



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
ACK, hoe het begon	6
De ACK Electro-duurwedstrijd 2026	8
Foto-impressie jubileum 50 jaar	11
ACK 50 jarig jubileum feest	12
Nieuwe vliegtuigen	18
Verwijderen oude folie	20
Ode aan een Piper Cub(je)	21
Phantasy in Blue	24
Foto-impressie klusdag 11 juli	26
Speling scharniertape verhelpen	27
Evenementen- en wedstrijdkalender 2026	28

Kopij voor clubblad 180 inleveren voor 15 november 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.

Ons clubblad is een kwartaalblad en ... wat kan er toch veel gebeuren in een kwartaal.



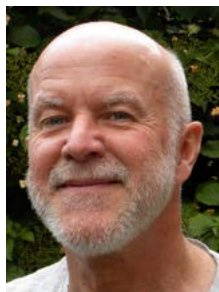
Een aantal ACK'ers is rond het Pinksterweekend traditiegetrouw bezig geweest met hellingzweven in de Eifel, een geslaagd evenement met mooi weer en prachtige vliegcondities. Wel had de groep wat technische problemen met verschillende van de gebruikte auto's maar doortastend optreden maakte dat alle problemen tot een (rigoreuze) oplossing gebracht konden worden.

Terug in Noord-Holland liet het wedstrijdrooster al weer snel de zomeravondwedstrijden zien, daarbij de altijd terugkerende vraag betreffende de weersomstandigheden, maar dit seizoen ook de perikelen omtrent de afsluiting van de Wijkertunnel. Het bleek niet voor iedereen eenvoudig de Boekeler Aerodrome te bereiken.



In de agenda stonden veel activiteiten genoteerd, de sleepdag op 5 juli was een succes en gelijk de voedingsbodem voor de klusdag op 11 juli. Met een aantal ACK'ers is er gewerkt aan het verplaatsen van ons nieuwe onderkomen, ongeveer 1½ meter richting laadstation. Vervolgens is ook ons veiligheidshek in rechte lijn gezet en aan de noordkant meer ruimte gecreëerd om landen en starten in west/oostrichting nog beter mogelijk te maken. Tijdens de electroduur-

wedstrijd (met een dik record voor Andries) op de zondag erna werd alles gelijk in bedrijf genomen. De generale repetitie voor de viering van ons 50 jarig jubileum, gepland op 25 juli. Dit verjaardagsfeest kon onder prachtige weerscondities plaatsvinden, met een mooie opkomst en een gezellige barbecue hoorde ik alleen maar



tevreden berichten om mij heen. Ook de door de dames georganiseerde fietsrit door de Schermer polder naar een gezellige koffiestop in de Rijk droeg bij aan 'voor ieder wat wils'. Een verslag van het vliegprogramma, bestaande uit funwedstrijden in de verschillende vliegdisciplines vind je elders in dit blad terug. Ik heb hier mooi de gelegenheid om de harde werkers achter de schermen van deze feestdag te bedanken voor hun inzet, de 'feestcommissie' bestaande uit Wim, Vincent, Rob, Peter en Wilco. Hun taak startte op de jaarvergadering en eindigde enkele dagen na de uiteindelijke feestdag. Mannen, bedankt voor de inzet !!



Het gewone clubleven vindt weer langzaam opgang, er is inmiddels een mooie sleepdag gepasseerd en we proberen elkaar tijdens de zomeravondwedstrijden de loef af te steken. Het vliegen in de polder wordt momenteel weer gekenmerkt door maïsakkers westelijk en noordelijk van onze vliegstrip. Enkelen van ons hebben er al kennis mee gemaakt, ga netjes met het gewas om mocht je er onverhoopt in moeten zoeken.

Kortom, het clubleven gaat z'n gangetje, blijf er deelgenoot van. Tot op ons Boekeler Aerodrome.

Willem Jan Wester,
voorzitter Aeroclub Kennemerland.



ACK, hoe het begon

In 1972 kwam ik in Alkmaar terecht omdat daar een nieuwe HTS (nu Hoge School) gebouwd werd. Daar ontmoette ik Jan de Graaf die ook ging werken aan de HTS.

Als actieve modelvlieger, had ik al snel contact met meer modelvliegers.

Een vereniging was er niet. Er was wel een groepje modelvliegers die van veldje naar veldje trokken om te vliegen totdat ze weggestuurd werden.

Ik sloot mij bij hen aan. Zweefvliegen deden we, bij westen wind, aan de duinen bij Berg een Zee. Toen mocht dat nog!

Op een gegeven moment ging dat vervelen en bij Jaap 't Hart thuis werd gebrainstormd wat te doen.

We waren op zoek naar een vast veld. Jan de Graaf kende Piet en Wim Barsingerhorn die een grote boerderij hadden. Zij hadden er wel oren naar om mee te vliegen. Bij hen mochten we een tijdje vliegen. Tijd dus om een vereniging op te richten met een naam: dat werd dus na enige discussie "Aeroclub Kennerland". Bij die oprichtingsvergadering waren de volgende mensen aanwezig: Jan de Graaf, Jaap 't Hart, Piet en Wim Barsingerhorn, Jaap Barsingerhorn (geen familie), Chris de Weyer en ik.

Het eerste bestuur bestond uit: voorzitter werd ik, secretaris Jaap 't Hart, penningmeester Jan de Graaf.

