



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	Ab Kort e-mail: zweef@aeroclubkennemerland.nl
Ere lid	Jo Wijnen Siem Riesebosch
Redactie	Willem Jan Wester e-mail: redactie@aeroclubkennemerland.nl
Internet	www.aeroclubkennemerland.nl
Informatie	info@aeroclubkennemerland.nl



Van de voorzitter	4
Op en rond het veld	6
Electroduurwedstrijd	9
To tow or not to tow	11
Open dag zaterdag 6 september	14
Nieuwe vliegtuigen	16
Filmen met mijn RC-vliegtuigen, van spycam tot FPV	18
Phantasy in Blue	20
De langste dag: 21 juni	22
Evenementen- en wedstrijdkalender 2025	24

Kopij voor clubblad 176 inleveren voor 15 november 2025.

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

Het bestuur is onlangs bij elkaar geweest om de lopende zaken te bespreken. Enkele van die onderwerpen wil het bestuur gelijk met jullie delen. In dit clubblad zijn er een paar artikelen aan gewijd.

Zo is er een stuk over de Open Dag samen met de helikoptervliegers van Eva op 6 september van de hand van Winfried de Vries. Lees dit aandachtig door en geef een reactie richting de organisatie. Als iedereen wat doet, heeft iedereen ook veel tijd om van de dag te genieten.

Ook het artikel Veldoperatie is het bestuderen waard. Veiligheid is en blijft een aandachtspunt voor ons allemaal. Het liefst hou ik de EHBO-koffer gesloten. Een ander aspect is het gebruik van het logboek en het op orde hebben van de registratie van jouw model. Ben je op het veld en gaat jouw model de lucht in, noteer het in het logboek, inclusief ACK-nummer. Op die manier blijft het inzichtelijk wie er op een bepaalde datum gevlogen heeft en welke kisten er in de lucht geweest zijn. Ook wordt duidelijk welke dagen, weken, maanden de meeste vliegactiviteit uitlokken en hoeveel er daadwerkelijk gebruik gemaakt wordt van ons veld. Zoals bekend vraag je het ACK-nummer aan bij secretaris Paul (liefst met eigen foto van het model).

Het vernieuwen van ons onderkomen heeft de volle aandacht van het bestuur, maar inmiddels weten we dat het niet eenvoudig is een vervangende 'hut' te vinden. In afwachting daarvan blijft ook een klusdag in de planning, o.a. om het veiligheidshek te verplaatsen zodat de ruimte om modellen te parkeren toeneemt. Inmiddels kunnen we op ons veld gebruik maken van het vernieuwde laadstation. Cees Groot was de man achter de klus, we hebben dat via de app meegekregen. Inmiddels hebben we al wat drukker vliegdagen achter

de rug, de laadcapaciteit blijkt ruim voldoende. Uiteraard dank aan Cees voor de inzet.

Het schapenhek, door Nick en Johan voorzien van rood/wit lint, lijkt inmiddels een geaccepteerd obstakel.

De geplande vliegactiviteiten zoals de lesavon-



den en de wedstrijden hebben ook last van de klimaatveranderingen, regelmatig wordt er een activiteit afgelast vanwege wind en water. Het is niet anders. Soms ontstaan er leuke initiatieven. Met algemeen goedvinden kon Koert tijdens een sleepdag toch nog enkele lesvluchten maken met Winfried naast zich.



Wat mijn eigen vliegactiviteiten betreft? Na een traditionele gezellige vliegweek in de Eifel heb ik met veel plezier 2 sleepdagen meegemaakt en zowel met de Minimoa als de Ka-7 mooie vluchten kunnen maken.

Het blijft een leuke manier van samenwerken, maar ook vertrouwen in elkaar hebben om een zwever op hoogte te krijgen. De zomeravondwedstrijden op de donderdagen zijn gezellige bijeenkomsten waarbij het goed vliegen is in het avondzonnetje. Onlangs heb ik de Koolhoven FK-51 (1:6) weer boven de Boekeler Aerodrome gevlogen, de kist (gebouwd door Niek Kuiper †) heeft zijn eerste vluchten gemaakt in 1997 en is lange tijd onder de hoede van Ruud Kroes geweest. Inmiddels hou ik de historie weer levend. Al met al is er veel te doen op het veld en zijn er veel verschillende modellen te bewonderen, de A van ACK staat waarschijnlijk ook voor Actief. Tot op het veld.

Willem Jan Wester,
voorzitter.



Op en rond het veld.

In dit artikeltje een paar punten van aandacht die we als bestuur graag (nogmaals) onder de aandacht willen brengen.

