



Modelvliegtuigen zweven door het luchtruim boven Landen

Bouwverslag van een Oldgliders K8B
op schaal 1/3 met een spanwijdte van 5 meter

ADV



Willy De Maertelaere

Hoofdredacteur

Beste lezer van Tijdingen.

Deze laatste editie van de Tijdingen van 2025 betekent de afronding van het jaar. Dit jaar kende zowel gunstige omstandigheden als periodes met stevige wind, wat op enkele momenten uitdagingen met zich meebracht. Ik hoop erop dat u desondanks veel voldoening hebt gehaald uit de beoefening van onze hobby in het afgelopen jaar.

Het voorbije jaar zijn er diverse evenementen georganiseerd, zowel op het gebied van competities als recreatieve activiteiten. In eerdere edities van Tijdingen zijn hiervan uitgebreidere verslagen verschenen.

Ondanks herhaalde pogingen van onze vertegenwoordigers is de aanvraag voor verhoging van onze toegestane vlieghoogte tot 300 meter nog niet goedgekeurd. Het voorstel bevindt zich momenteel ter behandeling bij het kabinet.

Binnen onze overkoepelende federatie BML worden verschillende voorstellen over de sport besproken. De Waalse collega's hebben aangegeven te willen stoppen met subsidies voor piloten die deelnemen aan internationale wedstrijden, ook wordt voorgesteld dat aanvragers van de sportlicentie hiervoor een eigen bijdrage gaan betalen waarvan het bedrag op moment van dit schrijven nog niet is vastgesteld.

Binnen de VML is een voorstel gelanceerd voor jeugdwerking in samenwerking met de clubs, de respons hierop was zeer miniem en kwam alleen van enkele clubs gelegen in het Oosten van het land, in West en Oost-Vlaanderen was er geen belangstelling hiervoor al lieten enkele clubs weten dat zij zelfstandig hiermee bezig zijn.

Deze editie van Tijdingen bevat diverse artikelen die u hopelijk met plezier leest. Dank aan iedereen die bijdragen heeft ingezonden, blijf dit vooral doen.

Nu het einde van het jaar nadert, wil ik graag al onze leden prettige kerstdagen en een voorspoedig nieuwjaar toewensen. Hopelijk ligt er voor jullie iets moois onder de kerstboom en mocht het een bouwdoos zijn schrijf uw bevindingen op en samen met enkele foto's stuur maar in naar het gekende adres. Natuurlijk zijn andere artikels ook welkom als het maar met onze hobby te maken heeft.

Geniet nog van de laatste mooie vliegdagen van het jaar, fijne feestdagen en denk eraan hou het veilig.

Willy De Maertelaere
Hoofdredacteur Tijdingen

ADV

In dit nummer



6 Modelvliegtuigen zweven door het luchtruim boven Landen

10 Bouwverslag van een Oldgliders K8B

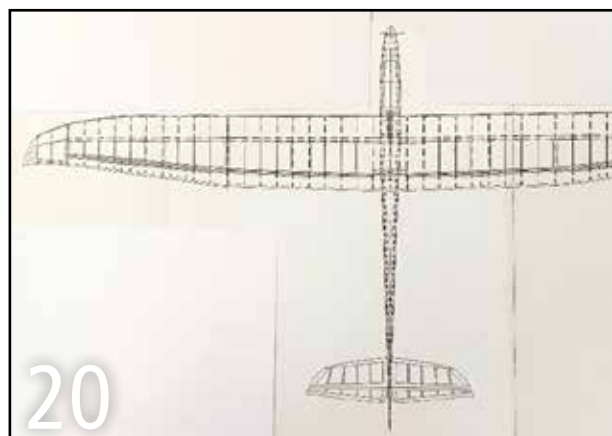
13 Wereld kampioenschap F3k TARP

16 Verslag eerste online meetings jeugdwerking - 02 en 22/09/2025

20 ...hier valt of staat de vleugel mee

28 ...verhuisd naar zijn nieuwe eigenaar, mijn maatje!

34 Photo contest



Coverfoto: Marc Aerts

Colofon:

VML Tijdingen is het tijdschrift van de Vereniging voor Modelluchtvaartsport en verschijnt tweemaal per semester. De juiste verschijningsdatum kan schommelen, afhankelijk van de beschikbare informatie.

Hoofdredactie:

Willy De Maertelaere, Wilgenstraat 22, 9950 Waarschot
w.demaertelaere@skynet.be

Elk lid van de VML kan teksten inzenden. Deze worden gepubliceerd indien ze niet in strijd zijn met de goede werking van de vereniging en de wetgeving. Artikels kunnen gemaïld of opgezonden worden in Word. Foto's in .JPG files. Wedstrijdverslagen dienen voorzien te zijn van meerdere foto's met uitleg.

Alle inzendingen via mail naar: w.demaertelaere@skynet.be of willy.de.maertelaere@flytovml.be

De redactie is niet verantwoordelijk voor de ingezonden artikelen.



Modelvliegtuigen zweven door het luchtruim boven Landen

Groot sleeptreffen bij Model Aero Milord Wezeren op vrijdag 15 augustus 2025

Landen – Op vrijdag 15 augustus 2025 organiseerde Model Aero Milord Wezeren haar jaarlijkse groot sleeptreffen voor modelzweeftoestellen. Dankzij de uitstekende weersvoorspellingen waren alle ingrediënten aanwezig voor een geslaagde dag, zowel in de lucht als op de grond.

Al vroeg in de ochtend mochten we de eerste piloten verwelkomen op ons terrein. De toestellen werden met zorg opgebouwd en klaargemaakt voor een dag vol vliegplezier. Al snel verschenen de eerste zwevers aan de hemel, voortgetrokken door sleepvliegtuigen. Hier en daar was er al wat thermiek te vinden, wat het zweefplezier ten goede kwam.

Piloten uit verschillende clubs – waaronder ook enkele van onze noorderburen – maakten van de gelegenheid gebruik om tussen de vluchten door gezellig bij te praten. Zowel op de grond als in de lucht viel er heel wat moois te bewonderen: van prachtig afgewerkte zweeftoestellen tot indrukwekkende sleepvliegtuigen.

Naarmate de dag vorderde steeg de temperatuur tot richting de 30 graden. Dat zorgde ervoor dat schaduwplekjes gretig werden opgezocht om even te

kunnen afkoelen. In de namiddag waren de thermische omstandigheden ideaal, wat resulteerde in langere zweefvluchten – tot grote tevredenheid van de aanwezige piloten.

Ook nieuwsgierige voorbijgangers kwamen een kijkje nemen op ons terrein en lieten zich verwonderen door het indrukwekkende schouwspel in de lucht én op de grond. Dankzij de inzet van alle enthousiaste piloten, en de belangstelling van het publiek, werd deze editie opnieuw een topevenement.

Langs deze weg willen we alle aanwezige piloten hartelijk bedanken voor hun deelname en inzet. We nodigen iedereen alvast van harte uit op een van onze volgende evenementen. Tot dan!

Marc Aerts



Bouwverslag van een Oldgliders K8B op schaal 1/3 met een spanwijdte van 5 meter

In de vorige editie van Vml tijding heb ik een bouwverslag gemaakt van een Oldgliders Bergfalke, daar had ik al gemeld dat deze K8 op de planning stond. Ondertussen zijn we een aantal maanden verder en heb ik een Schleicher K8B van Oldgliders gebouwd. Deze is op schaal 1/3 en heeft een span van 5 meter. In Schaffen bij de grote broers staat de OO-ZEN, deze heb ik gekozen als voorbeeld. Bij het schrijven van dit verslag was de grote K8 niet beschikbaar voor foto's samen met het model. De grote stond ingepakt om mee te nemen op verlof.

Dus bij deze een bouwverslag dat hoofdzakelijk bestaat uit foto's. Oldgliders werkt met een plan en een link naar een website met bouwfoto's, dat is het enige dat men eigenlijk meekrijgt, verder alle romp-

spanten en de vleugelribben. Je kan het resterende hout apart bijkopen, maar zelf heb ik gekozen van de liggers en dergelijke zelf te zagen.

Wel bijgekocht, de grote canopy en de vleugelverbindingen, die bestaat uit twee carbon volle baren en een stalen stang van 6mm met messing buis.

Omdat het grote toestel een ander dashboard heeft dan welke bijgeleverd werd, heb ik een tweede gemaakt. Beiden zitten vast met magneten en kunnen héél gemakkelijk geruild worden. Stoel en onderplaat waar de stick op staat staan ook met magneten vast. Zo blijven alle besturingsdelen gemakkelijk bereikbaar.

