



AEROCLUB KENNEMERLAND (A.C.K.)

Bestuur

Voorzitter	Wim Thieme 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	Ab Kort e-mail: zweef@aeroclubkennemerland.nl
<u>Ere lid</u>	Jo Wijnen Siem Riesebosch
<u>Redactie</u>	Willem Jan Wester e-mail: redactie@aeroclubkennemerland.nl
<u>Internet</u>	www.aeroclubkennemerland.nl
<u>Informatie</u>	info@aeroclubkennemerland.nl



Van de voorzitter	4
Veilig vliegen op ons veld	6
Berichten van de penningmeester	8
1 september sleep/fundag en afsluitende BBQ	9
Uit de instructiehoek	10
Nieuwe vliegtuigen	13
X-wind	16
Phantasy in Blue	19
Sleepvliegen	22
R.E.S. wedstrijd 4 augustus 2024 in Duiven/Zevenaar	24
De DO-zweefcompetitie	25
Evenementen- en wedstrijdkalender 2024	28



Kopij voor clubblad 172 inleveren voor 15 november 2024

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.

Van de voorzitter

Na een leuke en leerzame kampeerervaring met een gehuurde vouwcaravan zijn wij weer op honk. Er volgde meteen een voor mij wat onfortuinlijke zomeravond



zweefwedstrijd met op nieuw onbegrepen hoogtereproblemen. Gelukkig geen schade en ditmaal toch een gecontroleerde landing op het veld.

Voor ieders veiligheid en gemoedsrust zal ik met dit zwevertje voorlopig niet meer vliegen. Aansluitend aan de wedstrijd volgde een bestuursvergadering in het prachtige nieuwe huis van Andries. Verschillende onderwerpen passeerden de revue, die ook in de artikelen in deze editie van het clubblad worden belicht. Ik stip er alvast een paar aan.

Regelgeving

Na steeds weer uitstel is de nieuwe regeling modelvliegen door de overheid vastgesteld en al binnenkort, per 1-1-2025, van kracht.

In de voor onze club verplichte vergunningsaanvraag zal een aantal veiligheidsaspecten worden vastgelegd. Het merendeel is weliswaar al bekend, maar voor effectieve uitvoering, vooral ook door de nieuwe leden en gastvliegers is hierbij extra aandacht geboden. Elkaar in open gesprek helpen bij veilig gebruik van ons veld “volgens de regels” blijft daarbij essentieel. Op de les- en zweefavonden is hiervoor goede gelegenheid en extra aandacht, ook voor en door de meer ervaren leden. De alarmeringskaart en kaart met veldregels worden vernieuwd en weer aan de keet gehangen, met daarbij een kaartje van de No Fly Zones.

Ook de luchtwaardigheid van onze modellen is een punt bij de vergunning. Wij leggen voor de nieuwe modellen een check volgens het “4 ogen principe” vast, dat geeft de minste rompslomp en is sowieso zinvol. Daarnaast blijft de piloot bij elke vlucht verantwoordelijk voor een luchtwaardig toestel. Bij twijfel is een nieuwe controle op zijn plaats.

De keet

Onze verouderde keet is dankzij de voortdurende inspanningen van Siem en Adrie overeind gehouden, maar zo langzamerhand wel op. We gaan nu op zoek naar passen-



de vervanging met een in soort en grootte gelijkend exemplaar. (Pipowagen 4x2 meter) Onze beperkte omgevingsvergunning biedt geen ruimte voor een vaste of grotere voorziening. Voor de oude keet zoeken we een liefhebber.

Taakverdeling.

Siem stopt met al zijn werkzaamheden, dus voor het beredderen van de keet en in de maaiploeg zijn voor hem dringend vervangers nodig. Als je een beetje in de buurt woont blijft het tijdsbeslag beperkt. Op de voorgrond staat het af en toe huishoudelijk beredderen van de keet en de regie voor het onderhoud. Bij de uitvoering van klussen is er altijd hulp in te roepen. (klusdagen).

Maar ook de uitbreiding van de dun bezette maaiploeg is nu echt aan de orde. Hierbij een oproep om je snel te melden. Voor de nieuwe leden is dit een mooie kans om actief in te groeien in de club.

Over de opvolging van de voorzitter bestaat enige zorg. Een aantal leden is benaderd, maar er zit nog steeds geen schot in de zaak.

Wie o wie wil deze taak op zich nemen?

Het weer is gelukkig af en toe wat beter en ons ledenbestand is gegroeid.

Daardoor worden de lesavonden weer enthousiast bezocht. Johan en Winfried hebben er plezier in, maar zijn momenteel de enige actieve instructeurs en behoorlijk druk belast. De behoefte aan extra instructeurs doet zich gevoelen. Als we hierin niet kunnen voorzien is een ledenstop te overwegen, vooral voor nieuwe beginners.

Sociale ontmoeting

In het najaar is de traditionele, gezellige Stampopotavond vooral bij de “harde kern” van de club in trek, maar er is weinig betrokkenheid van nieuwe en jongere leden. De avond belast wel de clubkas en daarom beraden we ons erop om een jaartje over te slaan.

We willen proberen of een spontane BBQ op het veld bij een van de komende (sleep?) evenementen wat bredere belangstelling trekt.

We houden jullie op de hoogte.

Afsluiting

Hiermee het eind van een wervend betoog.

ACK is een gezonde vereniging, op een prima plek, met goede spullen en enthousiaste leden.

Graag jullie aandacht en inzet voor de continuïteit!

