.

Ben Jansen

Voor kennis, service en gezelligheid
moet u zeker bij de
grootste modelbouwspecialist van Nederland zijn.

Pijnacker
Delftsestraatweg 26D, 2641 NB
Postbus 218, 2640 AE, Pijnacker
Telefoon : 015 3692205
Fax : 015 3696220

Amsterdam
Joh.Reynvaanstraat 33, 1066 AH
Telefoon / Fax: 020 6154920

Hoogvliet
Oude Wal 38, 3193 EN
Telefoon / Fax 010 4161182

Zwolle
Rembrandtlaan 9, 8021 DC
Telefoon / Fax : 038 4534073

Roosendaal
Hulsdonksestraat 21, 4705 AP
Telefoon / Fax: 0165 548230

Veenendaal
Holleweg 32, 3905 LG
Telefoon / Fax : 0318 521192

Bezoek onze homepage op internet : **http://www.quartel.nl**
E-mail ons met vragen, bestellingen, etc. ons adres is:
ilona@quartel.nl

Gedachten van een lid.

Door Fred van Amesfoort.

MVA bestuur staat in 2004 voor belangrijke vragen:
Is de verplichte koppeling met de KNVvL nog wenselijk?

Tijdens de laatste Algemene Ledenvergadering in maart 2003 hebben de leden gevraagd om uit te zoeken of we de verplichte koppeling met de KNVvL vrijblijvend kunnen maken.
Ieder lid is verplicht tevens lid te zijn van de KNVvL.
Sommige leden vinden echter dat de KNVvL te weinig doet voor ons. Men vindt dat de kosten te hoog zijn voor wat we ervoor krijgen.
Er zijn goede redenen om de gevolgen van een dergelijke stap verder uit te zoeken.

Er zijn naar mijn mening drie mogelijkheden:

1. We laten het zoals het is. Verplicht lidmaatschap, kosten € 70.- per jaar. Daarvoor krijg je kontakten, reglementen, brevetten, wedstrijden, verzekering en advies.
2. We laten deze verplichting vervallen en regelen voortaan alles zelf. De leden betalen mee aan de diensten die we voortaan zelf moeten verzorgen omdat de KNVvL deze diensten niet meer voor ons verricht. Dit betekent een noodzakelijke verhoging van de contributie.
3. We laten deze verplichting vervallen maar de leden betalen mee aan het KNVvL lidmaatschap van bijvoorbeeld 5 leden of bestuursleden. Dit betekent een noodzakelijke verhoging van de contributie die nog groter zal zijn dan bij mogelijkheid 2.

We kunnen een goede relatie met de KNVvL niet zomaar overboord gooien. Het is altijd nodig om informatie te verzamelen bij de KNVvL over wetgeving, reglementen etc. Dit kan door afspraken te maken met de KNVvL. We kunnen er echter voor kiezen om het verplichte persoonlijke lidmaatschap van de KNVvL op te heffen. In dat geval doet de KNVvL niets specifieks meer voor ons.
We moeten in dat laatste geval wel extra contributie betalen voor de diensten die we dan zelf moeten verzorgen; zoals een overkoepelende verzekering voor WA en Juridische bijstand, vervangende vliegbrevetten, meer MVA wedstrijden zelf organiseren, het updaten van het Basis Veiligheids regelement. Niemand weet nog hoeveel dat gaat kosten. Zeker is dat het per lid goedkoper zal zijn.
Ook moeten we meer initiatieven nemen richting gemeente Almere (over het beheer van ons terrein) en Vliegbedrijven Lelystad en Hilversum (inzake veiligheid), zodat ze beter rekening met ons zullen houden.
Andere clubs, zoals Lenticularis hebben een oplossing gekozen als volgt: De club vraagt een soort ‘collectief lidmaatschap’ aan bij de KNVvL. Daarvoor krijgt de club een beperkt aantal diensten. Daarnaast zijn er enkele leden die als prive persoon lid van de KNVvL blijven. Daarvoor kunnen verschillende redenen zijn, zoals deelname aan wedstrijden, internationaal

kunnen vliegen, of toegang tot een bevriende club die wel lidmaatschap van de KNVvL vereist.

