

De Luchtpost



C L U B B L A D

1 | 2010

Redactie:

Oude Arnhemseweg 226
3705 BH Zeist



Automobielbedrijf **Redam bv**



- Verkoop • Inruil • Financiering • Leasing
- Reparatie • Service • APK II zowel diesel- als benzineauto's.

Joh. v. Oldenbarneveldlaan 56 - 3705 HH Zeist
Tel: 030 - 695 86 73 - Fax: 030 - 695 86 73

JAARGANG 33 - UITGAVE 1 - APRIL - 2010

DE VERENIGING IS OPGERICHT OP 17 FEBRUARI 1977 EN IS AANGESLOTEN
BIJ DE KNVvL ONDER NUMMER 4438.

DAGELIJKS BESTUUR:

Voorzitter

Jan te Loo, 033 - 4950485, Grienden 16, 3831 HR Leusden
e-mail: jteloo@zonnet.nl

Secretaris/Redactie

Wim H. Sanjee, 030 - 6958845, Oude Arnhemseweg 226, 3705 BH Zeist
e-mail: w.sanjee@casema.nl

Penningmeester

Henk J. Rutgers, 035 - 6409786, Pr. Christinalaan 11, 3761 BP Soest
e-mail: h.rutgers8@kpnplanet.nl

ALGEMEEN BESTUUR:

Instructiecoördinator/Modelkeuring

Franc Boogmans 033 - 4940712, Sleedoornhof 19, 3831 WD Leusden
e-mail: a.boogmans@ziggo.nl

ITC, Internet en clubcontacten

Wytse Benedictus 030 - 2717638, Jacob Catslaan 25, 3705 BN Zeist
e-mail: wytse@nij.nu

Modelkeuring/Technische zaken

Franc Boogmans 033 - 4940712, Frank Mulderij, 033 - 4722099.

Voor telefonisch contact met het clubhuis en/of Leusderhei bel 06-17 613 002

Voordat u gaat vliegen moet u zich op de hoogte te stellen van eventuele restricties!
Antwoordtelefoon 06 17 080 225 en spreek je naam in!

Redactie: w.sanjee@casema.nl Gironummer van de vereniging: 3771886.

WEBSITE VAN DE CLUB: www.mvc-devrijevogels.nl

2 BROTHERS R/C

**Uw winkelier voor
meer modelbouwplezier!**



Postorderservice

Vraag onze
GRATIS
infokrant aan

**Alles op het gebied
van RC modelbouw!**

**Alle bekende merken voorradig.
Vaste lage prijzen! Persoonlijk advies!
Goede parkeergelegenheid! Perfect
bereikbaar met op. vervoer!**

**Laarderweg 39-41
1402 BC Bussum
035 - 69 22 684**

Ma. gesl. di-vr 10.00-18.00 vrij.koopav. zat 10.00-17.00

Impressie van de jaarvergadering

Op dinsdag 16 maart 2010 is in ons (nog steeds) clubhuis de jaarlijkse algemene ledenvergadering gehouden. De opkomst was, in vergelijking met vele andere verenigingen, niet slecht te noemen met 31 stemgerechtigde leden. Onder strakke leiding van secretaris Wim Sanjee werden de agendapunten voor de pauze vlot afgewerkt, eigenlijk zonder noemenswaardig commentaar van de aanwezige leden.

De uit punt 8 en 9 voortgekomen noodzaak om te komen tot een schriftelijke stemming voor een nieuwe voorzitter en een nieuw bestuurslid werd gehouden in de pauze.

De uitslag was duidelijk; als nieuw bestuurslid algemene zaken is Wytze Benedictus benoemd en ondergetekende is gekozen tot voorzitter van de vereniging voor de komende periode van 3 jaar en mocht gelijk de leiding van de vergadering overnemen zodat de secretaris zich weer volledig kon wijden aan het notuleren. De uitvoerende taken behorende bij de functie van evenementen coördinator is overgenomen door Frank Mulderij.

