



AEROCLUB KENNEMERLAND (A.C.K.)

Bestuur

Voorzitter	Willem Jan Wester e-mail: voorzitter@aeroclubkennemerland.nl
Secretaris	Paul Croon e-mail: secretaris@aeroclubkennemerland.nl
Penningmeester	Andries Michielen e-mail: penningmeester@aeroclubkennemerland.nl
Bestuurslid instructie / motorvliegen	Winfried de Vries e-mail: instructie@aeroclubkennemerland.nl
Bestuurslid zweefvliegen	Johannes Weinzierl e-mail: zweef@aeroclubkennemerland.nl
Ere lid	Jo Wijnen Siem Riesebosch Evert Luttekes
Redactie	Willem Jan Wester e-mail: redactie@aeroclubkennemerland.nl
Internet	www.aeroclubkennemerland.nl
Informatie	info@aeroclubkennemerland.nl



Voorzitterspraatje	4
Nieuwe vliegtuigen	5
Indoor 2025/2026	6
Eerste zweefwedstrijd 2026	7
Waar vloog ACK ...?	9
Schaalzeveer Slingsby 'Hjordis' 1:5	11
Phantasy in Blue 30 jaar	22
Evenementen- en wedstrijdkalender 2026	24

Kopij voor clubblad 179 inleveren voor 15 augustus 2026.

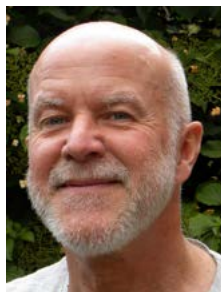
Lidmaatschap van ACK wordt aangegaan voor het lopende jaar en wordt stilzwijgend verlengd.
Opzegging kan alleen schriftelijk of per e-mail voor 15 november bij de penningmeester.

Voorzitterspraatje.

De voorbereidingen voor ACK's 50^e verjaardag zijn in volle gang, de aanpassingen aan ons nieuwe onderkomen idem dito. Het definitieve inrichten van de pits heeft wat vertraging maar zal ruim voor onze 'verjaardag' afgerond zijn.



Het vliegen en bouwen is door de meeste van ons weer enthousiast opgepakt, getuige ook de inhoud van dit clubblad. Het indoorvliegen ligt achter ons, het buitenwerk lonkt. Er



zijn al een paar mooie vliegdagen gepasseerd.

Een aantal van ons heeft al weer wat internationale ervaringen achter de rug, ik las over Pro-Wing en de Wasserkuppe.

Menno Vet,

sinds kort ACK lid, plaatste zich bij het Duitse Indoorvliegen op de 13^e plaats, felicitaties daarvoor.

Niet alles verloopt gelijk op rolletjes, onze nieuwe zweefcommissaris Johannes moest gelijk de eerste electrozweefwedstrijd afblazen a.g.v. de weersomstandigheden. Onze hobby is nu eenmaal erg weersafhankelijk.

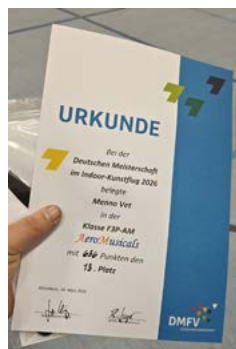
Ten tijde van het schrijven van dit artikel en het redigeren van het clubblad is de groep Eifelgangers zich ook alweer druk aan het voorbereiden voor een weekje hellingzweven in de Eifel, we hebben er weer zin in.

Zo vult iedereen de hobby voor zichzelf in en hebben we als vereniging een breed scala aan kennis, vaardigheden en ervaring in huis. Maak daar gebruik van, vragen staat vrij en de bereidwilligheid tot helpen, is altijd hoog. Het voordeel van lidmaatschap van een modelvliegvereniging. Waar nodig vraagt de vereniging ook wel eens wat in de vorm van hulp bij één of andere klus, schroom niet, stel je beschikbaar.

Uiteraard voer ook ik mijn hobby liever niet vanachter de PC uit, ik hoop je binnenkort weer te treffen op het veld aan de Boekelerweg.

Willem Jan Wester

Voorzitter Aeroclub Kennemerland



Nieuwe vliegtuigen

Sinds de uitgave van ons vorige blad zijn er 5 nieuwe vliegtuigen bij de secretaris aangemeld.



Om te beginnen met een RES zwever van Albert (voor degenen die dat niet weten: RES staat voor Rudder, Elevator, Spoilers). Dit model is de Prime Q, een zwever van krap 2 meter ontworpen door Danko Prprovic. Het is een balsa zwever met carbon ligger en carbon buis van de romp naar de staart. Het gewicht van dit model is rond de 500 gram. Het

model heeft nummer ACK 1523 gekregen.

Kort daarna meldde Winfried een Nordstern 3.0 aan, een snelle zwever van 300 cm met 3S aandrijving en glas romp. Het model weegt 2,5 kg en zal ongetwijfeld weer regelmatig op ons veld te bewonderen zijn. Het model heeft nummer ACK 1524 gekregen.



Vervolgens melde Johan zijn Wayfarer, een opvallende rood/gele dubbeldekker. Een erg leuk model dat ik inmiddels ook heb zien vliegen. Dit model heeft nummer ACK 1525 gekregen.