Nieuwe zonnepanelen en accu's

Afgelopen weken is er door een paar mensen, onder leiding van Cees Groot, hard gewerkt om onze mooie laad installatie te vernieuwen.

Er zijn grotere en modernere zonnepanelen geplaatst. Ook zijn de oude lood-accu's vervangen door een hele set van nieuwe accu's. Hiervoor een dank naar Nick Klouwen voor deze accu's. Met deze vernieuwing is een belangrijk deel van onze infrastructuur weer klaar voor een aantal jaren onbekommerd laden.

Starten van zwevers

Mede door de inwerkingtreding van de nieuwe vergunning willen we graag de aandacht blijven vestigen op de strook van het veld waar we bij voorkeur de start- en landingoperaties dienen plaats te vinden. Zie ook de vorige clubbladen.

Het geel gemarkeerde vak is start- en landingsgebied. De vliegers staan langs de paarse lijn.

We zien echter nog regelmatig dat E-zweef vliegers achter de paarse lijn starten (en soms ook landen). We snappen dat een E-zwever de andere vliegers niet in de weg wil zitten. Toch zien we dit vanuit een veiligheid en overzicht standpunt als ongewenst gedrag.

Bij deze het verzoek om alle start- en landingoperaties in het gele vak uit te voeren.



Het is duidelijk dat een E-zwever zijn model met een hand-start moet starten en dus de baan op moet lopen.

Hier zijn bestaande procedures voor: door aan de actieve vliegers te melden "man op de baan / start / landing" weten de actieve vliegers wat er gaande is. Mogelijk moet de E-zwever piloot even wachten op een landende kist of dient een actieve vlieger even

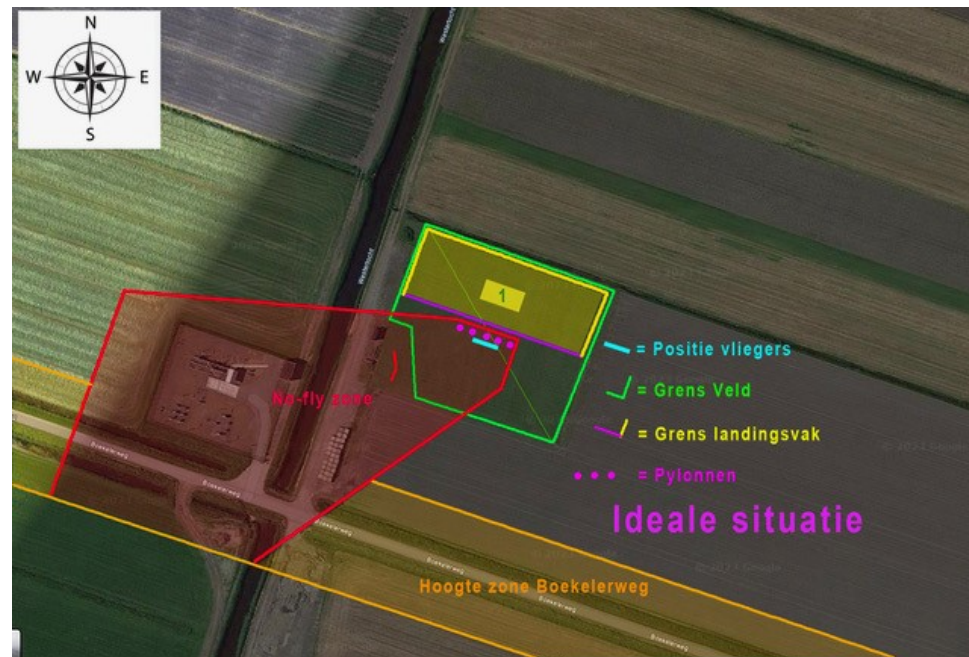
een extra rondje te maken om de startende vlieger gelegenheid te geven. Na



de start van de E-zwever is het wel zaak om terug te lopen naar de paarse lijn en niet onnodig op het veld te blijven staan.

Tot slot nog een no-brainer verzoek: ga met je E-zwever niet pal voor de actieve vliegers staan om te starten, neem en houdt afstand.

Daar komen we samen uit toch?



Taxiën van motor modellen

Het taxiën/rondrijden met je motor model over het mooi gemaaid gras is vanuit de instructie gezien een nuttige oefening.