Tijdens de tweede helft van de ver-

gadering is enige tijd stilgestaan bij het onderwerp of de vereniging wel of niet een defibrillator wil aanschaffen of niet. Toelichting werd o.a. gegeven vanuit een mail van ons medelid Carol Wittkampf. Tijdens de stemming door handopsteking bleek duidelijk dat de aanwezige leden niet voor een dergelijke aanschaf waren. Het voorstel is dan ook in de ijskast geplaatst.

Ook werd vanuit het bestuur een toelichting gegeven op alle acties vanuit het bestuur en de KNVvL om te komen tot een nieuw clubhuis en de op dit moment aanwezige alternatieven. Een volledig verslag van deze bijeenkomst wordt door onze secretaris gegeven in de notulen.

Als nieuwe voorzitter hoop ik, samen met de overige bestuursleden, de komende jaren een positieve bijdrage te kunnen leveren aan het reilen en zeilen van onze modelvliegclub "de Vrije Vogels". Mocht u ideeën hebben of andere voorstellen, ik ben bijna iedere clubavond aanwezig en natuurlijk aanspreekbaar (evenals de overige leden van het bestuur)!

Jan te Loo



Van de penningmeester

Een vraag van Ruud Veenendaal tijdens de ALV 2009 vergadering over de uitgave kostenplaats 296 kon niet direct door de penningmeester worden beantwoord. Hieronder de opdeling van de gemaakte kosten.

De uitgave van kosten plaats 296, vermeld in het budget 2010, is als volgt opgebouwd.

Giro				
17-2-2008	3/13	296	Restitutie exess gestorte contr. Steinfort	26,00
2-10-2009	10/1	296	Restitutie borg sleutel 079 Bouwman	12,00
20-10-2009	11/3	296	Restitutie borg sleutel 080 Oosterbaan	25,00
Kas				
1-12-2009	393395-1	296	10x can Brandstof voor leden € 20/can	190,00
Totaal in Euro				263,00

Het bedrag van € 190 is voor de brandstof, die door de leden tegen betaling van € 20 per tankje aan de penningmeester, elke Dinsdagavond, kan worden meegenomen.

DATA WANDERER- CUP 2010

Om in de traditie in stand te houden organiseren we in 2010 weer de Wanderer-Cup zweefvliegwedstrijden. Vorig jaar is dit weer een groot succes gebleken. We hebben, wind en weder dienende, de volgende data in de planning opgenomen:

2 mei - 6 juni - 11 juli - 8 augustus - 5 september

We rekenen natuurlijk weer op een grote opkomst bij deze spannende wedstrijden. De nieuwe leden (en natuurlijk de oudgedienden die nog nooit hebben meegedaan) die deze uitdaging willen aangaan kunnen van mij informatie en een wedstrijdreglement krijgen.

Dus noteer deze data vast in uw agenda of kalender.

Frank Mulderij, evenementencoördinator

Dodelijk ongeval met een modelvliegtuig



KUALA LUMPUR - Een modelvliegtuig heeft een man in Maleisië dodelijk getroffen. De 48-jarige elektrotechnicus stond met vrienden op het vliegveld en was zijn eigen op afstand bestuurbare vliegtuig aan het klaarmaken voor de start toen het ongeval plaatsvond.

Een circa 1,30 meter lang langsvliegend model raakte de man vol op zijn hoofd, waarop hij al bloedend op de grond viel en in coma raakte. Hij werd naar het ziekenhuis vervoerd

waar hij korte tijd later overleed.

De 49-jarige eigenaar van het 'dodelijke' model, een Richmodel Quickie 40 RC, zou tegenover de politie hebben verklaard, dat hij de macht over het toestel verloor toen het in de lucht op grote snelheid een bocht maakte. Het in China gefabriceerde model kan snelheden tot 200 kilometer per uur halen.

Oef! Het kan snel gebeurd zijn...

DE BUS NAAR DORTMUND VERTREKT 14 APRIL OM 6.30 UUR!

Deze beurs belooft weer het een en ander aan NIEUWIGHEDEN en aanbiedingen waar u uw voordeel mee kunt doen.

RESERVEER UW PLEK BIJ FRANK MULDERIJ WANT OP = OP !