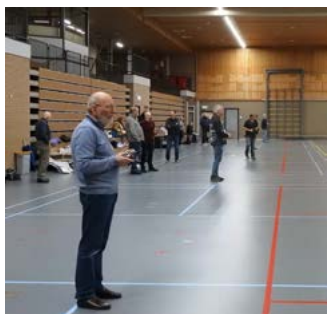
Hierna was het weer eens de beurt aan Vincent om een wederom prachtig van tekening gebouwde klassiek zweefmodel aan te melden. Het betreft hier een Slingsby Hjordis, een Brits zweefvliegtuig uit de 30-er jaren waarvan er maar één is gebouwd. Dit wat vreemd



uitziende model heeft een zeer kleine en smalle cockpit, zo claustrofobisch klein dat er werd besloten 2 gaten in de romp te maken om de vlieger iets meer ruimte te geven. Vincent heeft zoals zo vaak weer een uitgebreid bouwverslag gemaakt, te volgen op modelbouwforum. Zeer interessant om te lezen. Het model met een spanwijdte van 311 cm heeft nummer ACK 1526 gekregen.

Als laatste dit keer een model van de schrijver van dit stuk, een Seagull Decathlon van 2 meter. Een zeer bekend model dat in dit geval 5 kg zwaar is en een 6S aandrijving heeft. Bij het schrijven van dit stuk is het (ARF) model net klaar en moet de maiden nog volgen. Het model heeft nummer ACK 1527 gekregen.

Paul Croon
Secretaris Aeroclub Kennemerland



Indoor 2025 / 2026



Eerste zweefwedstrijd 2026

Op zondag 22 maart 2026 werd de eerste ACK-zweefwedstrijd gehouden. Het was een stralend zonnige dag met zwakke wind uit het ZO.

Op het naast gelegen veld mochten wij de lange lijn uitrollen.



Met man en macht zochten wij naar de benodigde spullen, zoals de lijn en het elastiek. Tijdens de ombouw van de keet werden de materialen ergens anders opgeborgen. Gelukkig was Siem bereid om even naar het veld te komen om de spullen tevoorschijn te toveren.

Door goede samenwerking werden de lijnen snel in gereedheid gebracht en kon de wedstrijd beginnen. Er waren 10 gemotiveerde deelnemers die hun uiterste best deden om zo goed mogelijk te presteren. Het was niet makkelijk om bij matige blauwe thermiek (wolkeloze hemel) 6 minuten te vliegen. Sommige piloten hadden de pech dat ze helemaal geen thermiek konden vinden. Hun pogingen om met een herstart alsnog thermiek te vinden, vergden de nodige inzet van de helpers, zij moesten de parachute op tijd weer in positie brengen. Ook heb ik nog niet eerder bij een wedstrijd zo vaak horen



roepen "wat is de werktijd?" Het was voor iedereen hard werken, maar toch was er voldoende tijd voor grapjes en om gezellig te kletsen.

Wij hebben in totaal drie rondes gevlogen, er was een gezamenlijke pauze voor eten en drinken. Na afloop van de wedstrijd moesten Ramon en Svend helaas meteen naar huis en zij hebben daardoor de verloting van de prijzen gemist.

Voor elke deelnemer was er een prijs, ook voor Ramon en Svend en zij kunnen hun prijs bij de eerstvolgende zweefwedstrijd alsnog in ontvangst nemen.



Voor het uitrekenen van de scores heb ik gebruik gemaakt van een eenvoudig Excel spreadsheet. Ramon, onze jongste deelnemer, heeft op deze dag zijn kansen optimaal weten te benutten en eindigde op de eerste plaats.

Uitslag zweefwedstrijd 22 maart 2026

1	Ramon Lopez	2000
2	Andries Michielen	1864
3	Johannes Weinzierl	1700
4	Winfried de Vries	1636
5	Ab Kort	1520
6	Jaap Kooy	1072
7	Wim Thieme	1044
8	Willem Jan Wester	991
9	Svend Ketting	644
10	Cees Groot	444

Op naar de volgende zweefwedstrijd!

Johannes Weinzierl



Waar vloog ACK ... ?

Het jaar waarin ACK de halve eeuw aantikt vraagt om wat terugblikken. In dit artikel een historisch overzicht van de verschillende vlieglocaties van ACK.

Ooit begonnen als een groep modelvliegers (maar nog geen vereniging) startte een vliegday met een belronde om te bepalen waar er gevlogen zou worden. Iets wat we tegenwoordig 'wildvliegen' noemen. Van mooie strak gemaaide velden was toe nog geen sprake, de ondergrond was meestal gewoon weidegrond. Locaties die mij nog bijstaan lagen rond Alkmaar verspreid: Castricum (waar tegenwoordig sporthal de Bloemen staat, daar hadden we het geluk gebruik te mogen maken van een hockeyveld) en noordelijk van de N 203, Heiloo langs de Vennewatersweg, tussen Egmond a/d Hoef en Bergen bij 't Woud (een prachtlocatie waar het goed zweven was, langs de bosrand en boven het bos). Met het zoeken en vinden van een vaste lokatie vond het allemaal wat officieel en werd ACK opgericht.

Ons eerste 'eigen veld' lag bij Oudkarspel en was rond. Voor het maaien gebruikten we een tweetakt aangedreven handmaaier, we lieten het apparaat aan een kabel rond een paaltje in het midden van het veld rijden, De omtrek van de paal was iets minder dan de maaibreedte. Je startte de machine aan de rand van het veld, ging zelf koffie zetten (we hadden daar al een onderkomen) en na enige tijd stond de maaier tegen de paal te knorren. Motor afzetten, paal uit de grond en het veld was netjes gemaaid.

Na Oudkarspel kwamen we al in de Schermer polder terecht, bij Cees Edel aan de Lange Molenweg. Een mooie lokatie met in het westen wel hoogspanningsleidingen en aan één zijde een brede sloot langs het veld. Ook daar beschikten we over een vast onderkomen en hebben jaren kunnen vliegen.