Later stelden Piet en Wim de club in Harenkarspel een veldje ter beschikking. Spoedig hadden we ook behoefte aan een clubgebouwtje. Chris wist dat bij de Hoogovens een houten gebouwtje opgeslagen lag dat we gratis konden krijgen. Om kort te gaan: de panelen werden naar de kelder in de HTS gebracht. Het bleek dat de onderkant van de panelen verrot waren. Jan en ik hebben van elk paneel een stuk afgezaagd waardoor ze weer bruikbaar werden. Was toch wel veel werk!). Van de gemeente kregen we een tijdelijke ontheffing zodat in de kerstvacantie (in de kou), door Jan en mij, met behulp van wat wisselende leden, de hut opgebouwd werd. Waarvoor gebruik je de hut? Voor een gezellige babbel onder genot van een warm of koud drankje. Warm is geen probleem. Met campinggas gaat dat prima. Iedereen heeft ergens ook wel wat bekers staan. Koud is een ander probleem. Dan kom je op mijn terrein. Er zijn genoeg Electrolux koelkastjes voor niets te krijgen die het niet meer doen (denkt men). Echter met een truc zijn ze bijna allemaal aan de praat te krijgen. Ze werken op zowel elektriciteit als gas. Gas was de enige mogelijkheid, dat kost nogal wat



gas. Je kunt ook warmte toevoeren via de zon. De achterkant van het koelkastje naar de zon gericht en het inwendige is in ieder geval kouder dan de temperatuur in de hut. Het veld moest ook onderhouden worden dat betekent maaien. Daar heeft bijna iedereen een hekel aan. Willem Jan heeft in de laatste uitgave van het clubblad al uitgelegd hoe we dat lieten doen: automatisch door een kleine door een 2-takt aangedreven grasmaaier. Deze was meegebracht uit Enschede waar Jan de Graaf bij het management gewerkt heeft van de vuilverbranding. Hij zag de machine op de lopende band liggen en nam hem mee. Hij bleek nog prima te werken er zat zelfs nog brandstof in! Na wat rekenwerk bleek een cilinder van ca 20 cm voldoende om het veld te maaien. Op 25 m afstand van het middelpunt werd de maaimachine gestart aan een touw zodat deze automatisch rondjes draaide, bij ieder rondje kwam deze korter bij het middelpunt. Vanaf een bankje voor de hut wachtten we geduldig totdat het midden was bereikt. Op het veld werd veel met motormodellen gevlogen. Toen waren dat uitsluitend zuigermotoren van 1,5 tot 5 cc. Op den duur kwamen toch nogal wat klachten van omwonenden over het lawaai.

Het werd dus tijd op te verkassen. Na veel zoeken vonden we een onderkomen bij Kees Edel aan de Lange Molenweg. De hut werd in Harenkarspel uit elkaar gehaald en bij Kees Edel weer opgebouwd.

De maaimachine hebben we daar niet meer gebruikt. Inmiddels hadden we wat geld zodat een tweedehands Toro aangeschaft kon worden. Ik heb daar een aantal mooie jaren mogen vliegen.

Het laatste door mij en Ad v.d. Wiel (met steun van Lou Kroes) gebouwd exact schaalmodel was de Stinson "Reliant" met 50 cc motor. Het toestel is later ingevlogen door Huub Corsmit op het veld van de ouders van Andries Michielen. Huub bezocht Oshkosh waar hij de eigenaar van dit toestel ontmoette. De Stinson heeft lange tijd gehangen in het restaurant van de zweefclub (ELZC) in Schinveld.

Ik heb een fijne tijd gehad bij de ACK en ben de club daar dankbaar voor!



In 1984 besloot ik het modelvliegen te verwisselen met het grote werk en werd lid van zweefvliegclub Den Helder waar ik in 1986 mijn brevet haalde en in

1986 mijn technisch brevet voor het onderhoud en keuren van zweefvliegtuigen. In 2001 verhuisde ik naar mijn roots in Heerlen en werd lid van de ELZC. Met mijn vliegmaatje en technicus heb ik daar een Pools zweefvliegtuig uit 1965 de Mucha (PH-938) dat er heel slecht uitzag in ongeveer een jaar gerestaureerd en aan de vliegpapieren geholpen.



Jo Wijnen.

De ACK Electro-duur wedstrijd 2026

Zaterdagavond 11 juli, zo rond 19 uur komt via whatsapp het bericht van Johannes binnen dat de wedstrijd de volgende dag doorgaat. De weersverwachting is goed dus worden de deelnemers om 11 uur in de ochtend verwacht op het vliegveld langs de Boekelerweg.

Om enigszins kans te maken op een redelijke klassering heb ik de voorgaande week mijn Discus van enkele kleine aanpassingen voorzien zodat ik twee 6s5000mah pakketten parallel kon inpluggen. Ook de ontvanger accu heb ik van een iets grotere capaciteit voorzien. Met vol vertrouwen laad ik zondag ochtend de auto vol. Of toch niet hoor ik toch ergens een stemmetje die zegt "neem ook maar een ander vliegtuig mee, misschien heb je die wel nodig". OK, ook de ASW 27 er maar bij. Die is kleiner en neemt niet veel



extra ruimte in.

Rond half elf op het veld. De verkeersdrukte op de A9 valt bijzonder mee. Wilco, Johannes en Willem Jan zijn al aanwezig, en in korte tijd melden een paar goed gemutste modelvliegers zich bij Johannes om deel te nemen. Een groot scala aan electro-zwevers vult al snel de flink uitgebreide pits. Vliegtuigen variërend van Willem Jan zijn houtbouw "Daedelus" tot de vol GFK "Enigma" van Johannes en de "Ray-X" van Winfried. Mijn belachelijk zware "Discus 2" van 4,5 meter spanwijdte is hierbij eigenlijk een buitenbeentje. Maar ook die moeten er zijn.

Om 11 uur precies is het startmoment van de wedstrijd, en ... gaat niemand de lucht in. Beetje verbaasd begrijp ik dat binnen de werktijd van 3 uur (van 11 tot 14 uur) een zo lang mogelijke vlucht gemaakt moet worden. Start je vroeg met slechts kleine kans op thermiek dan sta je zeer waarschijnlijk al met een uur met een lege accu weer aan de grond. Start je wat later, heb je meer kans op thermiek en dus op een langere vluchttijd. Enig tactisch inzicht is dus gewenst. Nu beschik ik ook wel over enig tactisch inzicht (als ik dat zo mag zeggen) maar gebruik dat uitsluitend op doordeweekse dagen tijdens mijn werk. In het weekend staat het verstand op nul ... dus start ik kort na 11 uur met veel enthousiasme mijn Discus vanaf de startkar. De klim gaat lekker, het zweven ook maar zoals te verwachten geen thermiek. Ondertussen zijn ook Johannes, Adrie, Willem Jan en Rolf begonnen met het doorkruisen van het luchtruim.