Bij motor vliegen zijn de primaire functies hoogteroer en ailerons. Gas en rudder wordt nauwelijks gebruikt en blijven vaak achter in het aanleren van de benodigde motoriek. Om toch iets van gevoel en controle in deze minder gebruikte stuur functies aan te leren laten we de leerlingen vaak taxiën. Ook andere vliegers rijden vanaf het hek vaak naar de rand van het veld en als het veld vrij is wordt het model het veld opgereden zodat er gestart kan worden. Dit gaat allemaal prima en er zijn geen incidenten om dit te verbieden.

Positie van 'bestuurder' tijdens taxiën: bij de actieve vliegers

Voor de vliegers die langs de pionnen lijn staan is het geluid van een taxiënd model achter zich niet zo fijn, je moet er maar op vertrouwen dat er veilig ge-

taxied wordt en dat je als vlieger niet aangereden wordt. Dat is een begrijpelijk argument.

Om die reden willen we het volgende aanpassen:

- Als er niemand staat te vliegen is het veld vrij om te taxiën en kan je gewoon vanaf het hek achter je model aanlopen, de baan op en vliegen.
- Staan er wél al vliegers langs de lijn, dan zet je je model aan de veld kant van het hek en loopt zelf daarna naar de actieve vliegers. Je kan dan de actieve vliegers melden dat je gaat taxiën en omdat je dichtbij staat kan je communiceren in geval er onduidelijkheid is.

Deze aanpassing van het taxi gedrag zullen we tijdens de instructie ook gaan toepassen zodat dit voor nieuwe vliegers alvast gewoonte wordt. Voor de andere vliegers vragen we om deze nieuwe positie en procedure te volgen.

E-zweef brevet

Na de aankondiging van het ACK E-zweef brevet, hebben we al een aantal mensen gezien die bezig waren om bij zichzelf te checken of ze inderdaad in staat zijn om de gevraagde verrichtingen veilig te vliegen. Leuk om te zien dat de eerste pogingen van een onderdeel soms toch wat meer buiten de comfortzone ligt als men dacht, maar dat een paar oefeningen later er al veel bijgeleerd is. Deze leercurve verloopt natuurlijk voor iedereen een beetje anders, de één pakt het uit zichzelf op, de ander wil graag even gecoacht worden. Helemaal prima.

Voor zowel motor, zweef als E-zweef is het uitbreiden van je vliegvaardigheden minstens net zo'n leuk onderdeel van de hobby als het bouwen van een nieuwe kist of het bezoeken van evenementen en/of wedstrijden.

Het zou leuk zijn als we dit seizoen al wat vliegers hun E-Zweef brevet kunnen afnemen.

Winfried de Vries



Electroduurwedstrijd

Gedurende het hele jaar worden er diverse club-wedstrijden georganiseerd. De Electro-Duur wedstrijd is er daar één van. Bij de electro-duur wedstrijd is het de opdracht om binnen een vastgestelde periode, te weten 3uur, een zo lang mogelijke aaneengesloten vlucht te maken met je model bestuurd door één piloot. De piloot die de langste vlucht maakt is de winnaar. Veel eenvoudiger kan het niet zijn toch?



Het wordt echter pas interessant als je gaat kijken welke opties je hebt voor een lange vliegtijd en dan blijkt dat er best een aantal zaken zijn die elkaar tegenwerken.

Om te beginnen is er het tijdslot, deze wedstrijd begint om 11:00 uur en eindigt om max 14:00 uur.

Wil je een lange vlucht noteren, dan wil je vroeg weg.

We weten ook dat de thermiek omstandigheden gedurende de dag verbeteren. Dus wat later weg in het tijdslot kan voordelig zijn, maar er blijft wel minder maximale tijd over.

Een andere optie is om een accu met een grotere capaciteit te gebruiken. Je kan dan vaker opnieuw klimmen, maar wel met extra gewicht in je model wat de prestaties doet verminderen. Het voordeel van meerdere keren klimmen wordt dus deels te niet gedaan door kortere zweef vluchten.

Een andere optie is om wat later te starten met meer kans op goede thermiek, maar met als nadeel dat er minder overgebleven tijd is. Wat nu als een vroeg starter over de twee uur vliegt en jij pas om 12:00 u vertrok?

Deze verschillende tactieken en keuzes maken zo'n simpele opdracht tot een leuke uitdaging.

Voor mijzelf had ik de keuze gemaakt om met een licht model (900gr) vroeg te starten. Als ik langer dan 1,5uur haalde was het voor mij klaar. Een tweede vlucht met een ander model had dan geen zin meer. Mijn eerste vlucht was een respectabele 54 min, dus nog wel genoeg tijd voor een tweede vlucht. Bijna alle deelnemers waren voor 11:30 al in de lucht. Tegen de tijd dat ik van toestel wisselde waren er dus al een aantal vliegers een lange tijd onderweg. Mijn tweede vlucht zou dus best lang moeten worden. Mijn andere kist was geen licht gewicht, de thermiek was wel iets verbeterd en doordat de RayX goed steekt kon ik vrij makkelijk naar de plekken vliegen waar de 'Thermiek-Kippen'

lieten zien dat er 'stijg' zat. Maar ik merkte ook dat ik al een uur had staan sturen in mijn eerste vlucht en de concentratie was al wat minder.