Toen een verhuizing noodzakelijk werd, was het een nog zeer jonge Andries die voorstelde dat eens met zijn vader te overleggen. Bram Michielen boerde langs de Noordervaart en gaf toestemming bij hem achter in het land een vliegveld aan te leggen. Opnieuw een vast onderkomen, maar qua vliegen gelijksoortig aan de situatie daarvoor; een brede sloot oostelijk van het veld en hoogspanningsleidingen op honderden meters westelijk. Het veld lag ver van



de weg, je werd steeds handiger in het lopen meenemen van je model(len) en al je vliegspullen. We hebben daar prachtige jaren beleefd inclusief feesten in de deel van de boerderij. Toen Bram met 'functioneel leeftijdsontslag' ging nam dochter Berrenka de boerderij onder haar hoede. Zij vloog zelf ook nog bij ACK en juerde o.a. RC2 en 3 programma's op club-niveau. Uiteindelijk maakte bedrijfsvoering en terreinindeling dat wij uit moesten kijken naar een nieuwe lokatie.

Zoals bekend hebben we die gevonden bij Ted Vaalburg en vliegen we tegenwoordig aan de Boekelerweg, nog altijd in de Schermer polder.

Parallel aan bovenstaand vaste lokaties hebben wij lange tijd de luxe ervaren voor het zweven (en met name de wedstrijden) aparte velden te kunnen gebruiken. Jarenlang zijn we op de weilanden van Leo van Leeuwen in de Egmondermeer actief geweest. Afhankelijk van de windrichting konden we gebruik maken van één van de weilanden, we moesten dan wel even de koeien naar een ander veld drijven. Toen dat land in andere handen kwam, hebben we nog een aantal seizoenen bij Jan Klerk (weer in de Schermerpolder direct aan de Noordervaart) kunnen wedstrijdzweven. Al met al een aardige opsomming maar beslaat ook wel een periode van 50 jaar. Het beschikken over een eigen vliegveld is voor ACK een waar rijkdom, laten we er zuinig op zijn.

Willem Jan Wester
voorzitter



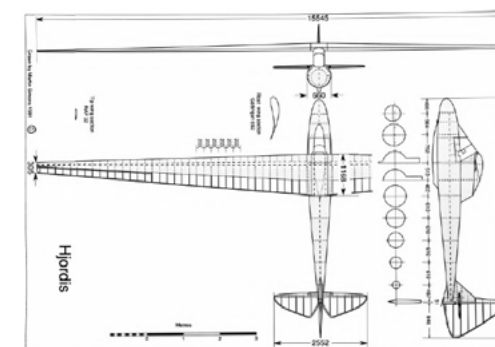
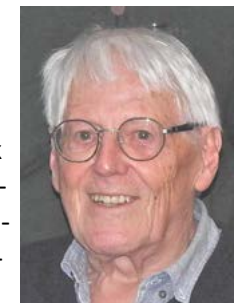
Schaalzeveer Slingsby 'Hjordis' 1:5

Waarom een nieuwe zwever? Omdat ik met hellingvliegen wat spannende momenten had om terug te komen, wilde ik er graag een met een e-drive. Bovendien is door veranderingen aan ons veld, slepen lastiger geworden. Door een plezierig toeval kreeg ik het boek van Slingsby Sailplanes van Martin Simons via een vriendelijke collega modelvlieger in handen. Dank daarvoor! Daarin vond ik de Slingsby "Hjordis", een vooruitstrevend en opvallend ontwerp uit 1934 met een vrijwel ronde romp en de vleugel op een forse nek. Die ronde romp is mooi voor een aandrijving en prop dacht ik zo.

Over de echte Hjordis. In Engeland verliep de ontwikkeling van zwevers minder spectaculair dan in Duitsland. Door het vredesverdrag van WW1 werd in Duitsland heel veel energie in de ontwikkeling van zwevers gestoken. In Engeland kwam er in de 30er jaren verandering en dit resulteerde in deze min of meer gelukte poging. Van de Hjordis is er een gebouwd, er waren tekortkomingen. Buxton, de ontwerper, zocht naar optimale prestaties en hij tekende een extreem slanke ronde romp met een pylon waar de vleugel op zit. De piloot paste er net (niet) in en zijn hoofd paste krap in de minimale cockpitkap, die overging in de vleugelnek. De vleugel was mooi slank, een koorde van 117cm aan de wortel, aflopend naar 30,5 cm aan de tip. De spanwijdte was 15.55 m, resulterend in een slankheid van 21. Wel een dik en gewelfd profiel Gottingen 652 aan de wortel tot RAF 32 aan de tip. Een behoorlijk revolutionair vliegtuig voor die tijd.

Om te remmen had Buxton bedacht om het rudder dubbel te maken, wat dan uitgekapt kon worden. Dat idee bleek bij andere zwevers (de Elefant) niet te werken, helaas. Dat werd bij de Hjordis weggelaten en helaas niet opgelost met spoilers, wat achteraf een groot gemis was. Ik ga zeker spoilers inbouwen.

Een ander probleem bleek de erg kleine cockpit. De romp was 660mm diameter en de piloot, Phillip Wills, kreeg kramp en ook nog barstende koppijn in die claustrofobische en hete cockpit. Door een paar "happen" ter plaatse van zijn schou-



ders uit de romp te zagen, kon hij wat beter zitten en werd de ventilatie ook beter. Over erg koude schouders heb ik niets gelezen..... In het boek van Mar-

tin Simons staat het hele prachtige verhaal. Voor het hele verhaal hier de link <https://all-aero.com/2025/04/11/slugsby-hjordis/>

Nu mijn model. Het formaat van mijn Nemere, schaal 1:6, spanwijdte 330cm, bevalt mij prima. Als ik de Hjordis schaal 1:5 bouw, komt hij op een spanwijdte van 311cm uit en moet hij iets van 2,5 tot 3kg gaan wegen. Hopelijk met de hand te starten en ook goed vervoerbaar. Omdat de vleugel op een pylon staat, valt een modern profiel ook niet zo op. De vleugel is ingedekt tot de achterste ligger, daarachter transparant. Na het nodige uitzoekwerk kon ik beginnen.

