

### Namens het bestuur

Alweer een jaar voorbij, en kijken we in grote lijnen even terug op het jaar 2003.

Naast de gewone vliegdagen en avonden, zijn er toch enige punten, waar we even aandacht aan willen schenken!

Er is in ons bijna vijftienvijftig jarig bestaan dit jaar ingebroken in ons onderkomen, de Politie heeft de zaak snel opgelost, en in het volgend weekend konden we weer ons kopje koffie zetten! Bravo.

Zoals iedereen zal weten is een aanvraag ingediend voor een wat groter onderkomen, dit heeft nogal stof op doen waaien, door de bewoners van de Bruilweg. We vorderen langzaam in deze materie, deze bouwaanvraag is gekoppeld aan een milieuvergunning, deze milieuvergunning moet eerst rond zijn met de Gem. Vlagtwedde, pas daarna komt de bouwvergunning in zicht!

Met de milieuvergunning, worden we bijgestaan door de K.N.vv.L, deze heeft voor ons de geluidsberekeningen gemaakt en zijn bij de Gem. gedeponerd, om uiteindelijk tot een afronding te komen.

We gaan in dit bericht niet in detail om alles uit de doeken te doen, het komt in de jaarvergadering allemaal aan de orde. Wel is het zo, dat we ons in alle bochten moeten wringen om nog tot een redelijk resultaat te komen om nog te kunnen blijven vliegen.

We blijven echter optimistisch, zo werd ons een nieuw clubgebouw voor een redelijke prijs door de Scouting club Ter-Apel aangeboden en hebben we deze gekocht, het zijn porta-cabins die gestaan hebben bij Emmtec in Emmen en zo'n aanbod zullen we niet gauw weer krijgen.

In afwachting van de vergunningen, staan ze in Ter-Apel op het industrie terrein gestald en hebben de afm. van ongeveer 10.5 x 5.5 meter. We hebben ze met dekkleden tegen nat worden afgeschermd! T.z.t. zal een beroep op iedereen worden gedaan om ze te plaatsen! We willen nog even terug komen, op het geluidsniveau, gebruik twee kamer dempers en een grote propeller, zorg dat je beneden de 80 db(a) blijft.

De modellen van iedereen worden op het terrein gekeurd en de gegevens komen in een logboek die in het clubgebouw aanwezig is. Deze kunnen ten allen tijde gecontroleerd worden door een Ambtenaar van het milieu!

Hier geldt gewoon "wet is wet" en is voor elke club hetzelfde! Hier kunnen we niets aan doen.

Wij wensen iedereen een goed vliegseizoen, met weinig of beter geen brokken!  
Tenslotte een goed 2004!

Het bestuur.

### Kalender 2004

De jaarvergadering is op 30 Jan. 2004 om 19.30 uur in het kegelcentrum De Palm Terapelkanaal, jullie wel bekend.

De "kouwe jatten" vliegmiddag met snert en kluiif is op 18 Jan. vanaf 1300 uur



Foto kouwe jatten 2002

## Uitlaatweetjes

### Dempingprincipe:

Tweetaktmotoren zuigen tijdens de opwaartse beweging van de zuiger mengsel aan, terwijl de uitlaatgassen de motor tijdens de neergaande beweging verlaten. Deze hete uitlaatgassen verspreiden zich bij het verlaten van de motor bolvormig. De drukgolf, die hierbij ontstaat, veroorzaakt het geluid dat wij met de oren opvangen.

In een meerkamer uitlaatdemper kan de drukgolf meerdere keren expanderen en afkoelen. In het achterste deel van de demper bevindt zich een tegenconus of een gatenplaat met openingen van verschillende afmetingen waarna men in de tweede (kleinere) kamer komt waarna de uitlaatgassen naar buiten kunnen stromen door een dunne uitlaatbuis. Als nu de drukgolf uit de motor komt, zal deze expanderen tot het de eerste maal door de tegenconus of gatenplaat afgeremd wordt. Na doorstroming door de perforaties ontstaat een tweede kleinere drukgolf die opnieuw wordt afgeremd bij het eindschot waarna het in de vrije lucht komt door de uitlaatbuis. Deze derde nog kleinere drukgolf is uiteindelijk het geluid wat we waarnemen. Doordat de drukgolf nu veel kleiner is, is dit geluid duidelijk minder dan wanneer dit uit de eerste demper zou komen.