Het eerste wat gemaakt moet worden is een soort mal waar alle rompspanten worden opgeschoven.





Het is even zoeken omdat niets genummerd is, maar de mal zorgt wel dat je een mooi rechte romp krijgt tijdens de bouw.

Dan beginnen aan het staart gedeelte met hoogteroeren en richtingsroer, en daarna de vleugels.

Op zich laat de kit zich mooi bouwen, het is enkel wat puzzelen, zeker met de vleugel ribben. Ik had

wel een aantal rompspanten die krom waren en die ik eerst na te bevochtigen heb laten drogen onder een aantal gewichten.

Verder heb ik de pilootstoel en de bevestigingen voor de servo's in de vleugel en de staart 3D geprint op maat. .stl files vindt men op het net en daarna wat vergroot, werkt prima..

De bouw heeft een 3-tal maanden in beslag genomen.





Dan het passen en aanwerken van de vleugels aan de romp.

Het model werd bespannen met witte oratex, kreeg

voor de belettering twee lagen vernis. Zo blijven de letters beter plakken, na het plakken is er nog 1 laag vernis over gezet. Bedankt Wim Nuyts voor de belettering.





Ik heb gekozen voor elektrische remmen die 5 cm langer zijn dan aangegeven, werkt super.

De K8 heeft ondertussen 23 vluchten, vliegt echt super en zelfs goed in thermiek. Op de Schaffen Fly-in en drive hebben we 3 keer een dubbelsleep gedaan. Samen met een clubgenoot Robbert de Wit die een

Phoenix K8 heeft van 6.5 meter. Mijn model weegt 9.8kg, die van Robbert 16kg. Dus een dubbelsleep van 11,5 meter span en +- 26 kg. Dat was voor onze voorzitter Damien Duysters geen probleem met zijn Swiss trainer en 170cc motor. Het ging zelfs zo goed alsof het leek dat we veel geoefend hadden.





Conclusie, na het afstellen van zwaartepunt en uitslagen zoals in bijlage van de kit zit, vliegt deze spot on. Heel fijn toestel om mee te vliegen er zitten ook geen

onaangename eigenschappen in.

Mvg, Chris Derboven (Diest Model Club)



Wereldkampioenschap F3k TARP



Toen bekend werd dat het WK F3k in Tarp, Duitsland zou doorgaan wat niet al te ver is werd al snel beslist om deel te nemen. Een team van 6 personen zou ernaartoe gaan. Echter eind 2024 werd dat abrupt gewijzigd door dat Erwin plots overleed. We zouden zijn opgewektheid en positiviteit moeten missen maar vooral zijn anekdotes die ons altijd tot lachen bracht gingen we erg missen. We hebben hem (Airwing) in het ontwerp van de T-shirts, vliegtuig en zeker in onze gedachten een beetje meegenomen.

Vervolgens bleek nog dat de BML op aangeven van VML en AAM, dit jaar geen onkostenvergoedingen zou toekennen en er dus geen financiële steun zou zijn voor de deelname aan het WK. Dit ondanks dat de statuten van de BML expliciet vermelden dat een doel van de BML is, en ik citeer: "...financiële steun verlenen voor de deelname van de teams die België zullen vertegenwoordigen op de continentale en we-

reldkampioenschappen Modelluchtvaartsport". Dat is zo ongeveer als zou bijvoorbeeld een atletiekploeg naar een wereldkampioenschap gestuurd worden en voor alle kosten zelf moet instaan. Toch niet de normale gang van zaken denk ik. Hopelijk wordt deze beslissing niet de doodsteek voor heel wat gemotiveerde piloten die de komende jaren graag zouden deelnemen and FAI-kampioenschappen. Na wat beraad beslist het team om België toch te vertegenwoordigen, en inclusief de honderden euro inschrijvingskosten op zich te nemen.

Voorronde: De voorronde werd afgewerkt in redelijk afwisselende omstandigheden zonder al te veel wind die in dit deel van Duitsland wel te verwachten is. Het was kans om vooral de omgeving van het terrein te verkennen met redelijk draaiende wind en in alle richtingen rond het terrein struiken, bomen en dergelijke. Redelijk snel bleek dat er weliswaar kleine mogelijkheid was om



dynamic soaring toe te passen wat snel tot de nodige discussie leidde. Er werd dan ook later op de vergadering een soort van akkoord bereikt om dit niet toe te passen zonder dat het kon afgedwongen worden.

De controle van de modellen verliep zoals gewoonlijk vrij vlot zij het dat in Duitsland het op wat meer pun-

ten gebeurt. Aansluitend mocht er een uur officiële training plaatsvinden met 4 landen.

Aan het eind van de dag werd de openingsceremonie gehouden met na afsluiten een demonstratie met 2 stuks V1 motor (pulsar jet) Lang geleden dat we dat nog gezien en vooral gehoord hadden.



Zondag werd de wedstrijd gestart in vrij goede omstandigheden, weinig wind en redelijk thermisch. Na de middag kwam er meer wind met felle vlagen wat soms tot extreme omstandigheden leidde. Met meerdere slechte vluchten als gevolg voor vele piloten.

Maandag werd meer wind voorspeld wat bijna gebruikelijk is in dat deel van Duitsland kort bij de Deense grens. De vluchten werden meer en meer uitdagend met buitenlandingen als gevolg. Bij zo'n buitenlanding van een Oostenrijker heeft zijn helper die ook piloot is zijn voet bezeerd en hoorde het kraken. Hij werd afgevoerd naar het hospitaal waar foto's genomen werden en onder andere splinters werden vastgesteld. Als hij verder onderzoek wilde moest hij maar naar huis gaan.

Dinsdag bleek dat onze Oostenrijkse vriend aanwezig was met een brace en wenste verder deel te nemen zij het door te gooien vanuit stand. De voorspelde wind kwam er ook en vooral de rukwinden maakten het bij momenten moeilijk. Het verschil tussen de top piloten en de meeste andere piloten werd snel groter. Zij het dat er ook wel wat toppiloten behoorlijke achterstand opliepen.

Woensdag werd alles afgelast omwille van felle onophoudend regen. Enkel de geplande "party of nations" heeft s 'avonds plaats gevonden en werd door de meesten zeer gesmaakt. Muziek, eten en drinken verzachten de ellende van de dag.

Donderdag was het gelukkig beter zij met nogal wisselende omstandigheden maar wel minder extreme wind. Er werd wel minder snel afgebroken bij korte regenbuien. Je moest wel af en toe wat geluk hebben bij dit soort omstandigheden maar zoals steeds hebben de besten wat minder geluk nodig.

Vrijdag verliep gelijkaardig en bracht geen grote wijzigingen meer in het klassement. Guy Hufkens werd 30ste, Kristof Verschoren 31ste en Steven De Weerd 58ste.

Zaterdag werd de fly-off gevlogen wat steeds een vrij spannend verloop kent met redelijk wat risico bij moeilijke taken. Vrij snel werd duidelijk dat de Kroaten moeilijk te verslagen waren. Na enkele keren haasje over werd het podium bezet door 2 Kroaten, 1) DAMJANOVIC, Marko 2) HUCALJUK, Arijan en een Duitser 3) SANDER, Henri. Afgesloten werd met het gebruikelijke banket wat een beetje in mineur stond ten opzichte van de rest van de mooie organisatie en hier werd ook de prijsuitreiking georganiseerd.

We mogen terugblikken op een mooi en goed georganiseerd wereldkampioenschap waar vele (oude) kennissen terug ontmoet werden aangevuld met een aantal nieuwe gezichten.

Verschoren Willy



Verslag eerste online meetings jeugdwerking – 02 en 22/09/2025

Aanwezig: DMZ, BMZC, MVD, KMC, TMV, Tornados, Taxandria, Stunters

Verslag

Enige tijd terug werd de vraag gesteld aan de 60 clubs van de VML wie er geïnteresseerd is om samen te bouwen aan jeugdwerking binnen de VML. Hierop hebben een 8-tal clubs gereageerd. Zij hebben tevens een vragenlijst ingevuld met een aantal vragen over hoe ver ze momenteel staan met jeugdwerking binnen hun club.

