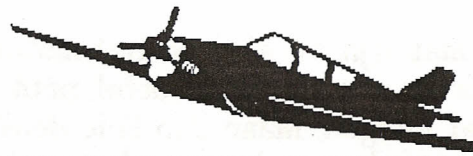


LUCHTPOST



ONREGELMATIG VERSCHIJNEND ORGAAN VAN DE HAMMER MODEL VliegCLUB

Redactie: Bert Bosch & Antoine Meyens, Postbus 55, 7680 AB Droomshoop

Jaaahahaha
Daar is ie dan eindelijk, de lang verwachte, nooit meer verwachte, en toch nog
verschenen TWEEDE uitgave van de LUCHTPOST. Deze keer weer tot de nok toe
gevuld met allerlei zin en onzin, kortom leut en jolijt. Overigens kan men
natuurlijk niet anders verwachten van een dergelijke competente redactie, die
bovendien nog zeer bescheiden is ingesteld.



CRASH TOP 3

1. Jan Kolkman
vliegt helicopter aan barrels op parkeerplaats bij zijn werk
commentaar van glimlachende dealer G.H. te E. "Ik heb nog nooit
meegemaakt dat een hovercrash zoveel schade opleverde....."
2. Antoine Meyens
zijn helicopter spat spontaan uit elkaar!!!!
commentaar van toeschouwers "leuk, maar een beeeetje vreemd!!!"
3. Jan Eric Kremer
maakt landing met zijn nieuwe CAP 21 in prikkeldraad.
(zie advertentie elders in dit blad)

ENKELE VOORVALLEN OP HET VliegVELD

- * Een zekere E.Veneberg krijgt een motorstop met zijn Stratos. Hij denkt dat hij zijn vliegtuig van de wind af kan landen (dus niet), en deze maakt enkele radslagen op het veld. Schade heeft de Stratos niet, maar onze reporter vroeg de onfortuinlijke vlieger toch om commentaar na deze toch wel domme landing. E. Veneberg: "Eh....., eh....., nou nee, ik heb geen commentaar, maar laten we het nog maar eens proberen."
- * Jan Kolkman probeert te landen op de auto van een nietsvermoedende bezoeker, wat hem wonderwel gelukt. Gedurende dit proces wordt een gedeelte van de lak van het vliegtuig op het dak van de auto overgebracht. Natuurlijk lag het aan zijn vliegtuig, commentaar van Jan: "Ik heb een te kleine uitslag, of ik had storing!!!" (Ja, Ja...)
Overigens is de bezoeker is er met een noodgang vandoor gegaan.
- * Jan Eric Kremer heeft zijn Stratos gemotoriseerd met een motor afkomstig uit het verre Oosten. Deze motor van obscure makelij is voorzien van een aluminium zuiger + bus. Dat kon nooit goed zijn volgens J.E.K. en dus heeft hij zelf een hardstalen bus voor dit motortje gedraaid. Maar volgens ons, de redactie, heeft dit ook niet veel uitgehaald zoals blijkt uit het nu volgende verhaal:

J.E.K. start met zijn Stratos en het motortje begint weer lekker te pruttelen, prut...prutt...prrrruttel..prut..En dat heeft zo z'n gevolgen met vliegen. Maar Jan Eric denkt, ik kan nog zat een rondje. Maar het vliegende wonder, met het nog immer pruttelende motortje begint steeds verder te zakken. Zou het kunnen, dat het dapper voortpruttelende motortje toch te weinig vermogen heeft? Maar natuurlijk! De Stratos zakt tijdens dit laatste (te veel) gevlogen rondje in het naburige maisveld.

— Enkele verbaasde toeschouwers —



VERSLAG VAN EERSTE MINI-STRATOS

Onlangs is er een fanatiekeling (nou ja) genaamd Jan Peter begonnen met het proberen in de lucht te houden van een miniatuur stratos. Dit zeer kleine maar zeer grappig ogende plankje, hebben wij helaas tot nu toe, na toch zeer vele pogingen, nog steeds niet in de lucht gezien. Elke start eindigde, na hooguit 10 meter, in een radslag, of iets wat daar op lijkt.