Tot ziens op het veld.

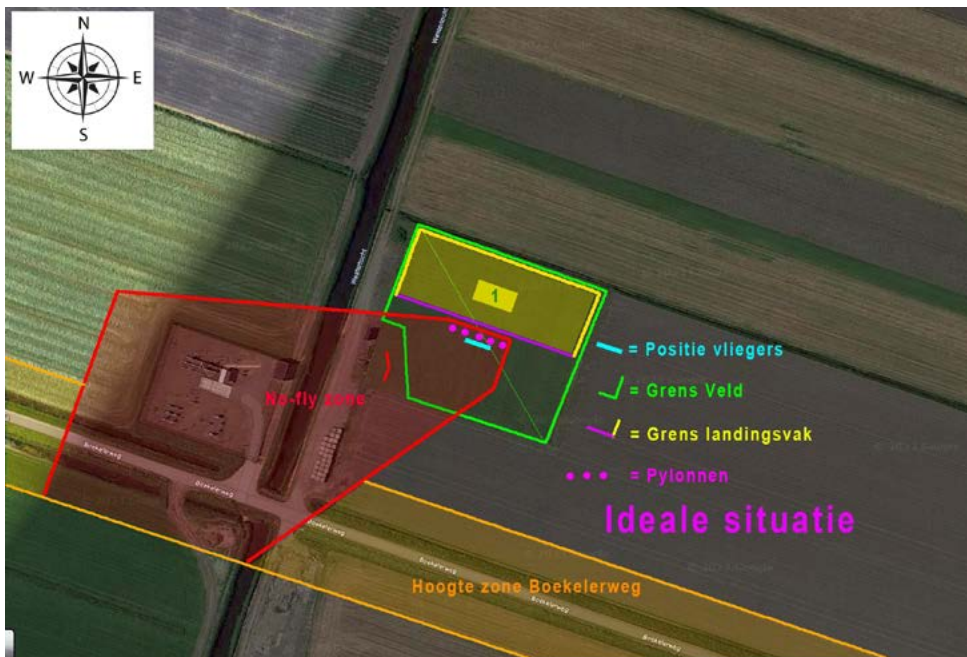
Wim Thieme.

Veilig vliegen op ons veld

In clubblad 168 staat een uitgebreid artikel over de situatie en aanvliegroutes van ons veld. Met deze korte samenvatting brengen we de vuistregels opnieuw onder de aandacht, vooral ook bij de nieuwe leden. Als zaken onduidelijk zijn, laat je dan informeren door aanwezige vliegers.



No-Fly zone



We hebben een strikte 'No-Fly-zone'. Vliegen boven Pitts, keet, parkeerterrein en gasstation (en Mensen!) is **altijd** verboden. Hier valt een werkende boer in een tractor op een ander veld ook onder.

Vermijden Boekelerweg



Sinds vorig jaar is het overvliegen van de Boekelerweg niet meer toegestaan. Bij uitzondering mogen (electro) zwevers de Boekelerweg alleen op grote en veilige hoogte passeren. Dit om de aandacht bij het verkeer niet af te leiden.

Positionering op het Veld

De voorkeurs start en landingsrichting is parallel aan de noordelijke sloot. Deze baan dient **altijd** vrij gehouden te worden zodat er veilig gestart en geland kan worden. Zo kan bij een slechte aanvlucht ook gewoon veilig worden doorgestart. Het landingsvak is breed genoeg om ook met wat zij-wind (X-wind) te kunnen vliegen. Alle piloten staan langs de pylonenlijn dicht bij elkaar en houden contact. Het luchtruim voor de motorvliegers is noordelijk van de start/landingsbaan. (e) Zwevers landen ook altijd in het landingsvak.



Crosswind

Bij meer Crosswind kunnen we de positie aanpassen om met een verkort circuit vrij te blijven van de Boekelerweg. Zie hiervoor de uitgebreide versie in het digitale clubblad 168.

En als de situatie te lastig wordt: **niet vliegen**.

Winfried de Vries

Bericht van de penningmeester.

Vanuit de functie van penningmeester is er niet elk clubblad iets te melden. Ik kan schrijven over betalen en administreren van declaraties en rekeningen maar dat haalt het niet bij foto's van nieuwe kisten of de strijd om seconden en punten die zich in de loop van de zomer elke donderdagavond afspeelt. Soms is er wel iets noemenswaardigs te schrijven voor ons aviateurs nieuwsblad. Deze editie twee onderwerpen:

Nieuwe leden.

In de periode dat wij allemaal langzaamaan uit onze hobbykamers/-zolders/-kelders kwamen na een herfstachtige eerste helft van het jaar hebben tot nu toe zes nieuwe leden onze vereniging gevonden. Ik ga hier niet iedereen bij naam noemen, allen hebben de weg gevonden naar onze groepsapp. De nieuwe leden hebben een gemengde achtergrond als het om modelvliegen gaat, een aantal met (meer of minder) recente ervaring, anderen geheel nieuw in de hobby.

Zie je een nieuw gezicht op het veld, schroom niet om je voor te stellen. Maak er ook geen punt van om elkaar te helpen de weg te vinden op ons veld en in het luchtruim rondom ons Schermer aerodrome. Een goede verstandhouding onderling en met de omgeving varen (vliegen...) we er allemaal wel bij.

KNVvL.