Op dinsdag 2 september werd dan de eerste online meeting georganiseerd waarbij er 4 clubs aanwezig waren. Voor de andere 4 clubs werd een aparte online sessie georganiseerd op 22 september. Voor de meeting had ik een presentatie voorbereid met volgende agenda:

- Korte voorstellingsronde
- Situering: actieve jeugd bij VML

- Voordeel van jeugdwerking en doelstellingen
- Resultaat rondvraag
- Ondersteuning door VML
- Pilotproject
- Stappenplan
- Inspiratie
- Rondvraag

De vergadering verliep in goede verstandhouding en al snel bleek dat verschillende clubs al aan jeugdwerking deden in ene of andere vorm. Zo bleek dat bij een 2-tal clubs er jaarlijks een initiatie dag werd georganiseerd. Bij de ene club voor de jeugd. En bij de andere club voor jong en oud, dus ook voor de ouders. Ouders betrekken heeft een voordeel omdat zij ook meestal voor het vervoer naar de club zorgen.

Jeugdleden werven is niet makkelijk, ze in de club houden al veel moeilijker. Bovendien beoefenen de jongeren ook vaak meerdere hobby's. Maar we mogen ons hier niet door laten ontmoedigen. Want de



jongeren kunnen via de modelbouw veel leren zoals de knutsel technieken (elektriciteit, lijmen, evenwicht, zenders programmeren, ...). Ook de sociale omgang met andere jongeren is niet onbelangrijk.

Daarnaast werden er een aantal interessante thema's naar voor gebracht ivm jeugdwerking. Zo werd er bij de BMVZ reeds een bouwproject gestart met een snel in elkander te steken toestel (uit sfoam-board). Waarmee dan de jongeren nadien konden leren vliegen.

Bij verschillende clubs was er reeds een lestoestel van de club aanwezig met duobesturing. Dit verlaagt de instapdrempel voor de jongeren op financieel vlak. Zij kunnen op deze wijze hun investering in een modelvliegtuig spreiden over een langere periode.

Om publiciteit te maken kunnen verschillende pistes bewandeld worden. Via contacten met scholen, jeugdgroepen (chiro, scout,...), gemeente (sportkamp, ...) kunnen er in één klap grotere groepen jongeren bereikt worden. Zo had de KMC pas meegewerkt aan het sportkamp van de gemeente Meerhout waarbij 214 jongeren de revue hebben gepasseerd, verdeeld over 2 leeftijd categorieën. De jongsten (6-8 jr.) konden hun uitleven met werpzwervers, terwijl de oudsten (9-13 jr.) een drone initiatie

volgde (alsook FPV-bril, flight sim en een buggy hindernissen parkoers). Zie foto's bij dit artikel.

Tijdens de online meeting werd veel kennis en ervaring uitgewisseld. En daardoor ontstond het idee om meer van deze sessies te organiseren. Een soort van jeugdacademi. Vooral voor de clubs die al aan jeugdwerking doen kunnen hierbij ideeën opdoen. Dit wordt meegenomen bij de evaluatie van deze eerste meetings.

Er is op het einde van de meeting ook een voorstel gedaan voor een pilootproject waarbij clubs die nog helemaal niet aan jeugdwerking doen, via een stappenplan jeugdwerking kunnen opstarten onder begeleiding van de VML. Want dit vraagt toch wel enige energie en inzet van een club. Het bestuur moet hier in meegaan en je moet de mensen zien te vinden die hier willen aan meewerken.

Als er na het lezen van dit verslag nog clubs zijn die geïnteresseerd zijn in jeugdwerking, mogen zij altijd een mail sturen naar jeugd@flytovml.be. Dan neem ik contact op om dit verder te bespreken.

Voor verslag,
Frank Cuyvers
Coördinator jeugdwerking VML





Hugo Verlinde

Voorzitter VML

Beste modellisten,

Het jaar 2025 zit er bijna op. Het is de tijd om onze toestellen na te kijken en desnoods te herstellen of om reeds uit te kijken naar een nieuw toestel. Hier en daar wordt er door onze leden nog zelf gebouwd.

De laatste maanden werd er gewerkt aan het B-kwalificatie brevet. Waarom? Er stak een fout in de programmatie van het B-kwalificatie brevet. Het werd aangepast zoals geschreven in het KB, namelijk één verlenging in de komende 2 jaren.

Voor de clubs. De module, om de piloten met een B-kwalificatie brevet, werd aangepast zodat er voor een evenement 1 piloot meerdere malen kan ingeschreven worden als die piloot een B-kwalificatie heeft voor bijvoorbeeld motorvliegtuig en zwever.

De werking van de module zelf werkt zoals het moet, maar dan moet de module op de correcte manier worden gebruikt. Hoe?

1. De namen van de piloten, met een B-kwalificatie, worden ingeschreven. Nu kan een club meerdere malen dezelfde naam invullen afhankelijk van het toestel.
2. Na het evenement controleert de verantwoordelijke van de club de inschrijvingen en dit moet de volgende dag gebeuren. Piloten die ingeschreven waren maar er om één of andere reden niet waren, wordt het vinkje achter de naam gewist.
3. Hierna verschijnt er onder de lijst van de namen een knop: "Valideren". Klik er op en het programma doet de rest.

Ook alle brevetten werden enigszins aangepast. Een piloot die een brevet wil behalen, moet kunnen opstijgen vanuit de piloten box!

In 2027 bestaat de VML 50 jaar. We willen dit niet zomaar niet laten passeren. Het Bestuursorgaan is reeds aan het brainstormen hierover, maar alle ideeën zijn zeker welkom!

Ik wens jullie allen te bedanken voor het voorbije jaar en wens jullie nu reeds het beste voor 2026.

Groeten.

Hugo Verlinde, voorzitter.

FLY-IN BMV

Bree DF '26

23 + 24 MEI
RADIOGESTUURDE KRACHT EN
PRECISIE IN VOLLE VLUCHT!

Een unieke interactiviteit wordt dit
vrijwillig draagend radio-geleide
vliegtuigen vliegervlucht club vliegtuig
duchiel fan modellen - EDF only

Inschrijven via website verplicht!

WHAT'S IN:

- ✓ Gratis toegang
- ✓ Food & drinks
- ✓ Camping
- ✓ Springbastaal

www.breesemodelvliegtuigs.be Hoolstraat 3 • Bree info@breesemodelvliegtuigs.be

**MODELBOUW RUILBEURS
en
TENTOONSTELLING**

THE MOONRAKERS

28 en 29 maart 2026
van 9 tot 18 uur

GEMEENTELIJKE FEESTZAAL - DRINKELING 10 - 1785 MERCHTEM
RUIE PARKING

Reservatie tafels ruilbeurs:
Dhr. Luc Coussens
0475 982 865
lucoussens@hotmail.com

Inkom gratis

Modelbouw
magazines.nl

Neem een
abonnement op
jouw favoriete
magazine!

Bestel een
losse uitgave van
jouw favoriete
magazine!

DÉ ONLINE SHOP
VAN MODELBOUWMAGAZINES

www.modelbouwmagazines.nl

AGW
Aero-Club de Wavre

EXPO 2026

Vliegtuigmodelbouw

Vrije toegang

Speciale sectie
«De wereld van
het Modelisme in
stripverhaal»

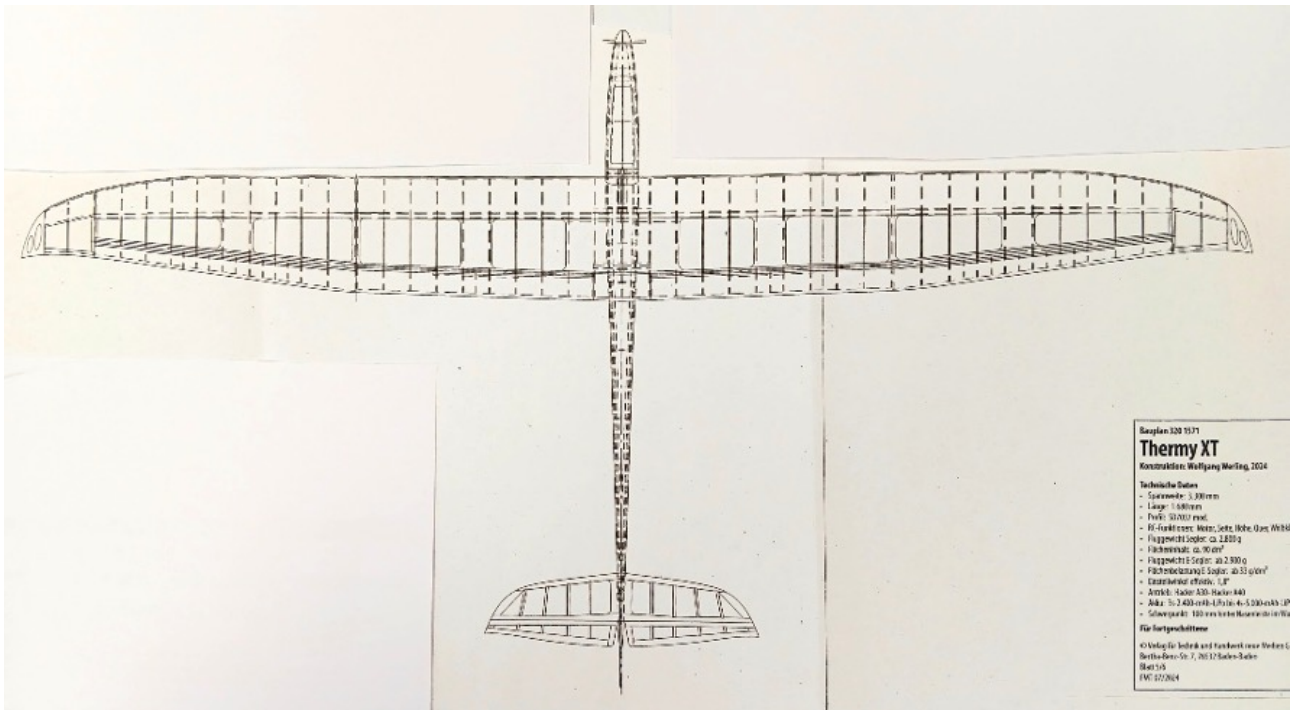
31 januari tot en met 1 februari 2026
Stadhuis Waver van 9 tot 17 uur