Zelf een vacuüm-tafel maken

Je kent het wel. Een mooi strak model van tekening gebouwd maar dat cockpitkapje blijft een probleem. Er zijn wel verschillende modellen in de handel, maar meestal past het net niet. Of je hebt een model na een crash weer onzichtbaar gerepareerd, maar wat doe je nou met die lelijke barst in het cockpitkapje? Niet langer wanhopen. Hier volgt de oplossing, even simpel als doeltreffend.

De vacuüm tafel

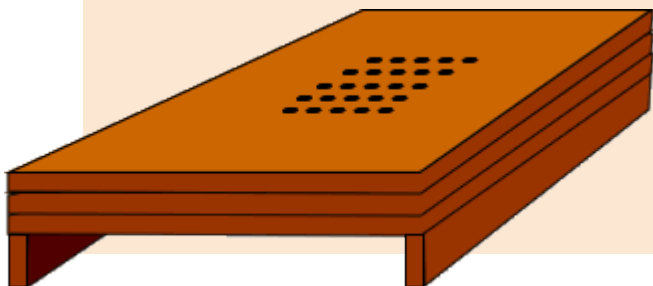
Het door ons vervaardigde model bestaat uit een tafel van twee platen 18mm mdf van 60 x 30 cm. In de onderste plaat zit een gat waarin een stukje pvc buis is gelijmd van die diameter dat er precies een stof-

zuigerslang omheen past. Vervolgens zijn langs de randen balkjes van 2x2 cm gelijmd. In de bovenste plaat is in het midden een gebied van 20 x 20 cm geperforeerd met 4 mm gaatjes. De bovenste plaat is op de onderste plaat met de balkjes gelijmd, zodat er een doos ontstaat met onderin een aansluiting voor de stofzuiger en bovenop een geperforeerd gebied. Verder is de doos luchtdicht.

Ook hebben we twee frames gemaakt waarin het vacuüm te vormen materiaal kan worden ingeklemd. Bij onze tafel maken we gebruik van frames die gelast zijn met stalen strippen, maar uit de eerste proeven is gebleken dat een houten frame ook goed voldoet. Onze frames zijn zodanig gemaakt dat er een plaat van 25 x 25 cm of een plaat van 25 x 50 cm in past. Dit omdat de standaard maat van Vivak plaat 25 x 50 cm is.

Wat je verder nog nodig hebt is een stofzuiger en een eenvoudig straalkacheltje wat ook wel voor doucheverwarming wordt gebruikt.

Een stofzuiger hebben de meeste mensen wel en zo'n kacheltje is voor een paar tientjes bij de Gamma te koop.



De procedure

Eerst maak je een mal (bij voorkeur van een stabiel materiaal bv. gips). Sluit de stofzuiger aan op de vacuüm-tafel.

Je plaatst de mal op het geperforeerde stuk van de bovenplaat.

Klem een stuk vivak plaat (of ander thermoplastisch plaatmateriaal) in in het daarvoor bestemde frame. Verwarm de plaat door het straalkacheltje er langzaam over heen en weer te bewegen op een afstand van ongeveer 25 cm.



Als er een del van ongeveer 10 cm diep in de plaat ontstaan is dan is het materiaal klaar voor vacuumvormen. Zet de stofzuiger aan en plaats in een vloeiende beweging het frame met de zacht geworden plaat over de mal.

Laat de stofzuiger aan totdat de plaat afgekoeld is. En klaar is de kap.

INSTRUCTIE

De coördinatie is tijdelijk in handen van **Jan te Loo**. De eerste vlieglessen zijn met de 'buddy-set'. Kunt u door omstandigheden enige tijd geen lessen volgen, bel dan **Jan te Loo**, 033-4950485, zodat hij een andere leerling kan inplannen. Ook de leerling-vliegers moeten zich op de hoogte stellen van omstandigheden en restricties. Het nummer van de antwoordtelefoon is: **06-17080225**. Uw naam vermelden ná de piep. Voor instructie op de zaterdag bel uw instructeur, bij voorkeur op vrijdagavond:



Frank Mulderij (buddy-set)	033 - 4722099
Ron Mangé	030 - 6950793
Martin de Rooij	033 - 2772921
Franc Boogmans	033 - 4940712
Kees van Essen (even niet)	

COMPLEET AANBOD VAN ALLE COMPONENTEN VOOR DE MODELBOUW

Op vertoon van uw
clubkaart 10-15% korting.
Iedere maand speciale
aanbiedingen.