### De gloeiplug: wat weten we ervan????

De meeste modelvliegers hebben wel eens problemen met het vinden van de juiste gloeiplug. Bij methanolmotoren wordt de ontsteking ingezet door de compressie van de brandstof die op zijn beurt door een chemisch proces (katalisatie) de gloeispiraal doet opglouen waarna de verbranding inzet. Om dit proces te starten moet men bij het starten van de motor de gloeispiraal eerst elektrisch laten voorgloeien waarna bij lopende en warm wordende motor dit proces automatisch wordt voortgezet.

De gloeipluggen worden vaak in hitte graden van b.v. 1 t/m 8 ingedeeld, waarbij een laag cijfer betekent dat men met een hete plug en hoog cijfer met een koude plug te maken heeft.

Het verschil in warmtegraden zit o.a. in de dikte van de gloeispiraal, het aantal windingen, materiaal keuze etc. een gloeiplug met een waarde van 1 zal veel dunnere of minder windingen hebben dan een met bijv. een waarde van 4

NR 1 zeer heet	voor 0.8 tot 2 cc
NR 2 heet	voor 2 tot 3.5 cc
NR 3 middelheet	voor 3.5 tot 6 cc
NR 4 koud	voor 6 tot 10 cc
NR 5 koud	voor 10 tot 13cc*
NR 6 koud	voor 13 tot 15 cc*
NR 7 koud	voor 15 tot 30 cc*

\* = met mengsel van min 5% nitro

Onderstaande tabel dient slechts als eerste leidraad.

Hoewel in de handleiding van de motor meestal een goede indicatie voor de warmtegraad is aangegeven kan het soms nodig zijn om wat te experimenteren om de goede plug te vinden.

Controleer bij een veelvuldig weigerende of slecht lopende motor ook de gloeiplug, afhankelijk van de samenstelling van de gloeidraad zal deze verslijten, verder kan de gloeidraad beschadigen door roet, aanslag en/of door vuiltjes in het brandstofmengsel. Wanneer men de gloeiplug uit de motor haalt en hem aansluit op de accu moet er een regelmatig oranje-rood gloeiende spiraal te zien zijn zonder beschadiging of vervorming. Is dit niet het geval dan zal de gloeiplug vervangen moeten worden.

## Nieuwsbrief

Leden: hebben jullie verhalen, weetjes, opmerkingen, te koop, te koop gevraagd etc etc. Iets voor in de nieuwsbrief? Mail het dan even door aan [Lubbers.bert@planet.nl](mailto:Lubbers.bert@planet.nl)



Uitgave van Modelvliegclub Ter Apel

# MTA Nieuwsbrief

30<sup>e</sup> editie April 2004 Internet:

mta-terapel.nl Email nieuwsbrief: [nieuwsbrief@mta-terapel.nl](mailto:nieuwsbrief@mta-terapel.nl)



## Electro vliegen

Toch heeft iedere vlieger wel eens behoefte aan iets totaal anders. Het leek mij wel een leuk idee om een electro vliegtuig te bouwen. Zo kwam het idee oom een lichte charter te bouwen en deze te voorzien van een electro motor. De romp is gebouwd van 1.5 mm balsa. Het motor compartiment hebben we verstevigd met 0.6 mm triplex. De spanten zijn gemaakt van 3mm triplex. Het geheel bespannen met oracover.

Wat betreft de motor is onze keuze gevallen op een speed 700. de regelaar is een slim 40BE. Voor het vastzetten van het accupakket hebben we een doosje van 0.6mm triplex gemaakt. Dit doosje is voorzien van gaten voor gewichtsbesparing en de koeling van het accupakket. Met het naar vooren of naar achteren plaatsen van het accupakket kan men het zwaartepunt bepalen. Dit toestel is ingevlogen op 27-2-04

Bennie Geerts

## Namens de voorzitter

Het is tijd om de eerste nieuwsbrief van 2004 te verzenden. Het vliegseizoen staat weer voor de deur, de ski's kunnen weer in het vet, als ze er deze winter tenminste uit zijn geweest! Er zijn op dit moment geen beperkingen v.w.b.de vliegtijden het is allemaal gebleven zoals het de afgelopen jaar was. Het is een bijzonder jaar, de club bestaat dit jaar vijf en twintig jaar, en daar moeten we toch wat aandacht aan schenken!

Als iemand een suggestie heeft, kom er mee voor de dag, dan kunnen we het gezamenlijk bespreken.

We kunnen iets organiseren op ons eigen terrein, maar we kunnen ook een dagje niet naar de Bruil en een dag naar Aviodrome in Lelystad, of ergens anders heen! Er zijn vele mogelijkheden!