Maxi ruilbeurs

Inschrijving : 0474 76 11 60 Vliegtuigregistratie : 0475 54 01 42 www.aeroclubdewavre.be

aerobertics CRM BELS

...hier valt of staat de vleugel mee



Begin 2024 werd de nieuwe Thery XT aangekondigd in de FMT. Ik kende het design werk van Wolfgang Werling reeds. Hij heeft verschillende zweefvliegtuigen ontworpen meestal voorzien van een elektrische motor. De tekeningen met mogelijkheid tot het aanschaffen van een lazer kit van deze ontwerpen vind je regelmatig terug in het vernoemde tijdschrift. Door zijn grote vleugel oppervlakte en daardoor geringe gewicht was ik zeer geïnteresseerd in dit ontwerp.

Tegen alle principes in heb ik dan ook tijdens Pro Wing in 2024 onmiddellijk een full set aangeschaft. Op de bespanning, servo's en ontvanger met batterij(en) na is deze kit volledig!!! Waarom tegen alle principes in? Wel ik teken graag zelf, bouw deze en als kers op de taart, vlieg ze. Even snel een tussendoortje was dan ook mijn verantwoording tot de aankoop...

Met zijn 3.3 m span en een 90 dm² met een gewicht elektrische uitvoering van ongeveer 3000 gr zit je rond de 33 à 35 gr/dm². Wat tot goede zweefprestaties zou moeten leiden. Dit jaar is een 2.5 m span versie uitgekomen die volgens de vergelijking van de twee ontwerpen iets gemakkelijker te bouwen zou zijn. Weet dat enige bouwervaring zal helpen om het project sneller tot een goed einde te brengen.

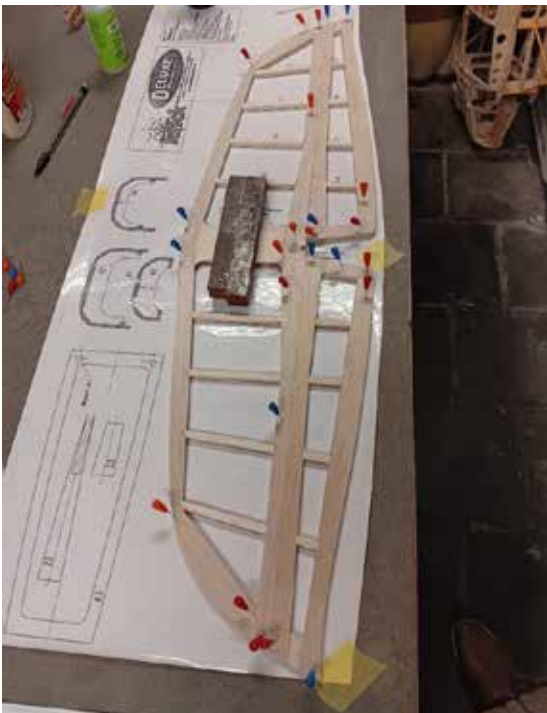
Elke vleugel moet in drie stukken gebouwd worden. Dat kan direct op het geplastificeerde plan. Zo krijg je altijd alle gebouwde stukken los van de tekening. Er zit een beschrijving bij die ik niet stipt heb opgevolgd. Eerst begon ik met de twee gemakkelijkste delen. Richtingroer (RR) en hoogteroer (HR). Alle delen zijn perfect gelazerd en passen zodoende perfect. De kwaliteit van het hout is ook best ok.

Als deze ineem gelijmd waren heb ik later pas de afrondingen gemaakt en de beweegbare delen van beide HR en RR naar de achterkant toe dunner gemaakt voor betere prestaties.

De romp was voor mij vervolgens aan de beurt. Let erop dat de centerlijn op de tekening perfect recht is. Zo niet trek je een rechte middenlijn die je goed kan zien, bv in kleur! Een planafdruk durft al eens een weinig krom zijn weet ik uit ervaring.

Je bouwt eerst beide zijanten plat op je tafel. Hier horen de balsa driehoekige lijsten bij. Deze zullen later dienen als lijmvlak om de boven- en onderkanten op te lijmen.

Let erop dat enkel het voorste stuk triplex ook onderaan de romp werd gelijmd. Dit deel zorgt voor een vrij stabiele romp ondanks nog steeds in opbouw.



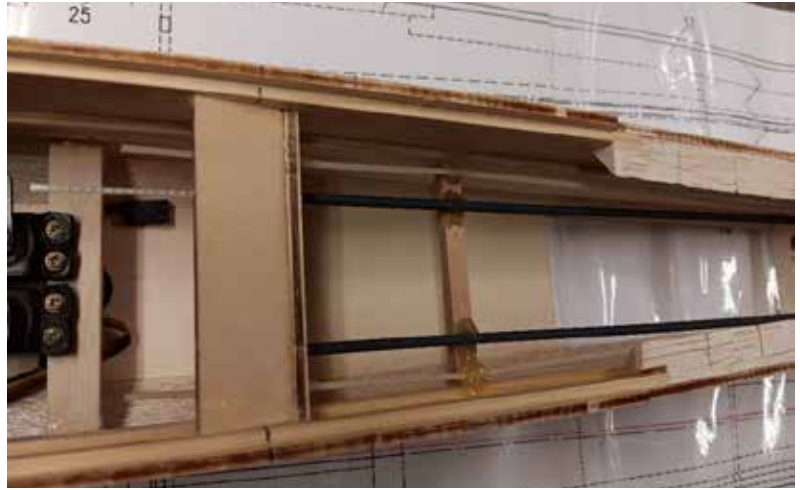
Het staartdeel dat veel smaller is dan vooraan, mag je nog niet dichtlijmen. Daar moeten eerst de plastic buisjes ingebouwd worden voor het aansturen van HR en RR. Laat de romp gewoon liggen tot na de vleugels. Deze waren dan eerst aan de beurt. Alle drie de delen van de vleugel kunnen als basis eerst gewoon plat op tafel gebouwd worden. Het middenstuk van beide vleugels heb ik eerst gebouwd. De eerste rib staat een weinig scheef door de hoekinstelling van beide middendelen delen van de vleugel. De eerste paar ribben zijn deze die ook met de wing joiner veerstalen assen zullen dragen om de vleugeldelen aan elkaar te schuiven. Nadien zorgen twee pennen naast de eerste rib aan beide zijden LH en RH met een kleine hulprrib dat de beuken

pennen net voor de vleugel in een spant in de romp geschoven kunnen worden. De vleugels worden dan met bouten vastgeschroefd op de romp. Later meer hierover.

Je zaagt alle liggers/latjes van de vleugel ongeveer 5 mm langer dan nodig. Je bouwt eerst de hoofdlijger op met de vleugelribben ertussen.