Techno Toys

*Uw
Modelbouw
Specialist!*

Zandstraat 37, 3901 CJ Veenendaal, Tel. 0318-610254
e-mail: epenning@planet.nl

Eerste hulp voor uw PC



- Computer reparaties
- Virussen verwijderen
- Draadloos internetten



Specialist aan huis, of loop binnen

Bussumerstraat 12, Hilversum
www.coreit.nl - Info@coreit.nl



**Voor kennis, service en gezelligheid
moet u zeker bij de
grootste modelbouwspecialist van Nederland zijn.**

Pijnacker

Delftsestraatweg 26D, 2641 NB
Postbus 218, 2640 AE Pijnacker
Telefoon: 015 3692205
Fax: 015 3696220

Amsterdam

Joh. Reynvaanstraat 33, 1066 AH
Telefoon / Fax: 020 6154920

Hoogvliet

Oude Wal 38, 3193 EN
Telefoon / Fax: 010 4161182

Zwolle

Rembrandtlaan 9. 8021 DC
Telefoon / Fax: 038 4534073

Roosendaal

Hulsdonksestraat 21, 4705 AP
Telefoon / Fax: 0165 548230

Veenendaal

Holleweg 32, 3905 LG
Telefoon / Fax: 0318 521192

Bezoek onze homepage op internet: <http://www.quartel.nl>

E-mail ons met vragen, bestellingen, etc. ons adres is:

ilona@quartel.nl

Welke propellermaat zet je nu het beste op deze motor of dat vliegtuig? Een veel gestelde vraag waar al menig (toog-)gesprek over gevoerd is.

De 'ideale' propeller bestaat niet! We moeten eerder zoeken naar een propeller die het motorvermogen zo goed mogelijk overbrengt op het model. Dit betekent dat een propeller aangepast moet zijn aan de motor en aan het vliegtuig: als je je motor overbouwt van een trainer naar een snelheidsmodel pas je een andere propeller toe! Met enkele vuistregels ben je al aardig op weg om de goede propellermaat te bepalen:

Kijk naar de propellermaten die de motorfabrikant opgeeft. Bv. Bij een 6,5 cc motor (.40) vind je dikwijls als maat: 10 x 6. Dit betekent: een

propeller met een diameter van 10 duim en een spoed (zeg maar dwarsstelling van de bladen) van 6 duim. Kies uit de aanbevolen waarden eentje zodat het toerental niet boven 10.000 t/min komt, anders krijg je lawaai problemen. Nu heb je een 'beginmaat'. De spoed is ongeveer de helft van de diameter.

Ga je met een langzaam model vliegen, verminder dan de spoed van de propeller. Vergroot tegelijk de diameter, om te voorkomen dat je motor onderbelast wordt (toerental stijgt dan weer tot + 10.000). Ga je daarentegen met een snel, gestroomlijnd model de lucht doorklieven? Vergroot dan eerder de spoed van de prop, om sneller vooruit te komen. Verklein wel de diameter, om te voorkomen dat je je motor "wurgt" (loopt warm, draait niet vlot).

KEUZE VAN EEN PROPELLER

KEUZE VAN EEN

Deze vuistregels zijn geldig voor een 'gemiddelde' toepassing met verbrandingsmotoren, maar even goed voor elektro! Bij elektromotoren heb je wel het voordeel dat je de belasting die de motor 'voelt' kan checken door de akkustroom te meten.

Een voorbeeldje zal alles duidelijk maken :

Fabrikant "Electro-Super-Glow" beveelt aan om op zijn motor type "Big Bullet" een propeller 11 x 6 te plaatsen. We proberen dit uit en komen op een toerental van 10.100 t/min op de grond. Dit lijkt een forse motor! Om niet op lawaai problemen te stuiten is een aanpassing echter wel aangewezen.

Moet de motor je "Big and Bold" tweedekker aandrijven? Ga dan voor een 12 x 6 of zelfs een 13 x 6. Probeer uit tot je een goede trekkracht hebt (vertikaal stijgvermogen) en het toerental en lawaai aanvaardbaar is.