Ondertussen tikte Willem Jan af met een mooie tijd van 1uur 15minuten en iets later zette Adrie zelfs de anderhalf uur op de klok. Dat was mijn doeltijd... pot-verdikkie.... en ik was pas 45 minuten in mijn tweede vlucht, dat werd nog flink spannend.

Uiteindelijk, kort voor 14:00 uur, bleek mijn keuze van een tweede start, iets later op de dag, net voordelig genoeg om 5min langer dan Adrie te vliegen. Ik denk als we gelijktijdig waren gestart de andere vliegers ook nog betere tijden hadden gevlogen. Maar zoals gezegd.... die keuzes horen bij het spelletje.

De grootste uitdaging ga je echter met jezelf aan, een uur of langer vliegen is echt een uitdaging. Dus complimenten aan iedereen die mee deed, wie tikt volgend jaar de 2uur aan?

De uitslag :

1	Winfried de Vries	Ray-X	1h 35m 53s
2	Adrie Groot	Introduction	1h 30m 18s
3	Willem Jan Wester	V-tijd	1h 15m 32s
4	Winfried de Vries	Odyssey	53m 36s
5	Ramon Lopez	Sagitta	51m 40s
6	Siem Riesenbosch	Introduction	38m 52s
7	Willem Jan Wester	E-Deadalus	20m 55s

Voor het vergelijken van de materialen, een overzichtje van de modellen die meevlogen:

Ray-X	3300 gr.	4000 mAh/4s	standaard accu*, telemetrie/capaciteit
Introduction	1170 gr.	2700 mAh/3s	standaard accu, vario
V-tijd	2050 gr.	3200 mAh/3s	standaard accu,
Odyssey	900 gr.	900 mAh/3s	standaard accu, vario
Sagitta	1100 gr.	2600 mAh/3s	standaard accu
Introduction	1200 gr.	1300 mAh/3s	standaard accu
E - Deadelus	1492 gr.	2200 mAh/3s	standaard accu

*standaard accu betekend in dit geval dat het dezelfde accu is als voor b.v. do-zweef

Wie doet er volgend jaar mee met een 'motor' model?... grondstart verplicht.... voor de rest mag je zelf op zoek naar de 'hoe' .

Winfried de Vries.

To tow or not to tow

Dit jaar staan op de ACK evenementen- en wedstrijdkalender niet minder dan 5 sleep dagen. De eerste vond plaats op zondag 27 april waarvan in de vorige uitgave van ons clubblad (ACK-174) een verslag is weergegeven.

De tweede sleepdag is gepland op zondag 25 mei, echter het weer was hierbij helaas spelbreker. Niet zo zeer de windsterkte, maar de windrichting (zuidwest, dus starten in de richting van de pits/parkeerplaats) maakte dat dit niet als een veilige operatie gekwalificeerd kon worden. Dus annuleren als enige juiste besluit. Jammer, maar er zijn nog meerdere mogelijkheden gedurende het jaar en de eerstvolgende kwam al in ras tempo tevoorschijn in de agenda's.

Zondag 29 juni bleek een mooie dag te zijn en dat bewezen de aanwezige zweefvliegtuig piloten. Helaas waren deze niet in grote aantallen naar het ACK-vliegveld gekomen maar dat is te verwachten aan het begin van de vakantie periode. Gelukkig wel twee sleep piloten; ondergetekende met de zo langzamerhand bekende (beruchte?) Eco-Boomster en Willem Jan met zijn HuckepACK model waarvan ik de naam even kwijt ben (LiVter, red.) Vele sleepvluchten zijn er die dag gemaakt.

En plots stond de Eco-Boomster te niksen op het veld. Niet omdat de piloot even moest bij tanken (koffie), maar omdat de drie aanwezige piloten met gro-

te zwevers (Willem Jan met zijn Ka7, Johannes met zijn ASW19 en Adri met zijn Alpina 4000) lekker hun rondjes draaiden in de sterk aanwezige thermiek en er voorlopig niet aan dachten om naar beneden te komen. Later bleek daar toch een soort van plichtmatige drang achter te zitten, de tijd voor de langste zweefvlucht in het jaar 2025 moest en zou scherper gesteld worden en dat is gelukt.