Bij de KNVvL zijn rondom de jaarwisseling wijzigingen doorgevoerd met betrekking tot de ledenadministratie. Men heeft een nieuw administratie systeem in gebruik genomen. De migratie van de oude naar de nieuwe database blijkt nogal een hoofdpijn dossier, de ledenlijst bevatte na de migratie nogal wat fouten. Na diverse mails over en weer, overlappend met de contributie factuur, klopt het overzicht voor onze vereniging. Wellicht niet een handige keuze om een dergelijke wijziging door te voeren in de periode van contributieheffing.... Een voortvloeisel is dat communicatie met de ledenadministratie momenteel erg traag verloopt, eenvoudige vragen blijven lang onbeantwoord door de drukte met de grotere problemen.

Contributie heffing in 2025.

Met de introductie van de nieuwe ledenadministratie wordt ook de werkwijze



omtrent factureren van de contributie door de KNVvL gewijzigd. De contributie zal niet meer via de modelvliegvereniging geïnd worden, leden ontvangen direct een factuur van de KNVvL. De contributienota van ACK zal er dan ook anders uitzien aan het einde van dit jaar.

Afmelden bij de KNVvL moet ook door de persoon zelf worden gedaan en zal niet meer via het bestuur van de modelvliegvereniging verlopen.

Andries Michielen

1 September sleep/fun dag en afsluitende BBQ

Op 1 september staat er een sleepdag in de agenda. We willen deze dag ook een beetje aankleden als fun dag en zullen wat leuke opdrachtjes verzinnen voor zowel E-zweef als motor vliegers.

Details volgen in de AppGroep.

Afsluitend, bij voldoende goed weer, willen we graag met elkaar BBQ-en.

Dit gaat wederom volgens de regels: *“Neem alles zelf mee, heen en terug”*.

Of iets uitgebreider verwoord:

- De club regelt de BBQ + briketten

Je neemt zelf mee:

- Bord, bestek, bekers
- Vlees, sauzen, stokbrood en wat je allemaal wilt eten.
- evt ook tafel en stoelen

Na de BBQ neem je ook zelf weer je afval mee naar huis en laten we de boel schoon en opgeruimd achter.

Tijdens de BBQ mag er ook gewoon gevlogen worden, maar NIET als er alcohol gedronken is.

We houden u op de hoogte via de AppGroep.

Winfried de Vries



Uit de instructie hoek...

Een update van de dinsdagavond = lesavond perikelen...

Zoals u elders in dit clubblad heeft kunnen lezen, zijn er een flink aantal nieuwe leden bijgekomen. Dat is een leuke ontwikkeling en bij deze wil ik de nieuwe leden dan ook van harte welkom heten. We wensen de nieuwe leden veel gezelligheid en veilige vluchten toe!

Voor ons instructeurs is er wel iets van een uitdaging ontstaan. De vlieg ervaring van de nieuwe leden blijkt namelijk erg divers. Sommige nieuwe leden beginnen echt helemaal vanaf nul. Anderen hebben wel iets vliegervaring of elders hun brevet zelfs al gehaald. Maar in alle gevallen blijkt dat er instructie nodig is om de nieuwe leden tot veilige en bewuste vliegers op te leiden. Op dat 'veilig en bewust' kom ik zo nog even terug.

We merken tijdens het lesgeven eigenlijk een aantal uitdagingen waarmee vliegers op ons veld geconfronteerd worden. Deze uitdagingen zorgen er voor dat we best een flink niveau van de vliegers vragen voordat ze aan hun brevet toe zijn. De opvallendste uitdagingen zijn:

- **Weinig/geen visuele herkenningspunten tijdens het vliegen.**

Het mooie weidse luchtruim om ons veld is erg fijn tijdens het vliegen. Het heeft als nadeel dat het lastiger is om je model op positie te vliegen. Vliegers moeten leren om t.o.v. zichzelf te vliegen en laag-bij-de-grond referenties te gebruiken, zoals de sloot, rand van het veld etc.

- **Beperkingen in start- en landings vlieg routes.**

Ondanks dat we een groot en vrij luchtruim hebben, dwingt onze veld situatie wel af dat starten en landen een flinke nauwkeurigheid in het besturen van je model vraagt. Met de wind West of Zuid is de doorgang tussen de keet en het hek een beperking. Met de wind uit Noord/Zuid is het verbod op het overvliegen van de weg de beperking.

Deze uitdagingen op ons veld vragen een solide basis niveau van *iedere* vlieger. Vanuit de instructeurs wordt er lang geoefend op het correct aanvliegen en rechte passages over de baan, ook met cross-wind. Zodat het ook een ingeslepen gewoonte wordt om deze rechte lijnen na de (door)start en in landings



aanvlucht te vliegen. Uiteindelijk landt iedereen gewoon in het 10x10m vak wat we vaak uitleggen. Toch?

Les-kisten / leraar-leerling

Onze oude vertrouwde les kist hing lange tijd in het clubgebouw, zonder dat deze gebruikt werd. Hierdoor was de staat van de les kist onduidelijk waardoor er eigenlijk geen gebruik van gemaakt werd. Om die reden is de les kist binnen de club verkocht en de nieuwe eigenaar vliegt er al lekker mee rondt. Ook de les zwever is terug naar de eigenaar die deze ter beschikking had gesteld.