Samenvattend:
Als je het verplichte lidmaatschap van de KNVvL overboord zet, kies je bewust voor het weglaten van een aantal KNVvL diensten zoals boven kort aangestipt. Je moet dan deze diensten zelf organiseren.
Je kiest ook voor het verhogen van de MVA contributie. Per saldo ben je wel goedkoper uit.
Dit alles betekent dat het MVA bestuur meer zaken, zoals wedstrijden, brevetten etc. zelf moet organiseren wat veel extra werk veroorzaakt.

Fred van Amesfoort
fredames@flevonet.nl

Reactie op het artikel "KNVvL" van Fred van Amesfoort

Als bestuur van de MVA hebben wij gemeend een kanttekening te moeten plaatsen bij het artikel over de KNVvL, zodat een ieder het voor zichzelf in de juiste context kan plaatsen.

Het bewuste artikel is op basis van een persoonlijk initiatief tot stand gekomen, zonder enige betrokkenheid van het MVA bestuur. We kunnen op dit moment dan ook niet beoordelen hoe grondig het onderzoek voorafgaand aan het schrijven is geweest. Ook weten we niet of er feiten of aannames in het artikel vermeld staan. Daarnaast wordt het volgens ons niet duidelijk wat de schrijver nu precies wil bereiken met dit artikel.

Hoewel door ons niet alle facetten rond dit specifieke KNVvL vraagstuk onderzocht zijn, weten we wel, dat het artikel niet volledig is en niet alle kanten van de medaille belicht worden. Op dit moment kiezen wij er bewust voor niet verder in detail te treden. Daarnaast zijn er nog veel openstaande vragen. Het is naar onze mening dan ook niet ondenkbaar dat de lezer van dit artikel een verkeerd , of op zijn minst een incompleet beeld over dit onderwerp krijgt en daar is dit onderwerp, voor onze vereniging, nu net even te belangrijk voor.

Het is allerminste onze bedoeling het initiatief van Fred af te kraken, in tegenstelling we juichen het juist toe dat leden met ons meedenken. Uiteindelijk hebben we allemaal het beste met de vereniging voor. Maar in onze ogen, zou het zinvoller zijn geweest als de visie, zoals deze in het artikel verwoord staat, als input een bestuursvergadering ingebracht was.

Als bestuur hebben we in de afgelopen ALV aangegeven ons best te zullen doen om uit te zoeken of er een contractuele verplichting bestaat die het afdwingt dat we als vereniging de regel blijven hanteren om als individueel lid verplicht KNVvL lid te zijn. En indien een dergelijk contractuele verplichting bestaat zullen we onderzoeken of deze ongedaan gemaakt kan worden. Niet meer en niet minder. Let wel, dit is iets anders dan “uit te zoeken of we de verplichte koppeling met de KNVvL vrijblijvend kunnen maken” wat een letterlijk citaat is uit het artikel van Fred.

Als bestuur stippelen we het vereniging beleid uit en bepalen we de prioriteiten van de diverse activiteiten die we op ons pad tegenkomen. Dit doen we naar eer en geweten. Uiteraard houden we daarbij de wensen van de leden in de gaten. Het onderwerp wat in het artikel aangesneden wordt heeft op dit moment, voor het bestuur, niet de hoogste prioriteit, niet omdat we het aan de kant willen schuiven maar omdat het draaiend houden van de MVA inclusief de nodige wettelijke veranderingen alle capaciteit opslokt. Zoals al eerder aangegeven zijn er aan “de staat” een aantal vragen gesteld m.b.t. de mogelijkheden die er zijn om de KNVvL verwijzingen uit het erfpachtcontract te krijgen. Dit is de eerste logische stap. Vervolgens kan na een grondig onderzoek waarin de voor en nadelen goed in kaart gebracht zijn, een weloverwogen beslissing genomen worden. Een ieder moet zich realiseren dat een onderzoek, als waar hier op gedoeld wordt een aanzienlijke hoeveelheid werk met zich meebrengt.