Willem Jan gefeliciteerd! 30 minuten en 53 seconden aandachtig naar boven turen. Want hoog, dat zaten ze alle drie wel. Adrie en Johannes haalde de 30 minuten net niet. Maar niet getreurd, met zondag 20 juli al aan de horizon komt de volgende sleepdag in zicht.

Al met al een mooie vliegdag alleen al omdat de sfeer zoals altijd zeer goed is. Ook piloten met motorvliegtuigen en ssst, niet doorvertellen een helicopter hebben tussen door hun vliegkunsten getoond aan de aanwezige bezoekers en supporters waaronder ook onze Andries. Fijn om hem weer te zien en te spreken.

Nu hebben we dit jaar meer sleepdagen dan clubbladuitgaven dus gaan we rustig verder met een kort verslag van de sleepdag van 20 juli. De weersomstandigheden waren wel wat minder dan drie weken geleden en het was even zo dat het mogelijk niet door zou kunnen gaan gezien de weersverwachting. Gelukkig viel het allemaal mee en waren deze dag nagenoeg alle "usual suspects" aanwezig met zwever, sleper en goed humeur.

Twee highlights deze dag. De derde 1^e vlucht van de SGU 1-19 van Vincent (we hebben afgesproken om het niet meer over de eerste twee 1^e vluchten te hebben ...). Een mooie vlucht, alleen jammer dat Vincent ook nu weer met meer weerstand dan noodzakelijk vloog. Wel fijn Vincent dat je met de SGU de sleeplijn teruggebracht hebt .

Daarnaast was ook Peter weer aanwezig na een lange afwezigheid. En met een zweefvliegtuig. De Blanik, een mooi schaalmodel van een Tsjechische tweezitter. Ondanks de begrijpelijke zenuwen heeft hij twee zeer mooie vluchten gemaakt. Helaas ook een behoorlijke stuiter van de Eco-Boomster. De sleepkabel



bleef achter het hek hangen en ja, dan sta je snel stil. Niet erg als dit gebeurt op de grond, maar minder wenselijk op 1,5 meter hoogte. Gelukkig geen schade, wel een gebroken propeller en een deuk in mijn ego. Daar moet je als modelvlieger wel tegen kunnen, zo niet ... ga dan maar postzegels verzamelen.

Ook dit was weer een geslaagde dag met vele mooie sleepjes en zweefvluchten. Jammer dat de dag met regen afsloot maar ook dat was voorspeld. Zelfs het tijdstip waarop de eerste druppels zouden vallen was akelig nauwkeurig. Op naar de volgende sleepdag op 31 augustus, de laatste officiële volgens de ACK agenda.

Rob ten Hove.



Open dag zaterdag 6 september

Zoals eerder vermeld houden we op zaterdag 6 september weer een open dag samen met de heli-cup EVA. De dag zal ongeveer net zo verlopen als de vorige keer door middel van 20 minuten blokken waar we afwisselen tussen heli vlieger en onze modellen.

Er zijn al een aantal aanmeldingen ontvangen van vliegers die in één of meer blokken willen meevliegen. Bedankt.

Houdt wel even rekening met de volgende afspraken:

- Iedere vlieger vliegt met een buddy/waarnemer. Dit omdat er veel gaande is op het veld. De waarnemer kan de vlieger informeren wat er speelt en de vlieger kan zich blijven concentreren op zijn model.
- Alleen modellen en vliegers die recent op het veld zijn geweest worden ingedeeld. We willen voorkomen dat er modellen of vliegers met minder ervaring net die dag even tegen een situatie aanlopen. Veiligheid en een goede indruk staan voorop.

Op de dag zelf zijn er grofweg vier taken pakketten die we samen met de EVA mogen invullen. Het idee is dat we voldoende mensen in ieder taken blok kunnen indelen zodat het voor iedereen weinig werk is en we kunnen rouleren.

Taak: Catering

We willen graag dat er koffie, thee, frisdrank, soep en broodjes knakworst verkocht kunnen worden. Leuk voor de bezoekers, maar ook leuk voor de clubkas. We hebben 2 à 3 mensen continue nodig om dit te regelen. Adrie Groot heeft al toegezegd hier het voortouw in te nemen. Wie komt Adrie helpen?

Taak: Parkeer beheer

We maken vooraf afspraken met de omliggende boeren of we slim gebruik kunnen maken van de diverse parkeer mogelijkheden. Op basis van die afspraken zullen de auto's geparkeerd moeten worden, zodat de Boekelerweg niet geblokkeerd wordt en we toch alle auto's kwijt kunnen.