Al na 17 minuten is mijn vlucht met het speciaal geprepareerde geheime wapen ten einde. Na ongeveer 25 jaar trouwe dienst in deze oude Discus heeft de Schulze motorregelaar het begeven. Zou twee accu's parallel en ook veel half gas vliegen (om tijd te rekken) dan toch niet goed zijn voor deze oudgediende met technologie uit de vorige eeuw? Stof om thuis weer eens over na te denken, alsook om internet af te struinen op zoek naar een nieuwe regelaar. Winfried en Andries zijn nog steeds niet gestart. Zij hebben klaarblijkelijk hun tactisch inzicht opgespaard voor dit evenement.

Na twee bakken koffie besluit ik dan toch maar om de ASW 27 uit de auto te halen en om 12:13 begint deze aan de taak om niet de laatste in de eind uitslag te gaan innemen. Andries en Winfried zijn ondertussen ook gestart en Willem Jan en Jeroen zijn al bezig met een tweede poging om een goede tijd neer te zetten, al weet Jeroen op dat moment nog niet dat hij aan de wedstrijd deelneemt. Hij is alleen gekomen om een beetje "vrij" te vliegen en maakt eigenlijk nooit vluchten langer dan 15 a 20 minuten. Uiteindelijk zijn Sjoerd zijn vluchttijden gewoon opgeschreven en dat komt mij en ook Willem Jan aan het eind eigenlijk best wel goed uit.

Mooie vluchten worden gemaakt en steeds vaker zijn er tussen de vele daalgebieden goed bruikbare thermiekbellen te benutten. Zo rond 13 uur beëindigen steeds meer deelnemers hun vlucht en begint er langzaam aan een tweestrijd te ontstaan tussen Andries en Winfried. Als ook Winfried moet opgeven wordt de druk bij Andries langzaam opgevoerd opdat zijn vlucht in ieder geval pas na 14 uur wordt beëindigd. Helaas lukt dat net niet en om 13:58 moet ook Andries zijn "Latte" op het strakke grasveld neerzetten. Een vlucht van twee uur, 7 minuten en 51 seconden op de klok en hiermee niet alleen de winnaar van de ACK electro-duur 2026, maar ook de langste electro-vlucht van het seizoen 2026 tot nu toe. Naar verwachting zal dit ook wel zo blijven, want wie gaat dit de komende maanden nog verbeteren?

Bij deze wedstrijd zijn in totaal 13 vluchten gemaakt door de 8 deelnemers. De uitslag is dan als volgt waarbij van elke deelnemer de langste vlucht de rangschikking bepaalt.

Nr	piloot	vliegtuig	vliegtijd
1	Andries	Mocca	2:07:51
2	Winfried	Ray X	1:32:54
3	Johannes	Enigma	1:15:--
4	Adrie	Spectra	1:13:41
5	Rolf	Ensian	1:05:36
6	Rob	ASW27	0:55:--
-	Johannes	Enigma	0:53:16
7	Willem Jan	V-tijd	0:47:26
-	Willem Jan	Daedelus	0:38:05
-	Willem Jan	Daedelus	0:31:26
8	Jeroen	Mocca	0:20:--
-	Rob	Discus 2	0:17:--
-	Jeroen	Mocca	0:16:--



Naast de top tijd van Andries verdient die van Adrie ook een zeer eervolle vermelding. 1 uur, 14 minuten en een beetje met een houtbouw Spectra. Klasse Adrie !!

Rob ten Hove



Foto-impressie jubileum 50 jaar



ACK 50 jarig jubileum feest

Zaterdag 25 juli 2025, de grote dag dat de ACK haar 50 jarig jubileum gaat vieren. De afgelopen maanden is de feestcommissie druk bezig om de festiviteiten te organiseren. Belangrijkste onderdeel natuurlijk de BBQ en daarvoor moet niet alleen een BBQ geregeld worden maar ook tafels, banken en een tent. Voor hetgeen wat op de BBQ roosters plaats gaat nemen wordt een professional ingehuurd die niet alleen het vlees en de vegetarische uitvoering daarvan regelt maar ook de BBQ bedient zodat voor een ieder de gaarheid van hetgeen op het bord wordt opgediend consistent is.

Een ander onderdeel van jubileum feest is het middag vliegprogramma. Met kundig advies van de bestuursleden motor- en zweefvliegen heeft de feestcommissie een fun-wedstrijd programmaatje samengesteld waaraan een ieder die het wil, deel kan nemen, ook de al gevorderde maar nog niet gebrevetteerde leden. Zoals de aanduiding "fun" al aangeeft moet het niet een al te serieus programma zijn. Het gaat om de lol en het vliegplezier en niet om de stress van het exact op tijd vliegen met een helper naast je die de aftikkende secondes oproept.

Maar tijd is toch wel een belangrijk aspect, tenslotte is de 50 jaar voor de ACK ook bijna onopgemerkt voorbij gevlogen. Dus wordt er iets nieuws geprobeerd die we eenmalig en alleen voor dit feestprogramma toepassen en misschien voor het volgende jubileum. Onder het motto "de tijd vliegt" gaan we toch de tijdsduur van de vlucht mee laten tellen, echter de deelnemers mogen geen timers gebruiken anders dan die in de grijze massa tussen de oren. Voordat gestart wordt met het uitvoeren van de vlucht bepaald de deelnemer middels het gooien van een dobbelsteen de te vliegen vluchtduur. Wordt een 1 of een 2 geworpen, dan is de vlucht duur 2 minuut en 30 seconden, bij een 3 of een 4 is de vluchtduur 2 minuut en 45 seconden en bij een 5 of een 6 een vluchtduur van 3 minuten. Tijd gaat in bij het loskomen van de grond of uit de hand, en eindigt bij de eerste aanraking van de grond. Om het nog een beetje lastiger te maken moeten de motorvliegers in hun vlucht ook nog minimaal 1 looping draaien. Meer mag ook, evenals andere vliegfiguren maar het levert niets op.