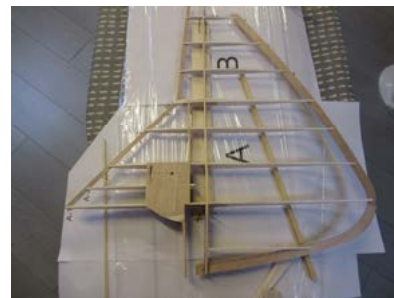
Ik begon met de staartvlakken.

Het stabilo tekende ik in Devwing waarbij ik de D box iets breder maakte.

Het stabilo beweegt in zijn geheel op 2 pen- nen. Ik had nog dunwandig 3mm rvs buis ligen, die wilde ik gebruiken als houder voor de beide "vleugel"pennen, de achterste als scharnierpunt en de voorste om het stabilo te verstellen, het hoogteroer dus.

Ik koos het HQ-10 symmetrisch profiel en Adri freesde prachtige balsa-ribben. De tip van Maarten voor de neuslijst paste ik hier gelijk toe. De achterlijst is opgebouwd uit 0.6mm triplex boven en onder, waar ik later een 1x 1mm vuren latje tussen ga lijmen, dat wordt best stevig. De ribbetjes zijn wel erg kwetsbaar, maar na het olijmen van capstrips is dat beter. De tips hebben een balsa kern daarna ingedekt met triplex. Ik kan het triplex rustig schuren, want deze kist is geschilderd, niet blank gelakt.

Het kielvlak bestaat uit een klein vast gedeelte (de vin?) en loopt onder de romp door als staartsteun. In het bovenste stuk zit de bevestiging en bediening van het stabilo. Ik probeerde het in devwing te tekenen. De dikte van het HQ symmetrische profiel paste ik aan,

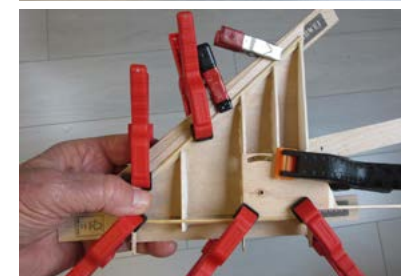
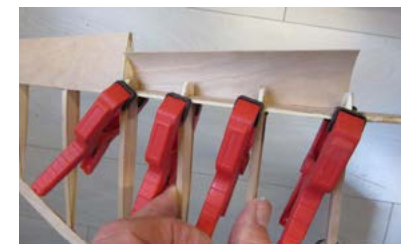


zodat de dikte goed in de romp paste. Daarbij tekende ik in de ribben alleen de 1mm scharniergaten voor de doorlopende scharnierpen, niet de halve cirkel die bij een ronde voorkant van het rudder hoort. Dan kreeg ik teveel losse onderdelen en ik kon niets in het programma vinden om dat op te lossen. Op een aangepaste bouwplank maakte ik de basis. De tip en de D box van het rud-

der maakte ik net als bij het stabilo.

Daarna lijmdde ik 1.0mm triplex versteviging platen op de ribben met 1mm gaten voor de scharnierpen.

Nu kon ik het roer loszagen van de vin en zijn neus afronden. Met kokend water boog ik 0.6mm triplex om een ronde pijp om het triplex in de vorm te krijgen en liet dat eerst drogen. Met een haardroger gaat dat snel. Dit voorgebogen triplex lijmdde ik eerst aan 1 zijde met cyano vast en toen dat hard was de andere kant. De erg tapse onderkant deed ik apart. Toen nog sleufjes voor de scharnieren en het was in ruwbouw klaar. Voordat ik het vaste stuk van het kielvlak, de vin, indekte maakte ik de hevel voor het hoogteroer. Die zaagde ik uit 1.5 mm epoxyplaat, helaas moest ik die aanpassen om 10 gr up en down



te kunnen geven.

(Hier een foto van

de verprutste versie). Deze hevel draait om dezelfde soort buis als in het stabilo.

Nu kon ik de vin indekken en met behulp van veel klemmen en hulplatjes strak verlijmen. Dit geheel weegt nu 115 gram.



De romp

Ik begon de romp te tekenen, met Devfus, op basis van de bestaande tekening. De neus kreeg ik niet kloppend met de foto's. Op de foto's leek de neus spitzer dan op de tekening en daarom besloot ik de neus iets langer en spitzer te maken. Nu paste de motor, een buitenloper met verlengde nek (Hacker A30-8XL-LN) er mooi in. Met een Z spinner hoop ik dat de propbladen mooi aan gaan liggen. (Een beetje naar je toe rekenen mag zo nu en dan wel.)

Een driedimensionale afbeelding van de romp geeft een mooi beeld (en nee, het is geen onderzeeër!). De inwendige versterkingen voor de pylon, accu en afneembare cockpit zijn hier ook goed te zien. De spanten wil ik van pappel triplex maken, met 3x3 vuren stringers en ingedekt met 0.6mm triplex. De romp bouw ik op een bouwstelling, een stevige plank met 10x10mm latjes, haaks en op spantafstand van elkaar. Dan eerst de onderkant met 0.6mm triplex indekken, romp van de bouwstelling afhaken en dan de bovenkant indekken.