Denk er maar eens over na! Misschien wil men er helemaal niets aan doen!

Ik maak van de gelegenheid nog even gebruik, er op te wijzen, dat de werkdag is op 3 April en bij slecht weer op 10 April.. We beginnen om negen uur, zodat er nog tijd overblijft om s' middags te kunnen vliegen! Neem enig gereedschap mee.

Het verhaal over de milieuvergunning, kunnen we nog geen mededelingen doen, dit ligt nog bij de Gemeente en hebben we nog geen informatie over!

Henk Germs



## KNVVL NIEUWSBRIEF



Voor de mensen die geïnteresseerd zijn in de KNVVL nieuwsbrief kunnen zich hiervoor aanmelden op: [www.modelvliegsport.nl](http://www.modelvliegsport.nl)



## De Zender... Wat weten we ervan?

*Voor de meeste modelvliegers is de besturing eigenlijk een beetje magisch iets. Het bestaat uit een kastje met een antenne er aan en een paar stuurknuppels erop. In het model zit een veel kleiner kastje met een lange draad wat ook een antenne heet te zijn. Verder zitten er nog een aantal 'kastjes' in het model die servo's of stuurmotoren heten en er zit ook nog een accu in.*

### De zender

Er zijn nu twee systemen in gebruik het PPM en het PCM systeem. PPM staat voor Puls Positie Modulatie en PCM staat voor Puls Code Modulatie. Eigenlijk zegt het alleen iets over de manier waarop de informatie wordt overgezonden naar de ontvanger in het model. De verschillen komen hieronder later vanzelf ter sprake. Toen in de jaren 60 de elektronica steeds kleiner werd door de opkomst van de transistor, kwam de afstandsbesturing ook binnen bereik van de "gewone" man. Voor die tijd waren het maar een klein aantal hobbyisten die zelf een afstandsbesturing (konden) bouwden. Deze apparatuur werd gebouwd met radiobuizen en was daardoor vrij groot en gebruikte nogal veel stroom. Een ander probleem was dat de toen



gebruikte systemen maar twee standen kenden, aan en uit. De zender had vaak maar één of twee knoppen of te wel één of twee kanalen. De één kanaals versie kon met de knop op de zender alleen het richtingroer bedienen. Indrukken was vol naar rechts, los laten en het roer ging weer naar het midden. De knop weer indrukken en het richtingroer ging vol naar links, loslaten was dan weer rechtuit. De volgende keer indrukken was dan weer naar rechts, enz. enz. De tweekanaals versie kon dan ook nog het hoogteroer bedienen, meestal alleen maar vol up of niets. Het zal duidelijk zijn dat de besturing op die manier niet bepaald eenvoudig was. De uitslagen waren alles of niets en om twee keer een rechter bocht te maken moest je de knop indrukken, los laten, daarna weer kort indrukken, loslaten en daarna weer indrukken. Met de komst van de transistoren konden de elektronische schakelingen kleiner en betrouwbaarder gemaakt worden en werd er al heel snel gebruik gemaakt van meer besturingskanalen. Één voor links, één voor rechts, één voor up en één voor down, maar nog steeds volle uitslag of niets.

De ontwikkelingen op het elektronische vlak gingen echter heel snel en na enkele jaren had men een systeem ontwikkeld dat "Proportionele" besturing mogelijk maakte. Dit systeem werd het Puls Positie systeem genoemd, in het kort gezegd werkt het als volgt: In de zender zit een schakeling die een rij elektrische tijdsduur tussen twee impulsen wordt door een stuurmotor omgezet in een draaiende impuls opwekt, de beweging. Wanneer je de stuurknuppel op de zender maar een klein beetje beweegt zal de tijdsduur tussen de twee bijbehorende impulsen maar een klein beetje veranderen. De stuurmotor zal dan ook maar een klein beetje verdraaien. Een grotere beweging geeft een grotere tijdsverandering en dus een grotere verdraaiing van de stuurmotor, de stuurmotor kennen we natuurlijk in de vorm van servo's die we in ons model plaatsen. Binnenin de servo zit alle electronica en een electro motertje die al het werk doet. Het PCM Systeem Met de komst van de computertechniek is ook het PCM systeem ontstaan. Dit werkt volgens een geheel ander principe. Er wordt nu een computercode overgezonden welke in de ontvanger omgezet wordt in pulsen voor de stuurmotoren.