Ga je daarentegen deze motor op je allernieuwste "Magic Speed Mach 2.0" inzetten? Ga dan eerder een 11 x 8 of 11 x 10 selecteren. Ga proefondervindelijk te werk voor optimale prestaties zonder lawaai overlast en zonder warmlopen of overstroom.

Hou in gedachten :

Bij wijziging van de propellermaat zal het toerental soms stijgen. Ga er niet direct van uit dat dit betere prestaties geeft! De 10.000 t/min zijn een grens voor het lawaai van een verbrandingsmotor. De propeller zelf begint serieus lawaai te maken als de tipsnelheid boven 180 m/s komt. De tipsnelheid kan je bepalen als volgt:

Tipsnelheid = Diameter in inch x Toerental in t/min: 752

Als deze waarde de 180 nadert kan je best een propeller met grotere spoed monteren.

PROPELLER

Motoren inlopen, starten en verzorgen

Wat te doen met een nieuwe motor, ja hier lopen de meningen van verschillende ervaren vliegers direct uiteen, de een zegt dit en de ander zegt dat, maar wat moet je nu als nieuwbakken modelvlieger, met van dit soort adviezen, door al deze vaak vage raadgevingen, zie je tussen de bomen het bos niet meer. En dan komt er nu weer een die zelfs zijn verhaaltje opschrijft, wel dat mag zo zijn, maar ik zie dit stukje meer als een soort leidraad, om na de eerste startpogingen niet meteen de motor als overleden te beschouwen.



Vroeger (Opa vertelt) en dan spreek ik nu over zo'n twintig jaar geleden, haalde ik na de aankoop van een nieuwe motor deze als eerste geheel uit elkaar, dit om de motor eventueel, te ontdoen van kleine spaantjes welke na het productie proces nog achter waren gebleven.

Tegenwoordig kan ik zeggen, dat ik dat niet meer voor komt, zeker niet bij de grote Japanse merken. (bij de Chinese en andere niet Japanse merken, is controle nog wel op z'n plaats)

Maar de grote Japanse motormerken hebben hun toleranties tegenwoordig zo hoog gelegd, dat de motor bij aankoop in principe al is ingelopen, dit komt omdat de inwendige onderdelen van de motor voldoen aan de hoogste eisen wat betreft afwerking en passing, hierdoor is een soepele loop van een nieuwe motor gegarandeerd. Het inlopen is hierdoor dan ook minder noodzakelijk, het gaat er meer om, bekend te raken met je nieuwe en vaak dure bezit.

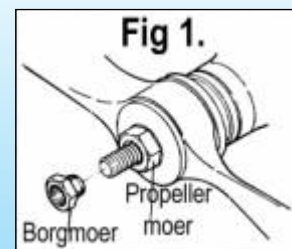
Heel vaak of eigenlijk altijd is zo, dat een motor, bij de juiste behandeling, na de eerste startpoging direct aan dient te slaan,

lukt dit niet, dan is in 99 van de 100 gevallen een externe oorzaak aan te wijzen.

Deze oorzaak is bij de nieuwbakken vlieger, gewoon onervarenheid en angst om aan de prop te draaien. Niet geheel onterecht zou ik zeggen, want een startklare motor, met aangesloten gloeiplug kan een fikse tik uitdelen. Het is daarom dan ook belangrijk om eerst een paar veiligheidsmaatregelen in acht te nemen.

WARNINGS

- Een goede en verantwoorde montage van de motor (geen parkers)
- Een prop die echt goed vast zit, aandraaien met een ringsleutel niet met een tang, indien aanwezig de borgmoer gebruiken. (zie Fig 1.)



- Geen los hangende kleding, kooftjes of mouwen van je jas.
- Het model zo neerzetten dat het bij een plotselinge motor start, niet vooruit kan gaan rijden of rollen. (een schroeven draaier voor het hoofdlandingsgestel)

- Een goede vingerbescherming, of een z.g. chicken stick. (stok met rubber slang)
- Een gloeiplug aansluiting die veilig bediend kan worden, zonder dat de voedings draden in de draaiende propeller terecht kunnen komen.
- En dan de piloot zelf, die niet in paniek moet raken als de motor aan slaat en dan bijvoorbeeld z'n hand in de prop steekt van schrik.