Voor de motorvliegers moet de landing (touch-down) op een fictieve baan plaatsvinden, een vak van ongeveer 10 bij 10 meter. De Zweefvliegers, met of zonder elektromotor, landen zo dicht mogelijk langs een lijn waarbij de afstand tot de lijn bepalend is voor het aantal landingspunten. Draait het vliegtuig bij de landing om 1 van zijn drie assen meer dan 90 graden, dan levert deze lan-



ding geen punten op. Een leuk vliegprogrammaatje dachten we zo en het idee is om voor zowel motor, elektro-zweef en zweef elk twee ronden te vliegen. Uiteindelijk is het enthousiasme om deel te nemen is zo groot dat een tweede ronde alleen bij de fun-zweefwedstrijd is doorgegaan. Voor motor en elektro-zweef is het bij 1 ronde gebleven om zo ook de mogelijkheid te bieden om die middag 'vrij' te vliegen.

We beginnen met de motorwedstrijd, die met 11 deelnemers goed bezet is. Paul heeft de taak op zich genomen om van alle vluchten de vliegtijd op te nemen en houdt het moment van loskomen en weer de grond raken heel nauwkeurig in de gaten. Het met de dobbelsteen bepalen wat de vliegtijd moet zijn is een leuk onderdeel. Uiteindelijk bepaalt de eigen worp de vliegtijd en kan er dus geen discussie over ontstaan. Of toch daar hebben we het later nog wel over.

Een aantal deelnemers land erg dicht bij de opgegeven vliegtijd. Verschillen van onder de 10 seconden zijn toch heel netjes. Maar er zijn ook hele grote verschillen, en eerlijk gezegd, dat is ook wel de bedoeling van dit programma. Opvallend is dat Ramon een bijna compleet kunstvlucht programma vliegt. Netjes maar het levert niets op, sterker nog, 77 strafpunten daar de vlucht beduidend langer duurt dan de bedoeling is.

Na wat rekenwerk, uitgevoerd in afzondering op een bankje nabij onze nieuwe keet, is een duidelijke winnaar van deze motor fun-wedstrijd aan te wijzen en wel Rick Eliens. Voor de overige deelnemers die nog willen weten hoe goed (of beroerd) ze hebben gevlogen, onderstaand de cijfertjes. Maximaal te behalen punten aantal is 70 (50 voor de vluchtduur en 20 voor de landing). Maar het punten aantal kan ook negatief zijn en een aantal deelnemers is dat goed gelukt.



Motor fun-wedstrijd

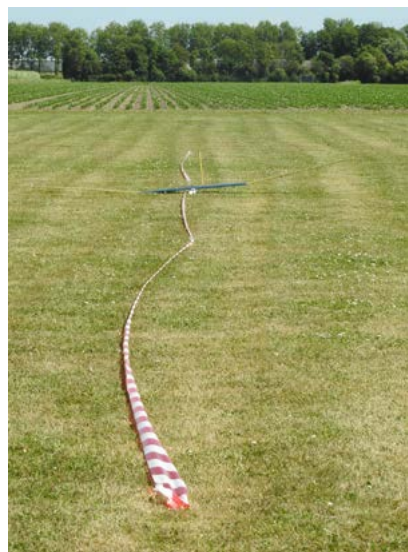
		Dobbel steen	Te vliegen tijd	Gevlogen tijd	Vlucht duur punten	landing	Landing punten	Totaal punten
1	Rick	1	2 m 30 s	2 m 34 s	50 - 4 pt	Op baan	0 pt	46 pt
2	Menno	6	3 m 00 s	3 m 07 s	50 - 7 pt	Op baan	0 pt	43 pt
3	Job	6	3 m 00 s	3 m 17 s	50 - 17 pt	Op baan	0 pt	33 pt
4	Willem Jan	2	2 m 30 s	2 m 36 s	50 - 6 pt	Naast baan	-20 pt	24 pt
5	Cees	3	2 m 45 s	2 m 35 s	50 - 10 pt	Voor baan	-20 pt	20 pt
6	Jaap	1	2 m 45 s	2 m 02 s	50 - 43 pt	Op baan	0 pt	7 pt
7	Vincent	6	3 m 00 s	2 m 34 s	50 - 26 pt	Naast baan	-20 pt	4 pt
8	Rob	5	3 m 00 s	2 m 23 s	50 - 37 pt	Voor baan	-20 pt	- 7 pt
9	Stan	1	2 m 30 s	3 m 16 s	50 - 46 pt	Naast baan	-20 pt	-16 pt
10	Winfried	4	2 m 45 s	1 m 21 s	50 - 84 pt	op baan	0 pt	-34 pt
11	Ramon	1	2 m 30 s	3 m 47 s	50 - 77 pt	Voor baan	-20 pt	-47 pt



Na een korte pauze waarin de mensen nog even helemaal los konden gaan met vrijvliegen, gaat de elektro-zweef fun-wedstrijd van start. Naast de zelfde bepaling en inschatting van de vluchttijd is bij deze wedstrijd ook een element toegevoegd om de piloot een beetje uit zijn tijdtelling/ritme te halen. Bij de motor wedstrijd moest minimaal 1 looping gemaakt worden, bij de elektro-zweef moet de motor-

loop bij de start 30 seconden zijn. Elke seconde meer of minder levert een strafpunt op.