Dit is op zich niet veel werk, maar er zullen gedurende de dag wel continue twee mensen (per tourbeurt) zicht moeten houden en instructies moeten kunnen geven.



We zoeken hier nog een 'baas' voor die door middel van aansturen van anderen het parkeren in goede banen leidt.

Taak: Audio

We gaan weer met draadloze microphones aan de gang dus er komt een audio installatie. Op zich zou dit weinig werk moeten opleveren. Paul Croon neemt deze taak op zich, maar een tweede persoon met kennis van audio apparatuur is wenselijk.



Taak: Vlieg blokken

We maken vooraf aan de dag een indeling van de blokken met richt-tijden waarop ieder blok begint en eindigt.

In principe vliegen alleen de mensen die zich aangemeld hebben zodat we overzicht hebben. Sta je ingedeeld in een bepaald blok, dan verwachten we dat je tijdig klaar staat zodat we achter elkaar door kunnen gaan met het programma.

We zullen deze blokken indeling 2 dagen voor het evenement rond sturen.

Winfried maakt het blokken schema en zal op de dag zelf ook de voortgang aansturen. Hier is ook nog 1 persoon extra wenselijk als backup.

We zijn er van overtuigd dat met iedereen zijn inzet, we er een leuke dag van kunnen maken.

Winfried de Vries



Fotomateriaal afkomstig van de vorige editie van dit evenement, 02-09-2023 (red.)



Nieuwe vliegtuigen

In dit deel van het jaar is het onderdeel nieuwe vliegtuigen meestal een kort artikel, immers er wordt op dit moment niet heel veel gebouwd. Er zijn dit keer dan ook maar 6 aanmeldingen.



Allereerst is daar een Multiplex Lentus, aangemeld door Koert Brocke. Deze 3 meter zwever is een echte thermiek zwever, voorzien van rolroeren en flaps. Deze kist is gemaakt van Elapor en weegt zo'n 2,5 kilo. Hij heeft nummer ACK 1513 gekregen.



Dan verder met één van de twee kisten die Martin Nagel heeft aangemeld, te beginnen met een Seagull Boomerang. Deze balsa hoogdekker heeft een spanwijdte van 1,55 meter en weegt zo'n 2,7 kilo. Deze hoogdekker met neuswiel en rolroeren is een prima trainer. Dit model heeft nummer ACK 1514 gekregen.



Vervolgens heeft ondergetekende zelf twee modellen aan de lijst toegevoegd. Te beginnen met een Sebart Blanik, een motorzwever naar het model van de meest gebouwde zwever ooit gemaakt. Deze van oorsprong Tsjechoslowaakse kist is een dubbelzits aluminium zwever. Het model heeft een spanwijdte van 3,32 meter en is met ducted fan ruim 5 kg zwaar. Inmiddels heeft de maiden plaatsgevonden en bleek de aandrijving behoorlijk krachtig te zijn, de kist had nog niet de helft van het veld nodig om los te komen, rollend over de eigen 2 wielen. Dit model heeft nummer ACK 1515 gekregen.

Het tweede model betreft een zelfgebouwde kit van een F3A-trainer. Deze balsa kit heeft een spanwijdte van 1,85 meter, is 2 meter lang en weegt net iets boven 5 kilo. De kist is volledig met Oracover gefolied. Ik heb deze kist het afgelopen jaar gebouwd in de sparsame tijd die er over was tussen allerlei andere werkzaamheden en heeft inmiddels de maiden gemaakt in de vakkundige handen van Winfried. Een paar kleine veranderingen moeten nog worden gemaakt maar het algemene vliegbeeld is goed. Dit model heeft nummer ACK 1516 gekregen.



Daarna was het de beurt aan Johan van Hasselt om weer eens een model aan te melden, ditmaal een soort kleine jaren 80 Superchart. Dit model heeft nummer ACK 1517 gekregen.



Als laatste was daar maar weer eens een Airtrainer, het model dat het meest voorkomt op de ACK lijst en met reden! Deze is wederom gebouwd door Martin Nagel, nadat zijn vorige Airtrainer helaas was gecrasht. Hopelijk kan Martin ditmaal wat langer lol hebben van deze voortreffelijke trainer en er zijn brevet mee halen. Het model heeft nummer ACK 1518 gekregen.

Tot slot nog een oproep vanuit het bestuur aan alle leden: denk er alstublieft aan jullie presentie op het veld in het logboek te zetten met de kist(en) waarmee jullie vliegen. Dit wordt helaas nog wel een vergeten. Liefst met invulling van het te vliegen model met modelnummer (ACK nummer).