Voor de ervaren piloot zijn dit allemaal punten waar ze om moeten lachen, maar ik zie het zeker nog wel een paar maal per seizoen gebeuren dat er weer een pleister nodig is, of nog erger, dat we naar de E.H.B.O. moeten voor een paar hechtingen.

Voordat we zo ver zijn om de motor te gaan starten, zullen we eerst eens alle zaken op een rijtje zetten, om de eerste start van onze nieuwe motor tot een succes te maken.

Ten eerste de brandstof: In de gebruik aanwijzing van de nieuwe motor, wordt altijd aangegeven op wat voor soort brandstof de motor dient te lopen.

Vroeger gebruikte we hier altijd brandstof zonder nitro voor, dit om de motor niet te zwaar te belasten, maar nu kunnen we gerust aan de gang gaan met de meest gebruikte brandstof en dat is met een toevoeging van 5% nitro.

Het eerste draaiuur van de motor dienen we ons aan de opgegeven prop diameter en spoed volgens de fabrikant te houden. Dit is meestal iets kleiner in diameter of kleiner in spoed, als de prop die we gaan gebruiken wanneer de motor volledig is ingelopen. (het geeft een lagere belasting voor de motor)

In de brandstof zit olie gemengd, voor de gebruikers van een tweetakt motor klinkt dit heel logisch, maar voor de viertakt vliegers is dit toch vaak wat nieuws, ja voor alle in de modelbouw markt aanwezige motoren is het zo, dat ze op een mengsel van olie en brandstof draaien. (met brandstof bedoel ik, methyl alcohol) even tussendoor, dit goedje is zeer giftig en heel brandbaar, je ziet het niet maar het wordt ineens heel!!! heet)



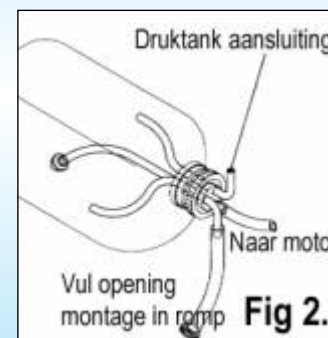
De toegepaste olie in brandstof is van natuurlijke of synthetische aard, bij normale brandstof spreken we over een mengsel van methyl alcohol en castor, resinsus of wonderolie, drie namen voor het zelfde product. De synthetische olie soorten hebben div. namen, zoals Carbulin, SS40, Aero-Synth, etc. Al deze synthetische olie soorten raad ik af om direct in je nieuwe motor te gebruiken, Waarom? Omdat ze te goed smeren. Nou dat klinkt natuurlijk zeer tegenstrijdig, inderdaad dat is zo, de reden is dat

deze geweldige olie soorten zo goed smeren dat de motor onderdelen die op elkaar ingelopen moeten raken, dit niet kunnen door deze goede smering. Een motor zal heel lang het gedrag van een nieuwe motor hebben. Div. onderdelen in de motor dienen op elkaar in te slijten. Draaien we met de synthetische olie dan gebeurt dit niet en zal het moment dat de motor lekker soepel oppakt van stationair naar volgas, lang op zich laten wachten.

Voor tweetakt motor gebruikers moet ik hier toevoegen, is je motor uitgerust met een glijlager, dan is het raadzaam om **nooit** over te stappen op synthetische olie, deze olie is bij verwarming, heel dun, zo dun dat de afdichting van het carter (z.g. onderdruk) verdwijnt, de motor slaat onder belasting, dus wanneer hij warm wordt zonder aanwijsbare reden af, oorzaak te dunne olie. Blijf zolang je met dit type motor draait, met wonderolie stoken. Dan zal je geen problemen op dit gebied ondervinden. Voor alle tweetakt en viertakt motoren, uitgerust met kogellagers (er bestaan geen viertakt motoren zonder) is uiteindelijk het gebruik van synthetische olie prima toe te passen.

Met voorgaande wil ik zeggen gebruik alleen de synthetische brandstoffen indien mogelijk.