Omdat een les kist wel wenselijk is, hebben zowel Johan als ikzelf onze trainer (een Sunny en AirTrainer) met eigen dubbele zenders. Deze modellen worden ingezet voor diegene die een keer een introductie les willen krijgen. Daarnaast (in overleg) kunnen leden gebruik maken van onze trainers, dit in het geval als hun eigen model er nog net niet klaar voor is. Het voordeel is dat we deze modellen zelf in onderhoud hebben en de status dus bekend is. Daarnaast kennen we de vlieg-eigenschappen heel goed waardoor we tijdens het geven van instructie de leerling wat langer de gelegenheid kunnen geven om een fout situatie op te lossen. Dat laatste is sowieso een voordeel van het lesgeven met de leraar/leerling zender combinatie, ook in combinatie met een leerling en zijn eigen model.

Het streven is nu om een aantal leerlingen zo snel mogelijk op zelfstandig niveau te krijgen zodat de dubbele besturing niet meer nodig is. Op die manier kunnen ook andere ervaren vliegers eens bij de leerlingen staan en ze door de verplichte brevet figuren coachen. We maken geen haast met die stap naar zelfstandigheid maar het is wel nodig om Johan en mijzelf te ontlasten. Daarnaast heeft iedere instructeur zijn eigen manier van lesgeven en dat verdiept (hopelijk) het inzicht van de nieuwe vliegers.

Veilig en bewust

Zoals inmiddels bekend mag zijn, is de instructie bij de ACK iets uitgebreider als het aanleren van 'alleen maar' de brevet figuren. We willen de vlieger geen 'kunstje' leren. De bedoeling is om dusdanig veel vliegvaardigheid te verkrijgen dat het vliegen van die brevet figuren een bewijs is dat je het model ten alle tijden onder controle hebt. Daarnaast letten we tijdens de instructie ook op de veldoperatie. Hoe gaat de vlieger om met zijn model, in de pits, tijdens evt taxiën, positioneren van het model voor de start, vooraf nadenken over invloed van de heersende wind en het te vliegen circuit. Er komt best veel bij kijken. Daarbij is het in de ogen van de instructeurs vooral van belang om het hoe en waarom van bepaalde gedragsregels uit te leggen. Als je snapt waarom een

bepaald advies gegeven, wordt is het makkelijker om deze te accepteren en toe te passen maar geeft het ook ruimte voor een eigen oplossing als de situatie anders is, zoals op een ander veld.

Bovenste uitleg over veilig en bewust is niet alleen voor de nieuwe leden van belang, ik denk ook zeker voor de vliegers die al lang meedraaien. Hoeveel ingeslepen gewoontes heb je zelf? Hoe vaak denk je, oeps, dat had ik beter anders kunnen aanvliegen? Dat geldt óók voor (e-)zweef, bewuster vliegen is o.a. : vooraf kijken naar de aanwezigheid van 'thermie-kippen', zo starten dat je hoogte en afstand gebruikt om op de gewenste plek te komen, landingen zo plannen dat je met energie overschot aankomt vliegen, nadenken over een eventuele veilige doorstart etc.

Dat aanscherpen van vliegvaardigheden is niet bedoeld om je vlieg plezier te ontnemen. Ik denk zelf dat het blijven werken aan inzichten en goede controle dé manier is om de hobby interessant te houden. Je kan dan met een 'simpele' trainer nog steeds veel lol hebben, ik pak zelf ook vaak gewoon mijn AirTrainer mee.

Vergunning aanvraag modelvliegen

De echte achterliggende reden voor de gedegen instructie is dat we als bestuur geconfronteerd worden met de nieuwe regelgeving modelvliegen en de bijbehorende vergunning aanvraag. Bij die vergunning aanvraag wordt er verplicht gesteld om de risico's van het modelvliegen op de betreffende locatie in kaart te brengen én te beschrijven welke afspraken er gemaakt zijn om die risico's te vermijden. Een goed en duidelijk omschreven les traject is daar één van de vereisten.

Vanuit de instructeurshoek proberen we ons steentje bij te dragen door te zorgen voor goed opgeleide vliegers, die bewust zijn van mogelijke risico's en die nu en in de toekomst aanspreekbaar zijn voor verbeterpunten.

Winfried de Vries



Nieuwe vliegtuigen

Sinds de oproep in het vorige clubblad zijn er maar liefst 16 nieuwe vliegtuigen aangemeld, vooral door een aantal nieuwe leden. En dat terwijl het bouwseizoen nog moet beginnen!



Allereerst was er de aanmelding van weer eens een Airtrainer, dit keer van Job Nijboer. Deze heeft ACK1469 gekregen. Wederom iemand die een gegarandeerd goed vliegende kist heeft om het vliegen onder de knie te krijgen! Ik heb ze trouwens nog niet geteld, maar ik vermoed dat wanneer we alle Airtrainers op het veld zouden zetten we een vloot gaan zien waar het veld

bijna te klein voor is. Daar kan Winfried trots op zijn.

Daarna was ondergetekende zelf aan de beurt met een MythoS van Sebart, bij de ontwerper zelf in Italië besteld. Ik moest er wel een aantal keren Google translate voor gebruiken, Italianen zijn over het algemeen niet zo goed in Engels maar een paar dagen later al werd er een grote doos bij me afgeleverd. De kist vliegt erg goed en neutraal en brengt mij weer iets verder in het F3A-C programma, erg leuk! Deze heeft ACK1470 gekregen.



Daarna wederom een Airtrainer, dit keer van Kees van der Wal. Dit keer in een zeer bekend kleurenschema, en ook hier weer een zeer goede trainer! Zo te zien ook weer netjes gebouwd, deze heeft ACK1471 gekregen.

Vervolgens meldde ons nieuwe lid Gerard ter Velde zich met maar liefst 4 kisten.