Uitgave van Modelvliegclub Ter Apel

# MTA Nieuwsbrief

31<sup>e</sup> editie juli 2004 Internet:

mta-terapel.nl Email nieuwsbrief: [nieuwsbrief@mta-terapel.nl](mailto:nieuwsbrief@mta-terapel.nl)



## Zoemers

Zoemer voor in het vliegtuig. Het is heel erg makkelijk voor als je het vliegtuig kwijt ben geraakt. Je stop de zoemer in een vrij kanaal van je ontvanger. En als je de zender dan uit zet begint hij te zoemen.

Als je dan dicht bij bent kun je hem horen waar hij licht. Het scheelt heel wat zoek werk.

De prijs is slechts maar €19.95

Je kunt ze bestellen bij Gert-Jan Geerts

Tel 0641214033

Maar je kunt mij ook wel even aan spreken op het veld.

Groetjes Gert-Jan

## Mededelingen

Het vijftiende jarig bestaan van onze club vieren we op 22-08-2004.

De bedoeling was aanvankelijk een week later, maar dan zijn diverse leden bezet!

We vullen de middag met vliegen, daaraan gekoppeld een nog te verzinnen wedstrijdje en sluiten de middag af met een

barbecue, aangeboden door de club. Voor het bakken en braden hebben we twee koks gevonden nl. Hans Hekman en Gert Jan Geerts! Een en ander wordt in clubverband gevierd. N.B. Op het mededelingbord hangt een lijst waar iedereen

zijn naam en aantal personen op in kan vullen, zodat we een overzicht hebben i.v.m. de inkoop van vlees enz!

## Algemeen

Ons verzoek bij de Gem.

Vlagtwedde om een milieuvergunning loopt tot op heden goed, maar we zijn nog niet op het eindpunt! Achtentwintig Juni j.l. waren er op het Gemeentehuis nog geen schriftelijke bezwaren binnengekomen. Ook is er om een hoorzitting op 30-6, geen gehoor gegeven, maar alles is nog mogelijk in de laatste paar dagen!

Bert Lubbers heeft het druk, niet alleen met het maken van de nieuwsbrief, maar ook met het instrueren van zijn vriendin om een brevet te halen, van harte welkom binnen de club!

Per 01-01-2005 stopt Hans met het maaien van het terrein, leden die zich aangetrokken voelen om het terrein ingoede conditie te houden, worden verzocht zich op te geven op het formulier, dat ook op het mededelingbord hangt. Het ligt in de bedoeling om met enige mensen een rooster op te stellen, zodat niet

alle werkzaamheden op een persoon komen te rusten. Ook wil Hans nog wel wat instructie geven, omtrent onderhoud en smeren van de machine!

Er ontstaat de laatste tijd een nieuwe tendens om electro te gaan vliegen, vooral in de avonduren is dit een goede ontwikkeling, er worden m.i. goede resultaten mee bereikt.

Voor de vliegtijd tussen zeven en negen uur s,avonds kunnen dan meer vliegtuigen in de lucht. We wijzen er nogmaals op, dat leden die vanwege werkzaamheden niet anders kunnen vliegen dan s,avonds, voor zeven uur te vliegen, hoeveel tijd er na zeven uur beschikbaar is weten we als de milieuvergunning rond is! Electrovliegtoegen tellen niet mee na zeven uur. Voor de motorvliegers is dit dus gunstig!

Henk Germs.

## Nieuwsbrief

Leden: hebben jullie verhalen, weetjes, opmerkingen, te koop, te koop gevraagd etc etc. Iets voor in de nieuwsbrief? Mail het dan even door aan [nieuwsbrief@mta-terapel.nl](mailto:nieuwsbrief@mta-terapel.nl)



## Mta & Internet.

Beste leden, zoals jullie ongetwijfeld weten hebben wij een eigen internet site.

Aangezien de ruimte erg beperkt was hebben we sinds het voorjaar een kleine uitbreiding van de site gehad, met als extra pluspunt dat we ook een hele hoop e-mail adressen hebben gekregen.

Iedereen kan vanaf nu dan ook een gratis pop3 e-mail account bij onze vliegclub krijgen. Velen hebben natuurlijk al een e-mail adres maar het is natuurlijk ook leuk om een adres te hebben bij [www.mta-terapel.nl](http://www.mta-terapel.nl), als 2<sup>o</sup> adres of als promotie voor de club en de site.

Je mag zelf een naam uitzoeken waarna de toevoeging @mta-terapel.nl het adres complementeert.