Nadien heb ik de hoofdlijger met houtlijm op de onderste beplanking van 2 mm balsa gelijmd. Wat ik ook deed was eerst de beplanking op rib 1 tot 3 uitgesneden en aan de beplanking van de D-box gelijmd. (zie foto) Ook zo voor het servo installatie deel. (ongeveer halfweg dit vleugeldeel)

Wel dat heeft mij extra werk opgeleverd. Ik heb





vanaf het tweede vleugeldeel deze bijkomende beplanking steeds nadien gemaakt. Ook heb ik alle afrondingen aan de verschillende tussen beplanking gewoon recht gehouden. Werk sneller met minder materiaal verlies. Daarom maak he eerste de onder beplanking enkel voor de D-box zone. Weet echter dat je voor de beplanking van de twee middendelen van de vleugel, flap en rolroer deel, telkens ongeveer 20 mm aan de balsa plankjes moet lijmen. Dit doe je met ZAP op de zijkant aan te brengen, de dikke groene gebruik ik hiervoor, op een stuk geplastificeerde tekening. Je drukt beide delen goed tegen elkaar. De lijm blijf lang genoeg vloeibaar tussen de lijmnaad om dan met een stuk keukenrol het te veel aal lijm weg te wrijven en met versneller 20cm tegelijk te laten uitharden en snel verder over de nodige lengte hetzelfde te doen telkens, de overtollige versneller ook weer weg te wrijvend. Dan trek je de plank los? Wrijf de lijm op de plastic ook weer weg, en wrijf de onderkant van de plank droog en met versneller zorg je dat de lijm hard is geworden zodat je vingers niet kunnen...enz... Vervolgens schuur ik beide kanten even grof op, vooral de naad, en slis deze even fijn na, aan beide kanten. Zodoende heb je een mooie gladde beplanking na oplijmen!!!

Nu kan je als je de spruce latjes, 5 x 3 mm, onder de vleugelribben hebt gelijmd kan je tevens de gewenste stukken beplanking maken voor de beide center stukken van de vleugel. Je lijmt deze ertussen na ze eerst zo perfect mogelijk te hebben uitgesneden. Tevens kan je dan perfect een luikje voorzien waar je de servo's in gaat bouwen. Het plan laat enkel zien waar de servo zit. De rest bepaal je zelf hoe je deze bevestigd. Verder heb ik eerst de ribben aan de onderkant van de D-box met Zap gelijmd. Hiervoor had ik gewoon een blokje onder de vleugel geschoven zodat de neus van de ribben mooi aanlag tegen de beplanking.

Tevens lijm je ook de hulp neuslijst op zijn plaats. Zorg er echter voor dat deze recht blijft tijdens het vaststeken met de naalden. De messing " wing joiner " buisjes schuif je ook in de gaatjes die perfect passen. Als stootstukje was een piepklein balsa blokje voorzien. Heb dat vervangen door een spruce steunlatje dat een beetje steviger gelijmd kon worden. De shear webs niet vergeten natuurlijk, deze moet je zelf op hoogte snijden.

DE DRAAD VAN HET HOUT GAAT NIET HORIZONTAAL MET DE LIGGERS MEE... DEZE STAAT RECHTOP VERTIKAAL EN INDERDAAD KOST IETS MEER MOEITE OM BV MET EEN MES TE SNIJDEN.



Ooit eens uitgelegd met hand en tand, nadien ging men het tegendeel als mijn waarheid vertellen... Verder lijm je alle liggertjes boven en onder in. De messing buisjes heb ik met 5 min epoxy, micro balls en aerosil even vastgezet tegen de shearwebs en aan weerskanten van de ribben in de vleugel. Ook het spruce latje waar later het gat geboord moet worden voor de vleugel bevestiging. Dit latje was niet onder-vult met hout wat ik wel deed t.o.v. de tekening. Een blokje Ayous, zeer licht en toch stabiel, zodat je toch

iets meer body hebt bij hardere mogelijke landingen t.o.v. de bevestigingsbouten van de beide vleugeldeel. Dit kan je ook doen met bv 10 mm dikte balsa, neem de draad ook weer opstaand tussen de beplanking en het spruce latje, is ook perfect!

Daarna heb ik eerst de servo inbouw geregeld. Stuk balsa beplanking onderaan voorzien van een vierkante opening, daar rondom een frame in licht ply 3 mm dik met een dekseltje van 2 mm ply waarop het servo draagframe wordt gelijmd.

Als dit klaar is kan je stilaan denken om de D-box te sluiten door de boven beplanking erop te lijmen. Heel belangrijk is dat je de bekabeling naar de servo's niet vergeet. Daar komt bij kijken dat je dan eerst wel het tweede vleugeldeel moet bouwen waar de

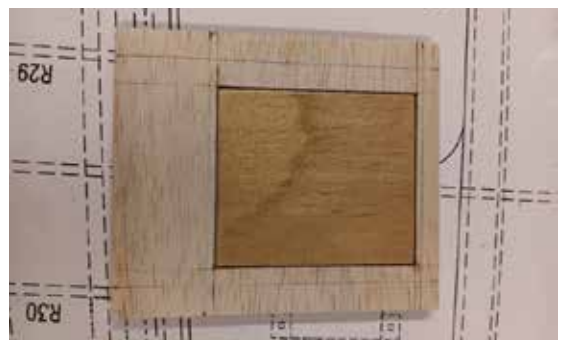
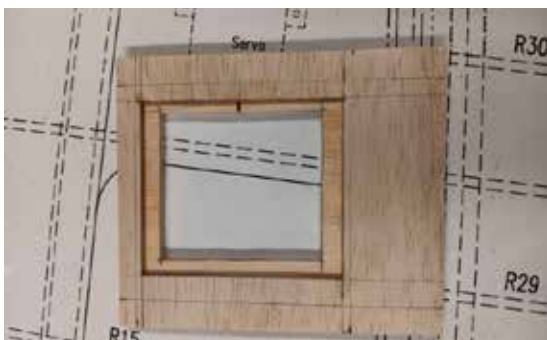
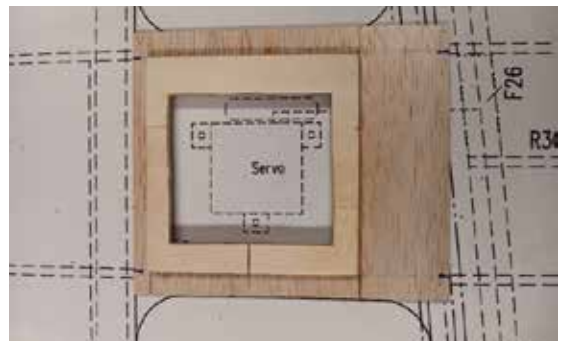
rolroeren op zitten. Ook deze servo kabel moet je voorzien want deze lopen door de D-box naar de romp. Voor het rolroer deel van de vleugel ga je op dezelfde wijze te werk als het eerste deel.

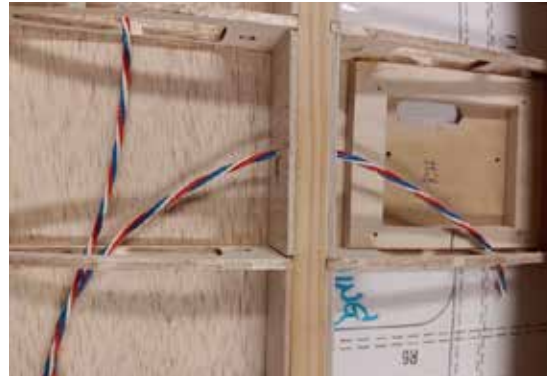
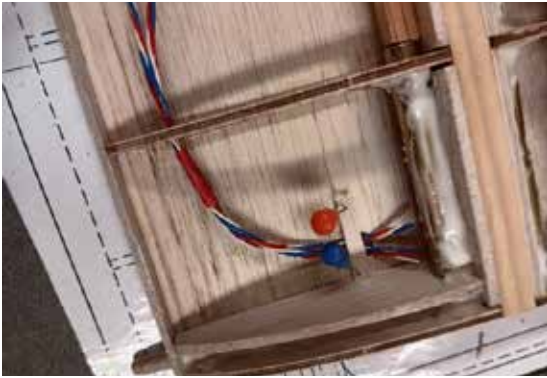
Je ziet hier de pen zitten met een stuk hulprib om deze ook weer met epoxy er in te lijmen. Je boort het gat voor deze pen, door de spant van de romp waar de beide gaten in voorzien zijn. De pennen passen bij montage van de vleugel op de romp er dan perfect in. Hou wel de boorhoek in het oog!!!

Bij de bouw van dit tweede vleugeldeel valt vooral op dat de neuslijst hier parabolisch is en de achterlijst of TE, sterk taps toeloopt naar de tip.

Ook hier zit weer een servo kamer die je opbouwt zoals voor de flap.