Allereerst een 2 meter zwever van Pegasus, genaamd Surprois. Zo te zien een zeer klassiek model. Deze heeft nummer ACK1472 gekregen. Ten tweede een echte thermiekwzever, een Hollein Cli-





maxx van 2,5 meter met rolroeren. Gebouwd volgens de bekende bouwwijze met een grote carbon pijp als hoofdligger. Deze heeft ACK1473 gekregen. Dan een Elektro Surprois, 2 meter, helaas zonder foto. Deze heeft ACK1474



gekregen. En als laatste een Multiplex Easy Glider, de bekende schuimkist van 1.80 meter, een zeer goedmoedige kist. Zonder foto, heeft ACK1479 gekregen.



Daarna kwam een volgend nieuw lid, Wilco Giliam, ook een viertal kisten aanmelden. Te beginnen met een Carbon Cub, een gemoedelijke schuimkist, nummer ACK1475. In dezelfde orde een Sport-cub,



nummer ACK1476. Vervolgens een echte klassieker, een Graupner UHU motorzwever, die heeft nummer ACK1477 gekregen. En als laatste



een oude bekende, Wilco heeft namelijk de oude clubtrainer overgenomen. Als nog vrij recent lid weet ik niet hoeveel leden hiermee hebben



leren vliegen maar nu is het de beurt aan hem om zijn vaardigheden hiermee te vergroten. Deze heeft nummer ACK1484.



Tussendoor kwam ook Evert nog met een oude klassieker langs, een Spectra, die heeft nummer ACK1478 gekregen. Toch nog goed voor vele vluchten!

Daarna was het beurt aan Femke, die mij niet alleen een aantal foto's maar ook de nodige achter-

grond over de vliegtuigen stuurde. Zo is daar de Sparrow van Flite Test, een 75 cm span en 225



gram lichte zwever met V-tail en ont-koppelmecanisme dat zelf ontworpen is. Deze zwever heeft ACK1480 gekregen. Daarnaast een 80 cm Hobbyking Radjet, vooral gekocht om het vliegen met jets te oefenen. Heeft



ACK1481. En als laatste de bekende Tundra van Hobbyking, met 1,3 meter een stabiele hoogdekker waarmee ook kunstvluchten kunnen worden gemaakt. Heeft ACK1482 gekregen.



En op de valreep nog een 2,7 meter grote Piper Cub van Johan Jelsma, in de bekende gele kleur. Een leuke en zeer stabiel vliegende schuimkist. Die heeft ACK1483 gekregen. Dat zal met zijn grootte een mooi gezicht zijn op het veld. Tot zover, blijf vooral mooie foto's insturen bij de nieuwe kisten en iedereen veel vliegplezier gewenst met al die mooie vliegtuigen!

Paul Croon

X-wind

Initieel had ik een andere titel getypt, "Hoe om te gaan met dwarswind tijdens start en landing" maar vond dat wat te lang. X-wind, een afkorting die in de luchtvaart algemeen gebruikt wordt voor cross wind (dwarswind) tijdens take-off en landing is korter en trekt waarschijnlijk direct meer aandacht.

Waarom X-wind met name bij start en landing.

Dwarswind heeft met name bij start en landing impact op de beweging van het vliegtuig. Tijdens de vlucht is het aerodynamisch voordelig de langsas (denkbeeldige lijn van punt van de neus tot puntje van de staart) opgelijnd te hebben met de luchtstroom, het vliegtuig ondervindt op die manier de minste weerstand.

Tijdens start en landing telt echter niet alleen dit aerodynamische voordeel maar moet ook rekening gehouden worden met de richting van de start-/landingsbaan die lang niet altijd netjes in de wind ligt. De langsas van het vliegtuig dient, in de fase waarbij contact met de grond is, opgelijnd te zijn met de baan omdat anders de wielen gaan wringen en het vliegtuig in hun rolrichting dwingen.

Aangezien het vliegtuig ondertussen zijdelings door de wind wordt aangeblazen is er kracht aanwezig die het vliegtuig naar de zijkant van de baan dwingt. In het volgende wordt beschreven hoe hiermee wordt omgegaan tijdens start en landing. Hierbij wordt uitgegaan van vliegtuigen die beschikken over alle primaire besturingsvlakken: rolroeren, richtingsroer en hoogteroer.

X-wind tijdens de start.

Het vliegtuig staat opgelijnd met de startrichting gereed voor de start. De wind komt van links of rechts voor. Als nu wordt gestart zonder compensatie zal het vliegtuig tijdens de start aanloop niet alleen voorwaarts bewegen maar ook, door de wind gedreven, zijdelings (naar rechts bij x-wind van links en andersom). Tevens kan er een neiging ontstaan dat de vleugel aan de zijde van de wind wat omhoog gedrukt wordt.

Deze effecten worden door actief sturen tegen gegaan: Het liften van de vleugel wordt tegengegaan door de start aan te vangen met iets aileron tegen de wind in, de aileron input wordt geleidelijk teruggebracht naar neutraal op het moment van loskomen. Een bijkomend effect hiervan is dat er meer druk op het wiel aan de windzijde ontstaat met iets meer weerstand tot gevolg, hier-



door zal het vliegtuig een lichte neiging hebben de neus in de wind te draaien. De zijdelingse beweging, neiging om van de geplande lijn (center line bij een startbaan) af te bewegen, wordt tegengegaan met het richtingsroer. Neem voor aanvang van de start een punt in de verte in het verlengde van de startlijn en zorg dat het vliegtuig naar dat punt blijft bewegen, elke neiging om weg te bewegen van de lijn tussen aanvang start en punt in de verte wordt gecorrigeerd met het richtingsroer.