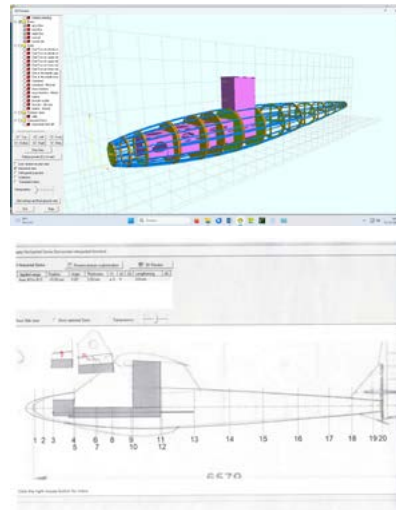
De cockpit van de Hjordis is erg klein en ik moest wel toegang tot motor en accu hebben. Daarom wilde ik een stuk van de bovenste helft van de romp afneembaar maken. Dit moest wel in 2 stukken, vanwege de pylon kon dat niet anders. Het voorste stuk kan er dan recht naar boven uit en het achterste stuk eerst naar voren en dan eruit. Via de accubox kan de motor er dan nog in geschoven worden..

Ik tekende de bovenkant van de accubox op de centerline, dan paste die op de bouwstelling. Voor de zekerheid tekende ik nog 2 boxen in de afneembare stukken om daar zo een goede basis voor te hebben.

Adri maakte er weer een mooi freeswerk van pappel triplex (dankzij een andere aardige collega vlieger). De spanten ter plaatse van de afneembare bovenkant heb ik alvast doorgezaagd en weer tijdelijk met stukjes hout aan elkaar gelijmd. Tip: eerst 1 kant doorzagen en houtje op plakken, dan de andere kant doorzagen en houtje erop plakken, dan kan het niet mis gaan, nou ja...

Omdat de accubox ook aan de pylon vast zit, kon ik dat apart in elkaar zetten. De boxen voor de afneembare cockpit delen laat ik voorlopig weg, die zitten in de weg op de bouwstelling.

Terug naar de romp, de twee stringers op de grootste breedte van de romp



liggen op het constructievlak, dus op de 10 x 10 mm latjes van de bouwstelling. Met deze stringers op hun plaats en het midden van de spanten op de centerline kan ik de spanten met lijmklemmen

vast zetten. De buitenkant kan ik nu controleren of die mooi strookt. Bij de voorste spanten moest ik vanwege ruimtegebrek deze latjes weglaten, maar met een blokhaak op de bouwstelling kon ik ze goed uitlijnen. Nu konden alle onderste en de meeste van de bovenste stringers in de spanten gelijmd worden. De romp kan nu naar behoefte op de bouwstelling of eraf.

Met een beitel haalde ik de tijdelijke houtjes van de doorgezaagde spanten weg, zaagde de stringers daar door en toen kon ik de cockpitdelen losmaken.

Even checken of de motor erin kon en hij paste keurig. De snoeren en de regelaar waren wel een puzzel. Voor de regelaar maakte ik wat extra gaten in een spant, zodat hij naast de accubak paste. Alles moest natuurlijk demontabel blijven. Met het schuiven van de accu hoop ik het cg goed kan krijgen. Om de cockpit te kunnen fixeren maakte ik twee paspennen en nokjes voor het achterste deel. Het voorste deel is met sterke magneten geborgd.

Om de neuspunt, het stuk voor de accubox, goed stevig te maken, lijmden ik ook 0.6mm triplex aan de binnenkant van de stringers. Dat gaat dan met het triplex aan de buitenkant en mooi stevige huid vormen.

Wat ik altijd lastig vind met bouwen, is dat vaak het ene eerst gedaan moet worden en dan het andere en soms is dat puzzelen. Om het kielvlak en de staartsteun in te bouwen moest ik de romp indekken, maar daar moesten al wel de stuurstangen voor ingebouwd zijn en daar had ik het kielvlak weer voor nodig.....

Voor het indekken van de staart (de neus was door de accubox en nek al vormvast) schoof ik de romp weer op de bouwstelling. De romp ligt daar stabiel op en ik kan de onderkant indekken. Bij de staartpunt is de romp klein in doorsnee en moet het triplex stevig gebogen worden. Om dat makkelijker te maken rolde ik het stukje triplex onder stromend kokend water op en liet het zo drogen, (dan krijg je voorgebogen triplex dus). Hoe je dat kan buigen zie je hier: <https://youtu.be/KoZUbuMIbck>.



Ik lijmde het triplex met PVA en omdat de romp boven open is, kon ik het op de stringers klemmen. Ik bouwde nu de servo's in en ook de Bowden stuurkabels.

Omdat de vleugel een veel dunner profiel dan de echte gaat krijgen, moest de "nek" korter; hij was trouwens al aan de lange kant. Er moest 15 mm af. Doorgezaagd, afgeschuind en met verdikte epoxy weer ingelijmd. De romp lijkt zo beter in proportie.

Nu moest ik de bovenkant indekken. Dat vond ik best lastig, met name het krijgen van gelijkmatige lijmdruk op de stringers. Als oplossing bedacht 3 x 3 latjes buiten op een op maat gemaakt paneeltje te lijmen. Zo kon ik het triplex mooi gelijkmatig aandrukken. De randen met latjes lijmde ik op stringers met cyano, de spanten met PVA. De latjes ga ik er later af snijden. Zo deed ik de hele romp.



Helaas kreeg ik het niet superstrak, daar moet nog aan geschuurd worden voor ik er tevreden mee ben. Gelukkig wordt al het hout geverfd, geen blank hout, dat geeft veel meer vrijheid, maar toch.... Hij voelt gelukkig wel licht.



Nu de cockpit.

De tekeningen van de Hjordis zijn eigenlijk goede maatschetsen, er bestaan geen detailtekeningen. Dat werd bij de echte Hjordis in de werkplaats van Slingsby opgelost. De full size vleugel was veel dikker dan die van het model gaat worden. Gelukkig is de profielkeuze gemaakt (op MBF staat een zeer uitgebreide discussie over de de tip koorde en profielkeuze, [SA7036iW_mod_bezier_final.] Merijn heeft daar een keuze voor mij gemaakt en dat stel ik zeer op prijs).