Wat bij zowel het flap of remklep deel en het rolroer-





deel later moet gelijmd worden is de eindrib van het flapdeel en de beginrib van het rolroerdeel. Dit heeft alles te maken met de knik in de vleugel op deze plaats

De onder hoek gemaakte verbindingstongen voor en achter de hoofdlijger worden met goede houtlijm verlijmd. Nadien kunnen de neus en achterkanten ertussen gelijmd worden van de eindrib en beginrib...Je past alles en zorgt voor perfecte passende onder beplanking die ik slecht 1 à 2 mm te lang liet. Is sneller gedaan dan uitgelegd en paste perfect. Je ziet ook de 13 steunblok onder de twee delen. Deze heb je nodig om dan verder het derde deel eraan toe te lijmen. Deze beide delen zijn op een 15 min te bouwen en te schuren op neus en eindlijsten na... Het tip deeltje met de twee ovale gaten in, wordt er helemaal laatst opgelijmd.

De D-box van het tweede rolroer deel komt dan aan de beurt. Hier hoort enige voorzichtigheid doordat je nu de " wash-out " op de vleugeltip bepaald en vergeet niet de servo bekabeling!!!. Deze is niet groot bij dit model doch loopt perfect door tot de kleine tip. Hiervoor leg je gewoon een 2 mm dik latje onder één van de twee 5 x 3 mm spruce latjes waar de scheiding van de rolroer met voorste stuk van de vleugel zal gemaakt worden. Deze 2 mm zorgen voor

een "wash-out" bij het sluiten van de bovenkant van de D-box. Alle D-box secties van de vleugel bovenkant heb ik met houtlijm gelijmd. Met voldoende naaldjes heb ik elke rib met de beplanking verzegeld tot de lijm hard was.

Ook de flap en rolroer werden beplankt. Let erop dat je deze ongeveer 8 mm laat onder de rib eindpuntjes uitsteken. Onderkant gewoon 2 mm dik. De bovenkant heb ik geschuurd over een breedte van +- 10 mm tot ongeveer 0.5 mm dik aan de rand. Door de houtlijm ertussen verstevig je deze smalle eindlijst toch een beetje. Wolfgang ronde deze bijna op 4 mm af. Wat vrij dik is en verlies in stroomlijning. Enige omzichtigheid met de eindlijsten of TE van je vleugels van gelijk wel toestel is altijd wel aan de orde. Dus hier zeker niet anders. Nadien heb ik alles nog tot op de lijm geschuurd zodat de eindlijst max 2 mm dik is en ook een heel klein beetje afgerond met een slispapiertje.

Belangrijk is dat je voldoende gewicht op de vleugel legt om deze te dwingen de torsie voor de "wash-out" aan te nemen, en let er op dat de lijm zeker volledig uitgehard is. Zolang je de bovenkant van de D-box niet gesloten hebt met zijn beplanking kan je je vleugel gemakkelijk een draai geven van ongeveer 5 à 10 °. Dus geen angst dat je deze niet meer

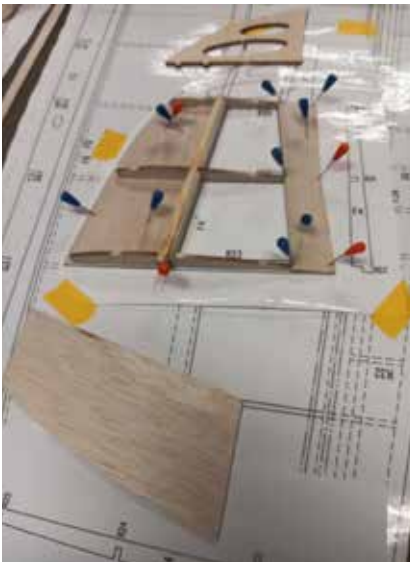
kan manipuleren nadat alleen de onder beplanking erop zit.

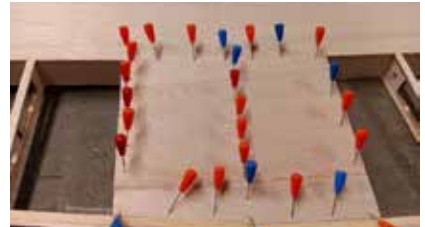
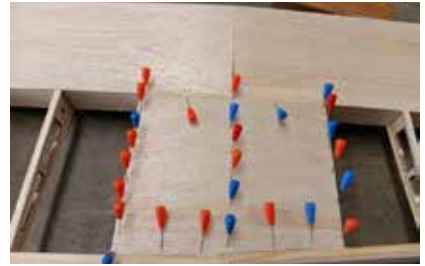
Bij het oplijmen van de rolroer bovenkant moet je opletten. Er zit enkel onder de vleugelribjes twee 5 x 3 mm spruce latjes. Op de vleugelribjes zit enkel één latje dat aangeeft waar je de rolroer er uit moet zagen. De balsa beplanking moet ongeveer met een sleet van 6.5 mm t.o.v. dit spruce latje gelijmd worden. Let er dus goed op dat de beplanking ruim voldoende breed is. Voor je deze beplanking vastlijmt, heb ik daar waar het aanstuur armpje moet geschroefd worden met een balsa blokje ondersteund. Zo ook bij de flap aansturing... Zodat daar de vijsjes geen verzinking bij vastschroeven kunnen veroorzaken.

Vervolgens zijn de ribben te voorzien van een capstripje 6 mm breed en 2 mm dik gesneden uit afval stukjes.

Voor het verlijmen van de vier vleugeldelen, drie die je moest bouwen en één dat in light ply erbij zit je volgende steunstukken nodig hebt. Ik heb deze uit balsa van 10 mm voor de eerste twee gezaagd en 5 mm dik voor de hoogte twee, zijnde 13, 78, 110 en 140 mm. Bij deze van 78 en 110 zit er de "wash-out" bij ingewerkt. Vandaar heb ik met een pijl de voorkant gemerkt. Deel twee en drie zijn met 5 min epoxy met microballs en aerosil aan elkaar gelijmd. Plak een tapje op de steun zodat je deze gemakkelijk er onder uit kan halen. De tip is met houtlijm vastgezet en later met een balsa plankje onder en boven verdikt zodat deze ook mooi in vorm geschuurd kon worden wat aan de tip zeer belangrijk is voor een betere finesse.

Weet dat je daar waar het flapdeel en rolroer deel van de vleugel een stuk balsa moet voorzien dat





over drie ribben gelijmd moet worden uit één stuk balsa plank. Dit doe je zowel onder als boven de vleugel. Lijm deze met goede houtlijm zo passent mogelijk er overal op en tussen. Zet met voldoende naalden vast tot volledige uitharding!

Dit staat zo niet op zijn originele tekening zie hierboven, maar heeft uiteindelijk alles te maken met de breukbelastbaarheid van deze vleugel. Ik had dit niet gelezen, stond bijna op het einde van zijn bouwbeschrijving, ook al vond ik dit het zwakke punt... Toch maar veranderd helemaal op het laatste.

Nu kan je de flaps en rolroeren eruit zagen. Deze moet beiden met een strip balsa 3 mm dik afgekast worden. Heb dat met houtlijm gedaan na eerst voorzichtig alle uitsteekseltjes van de ribben eraf geschuurd te hebben. De flaps scharnier komt onderaan de vleugel en de rolroer aan de bovenkant. Ik ga voor een bespanfolie scharnier. Eenvoudig aan te brengen en werkt goed. Dat wil zeggen dat de flaps ook ongeveer 2 à 3mm omhoog kunnen gezet worden al dan niet met de rolroeren samen. Dit om sneller te kunnen doorsteken naar een beter plaats om thermiek te vinden. Voor de landing plooiën de flaps heel ver naar beneden met de



rolroeren in butterfly positie. Volgens Wolfgang, perfect!

De neuslijsten werden er ook nog opgelijmd. En later eerst voorzichtig met een handschaafje bijna gelijk met de beplanking geschaafd. Nadien met een schuurblokje op de juiste vorm geschuurd. Hier valt of staat de vleugel mee, dus enig geduld voor een mooie vorm is hier geen overbodige luxe!

Verdere afwerking volgt later van de romp enz. tot dan, Noël

... verhuisd naar zijn nieuwe eigenaar, mijn maatje!



G-AEVS | Copyright by Malcolm Clarke | 2012-05-06 | EGBR | Airport-Data.com

Het is weer tijd om even in de spreekwoordelijke pen te kruipen. Hiervoor kan ik jullie nu eindelijk de afwerking van de romp, of beter de motor op de romp laten zien.