Ook nu 11 deelnemers die motorlooptijd van 30 seconden toch best aardig kunnen inschatten. Maximaal 70 punten te behalen (10 voor motorloop, 50 voor vluchtduur en 10 voor landing). Ook hier grote verschillen in punten aantal. Alleen Adrie komt negatief uit als gevolg van een sterk te korte vliegtijd. Rob raakt bij de landing niet voldoende hoogte kwijt en moet de motor weer aanzetten voor een tweede poging. Onderstaande tabel geeft voor de liefhebbers de exacte



cijfertjes maar toont ook dat Ramon zich goed revancheert van een mooie kunstvlucht uitvoering maar mindere motor-wedstrijdvlucht. Winnaar van de elektro-zweef wedstrijd: Ramon, op hele korte afstand gevolgd door Ab.

Elektro Zweef fun-wedstrijd

		Dobbel steen	Te vliegen tijd	Gevlogen tijd	Motor loop	Motor loop punten	Vlucht duur punten	landing	Landing punten	Totaal punten
1	Ramon	5	3 m 00 s	3 m 06 s	29 s	-1 pt	50 - 6 pt	< 0,75 m	9 pt	62 pt
2	Ab	5	3 m 00 s	3 m 05 s	26 s	-4 pt	50 - 5 pt	< 0,25 m	10 pt	61 pt
3	Vincent	4	2 m 45 s	2 m 52 s	25 s	-5 pt	50 - 7 pt	> 5,25 m	0 pt	48 pt
4	Willem Jan	3	2 m 45 s	3 m 04 s	30 s	0 pt	50 - 19 pt	> 5,25 m	0 pt	41 pt
5	Jaap	4	2 m 45 s	3 m 04 s	32 s	-2 pt	50 - 19 pt	> 5,25 m	0 pt	39 pt
6	Cees	2	2 m 30 s	3 m 08 s	39 s	-9 pt	50 - 23 pt	> 90 grd	0 pt	13 pt
7	Rolf	2	2 m 30 s	3 m 26 s	26 s	-4 pt	50 - 56 pt	< 0,25 m	10 pt	10 pt
8	Johannes	2	2 m 30 s	3 m 21 s	31 s	-1 pt	50 - 51 pt	> 90 grd	0 pt	8 pt
9	Winfried	5	3 m 00 s	2 m 13 s	22 s	-8 pt	50 - 47 pt	< 0,25 m	10 pt	5 pt
10	Adrie	6	3 m 00 s	1 m 51 s	30 s	0 pt	50 - 59 pt	> 5,25 m	0 pt	- 9 pt
11	Rob	2	2 m 30 s	2 m 51 s	35 s	-5 pt	50 - 21 pt	Motor 2 ^e maal gestart		

Als laatste de zweef fun-wedstrijd. Een vijftal deelnemers, niet zo zeer omdat het al wat later in de middag is maar meer omdat er schijnbaar niet zo veel leden zijn met een zweefvliegtuig die gestart kan worden met de rubberlijn. Omdat de lijn kort is en daarmee ook de mogelijke vluchttijden, is deze met een minuut ingekort. Dus 1 minuut 30, 1 minuut 45 en 2 minuten. En met vijf deelnemers is het dan ook mogelijk om twee rondes te vliegen. Geen extra element om de piloot een beetje uit zijn tijdtelling/ritme te halen, het idee dat de BBQ nu snel gaat beginnen zou al genoeg moeten zijn.

In de eerste ronde worden de landingen best goed uitgevoerd, maar in de tweede ronde is daar weinig, of beter niets meer van over. Winnaar over twee rondes is Ab op korte afstand gevolgd door Johannes. Speciale vermelding voor Willem Jan en Jaap. Zij hebben aan alle drie de fun-wedstrijden mee gedaan. Chapeau heren !! En nu BBQ, maar eerst nog de cijfertjes.

Zweef fun-wedstrijd

1 ^e ronde		Dobbelsteen	Te vliegen tijd	Gevlogen tijd	Vlucht duur punten	landing	Landing punten	Totaal punten
1	Ab	1	1 m 30 s	1 m 33 s	50 - 3 pt	< 0,75 m	9 pt	56 pt
2	Johannes	1	1 m 30 s	1 m 33 s	50 - 3 pt	< 1,75 m	7 pt	54 pt
3	Willem Jan	4	1 m 45 s	1 m 52 s	50 - 7 pt	> 90 grd	0 pt	43 pt
4	Jaap	2	1 m 30 s	1 m 11 s	50 - 19 pt	< 0,25 m	10 pt	41 pt
5	Adrie	2	1 m 30 s	1 m 02 s	50 - 28 pt	< 0,25 m	10 pt	32 pt
2 ^e ronde		Dobbelsteen	Te vliegen tijd	Gevlogen tijd	Vlucht duur punten	landing	Landing punten	Totaal punten
1	Adrie	1	1 m 30 s	1 m 31 s	50 - 1 pt	> 90 grd	0 pt	49 pt
2	Willem Jan	1	1 m 30 s	1 m 32 s	50 - 2 pt	> 5,25 m	0 pt	48 pt
3	Ab	1	1 m 30 s	1 m 32 s	50 - 2 pt	> 5,25 m	0 pt	48 pt
4	Johannes	3	1 m 45 s	1 m 42 s	50 - 3 pt	> 5,25 m	0 pt	47 pt
5	Jaap	1	1 m 30 s	1 m 25 s	50 - 5 pt	> 5,25 m	0 pt	45 pt
				Eind uitslag				
1	Ab	56 + 48 pt		104 pt				
2	Johannes	54 + 47 pt		101 pt				
3	Willem Jan	43 + 48 pt		91 pt				
4	Jaap	41 + 45 pt		86 pt				
5	Adrie	32 + 49 pt		81 pt				

Na de heerlijke en prima verzorgde BBQ (ook de vegetarische) vindt de prijsuitreiking plaats. Voor alle drie de winnaars is er een beker beschikbaar. Niet een beker voor op de schoorsteenmantel of ergens diep verborgen in een zolderkast, maar een beker met praktisch nut. Een beker voor op de keuken of ontbijttafel, of gewoon in je eigen bouw-cave, gevuld met koffie, thee of melk.