Maar ja, Jan Peter, alleen de aanhouder wint! In de volgende LUCHTPOST hopelijk meer over deze nieuwe ontwikkeling (dus nog tijd zat).

ADVERTENTIES

Gevraagd: Enkele sponsors voor een enthousiaste aanvangende helicopter piloot.

Inlichtingen te verkrijgen bij de voorzitter. Reacties zullen diskreet behandeld worden.

TE KOOP

CAP 21

Te bevragen bij Jan Erik Kremer

VERSLAG MODELBOUWBEURS TWENTE HALLEN

Op 14,15 en 16 december was er een modelbouwbeurs in de Twentehallen te Enschede. Tevens werd er een modelauto race verreden om de Twente Trofee. In een van de twee hallen was hiervoor een interessant parcours uitgezet, dat voor veel spektakel, hoge snelheden (ca. 85 km/uur) en plaatselijke mistbanken zorgde. Af en toe was het zicht zelfs minder dan 50 meter!

In deze hal was het dan ook niet langer dan een minuut of tien uit te houden. In de andere hal was het met de lucht heel wat beter gesteld. Hier had men een grote (overigens lekkende) vijver aangelegd, waarin door een drietal botenclubs gevaren werd. Diverse modelvliegclubs, waaronder de H.M.V. (Jan Kolkman) hadden een tweetal plateaus gevuld met diverse soorten vliegtuigen. Een gedeelte van deze hal was afgezet met een net, voor diverse demonstraties met heli's, lijnbestuurde modellen en luchtballonnen.

Verder was er nog een miniatuur trekkertrek vereniging, wat zeer spectaculair was om te zien. Helaas had de organisatie verzuimd de trekkertrek baan te voorzien van het juiste zand, zodat de demonstraties buiten gegeven werden. Verder bezienswaardigheden waren, stockcar clubs, miniatuur dragsters (in 10 seconden alle vermogen eruit persen), de Temsi/Meccano vereniging, diverse trein modellen, een filmzaal en een drietal hobby/modelbouw zaken. Ook voor een natje & droogje was gezorgd middels een suikerspinkraam (zeer gezond) en de kantine van de Twentehal (iets minder gezond). Tot slot wil ik iedereen bedanken die een vliegtuig ter beschikking heeft gesteld.

Standhouder Jan K.

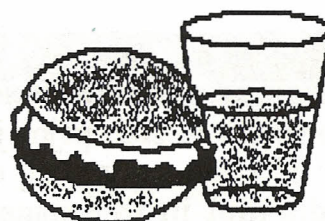
FUNFLY 1991

Zaterdag 30 Maart werd er traditiegetrouw weer een funfly gehouden. Om tien uur was bijna iedereen aanwezig, behalve een niet met name te noemen persoon (overigens is ook dat traditiegetrouw). Over tradities gesproken, evenals voorgaande jaren, konden sommigen niet tot de funfly wachten met crashen. Helaas heeft bijna niemand die crash gezien.

Na enige problemen met starten en regelen van de volgorde werd begonnen met het eerste onderdeel: de sla(l)om. Dit verliep evenal bijna elk jaar zonder crashes (de startkisten stonden op veilige afstand). Vervolgens de estafette. Na loting waren de groepen bekend en kon er gestart worden. De gang van zaken was als volgt: Een rondje rond het veld, motor starten, rol vliegen en landen, enz. totdat de hele groep geweest was. De snelste groep was winnaar (voor deze laatste snuggere opmerking willen wij, de redactie, de inzender hartelijk dank zeggen).