Paul Croon

Filmen met mijn RC-vliegtuigen, van spycam tot FPV

Vijf hobby's in één

Onze mooie vliegsport is voor mij niet één hobby, maar vijf in elkaar grijpende bezigheden: fantaseren, ontwerpen, bouwen, vliegen en het delen van mijn ervaring. Ik kan uren plannen maken, en vaak ontstaan nieuwe ideeën uit pas afgeronde projecten. Toch ontdekte ik dat ik ook eens iets moest afmaken. Een van die lopende plannen was het delen van beelden, en daar vertel ik graag over.

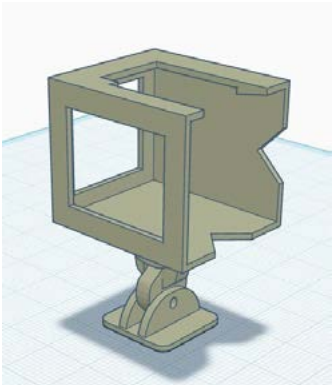
Van idee tot eerste beelden

Vanaf het begin wilde ik mijn ervaringen vastleggen: op de tekentafel, met de 3D-printer en vanuit de lucht. Luchtbeelden spreken mensen aan: bloembollenvelden, een looping vanuit de cockpit of een mooie landingsaanvlucht. Mijn voorwaarden: het moet zo goedkoop mogelijk, als ik het zelf kan maken doe ik dat, en het moet vooral praktisch zijn, de looks komen later.

Mijn eerste stap was een cube spycam van 15 euro, zonder live-beeld. De montage was eenvoudig, met alleen het meegeleverde materiaal en wat tape. De beelden waren 1080p en gaven mooie impressies, maar het toestel was niet altijd stabiel en terugkijken kon pas thuis. Een gyro-gestabiliseerde camera leek geweldig, maar voldeed niet aan mijn 'goedkoop'-eis.



De overstap naar de AirTrainer



Met de overstap naar een grotere, stabielere AirTrainer kreeg ik meer mogelijkheden. Al bij de bouw maakte ik, met mijn 3D-printer, universele mounts voor de camera. Dat leverde prachtige beelden van onze omgeving op, maar ik wilde meer: live meekijken.

3D geprinte statische mount



Eerste stap in FPV

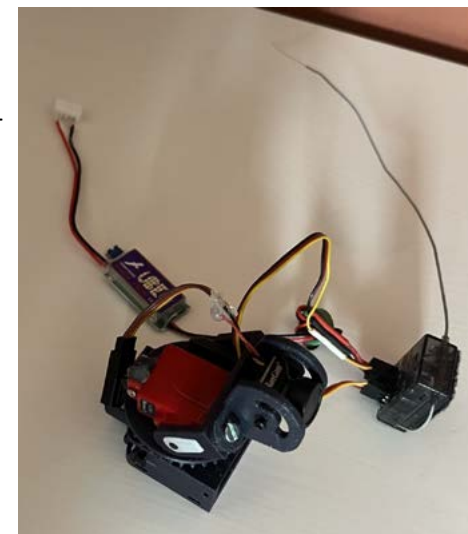
Het FPV-concept (first person view) sprak me aan. Met hulp van AI stelde ik zelf een set samen: Runcam Nano camera, Eachine FPV-bril, zender, aparte accu en UBEC. Zo leerde ik solderen, kreeg ik directe beelden op de grond én kon ik opnemen. Het leverde nieuwe inzichten op, zoals mijn neiging om te ver naar de sloot aan te vliegen voor een landing.



cockpit montage van een FPV camera

Pilootgevoel versterken

Om dat gevoel nog verder te vergroten ontwierp ik een 3D-geprinte pan- en tilt-mount. De extra hoogte verminderde propellerinterferentie, en ik kon de camera draaien voor een breder uitzicht. De cockpit bleek een prima plek: geen aanpassingen aan de AirTrainer en genoeg ruimte voor elektronica.



pan en tilt mount klaar voor montage op cockpit

Toekomstplannen

In de toekomst wil ik twee dingen:

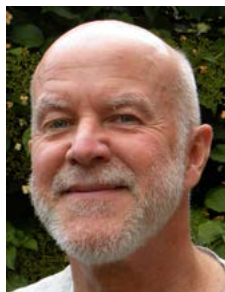
- Een gyro-gestabiliseerde camera voor strakke luchtfoto's.
- Bediening via hoofdbewegingen, zodat ik tijdens de vlucht echt rond kan kijken.