O ja, ik zou nog even terugkomen op de dobbelsteen. De opmerking is gemaakt dat deze wel



erg vaak een 1 of 2 oplevert en dus gecorrumpeerd is. Statistisch gezien zou elke waarde ongeveer even vaak moeten voorkomen. Een kleine analyse; Bij de wedstrijden is de dobbelsteen 32 maal geworpen. Elke waarde zou dan 5 à 6 maal gegooid moeten zijn, maar omdat 32 geen representatief aantal is, voegen we de aantallen van 1 en 2 alsook 3 en 4 en die van 5 en 6 bij elkaar. Dit levert het volgende resultaat:

Dobbelsteen waarde	Aantal worpen			
	Motor	Elektro-Zweef	Zweef	Totaal
1 en 2	5	4	8	17
3 en 4	2	3	2	7
5 en 6	4	4	0	8

Conclusie:

- Statistisch gezien een waardeloze selectie om een zinnige conclusie uit op te maken (waar).
- De zweefpiloten zijn beter in dobbelsteen gooien (onwaarschijnlijk),
- Het is en blijft een Chinese dobbelsteen uit de Xenos.

Rob ten Hove



Nieuwe vliegtuigen

Sinds de vorige keer (uitgave mei) zijn er maar liefst 11 nieuwe vliegtuigen aangemeld. Grappig genoeg hield dat deels verband met de viering van ons 50 jarig bestaan waaraan een funvlieg gedeelte was gekoppeld. Een aantal leden heeft daar speciaal een vliegtuig voor gekocht.



Om te beginnen was daar Vincent de Bode die een 2 meter RES zwever heeft gebouwd. Het model is de ELFE 5 van 465 gram, mooi voor het vinden van thermiek bij wat rustiger dagen. Dit model heeft ACK1528 gekregen.



Vervolgens was daar Pieter Peereboom met de Zelanta, een elektrozwever afkomstig uit de nalatenschap van Frans van Essen. Het heeft een spanwijdte van 214 cm en weegt vliegklaar 1300 gram. Wie trouwens goed naar de foto kijkt ziet dat Pieter op de vleugels afbeeldingen heeft gemaakt ter ere van het 50 jarig bestaan van onze vereniging. Dit model heeft ACK1529 gekregen.



Daarna was het de beurt aan Winfried de Vries met maar liefst 2 modellen. Ten eerste de bekende Slick, ditmaal in 67 inch groene uitvoering van Pilot RC. Weer een model waar hij zich lekker mee kan uitleven. Helaas verloor hij onlangs tijdens een vlucht de kap die in het maïsveld verdween. Diverse zoektochten hebben tot nu toe helaas niets opgeleverd. Dit model heeft ACK1530 gekregen.

Het tweede model is een elektrozwever van Pike Dynamic, een vol carbon kist met een spanwijdte van 368 cm en een vliegklaar gewicht dat begint bij 1100 gram. Dit model heeft ACK1531 gekregen.



Daarna was het wederom de beurt aan Vincent, ditmaal met een oud schuim

kistje, een Joker. Span is 160 cm, gewicht 2450 gram. Dit kistje werd door Vincent aangemeld voor het funvliegen tijdens ons jubileum en heeft ACK1532 gekregen.



Met hetzelfde doel meldde Stan Brouwer het volgende vliegtuig aan, een FMS Ranger met een spanwijdte van 180 cm. Speciaal voor een ander funfly evenement heeft Stan voor dit model een doodshoofdje geprint waarin een eitje past. Dat eierdopje wordt met klittenband bovenop de vleugel bevestigd. Inmiddels is er al het nodige geoefend om dit eitje te dropen maar bleek dat toch nog een lastiger dan gedacht. Het heeft al de nodige (3D geprinte) eitjes gekost! Dit model heeft ACK1533 gekregen.



Vervolgens was het de beurt aan Jan Hendrik Hooijberg met 2 modellen, beide schuim modellen. De eerste is een Piper Cup J3 met een span van 140 cm en een gewicht van 1300 gram. Dit model heeft ACK1534 gekregen.



De tweede is een P51 Mustang van 120 cm en een gewicht van 1400 gram. Dit model heeft ACK1535 gekregen.



Hierna spotte ondergetekende Mart Dinkla met een nieuwe kist op het veld, een knalrode Extreme Flight Laser van 67 inch en een gewicht van ongeveer 3500 gram. Het model liet een indrukwekkend vliegbeeld zien en heeft ACK1536 gekregen.



Een paar dagen later was daar Wim Thieme die een elektrozwever gebouwd heeft, de Introduction. Dit model met dubbelgeknikte vleugel heeft een span van 286 cm, weegt rond



1000 gram en heeft geen rolroeren maar wel flaps. Dit model heeft ACK1537 gekregen.

Als laatste was het wederom Jan Hendrik Hooijberg, ditmaal met een balsa model, een GP Escapade Sport van 130 cm en 2500 gram. Deze laagdekker heeft ACK1538 gekregen.



Paul Croon

Verwijderen oude folie

Enige tijd geleden was ik bezig met het opknappen van een oude zwever, de Zelanta. De krimpfolie van de vleugels verkeerde in een slechte staat. Op meerdere plekken was de doorzichtige bovenlaag losgekomen van de kleurlaag daaronder. Dit was niet meer te repareren.

Daarom zijn de vleugels voorzien van nieuwe folie. Voorzichtig ben ik begonnen met het lostrekken van de oude folie. Hierbij kon ik alleen de doorzichtige bovenlaag lostrekken en bleef de kleurlaag op de vleugel zitten.

Gelukkig herinnerde ik mij nog dat ik een keer de tip had gekregen van een clublid om oude folie te verwijderen door deze te verhitten met een foliestrijkbout.

De rest heb ik toen gedaan met behulp van de strijkbout. Op de meeste plekken ging dit goed; op sommige plekken zat de kleurlaag nog steeds op het hout. Dit kon ik later met aceton slechts gedeeltelijk verwijderen.