Als het vliegtuig eenmaal los is van de grond wordt de basis aerodynamica weer het meest belangrijk, het vliegtuig oplijnen met de luchtstroom. Deels zal dit automatisch gebeuren, als de wielen de grond verlaten is de weerstand hiervan weg en neigt het vliegtuig door aerodynamische stabiliteit vanzelf naar de gestroomlijnde richting, daarnaast wordt het richtingsroer weer neutraal gestuurd.

X-wind tijdens de landing.

In de nadering en landing moet het vliegtuig van een fase waarin het is opgelijnd met de luchtstroom worden getransformeerd naar opgelijnd zijn met de richting van de landingsbaan om goed uitrollen mogelijk te maken.

Nog voor de wielen de grond raken, in de fase van oefenen hoger, wordt met het richtingsroer de langs-as van het vliegtuig opgelijnd met de baan.

Als er verder niets wordt gedaan zal het vliegtuig door de X-wind component zijdelings worden weggezet. Deze zijdelingse beweging wordt opgevangen door iets helling aan te rollen tegen de X-wind in. Hierdoor ontstaat een kleine zijdelingse afgeleide van de lift die het wegzetten door de wind tegengaat, door te spelen met de hellingshoek kan met de zijdelingse beweging worden gespeeld. Eenmaal de wielen op de grond zal met richtingsroer de lijn van de baan moeten worden vastgehouden, naarmate de snelheid afneemt zal meer aileron input nodig zijn om te voorkomen dat de vleugel aan de windzijde omhoog komt.

Waarom dit artikel in ons clubblad.

Ons veld in de polder biedt ons een goede gelegenheid om onze vliegtuig op te laten maar heeft ook een aantal beperkingen.

Direct grenzend aan het veld hebben we het gasstation, ons eigen verblijf, de parkeerplaats en opstelplaats welke niet overvlogen mogen worden. Dichtbij hebben we de polderweg die niet laag overvlogen mag worden en momenteel ook nog eens een flinke berg bemesting bij de parkeerplaats.

Al deze beperkingen dwingen ons om efficiënt en creatief om te gaan met de ruimte die we hebben, het zal niet altijd mogelijk zijn de meest ideale richting te kiezen voor starten en landen.

Zeker voor motorvliegen en grotere (electro) zweefvliegtuigen is meer ruimte in een rechte lijn nodig voor de landing (final) en na de start waarbij al de genoemde beperkingen moeten worden meegewogen.

Door jezelf ervaren te maken met vliegen met (lichte) x-wind geef je jezelf ruimte voor bijvoorbeeld een langer, comfortabel final zonder laag over de weg te hoeven vliegen.

Bij een start met x-wind kan een beweging richting een beperking worden voorkomen door de startrichting er duidelijk langs te kiezen. Zeker voor clubgebouw en weg geldt dat een beweging oplage hoogte in die richting als riskant kan worden ervaren voor omstanders.

Perceptie.

Als laatste wil ik aandacht besteden aan perceptie.

Als je zelf staat te vliegen ervaar je een situatie vaak anders dan omstanders.

Daarbij is er ook nog een verschil tussen collega modelvliegers en mensen die totaal niet ervaren zijn met onze hobby (kijkers, burens etc).

Hoogte over of in nabijheid vliegen van bijvoorbeeld de weg of het gasstation is subjectief, wordt door een ieder anders ervaren. Iets wat wij als veilig en gecontroleerd ervaren kan voor een buitenstaander als riskant overkomen. Een bestuurder op de weg kan schrikken van een vliegtuig dat plotseling wordt waargenomen.

Spreek elkaar vriendelijk aan als je iets opmerkt, word je aangesproken neem het dan ook aan, leer er van en pas je vliegen aan.

Andries Michielen



Eindelijk kon het er weer eens van komen, vliegen met de schaalmodellen van PHIb op vliegbasis Deelen bij Arnhem. Lange tijd werd deze locatie niet vrijgegeven door defensie omdat er opnieuw munitie uit WO II op het terrein gevonden was. Ik schreef daar al eerder over.

Voor de trainingdagen weken we uit naar de velden van een aantal vliegclubs maar dat betekende ook dat we van grasbanen vlogen. Met name voor de jets was dat een beperking.

De originele datum, 15-06-2024 verwaaide en werd op tijd geannuleerd. Wel werd direct een nieuw uitwijkdatum benut. Op zaterdag 29-06-2024 was het zover. ACK was ter plekke vertegenwoordigd door Adrie en zijn vrouw Hennie, Johannes Weinzierl en ikzelf + neef Bas.

De procedure om op het terrein te komen is de afgelopen jaren wel aangescherpt en wat complexer geworden, je moet er wat voor over hebben. Voor een van de deelnemers had dat vervelende consequenties. Bij Serge Pot, hij vliegt met grote Fokker dubbeldekkers, zat er een fout in de legitimatieprocedure. Gevolg: toegang tot de basis werd hem geweigerd! Ik hoorde later dat hij de dag toch heeft weten te redden door op het veld op de Ginkelse heide te gaan vliegen.

De totale opkomst voor de oefendag vond ik matig maar vol goede moed vertrokken we in colonne (zoals voorgeschreven) naar de vlieglocatie op de hoofdbaan t.h.v. de kruising met de taxibaan.