Mail je adres snel naar [webmaster@mta-terapel.nl](mailto:webmaster@mta-terapel.nl) zodat je binnenkort ook je eigen email adres bij de club hebt.

## Mta foto CD.

Heb je vorig jaar ook een foto cd gekocht van onze vliegclub?

Wanneer je nu een nieuwe type dvd speler hebt is ook deze cd daarop ook af te spelen.

De foto's zijn dus niet exclusief voor pc gebruikers maar kunnen op elke TV met dvd speler worden afgespeeld.

Kor mooi broek



## A4 skyhawk

Tijdens een bezoek aan Gert Germs, waarbij de hobbyzolder natuurlijk niet werd overgeslagen viel mijn oog op een straaljager in de hoek van de zolder. Bij nadere inspectie leek dit niet zo maar een straaljager te zijn zoals we die van bijv de firma Topp gewend zijn. Dit was echt een juweeltje onder de modelvliegtuigen.

Een klein detail wat direct opviel: geen stuurkabels! De gehele aansturing zoals we gewend zijn bij een modelvliegtuig gebeurt dmv stuurstangen en rudderhorns, echter bij dit model gaat alles van binnen uit zodat men aan de buitenzijde geen stuurkabels ziet. En dan de motor, tja ook een geval apart, wederom refereer ik naar de modellen van Topp waar de motor zich in de neus bevindt en het geheel wordt dan afgewerkt met een passende spinner. Toch niet echt mooi zo'n cilinder en propeller die uit de neus steken. Bij de A4 hebben ze het anders aangepakt dmv een impeller, geen motor, uitlaat niks is zichtbaar wederom een punt waardoor de A4 een echt schaalmodel is.

Als motorisering bevindt zich een OS MAX V 15 cc in de romp deze is uitgerust met achteruitlaat en achtercarburateur zodat het geheel in de romp is weggewerkt. Als laatste de technische gegevens:

Spanwijdte: 130 cm  
Lengte: 170 cm  
Gewicht: 4.2 kg  
Motor: 15cc 4.8pk

Bij deze nog een kleine foto collage zodat je een idee hebt wat voor toestel het luchtruim van de mta onveilig gaat maken.



In de volgende nieuwsbrief zal ik jullie verder op de hoogte houden voor wbt de ontwikkelingen van de A4 SKYHAWK

Bert.

Uitgave van Modelvliegclub Ter Apel

# MTA Nieuwsbrief

32<sup>e</sup> editie December 2004 Internet: [mta-terapel.nl](http://mta-terapel.nl) Email nieuwsbrief: [nieuwsbrief@mta-terapel.nl](mailto:nieuwsbrief@mta-terapel.nl)

## *Verandering:*

In 2005 zijn er enige veranderingen op komst v.w.b. het grasmaaien. Hans heeft te kennen gegeven na enkele jaren maar eens te stoppen met het maaien! Er hebben zich enkele leden gemeld, die bij toerbeurt deze taak zullen overnemen! We bedanken Hans hartelijk voor de inzet, om twee keer per week het gras kort te houden. Wat betreft het praktische onderhoud en eventuele reparaties, heeft hij te kennen gegeven zijn ervaring met het machinepark, een oogje in het zeil te houden bij eventuele reparaties! Hans nogmaals bedankt! BRAVO!

## *Van de bestuurstafel.*

Het is weer snel gegaan, het jaar is al weer bijna voorbij! Het is een jaar met veel "ups and downs" voor wat betreft het blijven voortbestaan van de mogelijkheid om te kunnen blijven modelvliegen in de komende jaren! Bij ons komt het natuurlijk het hardst aan als we voor een geschikt terrein moeten vechten. Het is echter bij vele clubs van hetzelfde "laken een pak". Iedereen krijgt te maken met de milieuwetgeving! We zijn op dit moment bezig samen met de K.N.v.v.L., bij de gem. Vlagtwedde bezig om een

terrein te vinden waar we zonder beperkingen kunnen vliegen, niet te dicht bij woningen en met de zon in de rug. We hebben wat gevonden, maar dit is nog niet rond en kunnen we nog geen mededelingen over doen. We hadden gehoopt het als een kerstsurprise aan te kunnen bieden, maar helaas geduld is een schone zaak!

Er wordt allen nog over een nieuw terrein gesproken, en niet meer over de Bruilweg! We roepen al onze leden op, te zijner tijd samen de handen uit de mouwen te steken om de verhuizing vlot te doen verlopen, maar daar praten op ons komende jaarvergadering verder over, evenals de indeling van het veld en evt. andere wensen. Het bestuur wenst alle leden met hun gezinnen een prettige kerst toe, en wie weet misschien komt er een schadevrij 2005 uit de bus!