Aan de bovenzijde van de vleugel, waar ik nog niet de strijkbout had gebruikt, zat nog de kleurlaag. Na wat experimenteren met diverse soorten tape lukte het mij om bijna de hele kleurlaag te verwijderen. Op de kleurlaag heb ik papieren afplaktape aangebracht. Na verwarmen met de strijkbout bleef de kleurlaag aan het papier plakken en kon het losgetrokken worden van de vleugel.



Pieter Peereboom



Ode aan een Piper Cub(je).

De alom bekende Piper Cub heeft mij altijd bekoord. Waarom? Ik weet het niet, maar het is een leuk en eenvoudig vliegtuig en ik heb meerdere keren als passagier mee mogen vliegen. De eerste keer boven het Vierwoudstedenmeer in Zwitserland en wellicht heeft deze uitzonderlijke belevenis mijn liefde voor dit vliegtuigje bezegeld.

Als modelvlieger ben je dan al snel geneigd om een exemplaar in klein formaat te gaan bouwen en vliegen. In de loop der jaren, zeg maar decennia, heb ik er (tot nu toe) vier gebouwd en allen hebben gevlogen of vliegen nog steeds. De eerste was een klein model Piper PA-18 van Robbe, aangedreven door een Enya 3,5cc tweetakt. Nummer twee was een slag groter, de schaal 1 op 5 Piper J3C van SIG en had een 10cc viertakt onder of beter buiten de motorkap. In de jaren '90 zijn ze de deur uitgegaan en is de modelvlieg aandacht verschoven naar elektro F5B. Ook heel leuk, maar na een aantal jaren intensief wedstrijden te hebben gevlogen, is de interesse toch weer naar het bouwen en vliegen van (semi-) schaalmodellen verschoven. Dit keer uiteraard wel elektrisch aangedreven en dan kan het niet uitblijven dat er ook weer een Piper Cub gebouwd gaat worden. Ook nu weer een schaal 1 op 5 Piper J3C van SIG.

In januari 2011 maakt deze derde en rood-wit gekleurde Piper na een relatief lange doorlooptijd (zuivere bouwtijd is aanzienlijk korter) zijn eerste vlucht en wel op marine vliegveld Valkenburg. Met een 4s Lipo accu tuft het Pipertje lekker relaxed zijn rondjes, maar na een aantal maanden komt plots, en ik weet nog steeds niet waarom, het idee om zwevers te gaan slepen. Nooit eerder gedaan dus een echte uitdaging, en dan vooral ook voor de piloot/eigenaar van het zweefvliegtuig. Onze wel bekende Adri Brand offerde zijn kleine Pilatus B4 op (letterlijk) om de eerste schreden op het sleepvlak te gaan zetten. Na een twintig, misschien dertig tal meters ligt de Piper in het hoge gras en de Pilatus op zijn kop op de verharde baan van Valkenburg. Niet echt een daverend succes. Dus evaluerend bij een kop koffie tot de conclusie gekomen; "POWERrrrr", er moet meer vermogen in de Piper.

Een paar weken later, na wat hak- en breekwerk een 6s accu in de romp weten



te proppen en opnieuw proberen. Ik weet niet meer met welke zwever, maar het was zeker geen Pilatus. Langzaam aan ervaring opbouwen met afwisselend succes en tegenslag. Succes met het steeds hoger slepen en het ook steeds groter worden van de zweefvliegtuigen (3+ meter en rond de 3 kg), tegenslag omdat het lijntje ook nog wel eens onder het stabilo komt bij de start. Het zweefvliegtuig tilt dan plots het stabilo op en gezien de geringe hoogte en zeer waarschijnlijk ook de nog beperkte ervaring gaat de Piper dan snel en rechtstandig richting aarde. Bij deze ongeplande landing op een verharde baan betekent dit niet alleen een kromme motor-as maar ook een motor die je ergens halverwege de romp terug vindt.



De Piper opnieuw opgebouwd, maar omdat er geen nieuwe motorkap bij SIG te krijgen is, zelf maar iets geknutseld waardoor deze als J3C geboren Piper verder door het leven moet als een Piper 18, tenminste als je er op enige afstand naar kijkt dan. Het Piper Cubje heeft op deze wijze vele honderden sleepvluchten gemaakt en de ervaring in het slepen is hierdoor aanzienlijk uitgebreid. Het grote sleepwerk is ondertussen overgenomen door een Eco-Boomster die met gemak zweefvliegtuigen tot 10kg naar hoger sferen brengt.

Het Pipertje is in gebruik gebleven voor het kleinere sleepwerk, maar het harde werken de afgelopen jaren begint zijn tol te eisen. Steeds ruwere omgangsvormen en ouderdom slijtage zorgen voor vermoeidheidsverschijnselen en drie jaar gelden is dan ook het besluit genomen om een vierde Piper te gaan bouwen.

Randvoorwaarde 1; deze 4^e Piper Cub wordt niet rood maar blauw, verschil moet er zijn. Randvoorwaarde 2; nu met landingskleppen. Randvoorwaarde 3; hij wordt net zo groot als het rode Pipertje, maar nu wel anders qua constructie.

Na de bekende lange doorlooptijd staat op 24 mei van dit jaar Piper Cub nr 4



op het ACK-vliegveld. Ook weer in de vorm van een Piper PA-18 en nu met een meer schaal gelijkende motorkap en landingsgestel. De eerste vlucht verloopt probleemloos. Zwaartepunt ligt goed (kan ook niet anders, gelijk aan Piper nr 3) dus verder niets aan doen. Reactie op de roeren zijn zoals verwacht. Prima dus, en na twee vluchten gaat het eerste zweefvliegtuig (Graupner ASW22 van Leo Bot) aan de haak. Ook dat doorstaat hij prima. Die dag zeven vluchten gemaakt waarvan 5 met een zwever er achter.