Ondanks de nodige hoofdbreken lukte het mij niet de cockpit en de vleugelnek te schetsen. Tenslotte ben ik van de hoek van de voorkant van de cockpit uitgegaan; dat vond ik bepalend voor het aanzicht. Toen bleek de nek nog steeds te lang; er moest nog 15mm af (mopper!). Weer met een schuine las en gelijmd met verdikte epoxy. Gelijk hiermee is de hoek van de vleugel met de centerlijn bepaald, dat werd 9 graden, wat mij een goed compromis leek.

Voor de overgang van de cockpit op de nek en onder tegen de vleugel lamineerde ik een spant.

Maar het klopte toch net niet. Lastig daaraan was dat de canopy een beetje taps loopt en er zijn geen helaas geen echte tekeningen van. Hij was ook iets te kort en ik had de neus wat langer gemaakt en het resultaat vond ik niet kloppen. Dan is het beter het opnieuw te maken en deed ik ook.

Toen ik nog eens goed naar de foto's keek, ontdekte ik dat de cockpit-opening rechthoekig was en niet taps (ik had voor het gat blindelings de stringers gebruikt die niet evenwijdig lopen en dat bleek dus onjuist). Het gat dus aangepast en nu werd de houten voorpunt van de cockpit ook forser en kwam meer naar voren, waardoor de neus ook weer wat korter werd. Dat zag der beter uit! Ook de "schoudergaten" moesten groter. Met een provisorische motoras gecontroleerd of de spinner aansloot, wat gelukkig het geval was. Zo, nu klopte het en kon ik verder. De romp was nu vrijwel klaar in ruwbouw en de vleugels kwamen nu aan bod, te beginnen met de vleugelpen.

De vleugelpen

Met Calculatedelongeron had ik de hoofdligger uitgerekend, dat kwam op 2mm X 20mm vuren boven en onder aan de wortel, dan zou hij 14G kunnen hebben. Ook de vleugelverbinder kon ik ermee uitrekenen en ik koos voor een rechthoekige glas epoxy "koker", die mooi in de ligger past, 12mm hoog x 15mm breed, gemaakt van UD glas met epoxy, volgens E calc kan die 20G hebben, (die moet wel heel blijven..).

Ik maakte die zelf, daarvoor heb ik wel een mal nodig. Door twee alu profielen op een plank te schroeven kreeg ik een "U", en die beplakte ik met dat spekgladde bruine tape als lossing.

Ik legde geïmpregneerd UD tape (7.5cm breed 600gr/m²) in de mal en om overal de juiste wanddikte te krijgen vouwde ik het glastape soms dubbel, of ik legde er losse rovings in. Daarna deed ik er 2mm balsa stroken in als kern en dekte het af met losse glasrovings. Om een strak vierkant te krijgen, legde ik er een passende lat op. Uitgehard kreeg ik een sterke vleugelpen, die ook nog enigszins flexibel is. Hij weegt 87gr.

Heerlijk dat er software is! Ik ben met KG's opgegroeid, toen kwamen er Newtons en nu zijn Pascal en ik ben bang voor rekenfouten van een factor 10 ofzo...



De vleugel

Over de profielkeuze is al uitgebreid gepost, nogmaals dank voor alle info! Tenslotte heb ik de profielen die Merijn Wijnen mij stuurde gebruikt. Zie de posts op MBF. Ook de tippen zijn verbreed, van 60 naar 90mm.. Ik tekende hem in Devwing. De voorlijst is een variatie van aurectar, vuren 2 X 10 later met 3 x 3 boven en onder aangevuld, en dan schaven om een flink lijmpervlak te krijgen.

Adri freesde een prachtig setje ribben uit pappel triplex. Het bleek dat ik de verlichtingsgaten wel erg groot had gekozen, in Devwing zagen de ribben er op het beeldscherm wat "gevolder" uit. Ze voelden gelukkig toch best stevig, steviger dan 2.5mm balsa, bouwen dus.

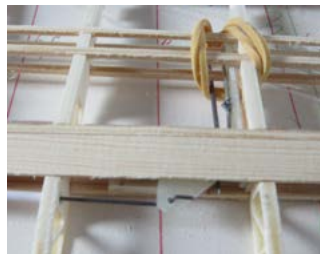
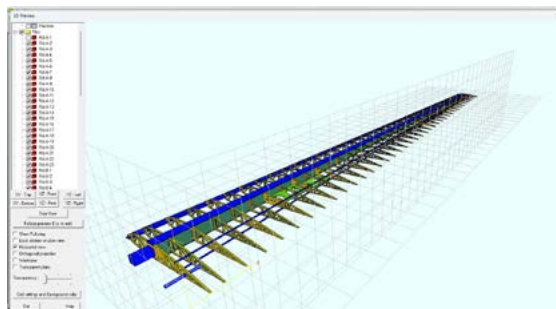
Omdat de vleugel een vaste tip heeft, zitten de rolroeren opgesloten. Ik maakte scharnieren zodat de rolroeren demontabel blijven, net als ik dat op mijn King Kite deed. De ribben t.p.v. de rolroeren heb ik al gedeeltelijk losgezaagd, op smalle stukjes boven en onder na., veel later in de bouw kan ik dat makkelijk loszagen. Dat "grote" gat 1.5mm is om het figuurzaagje doorheen te steken.