Daarna kwam de doellanding. Na enig gebakkelei over het wel of niet toestaan van helicopters (belachelijk, tuurlijk mag dat!) werd er gestart. Dit jaar was dit onderdeel iets aangepast, er moest nu in vakken met punten geland worden (erg gemakkelijk) en diegene die na drie minuten de meeste punten had was winnaar. Hier werden enkele mooie pogingen gedaan (door "gewone" vliegers) om hun vliegtuig in de grond te boren. Dit mislukte helaas jammerlijk. Richard (ook wel bekend als "Dogger") probeerde dit zelfs tot tweemaal toe, maar beide pogingen faalden. Een derde keer zat er niet meer in omdat iedereen wiegerde een vliegtuig ter beschikking te stellen.

Na dit onderdeel werd de innerlijke mensch versterkt middels schnitzel en aanverwante cafetaria troep. Het eerste onderdeel na de pauze was de traditionele tijdvlucht. Hierbij gebeurde niets spectaculairs zodat we snel verder gaan met het volgende onderdeel, het vrille vliegen.



Cafetaria voer

Josien moest zeker nog een taart bakken, want ze deed het volgende onderdeel er gelijk maar achteraan: limbovliegen onder het prikkeldraad door. Zoals al gezegd, als volgend en laatste onderdeel het alom gevreesde LIMBOVLIEGEN. Dit wordt of steeds gemakkelijker of de deelnemers worden steeds beter, want iedereen haalde hier de laagste stand. Ook bij dit onderdeel werden enkele verdienstelijke pogingen ondernomen om te crashen, echter zonder bevredigend resultaat.

Voor de statistici vermelden wij nog even een volkomen onbelangrijk detail van deze funfly, namelijk de eind-uitslag: 1. Erik Veneberg, 2. Josien, 3. Hans Bosch. Hierna werd er nog vrij gevlogen, kortom een geslaagde dag, met als overblijfsel een inmiddels bekend verschijnsel, namelijk een voorraadje halve props.

Een deelnemer (hier en daar aangevuld door een wraakzuchtige heli-piloot)

DE SHOW

Na de slopende voorbereidingen, was het zaterdag 17 augustus eindelijk zover, de vliegshow 1991 nam een aanvang. En wat voor aanvang! De show begon met een stortbui van ca. 30 minuten zodat het geheel om 14.30 uur pas begon te draaien. Dit gebeurde later in de middag nog eens, zodat de show toch wel enigszins in het water is gevallen. Toch wisten we er met z'n allen een redelijke show van te maken en mijn bewondering gaat vooral uit naar de mensen van de X-Y-Z coördinatie die, ondanks stortregen, modder, mais en andere ellende, de modellen steeds weer keurig wisten te bergen.

De aansluitende barbeque was erg gezellig, heb ik mij laten vertellen, want tijdens dit intermezzo was ik bezig de verlichting van een aantal stratossen op te lappen voor het komende nacht spektakel. Bovendien moest ik de trekstarter van m'n heli repareren (overigens knapte deze tijdens de nachtshow ten tweede male zodat dat #!@%* werk voor niets was geweest). Toen ik dan eindelijk mijn hamburgertje naar binnen zat te werken, kwam Dik Prenger mij waarschuwen dat ik nog een interview diende te gaan geven bij de LOV. Dus hup in de auto met Alfred en naar de studio. De 'profesionele' aanpak aldaar stelde mij gerust, ik heb mij naar beste kunnen van deze taak gekweten en vervolgens weer hup, naar het veld. Gelukkig was niemand op het idee gekomen om op de LOV af te stemmen...

De nachtvliegshow maakte weer veel goed, en de reacties van het publiek waren van dien aard, dat een herhaling van dit spektakel in de komende jaren mij zeker op z'n plaats lijkt. Tot slot wil ik iedereen die een bijdrage aan een of beide shows heeft geleverd heel hartelijk danken. Bedankt!

-Antoine-

TEN SLOTTE NOG EVEN DIT...

Nawoord: de redactie is zich pijnlijk bewust van de gedateerdheid van sommige artikelen, maar is toch van menig dat e.e.a geplaatst moest worden om verzekerd te blijven van die niet in te dammen stroom copij die op het post adres binnen blijft stromen.....