Mooi zonnig weer met lichte tot matige wind in de lengte van de taxibaan waren de opmaat voor een prachtige vlieg-dag. Ruimte genoeg en de auto's al dan niet met aanhangers bij de hand. Het matig aantal deelnemers maakte dat een ieder veel tijd kon benutten om te



vliegen.
het kost altijd even wat tijd om schaalmodellen in elkaar te zetten maar de na de briefing werd er eigenlijk continue gevlogen.



Johannes met de Koolhoven FK-43, Twan met de grote Fokker G-1A en ikzelf met de Ryan STM vertegenwoordigde de propeller generatie.



Leon met de Republic F-84G Thunderjet, Rie met de North American F-86K Sabre en Berto met de 2 motorige Gloster Meteor F Mk 4 stonden de jet generatie bij. De laatste was als eerste bezig met een testrun voor de motoren, het liep echter niet goed. Eén van de motoren kwam steeds laat op toeren maar ook veel te traag bij het minderen van toeren. Na wat



theoretiseren moest de betreffende brandstofpomp de oorzaak van de storing zijn. Met alles wat er voor handen was kon er echter geen oplossing geboden worden. De kist bleef aan de grond. De andere genoemde modellen hebben allen 1 of meerdere vluchten gemaakt, er werden ook voorzichtige pogingen ondernomen tot formatievliegen. Leon met z'n F-84 zorgde nog voor angstige momen-

ten; tijdens een pracht vlucht en een lage fly by gaf de jet plots de geest (flame out) . Met enkele kilometers beton (de taxibaan) voor zich bleef hij rechtdoor vliegen en bracht hij het landingsgestel naar buiten. De uiteindelijke landing was op de baan, ik schat 400 meter verderop. Het landingsgestel zal wel opnieuw uitgelijnd moeten worden.

Al met al voor de aanwezigen een geslaagde vliegday, helaas met weinig deelnemers.

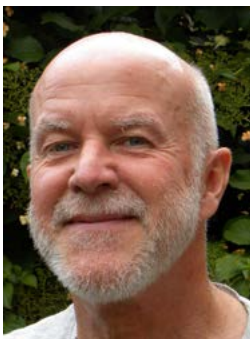
Opnieuw in colonne verlieten wij de basis, inspiratie rijker.

Willem Jan Wester.



Sleepvliegen.

Onder bovenstaande term worden de dagen aangeduid waarop zweefvliegers door motorkisten tot en met een mooie hoogte gesleept worden om vervolgens te trachten de zweefvlucht zo lang mogelijk te maken. Ook dit jaar staan er een aantal data op de kalender en hebben we ook 1 maal een 'uitwedstrijd' bij Ruud in Ter Apel. Inmiddels zijn we dit jaar de ervaring van 2 sleepdagen verder en zijn er mooie resultaten behaald.



De samenwerking tussen de motorvlieger en de zweefvlieger is van evident belang en berust op vertrouwen in elkaar. Overleg voor en tijdens de vlucht is noodzakelijk. De foto's bij dit artikel geven je een idee van het geheel. Enkele personen kunnen niet ongenoemd blijven. Voor het slepen werden we de 2^e dag bijge-

staan door Raymond van Esveld, hij had ook zijn Ka-7 mee. Aspirant lid Leo werd door het slepen letterlijk over de streep getrokken en is inmiddels ACK'er. De grootste stap op 4 augustus,



tus, de 2^e sleepdag, maakte Peter Veen. Hij maakte voor het eerst



kennis met een sleepstart en vloog zijn grote Blanik voor de eerste keer. Zowel de start als de vlucht succesvol.

Willem Jan Wester



R.E.S wedstrijd 4 augustus 2024 in Duiven/ Zevenaar.

In alle vroegte ben ik ben Marian afgereisd naar Duiven/ Zevenaar voor een kennismaking met een RES wedstrijd. Het betreft modellen met alleen richting, hoogte en remkleppen en er wordt gestart met rubber lijn 30 meter met een trekkracht van 4 kilo gekoppeld aan een lijn van 75 meter. Dus voor iedereen gelijke startkansen.



We werden ontvangen in Duiven op een prachtig kort gemaaid veld. De wind stond precies goed. Ja, we hadden wat wind. Dat geeft altijd twijfel over de ballast, uiteindelijk heb ik dat wel gedaan en dat vloog veel beter, je hebt dan meer penetratievermogen om thermiek te zoeken. Al met al uitdagende omstandigheden waarbij vaak doorvliegen en geduld werden beloond.



Voor mij was het ook weer een terugzien van een aantal bekenden vanuit de Holland Gilde periode F3j en F5j vliegen. Een relikwie vanuit het Holland Glide kwam ik ook tegen en werd nog gebruikt voor de doellanding. (Sponsor destijds Wim Nieuwenhuizen)

Zelf ging het redelijk met vliegen, de doellandingen konden wat beter. Wat uiteindelijk resulteerde in een 3^e plaats. Een leuke leerzame dag.

Ab Kort



De DO-zweef competitie

Iedere donderdag avond, bij geschikt weer, verzameld een vrijwel constant groepje e-zweef vliegers zich op het veld. We vliegen die avond de rondes voor de DO-zweef (donderdag-zweef) competitie. De competitie start in juni en loopt tot september. Gedurende die periode wordt getracht iedere donderdag avond per piloot 3 vluchten te maken. Aan het eind van het seizoen wordt op basis van 75% van de gevlogen vluchten een ranking bepaald. De piloot met de meeste punten mag zich dan dat jaar de DO-zweef kampioen noemen.