Nu kon ik de vleugels in elkaar zetten,, de ribben zijn nu wel kwetsbaar, die in de wortel bij de vleugelpen heb ik versterkt. De achterlijst is opgebouwd uit 0,6mm triplex onder, afgeschuind met een powerfile (met stofzuiger), daarna ook 0.6mm triplex boven. Later ga ik de achterlijst met

vuren latjes opvullen. De vorm van de tip is wat onduidelijk, ze zijn maar op 1 foto te zien, dat probeer ik te maken.

Omdat er niet genoeg ruimte voor de rolroerservo ter plaatse van het rolroer was moest hij dichterbij de vleugelwortel komen. Ik besloot hem samen met

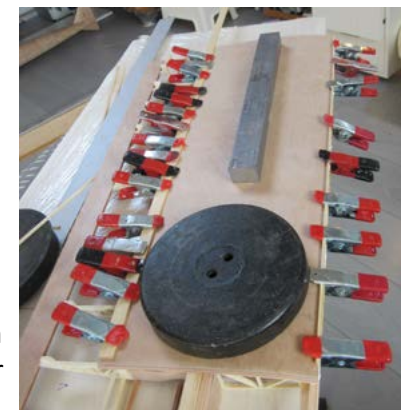


de servo van de spoiler onder het gat van de spoiler te plaatsen. Met wat gepriegel kan ik ze verwisselen zonder gaten in de vleugel te maken. Een 0.8mm staaldraad gaat naar een tuimelaar (bellcrank) bij de rolroerbediening. Om dat spelingsvrij te krijgen boor ik een 0.5 gaatje en ruim dat met een 5 kantige ruimer op tot het staaldraad net past. Vanwege de scherpe neus van het profiel besloot ik de boven en onderkant apart in te dekken. Eerst de onderkant, de voorlijst in model geschaafd en geschuurd en ook hier en daar de ribben gerepareerd. Om houvast voor de lijmklemmen te hebben, lijmde ik een 2X2 mm latje op de voorkant van de indekking. Het triplex kon ik nu mooi vastklemmen op de voorlijst en de rest met gewichten en klemmen bij de achterlijger.

De boven indekking ging hetzelfde als de onder indekking. De bouwsteuntjes achter op de ribben, samen met gewichten, zorgden ervoor dat de vleugel mooi vlak blijft. Na het drogen is de vleugel flink torsiestijf. De voorlijst is mooi recht en de indekking sluit goed op de ribben aan. Ook voelt hij plezierig stevig op buiging aan.

Nu de rolroeren. Om die genoeg torsiestijf te krijgen, wilde ik van de ronde neus, samen met de liggers en webbingsschotjes een kleine D box maken. Allereerst boog ik een strook 0.6 triplex om iets 6mm rond dubbel. Langzaam, voortdurend overgieten met kokend water, lukte dat wel. Met klemmetjes vastgezet en een dagje laten drogen. Daarna kon ik deze triplex "goot" om de hoofdlijger van het rolroer klemmen, tussen 10 x 10mm latten om het recht te houden. (Klinkt ingewikkeld, maar is het niet.) Daarna kon ik er cyano in laten lopen. Om het hanterbaar te houden moest dat in een paar stukken.

De verbinding van de vleugel met de romp



gaat met een middenstuk wat op de nek komt. Twee ribben verbonden met een paar stevige 3.5mm triplex plaatjes. Door de 4 gaten gaan M4 nylon bouten (als breekboutjes) op de nek van de romp. Het bruin in de hoeken is epoxy met houtlijpsel als fillets in de hoeken. Wordt in triplex zeilboten (echte) veel gebruikt, niet zo mooi, wel erg functioneel.

De Hjordis schiet nu lekker op. Het vleugelmiddenstuk ingedekt en een luikje erin gemaakt, om bij de aansluitingen te kunnen komen. Ik maakte ook een buste voor de piloot, vanwege de lipo kon er geen complete piloot in..

Nu moet er geschuurd en afgewerkt worden.

Het schuren en afwerken valt altijd tegen, je gaat dingen zien die je eerst niet zag.... Ik maakte wel een soort handvat aan de nek, zodat die in 1 keer gespoten kon worden. Er gingen 4 spuitbussen in... RAL 9016

Om tussendoor iets anders te doen dan schuren en spuiten, maakte ik een gedeeltelijke piloot, gedeeltelijk vanwege die accubak. Die schouders moesten echt buiten de romp uitsteken! Een balsa pop met gelijmde kleding en een hoofd wat ik van een andere zwever over had (ik leek Dr. Frankenstein wel...) deden de truc.

Het bekleden met Diacov was snel gebeurd, ik had nog net genoeg liggen. De zender inregelen ging ook vlot.

Het CG had ik met E calc uitgerekend en er moest tussen 50 en 150gr lood in. Ik wil de eerste vlucht niet met het meest achterlijke (uitgerekende) CG beginnen. Aan de tegenoverliggende kant van de regelaar maakte ik nog een gat in dat spant om de ballast in te doen. Daarna kon er nog 100 gr los bij, zodat ik met een voorlijk CG de eerste vlucht kan maken.

Hij is vliegklaar. Nu wachten op een goede gelegenheid en die kwam snel. Plotse-ling kon hij voor het eerst de lucht in en Raymond had tijd om wat foto's en video's te maken. Het is een aparte kist geworden!

Na alles nogmaals gecheckt te hebben wierp Sjoerd hem (toch wel een dikke romp om vast te pakken) prima, hij ging probleemloos naar boven. Wel spannend hoor zo'n eerste keer. Alle uitslagen en mixers kloppen nog niet, maar hij heeft gecontroleerd gevlogen. Een week later nog een paar vluchten, bleef goed in wat thermiek hangen en kon ook snel vliegen. Nog wat meer fine-tunen..