Het in aanbouw zijnde 1/4 schaal modelvliegtuig naar zijn grote voorbeeld, de Aeronca C3, G-AEVS, moest wegens de tweecilinder ASP 160 motor, nog een aangepaste uitlaat krijgen. Standaard zitten op beide cilinders kleine 6 mm diameter geplooide uitlaatbuisje met flensje en de bijpassende moer erop. Deze kunnen zonder aanpassing ook wel gebruikt worden. Het schaalearde eist echter toch een andere oplossing!

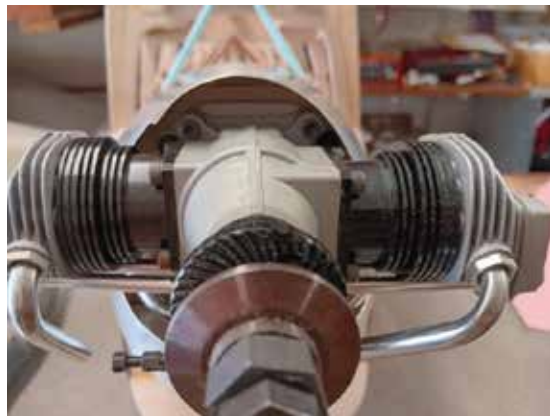
De foto's hier bijgevoegd laten duidelijk zien, dat wat je ook deed om de uitlaat buisjes in een goede hoek te draaien, niet zou werken.

Op de echte uitlaat zit een carburator verwarming element waaraan een buis horizontaal de bekleding onder de motor induikt om zo aan de carburator gekoppeld te worden. Voor het model is dit perfect

zo uit te voeren. Als het ware is het ook noodzakelijk deze nep verwarming buis te gebruiken om de uitlaat stevig aan de romp te bevestigen zodat deze niet aan trillingen, opgewekt door de motor, onderhevig zou zijn. Ik weet dat deze tweecilinder echter hier weinig last van heeft maar toch.

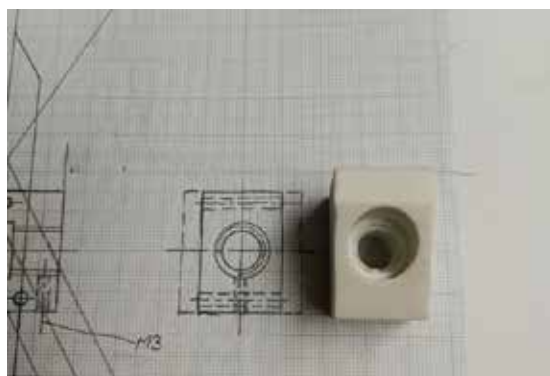
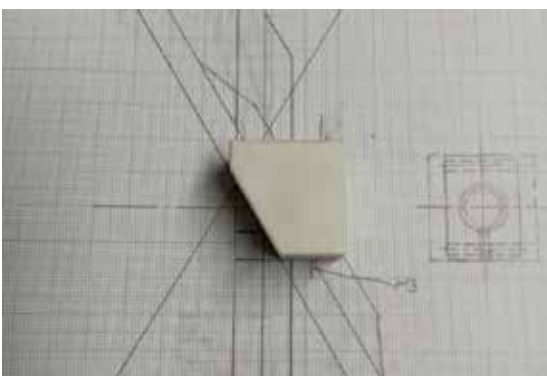
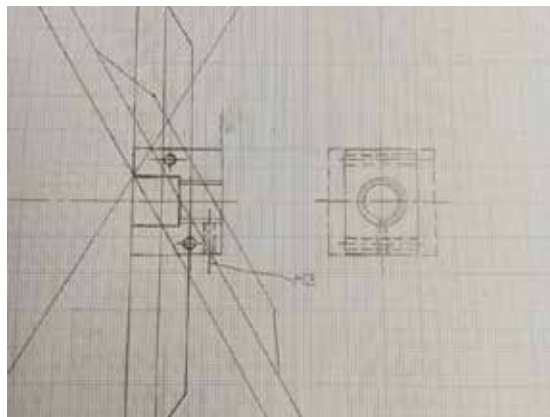
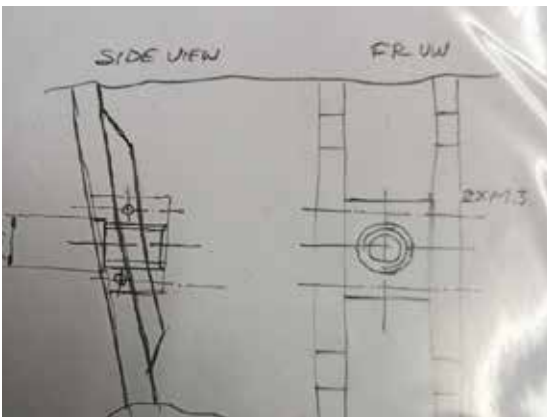
Metaal vermoeidheid zou er zeker toe leiden dat op de zwakste plaats de uitlaat zou afscheuren en verliest in de vlucht is iets dat je zeker niet wil. Niet qua veiligheid en ook niet voor het werk dat je er opnieuw moet insteken een nieuwe te maken. Daarom zou deze extra bevestiging zeer nuttig zijn. Wetende dat de uitlaat warm zal worden moest bij deze bevestiging hier rekening mee gehouden worden.

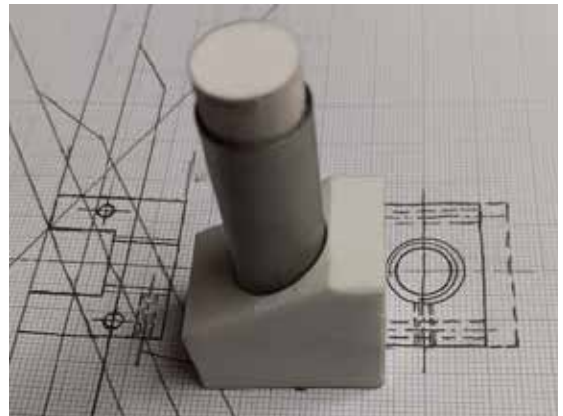
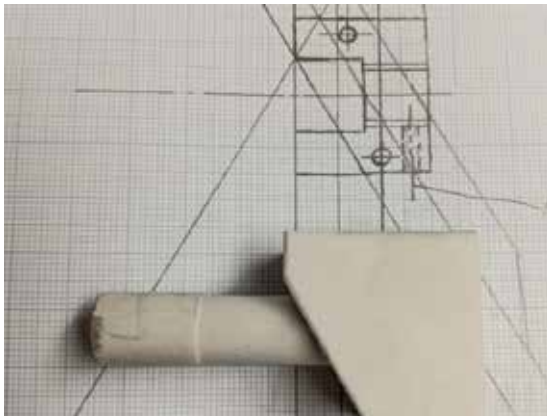
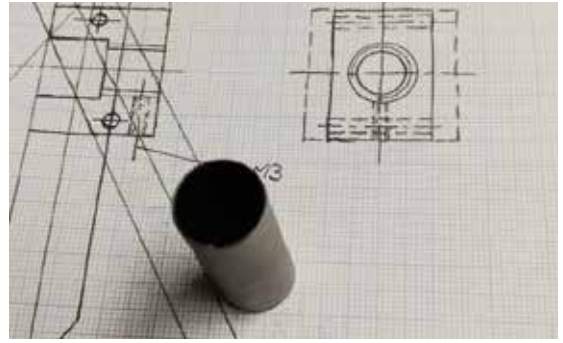
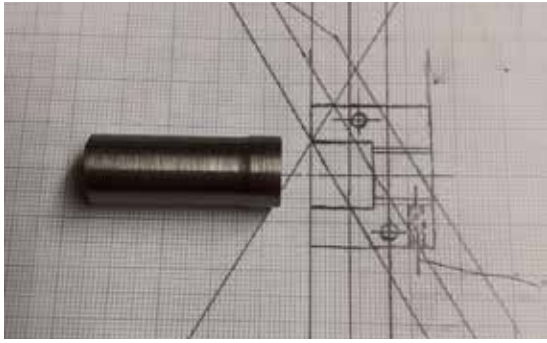
Na echt een langere tijd hier de "the little grey cells" gepijnigd te hebben scheen dan toch plots het licht !!! " Teflon " die uit de braadpannen maar je kan deze ook vinden in ronde assen en platen als je zoekt. Per toeval had ik daar toch iets van liggen. Schetsje gemaakt en dan op mm papier iets deftiger geschetst zodat ik kon zien hoe het er ging uitzien.



Ik heb gekozen een vierkant kwibuske te frezen van vierkant 30mm, om er dan eerst op de draaibank de verzinking te boren en de schroefdraad er in te

snijden. Nadien zijn er aan weerskanten de 5 mm afgefreest om dan de hoek van 30° er als laatste aan te frezen.