En zoals altijd: goedkoop, zelfgemaakt en praktisch – precies zoals ik mijn hobby het liefst beleef.

Job Nijboer



Zaterdag 16 augustus was er in de kalender van Phantasy in Blue een trainingsdag opgenomen, Johannes Weinzierl en ondergetekende hebben daaraan deelgenomen. Hoewel de dag aanvankelijk op vlgb. Deelen



geboekt stond, is er om organisatorische redenen een verplaatsing geweest naar het mooie veld van MVC NoordOostVeluwe. Dit veld ligt in de uiterwaarden van de IJssel bij Heerde in de provincie Gelderland.

Om daar rond 10:00u te zijn moet je op tijd opstaan. We konden beide modellen, de Koolhoven FK 43 en de Ryan STM, in 1 auto meenemen en waren goed op tijd op het veld. Het vliegklaar maken van schaalmodellen neemt de nodige tijd, het begroeten van andere PHiB'ers ook, al met al een gezellige sfeer. Het veld (gras als een biljartlaken) werd aan 2 zijden omzoomd met maïs. Met wind (Bft 2 à 3) uit een gunstige hoek, gingen al snel de eerste kisten de lucht in. Het betrof een mengeling van schaalmodellen vanuit PHiB en kisten van de leden van de lokale club. Ook daar werd (net als bij ons) gewerkt met een rij pionnen om een duidelijke scheiding te maken tussen vliegers en vliegveld.

Er werd goed gevlogen en indien nodig op elkaar gewacht zodat een ieder kon beschikken over het luchtruim 'voor zichzelf'. Er was een filmploeg aanwezig voor PHiB, het is me nog niet duidelijk waar die beelden te zien zullen zijn.



maakte 3 vluchten met de grote viermotorige Fokker F-36.

Ikzelf had (en niet voor de eerste keer) landingsschade met de Ryan aan lan-

Voor de vliegactiviteiten laat ik de foto's spreken, Robin van Rossum vloog de AVRO 504K op prachtige schaa snelheid en Stef v.d. Steen



dingspoot en motorkap. Waar ik in het verleden overging tot reparatie, zal ik nu de situatie grondiger aanpakken. De vering/damping maakt dat de kist makkelijk gaat springen tijdens de landing met alle gevolgen van dien. Het verdient verandering, groot onderhoud en revisie.

De kist van een van de lokale clubleden (een 2 motorige Cessna) verdween in het maïs. Er werd gewacht tot de eigenaar op het weggetje naast het maïsveld in de buurt van de crashlocatie was, vervolgens steeg er een drone op die vlak boven de kist bleef hangen.



Niet veel later kwam de eigenaar in beeld en verdween de drone weer. Roel van Harn, 'de' helicoptervlieger van PHiB, moest een noodlanding maken met zijn Hiller OH-23C Raven nadat hij een blad van de staartrotor verloor. De disbalans die daardoor ontstond deed de hele staartrotor afbreken. Voor we goed en wel in de gaten hadden wat er gebeurde, had hij de schaalkist al via autorotatie aan de grond staan, een prachtig staaltje stuurmanskunst. Geluk daarbij was dat dit alles zich op enkele meters hoogte afspeelde. Zo maakten we een prachtige vliegtag mee, waarbij toch duidelijk blijft dat we binnen onze hobby altijd blijven zoeken naar verbetering.



Commonwealth CA-6 Wackett

Willem Jan Wester

De langste dag: 21 juni.

Via de app is er een vliegavond georganiseerd op 21 juni, de lengste dag. Na een oproep van de redactie leverde Femke Brandehof hiervoor het fotomateriaal. Een prachtige avond, een ongedwongen sfeer, ACK op haar sterkst.





Evenementen- en wedstrijdkalender 2025



Dag / datum	Evenement	Aanvang	Locatie
Zon 31 Aug.	Sleepdag	10:00 u	Boekelerweg
Zat 6 Sept	Open Dag ACK / EVA		Boekelerweg
Zon 7 Sept.	Alg. reservedatum wedstrijden	10:00 u	Boekelerweg
Zon 14 Sept.	Open zweef / 2 meter	10:00 u	Boekelerweg
Zon 28 Sept.	Electrozweef 2 taken / 4 min	10:00 u	Boekelerweg
Zon 19 Okt.	Electrozweef 2 taken / 4 min	10:00 u	Boekelerweg
25 of 26 Okt.	Alg. reservedatum wedstrijden	10:00 u	Boekelerweg
Zon 16 Nov.	Indoervliegen	10:00 u	Hoornse Vaart
Zon 14 Dec.	Indoervliegen	10:00 u	Hoornse Vaart

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