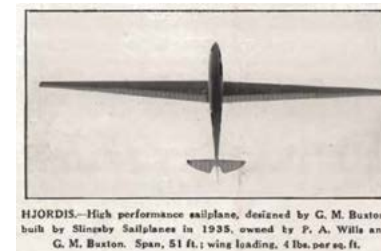


Zondag op de ACK sleepdag ook een paar vluchten gemaakt, wat uitslagen veranderd, meer rolroer differentiatie, kleinere rudder uitslagen, ik begin er een beetje vertrouwd mee te worden!

De prop ligt mooi aan en hij gaat probleemloos naar boven. Hij is makkelijk te monteren en compact om mee te nemen. Ik hoop er veel mooie vluchten mee te hebben.

Maten en gewichten

Spanwijdte is 315cm, gewicht 2500gr
CG ligt op 7.4 -8.4 cm van de LE , vleugel-



HJORDIS.—High performance sailplane, designed by G. M. Buxton, built by Slingsby Sailplanes in 1935, owned by F. A. Wills and G. M. Buxton. Span, 51 ft.; wing loading, 4 lbs. per sq. ft.





Waar onze eigen club dit jaar de 50^{ste} verjaardag viert, was het ook aan Phantasy in Blue om de jaren te tellen, 30 eind vorig jaar. Om dit heugelijke feit te vieren was er op zaterdag 11 april een statische show in de hangar van vliegschool Hilversum georganiseerd. Ongeveer 40 schaalmodellen konden van dichtbij bekeken worden, ze



waren daarvoor netjes op tafels gezet. Uiteraard waren de vliegers / bouwers aanwezig, dus alle geheimen van het schaalbouwen konden openlijk besproken worden.



ACK was vertegenwoordigd door Johannes met de Koolhoven FK-43 en de Fokker S-9 mee, Ruud Kroes met de Koolhoven FK-48 en de Koolhoven FK-51 en ik had mijn Ryan STM op tafel staan.

Na het ochtendprogramma, waarin Rom Bakker de nodige dankwoorden kreeg voor zijn jarenlange bestuurwerk voor PHiB, werd het na de lunch een openbare aangelegenheid, voor iedereen toegankelijk. Uit onze eigen gelederen verschenen Andries, en later ook Adri en Vincent. Veel mensen blijken elkaar te kennen, het modelbouwerswereldje is schijnbaar niet zo

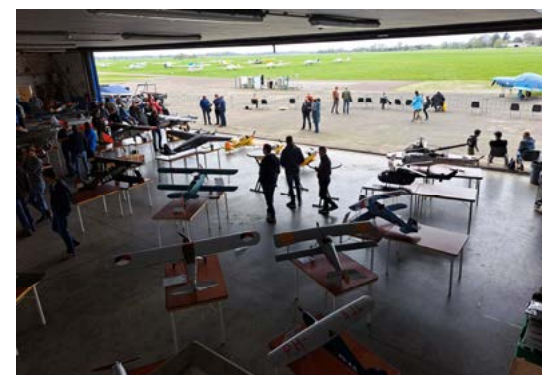
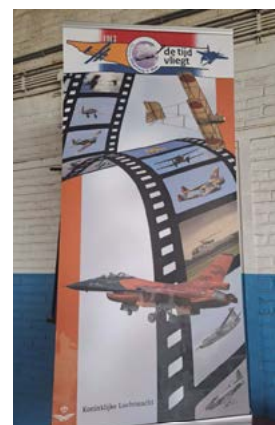


groot. Vincent, 'onze eigen schaalbouwer', was in zijn element en kon veel ervaringen uitwisselen. Aanvankelijk had ik mijn twijfels over de opstelling van de modellen, iedereen kon ertussen door lopen en de grotere modellen passen nu eenmaal niet op een tafel maar steken er ruim overheen. Uiteindelijk bleek het 's middags allemaal mee te vallen, de opkomst was redelijk te noemen. Mede daardoor was het goed te overzien.

De grote toegangsdeur van de hangaar kon de gehele dag open blijven, daardoor waren de vliegactiviteiten op het veld een onderdeel van de totale beleving. Sportkisten, het op-lieren van zwevers en het slepen van zwevers, het trok allemaal de nodige aandacht.

Volgens schema werd rond 16:00 u gestart met het weer demonteren van de gehele vloot, een tijdrovend werkje. Als deelnemer kijk ik terug op een gezellige en leuke bijeenkomst.

Willem Jan Wester.





Evenementen- en wedstrijdkalender 2026



Dag / datum	Evenement	Aanvang	Locatie
22 / 29 Mei	Hellingzweven		Eifel (Dld)
Don 4 Juni / 27 Aug.	Zomeravondcompetitie	19:00 u	Boekelerweg
Zon 7 Juni	Sleepdag	10:00 u	Boekelerweg
Zon 14 Juni	Electrozweef 2 taken / 4 min.	10:00 u	Boekelerweg
Zon 5 Juli	Sleepdag	10:00 u	Boekelerweg
Zon 12 Juli	Electroduurwedstrijd	11:00 u	Boekelerweg
Zat 25 Juli	50 jaar ACK		Boekelerweg
Zat 1 Aug.	50 jaar ACK (reservedatum)		Boekelerweg
Zon 9 Aug.	Sleepdag	10:00 u	Boekelerweg
Zon 13 Sept.	Zweefwedstrijd	10:00 u	Boekelerweg
Zon 20 Sept.	Electrozweef 2 taken / 4 min.	10:00 u	Boekelerweg
Zon 18 Okt	Electrozweef 2 taken / 4 min.	10:00 u	Boekelerweg

Op wedstrijddagen blijft er na de wedstrijden (verwachte eindtijd 14:00 u) voldoende tijd over voor de niet-wedstrijdvliegers .