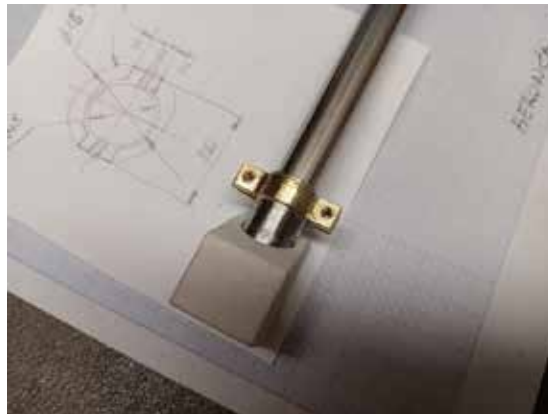
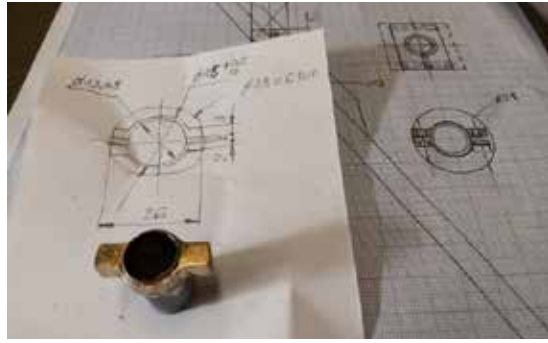
De verzinking had een diameter van juist 14 mm. Hierin werd een buisje geschoven dat hier zuigend in paste.

Nu kon ik een asje draaien uit opnieuw Teflon. Hierop zou dan het schaal verwarmingsbuisje voor de carburator schuiven zo passend mogelijk. Dit asje was voorzien van een M10 schroefdraad om zo in het blokje geschroefd te worden.

Het voorste stuk werd nog op een diameter van 13,50 mm afgedraaid. De lengte was nog niet duidelijk. Alles moest op de romp met zijn motor enz., aangepast worden. So far so good!

Het verwarmingelement werd in messing gedraaid.





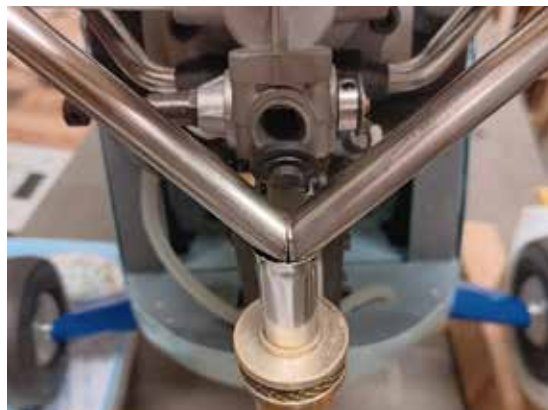
Het filter element, om vuil uit de carburator te houden, komt uit een zeef, geleend uit de keuken... en paste perfect. Nadien heb ik onder een hoek van 15° er ondiep een verzinking gefreesd om het kleine stukje Inox buis in te brazeren.

Alles paste perfect op de romp. Vervolgens moest het klemstukje nog gedraaid worden. Een ring uit messing 6 mm dik, werd voorbereid en voor afsteken, met de verdeelplaat eerst op vorm gefreesd. Nadien met een handzaag en dremel snijschijfje nog een gleufje gemaakt aan beide kanten om met twee boutjes het alles te kunnen klemmen.

Met ook dit stuk helemaal klaar kon ik alle delen op de juiste lengte aanpassen om alles te monteren.

De 11 mm dikke uitlaatbuis kreeg ook zijn juiste lengte om dan de beide cilinders met hun originele uitlaat buisjes aan de dikkere buis aan te passen. De originele uitlaatbuisjes van 6 mm werden ingekort, zodanig dat deze ongeveer 5 mm diep in de 7 mm buisjes pasten.

Je ziet op deze foto's de carburator van de motor zitten. Deze zit niet achteraan zoals bij de echte JAP motor. Daarom kwam hier een extra moeilijkheid opduiken doordat deze net ook een choke klepje heeft dat niet kan verwijderd worden als je gemakkelijk wil kunnen starten. En kijk wonder boven wonder, deze zit helemaal perfect in de mik van de twee uitlaten van de linkse en rechtse cilinders. Tevens heeft deze achter de uitlaat voldoende vrij spel om niet te warm te worden.



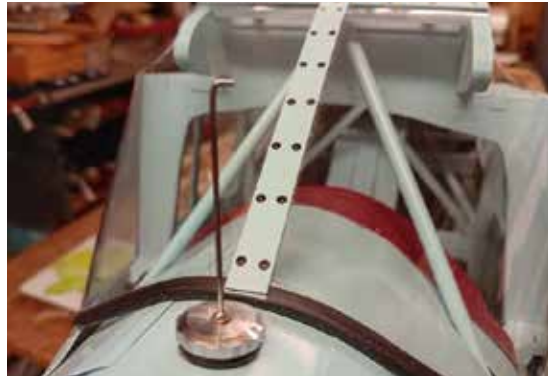
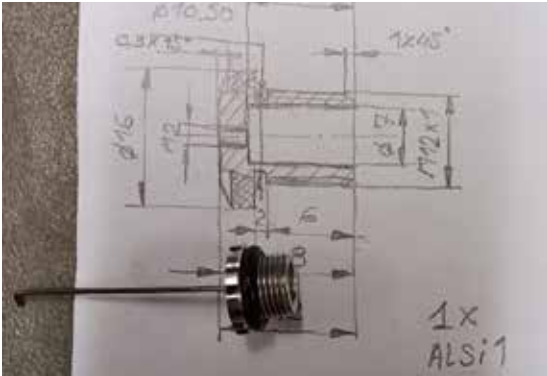
Ik had ook merktekens gezet op elke verbinding van de verschillende buisjes zodat ik geen fout zou begaan bij het aan elkaar brazeren van alles tot één geheel. Voor ik hiermee kon beginnen had ik de carburator eerst even eraf gehaald. Op de romp en motor is dan voorzichtig, steeds de vlam goed in het oog houdend, vrij snel elke verbinding vooraan gehecht.

Nadien heb ik de uitlaat van zijn motor gehaald om de achterzijde nog een weinig verder te brazeren. Het oppoetsen van de uitlaat is het minder leuke werkje maar je wil niet dat de flux of het vloeimiddel nadien begint in te werken op de gebruikte materialen hé... Het verwarmingselement heb ik dan in een hitte bestendige verf gespoten.

Vervolgens kon alles terug gemonteerd worden.

Hiervoor was het wel nodig om eerst de beplating weer op de romp te monteren. Maar dan krijg je de boel niet in mekaar zonder de motor even van zijn sokkel te halen. De uitlaten zitten onder een hoek van 30° t.o.v. het kleine verwarmingsbuisje dat op de Teflon asje moet geschoven worden. De uitlaat geef hiervoor niet thuis. Maar dat was 4 bouten losmaken en terug vast nadat de uitlaat helemaal op zijn plaats zat. Het teflon asje was ook ingekort. Dit maakte dat de klemring net ver genoeg er op geschoven kon worden om de uitlaat/verwarmingsbuisje te klemmen op het asje. Weet dat het buitenste klembuisje eerst voor de montage met een stelschroef geblokkeerd werd zodat dit ook vast aan het gefreesde, vast ingebouwde, Teflon blokje zit. Zeker is zeker... De schaal en werkende vuldop voor de benzine tank kreeg ook nog een verbeterde versie...





Wat ik ook nog maakte was het stootkussen voor de piloot en co-piloot.

Moest er een wat harde landing plaatsvinden zou hun hoofden zachter landen, of dat echt hielp laat ik in het midden...

En kijk hier is het resultaat tot nu!!!

De romp is verhuisd naar zijn nieuwe eigenaar, mijn maatje! Zijn taak is nu de beide vleugels te bouwen om het toestel compleet te maken tegen voorjaar 2026! Het zal echte niet zo heel lang duren voor

deze helemaal klaar zal zijn. Tegen de tijd dat de Tijdingen in je bus valt zal deze waarschijnlijk bespannen zijn. Het enige dat dan nog zal moeten gebeuren is alles checken en een instrumenten bordje maken voor beide toestellen.

Afgesproken werd deze samen in te vliegen zoals deze twee die in Engeland nog steeds rondvliegen!!!

Tot de volgende Tijdingen...
Noël





PHOTO

CONTEST 2025





ADV