Geloof ons, we zijn ons als bestuur terdege bewust dat er rond het functioneren en de toegevoegde waarde van de KNVvL discussies gaande zijn. Vele van deze discussies zijn absoluut gegrond, en dat er in de KNVvL gelederen veel ruimte is om dingen te verbeteren is ons ook duidelijk. Tijdens de afgelopen KNVvL jaarvergadering is goed naar voren gekomen dat ook het huidige bestuur van de KNVvL zich hiervan bewust is. Uiteraard houden wij het reilen en zeilen van de KNVvL nauwlettend in de gaten.

Namens het bestuur,

Peter Sijpkes

Prettige Kerstdagen
en een
gezond en veilig 2004
(met veel vlieguren)

Checklist

- ☑ MVA Boekje van A tot Z gelezen
- ☐ Website bezocht http://rc-cropduster.com/mva/
- ☐ Aangemeld voor kantine commisie
- ☐ Aangemeld voor bestuurs functie
- ☐ Nieuwe naam voor MVA website bedacht en doorgegeven (email of web).
- ☐ Email adres doorgestuurd naar Ben (email of web)
- ☐ Opgave voor Aviodrome Modelbouw Manifistatie 28/29 Feb. bij Ben (email of web)
- ☐ Nagedacht over een stukje voor volgende uitgave.
- ☐ Zondagmiddag 4 januari gereserveerd voor MVA Nieuwjaarsborrel.
- ☐ Checklist complete, start 2004...

- ***Flexibele opvang***
- ***Gediplomeerd Personeel***
- ***Voor particulieren en bedrijven***
- ***Buitenschoolse opvang***
- ***Haal- en brengservice***

HANNA HOLMAN

kinderdagverblijf

Noordmark 77, 1351 GG Almere

036-5312555

Commissie leden

Evenementen
Rob Eikeboom (W)
Bruno van Hoek
Niek Wierda
Gerard Roets
Anthony van Dijk
Charles Oosthof
Peter Sijpkes (B)

Redactie
Ben Jansen (W)
Leen Gaakeer
Roger Wegert
Peter Sijpkes (B)

Terrein
Gert Tepper (W,B)
Peet Doddema
Marcel Vos
Hans Hochgemuth
Donald van Tongeren
Adri Voogd
Kevin Voogd
Theo Boot
Ben Jansen
Roger Wegert

Examen
Bruno van Hoek (W)
Gert Tepper
Pieter Steensma
Niek Wierda
Hans Hochgemuth
Gert-Jan Blaas
Frank Dickman
Erik van Dijen
Henk de Jong
Lex Uiterwijk
Theo Boot
Jorrit Meijer
Mick van der Vegt (B)

Baan
Frank Dickman (W)
Fred van Amesfoort
Martin Lozano-Moorman
Gert Tepper
Mick van der Vegt
Peter Sijpkes
Ab Vuijst (B)

Onderhoud
Ab Vuijst (W, B)
Lubbertus sohier
Martin Kreike
Adri Voogd
Kevin Voogd

Kantine
Anja Dee (W)
Iet Drost
Louis Kerkhof
Rob Dee
Gert Tepper (B)

W: woordvoerder/ster
B: verantwoordelijk vanuit het bestuur

Instructie

Vliegtuigen zondag vanaf 13.00 uur.

1e zondag: Frank Dickman
2e zondag: Erik van Dijen / Gert-Jan Blaas
3e zondag: Gert Tepper / Niek Wierda
4e zondag: Bruno van Hoek
5e zondag: Pieter Steensma

of op afspraak met Bruno van Hoek, telefoon: 5332757

RC/Helikopters op afspraak Rob Eikeboom telefoon: 5374260

Lijnbesturing op afspraak Henk de Jong telefoon: 033-4729242
Bruno van Hoek telefoon: 5332757

Indien onbestelbaar gaarne retour aan:
MVA
Postbus 149
1300 AC Almere

Bezoek ook eens de MVA website
http://rc-cropduster.com/mva