Het Bestuur.

## *MJA en Internet.*

Beste leden, zoals jullie ongetwijfeld weten hebben wij een eigen internet site. Aangezien de ruimte erg beperkt was hebben we sinds het voorjaar een kleine uitbreiding van de site gehad, met als extra pluspunt dat we ook een hele hoop e-mail adressen hebben gekregen. Iedereen kan vanaf nu dan ook een gratis pop3 e-mail account bij onze vliegclub krijgen. Velen hebben natuurlijk al een e-mail adres maar het is natuurlijk ook leuk om een adres te hebben bij

[www.mta-terapel.nl](http://www.mta-terapel.nl), als 2<sup>e</sup> adres of als promotie voor de club en de site.

Je mag zelf een naam uitzoeken waarna de toevoeging @mta-terapel.nl het adres complementeert.

Mail je adres snel naar [webmaster@mta-terapel.nl](mailto:webmaster@mta-terapel.nl) zodat je binnenkort ook je eigen email adres bij de club hebt.

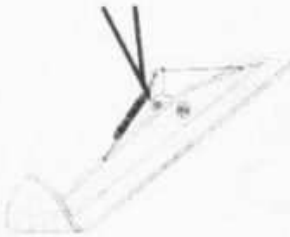
## *Digitale foto's*

Maak je ook veel digitale foto's en kom je er niet aan toe om ze te laten afdrukken?...kijk dan een op [hema.nl](http://hema.nl). Daar kun je een leuk programma downloaden waar je je eigen fotoboek kunt maken. Als je hem klaar hebt met leuke teksten e.d. erbij kan je het opsturen en 5 dagen later krijg je een keurige fotoboek thuis....strak en een goede kwaliteit. De prijs valt ook mee, want als je het fotoboek van 20 paginas neemt, die je dubbelzijdig kunt laten bedrukken en dus 40 pagina's waar 6 foto's per pagina op kunnen kost 29 euro....en dat voor maximaal 240 foto's.....dat is toch niet duur.

Succes,

Kor





### *Ski voor onder het toestel*

Deze ski's zijn zodanig van formaat dat ze voor elk toestel gebruikt kunnen worden met een spanwijdte van ca 1.3-1.6 m. De maatvoering is niet echt kritisch. Van belang is dat het steunpunt ongeveer op een derde van achteren ligt. Als dit drukpunt te ver naar voren ligt graaft de ski zich in tijdens de start. De bevestiging is zodanig gemaakt dat ze een wiel van ongeveer 60mm kunnen vervangen.

De ski's kunnen van 2.5mm aluminium gemaakt worden. De diverse onderdelen kunnen met m4 boutjes met verzonken kop vanaf de onderzijde bevestigd worden.

De veer moet een vrij stevige trekveer zijn van ongeveer 6cm. Monteer de veer en het touwtje zodanig dat de onbelaste ski met de voorkant  $\pm 10-15^\circ$  omhoog komt. Bij een staartwiel hoeft geen ski te worden toegepast. Een ski op de neuspoot heeft dezelfde constructie maar moet alleen iets korter gemaakt worden. Let erop dat de ski nooit de propeller kan raken. Tijdens het vliegen kan een kleine up correctie nodig zijn om de weerstand van de ski's te compenseren. Wacht echter niet te lang met bouwen want het mag nu dan wel anderhalve week voor kerst zijn maar voor je het weet ligt er sneeuw.



### *Nieuwsbrief*

Zoals jullie allemaal weten heb ik vanaf januari 2004 de nieuwsbrief overgenomen. Sindsdien zijn er toch bepaalde dingen veranderd zoals jullie ongetwijfeld hebben gemerkt. Ondanks dat probeer ik toch de lijn van de oude getrouwe

nieuwsbrief vast te houden.

De kleine veranderingen door hem eens een keer in kleur uit te geven is blijkbaar goed uitgepakt. Toch zou ik nog een paar dingen graag anders zien voor wat betreft de inhoud. Het is namelijk een blad voor de leden en eigenlijk ook *door* de leden toch heb ik dit jaar eigenlijk weinig tot niets van de leden binnen gekregen wat ik erg jammer vindt. Dus leden hebben jullie een leuk stukje dat je wilt delen met anderen mail het even. Tot slot wil ik eenieder prettige kerstdagen en een voorspoedig 2005 toewensen

De redactie