En het oude trouwe rode Pipertje die na thuiskomst toch wel een beetje treurig in een hoekje van de hobbykamer staat, wat gaan we daar mee doen? Deze heeft mij toch wel heel veel vliegplezier gegeven. Het wordt dan ook niet de grijze Komo-zak en ook niet de vuilcontainer, maar een frisse revisie om ergens in het najaar (zal wel volgend jaar worden) toch weer het luchtruim te gaan kiezen. Oude bekleding eraf, wat reparaties uitvoeren en daarna weer een fris nieuw rood jasje. Still going strong dit kleine Pipertje. Op naar de volgende 15 jaar.

Rob ten Hove





Nadat een eerdere geplande trainingsdag (20 juni) afgelast werd, wegens extreme warmte, kon de inhaaldag op 8 augustus wel doorgang vinden. Vanuit ACK was er wegens vakanties maar een kleine delegatie beschikbaar, al-



leen Ruud en ik konden afreizen naar Deelen. Wederom een mooie zomerdag, dus hooggespannen verwachtingen. Hoewel de opkomst kleiner was dan verwacht, konden we er

een mooie modelvliegday van maken. Zoals ook wel eerder op vlgb. Deelen was de ons toebedeelde vliegstrip niet ideaal te noemen, wisselende windrichtingen (Bft 2 en soms 3) maakte de betonbaan met bossages ernaast tot een uitdaging. Veelal dwarswind of een gunstige windrichting draaide gedurende de vlucht alsnog naar zijwind. Waar wij op ons Boekeler Aerodrome tijdens de vlucht een andere landingsrichting dan startrichting kunnen kiezen, is dat op een betonbaan geen optie.



Zowel Ruud (met de grote FK-48) als ik met de Ryan STM maakten een vlucht ... en eindigde beiden bij de uitrol van de landing in de grasrand van de baan. Het op koers houden van een schaalmodel in de eindfase van de landing lukt niet altijd netjes. Zeker de FK-48, tweemotorig met een klein kielvlak en richtingsroer toont zich dan niet van de meest betrouwbare kant. Gedurende de dag bleven we het weerbeeld spotten, maar het werd er niet beter op. We besloten de beide Koolhoven FK-51 toestellen niet de lucht in te brengen. Meerdere piloten kwamen tot die conclusie, zodat uiteindelijk maar een aantal schaalmodellen vliegend te zien waren. De Commonwealth CA-6 Wackett van Berto met de nodige motorproblemen (1 van beide cilinders van de 40 cc V-2 van



Laser viel bij drossel steeds uit) waardoor een landing op grote afstand uiteindelijk zijn deel werd. Leon vloog de Republic F-48G Thunderjet mooi voor, zeker geholpen door het feit dat de kist een neuspoot heeft. Grootste pechvogel van deze trainingsdag was Stef v.d. Steen. Zijn inmiddels 32 jaar oude Fokker F-XXXVI (4 motoren, klein kielvlak, staartwiel) had ook koersproblemen tijdens de start. Hij trof zowel brandblusser als de mast van de windzak en liep fikse schade op. Herbouw is gestart. Nu kun je, terwijl je dit zo leest, jezelf afvragen of je onder dit soort condities wel moet starten. Die vraag stellen wij ons ook tijdens een vliegday met kritische omstandigheden. Ik ken dat gevoel ook wel van de ervaringen met het hellingvliegen in de Eifel. Uiteindelijk kent elke modelvlieger dat keuzemoment wel. Pas achteraf en zeker als je het toevertrouwd aan het papier kan iedereen zeggen: "ik zou aan de grond gebleven zijn". De symptomen van het modelvliegvirus.



Willem Jan Wester.



Fotoimpressie klusdag 11 juli



Speling scharniertape verhelpen

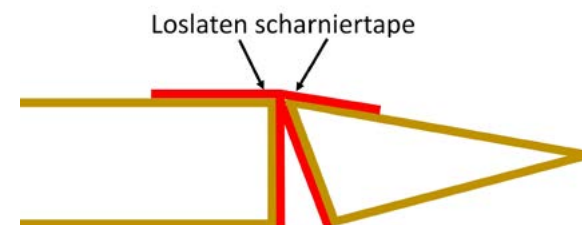
In de loop der jaren heb ik bij het bouwen en repareren van modelzwevers vele tips en trucs toegepast. Sommige zijn mij aanbevolen door clubleden, andere ben ik tegengekomen op het web of ik heb het zelf uitgeprobeerd.

Als scharnier voor de diverse roeren en kleppen van mijn zwevers gebruik ik over het algemeen scharniertape. Dit wordt op de bekende wijze aan de binnenzijde en aan de buitenkant van het scharnier bevestigd. Meestal maakte ik gebruik van stroken van doorzichtig polyester met grote kleefkracht die ik kreeg van een van onze clubleden. Ik heb ook gewapende scharniertape gebruikt, die ik via een webwinkel had aangeschaft.

Na enige jaren gebeurt het vaak dat er speling in het scharnier komt omdat de scharniertape een stukje los laat ter hoogte van het scharnier van het roer.

Bij het met de hand vast drukken van de tape plakte dit niet goed aan het roer. Ik ben vervolgens gaan experimenteren met de strijkbout die ik gebruik voor de krimpfolie. Ik vermoed dat de lijm bij hogere temperatuur beter zou kunnen werken. Op een proefstukje met vetvrij papier heb ik de temperatuur steeds een stukje hoger ingesteld. Hier bleek dat de scharniertape weer goed aan het scharnier plakt als je het strijkt met een temperatuur van tegen de 150 °C. Het vast strijken van het scharnier werkte zowel bij het polyester als bij de gewapende scharniertape. Zo zijn de scharnieren weer spelingsvrij. Het is wel verstandig om bij een iets lagere temperatuur te beginnen op een proefstukje.

Pieter Peereboom





Evenementen- en wedstrijdkalender 2026



Dag / datum	Evenement	Aanvang	Locatie
Don 4 Juni / 27 Aug.	Zomeravondcompetitie	19:00 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
Zon 15 Nov.	Indoorvliegen	10:00 u	Hoornse Vaart
Zon 29 Nov	Indoorvliegen	10:00 u	Hoornse Vaart

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