Het spelletje wat we spelen is erg eenvoudig. We meten gewicht en opgenomen vermogen en rekenen dat om naar een motorloop-tijd. Iemand met een zware kist en weinig vermogen mag dan langer met de motor aan klimmen vergeleken bij iemand met een lichtere kist en/of meer vermogen. Op die manier blijkt de uitgangs hoogte voor iedereen redelijk gelijk. De aanwezige vliegers worden in twee groepen verdeeld (of meer als er meer als 10 vliegers aanwezig zijn). Per groep wordt er gelijk gestart, de wedstrijdleader roept af wanneer iedere piloot zijn motor uit moet zetten. Daarna is het zweven tot maximaal 10 minuten. Alle gevlogen seconden vóór de 10 minuten leveren 1 punt op. Elke gevlogen seconde na de 10 minuten levert 2 strafpunten op. Een landing die niet op het veld is, geeft een 0 score. Vervolgens wordt er per groep gekeken wie de langste vliegtijd had, deze score wordt als basis genomen voor 1000 pt en de rest van de resultaten in die



groep wordt op basis van de vliegtijd naar die 1000 herleidt. Dit 1000 herleiden per groep zorgt er voor dat je de mogelijke weersveranderingen uitsluit.

Sinds vorig jaar hebben we de berekening voor de motor-loop-tijd iets aangepast zodat er minder hoog gestart wordt. Dit omdat we via de telemetry zagen dat we al vaak op de maximale 300 meter uitkwamen. Die aanpassing lijkt goed uitge-



pakt te hebben. Er worden veel minder 10 minuten vol gevlogen, de spreiding is daardoor wat groter en komt het niet meer op die laatste seconde aan. Wat ook de risico's in de landingen weer doet afnemen.

Dit spelletje is erg leuk omdat je met het doel staat te vliegen om die 10 minuten te halen. Wat doe je om boven te blijven? Blijf

je in de zelfde hoek hangen als waar de anderen zitten, met het idee dat het dan in ieder geval niet slechter kan worden. Of durf je een eigen plan te trekken met het risico dat je mis gokte? Lukt het wel om een thermiek bel te vinden die de an-



deren niet hebben, dan is de beloning om als laatste van je groep te landen en de 1000 pt te noteren. Daarnaast is het best spannend om de landing goed te timen zeker als

er rond de 9min30 nog meerdere vliegers in de lucht zijn en je weet dan overde-tijd dubbel hard telt.

We zitten nu nagenoeg aan het eind van de 2024 competitie, hopelijk nog 3 avonden te vliegen. Een aantal vliegers staat heel dicht bij elkaar, dus spannend tot de laatste vluchten.

Pff, dat was even in sneltrein uitleg van het spelletje. Klinkt ingewikkeld maar is het echt niet. Je hoeft echt geen volleerd zweef vlieger te zijn om deel te nemen, je leert dit pas door veel te doen en met elkaar mee te kijken. Als je wilt meevliegen, is het zaak om even vooraf gewicht en vermogen door te geven. Eventueel kan het vermogen ook nog even op het veld gemeten worden. Iets voor volgend seizoen ?

Zonder dat ik gesponsord word, maar kijk eens bij <https://www.topmodelcz.cz/> die hebben nette, zelfgebouwde zweefers al dan niet bekleed voor redelijke prijzen. Bovendien zijn reserve delen (rompen, cockpit kappen, vleugels, staartdelen) gewoon los te koop.

tot donderdag.

Winfried

huidige ranking (16-08-2024)

Positie Piloot totaal	
1	Willem Jan 14416
2	Winfried 14351
3	Siem 14054
4	Adrie 13868
5	Jaap 11206
6	Pieter 10827
7	Arend 10252
8	Wim 9406
9	Cees 8503
10	Ab 8366





Evenementen- en wedstrijdkalender 2024



Dag / datum	Evenement	Aanvang	Locatie
Zon 1 Sept.	Sleepdag / BBQ	11:00 u	Boekelerweg
Zon 15 Sept.	Zweefwedstrijd	10:00 u	Boekelerweg
Zon 8 Sept.	Electroduurwedstrijd	11:00 u	Boekelerweg
Zon 22 Sept.	Sleepweekend		Ter Apel
Zon 6 Okt.	Zweefwedstrijd	10:00 u	Boekelerweg
Zon 20 Okt.	Electrozweefwedstrijd	10:00 u	Boekelerweg
Zon 17 Nov.	Indoorvliegen	10:00 u	Hoornse Vaart
Zon 15 Dec.	Indoorvliegen	10:00 u	Hoornse Vaart

Met ingang van 2024 zijn de starttijden van de wedstrijden overdag vervroegd naar 10:00 u , met uitzondering van de Electroduur-zweefwedstrijd .
Daardoor blijft er na de wedstrijden (verwachte eindtijd 14:00 u) voldoende tijd over voor de niet-wedstrijdvliegers .

E-Zweef		2024	zweef		
14/4	V-tijd W.J.	18m 27 sec	30/4	Jaap	35m 03 sec
7/5	Siem	26 m 46 sec			
9/5	Wimfred	38 m 32 sec			
9/5	Mart	41 m 23 Sec			
11/8	Andries ♥	1.49 m 30 sec			

Tja, niet op de kalender maar wel een wedstrijd. Het doel is duidelijk , wie is in staat om Andries of Jaap een plaatsje naar boven te helpen op de lijst.