Al deze brandstof synthetisch of niet dienen we in ons model mee te nemen hiervoor wordt er een tank in ons model gemonteerd, wat kan daar nu verkeerd aan gaan, zou je zo, op het eerste gezicht zeggen. Hier moet opmerken, dat de meeste problemen met een goede motorloop van een juiste tank montage af hangt. Hieronder heb ik schematisch aangegeven waar een tank aan moet voldoen. Alles in dit tekeningetje is zo logisch dat je niet kan voorstellen dat e.e.a. fout zou kunnen gaan. Even op een rijtje waar je tank aan moet voldoen.



- Een tank moet gevuld / geleegd kunnen worden.
- Een tank dient brandstof voor de motor aan te kunnen bieden.
- En een tank dient in alle standen dit te kunnen doen.

Het is allemaal niet zo moeilijk, maar e.e.a. is toch anders als je op het vliegveld voor de eerste maal je motor gaat starten. De tank die

ik als voorbeeld gebruik, is van het type met de expanderende bottle neck, deze tank wordt meestal geleverd met drie stuks messing buis, om de nodige aansluitingen te maken. De afdichting van deze tank geschied door het aandraaien van een centrale trekbout, deze laat de rubberen dop (net als bij een thermosfles) expanderen, hierdoor wordt een water of brandstof dichte afdichting verkregen. In de dop zitten drie openingen gemaakt, om de bij geleverde messing buisjes in te monteren.

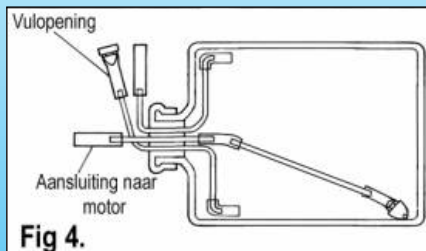
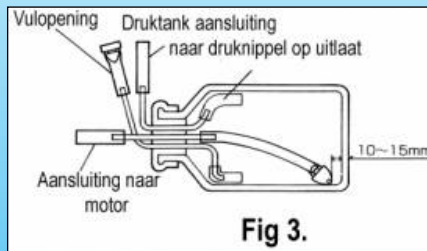
- De bij dit type tank geleverde messing pijpjes, zijn vaak lastig te buigen, ze zijn hard en hierdoor knikken ze snel. Als je m.b.v. een tangetje het pijpje boven een gasvlam kersen rood verwarmt en hierna direct in water afkoelt, zal je merken dat het messing pijpje, zacht is geworden en het zich als drop laat buigen.
- Zijn de pijpjes na montage te lang, dan is het mogelijk om ze in te korten, je kan ze zagen of met een klein pijpen snijertje afkorten. Na deze mechanische bewerking is het zeer belangrijk, het ingekorte gedeelte vrij van braampjes of scherpe kantjes te maken, doe dit zeer secuur, daar anders het pijpje bij montage van de slang als mesje gaan dienen, waardoor er een minuscuul deeltje siliconenslang los kan raken, wat zo in de

sproeiernaald terecht kan komen, hierdoor ontstaat onmiddellijk een problemen met de afstelling van de motor.

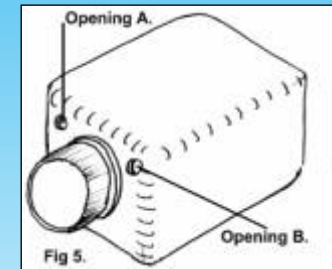
- Het eerste pijpje wat we maken is voor de aansluiting van de z.g. druktank, dit pijpje dient zo hoog als mogelijk in de tank uit te komen, (Zie Fig. 3.) hoe hoger deze zit, hoe voller de tank gevuld kan worden.
Deze aansluiting wordt d.m.v. een slang verbonden met de nippel die op de uitlaat is te vinden, Bij een lopende motor, heerst er in de uitlaat een hogere druk als in de omgeving, deze druk wordt via het slangetje naar de tank gevoerd, hierdoor zal de brandstof gemakkelijker naar de motor gevoerd worden, welke dan in een stijgvucht, het niet benauwd zal krijgen.
- Het tweede pijpje wat in de tank gemonteerd wordt, is de aansluiting voor de clunck, deze behoeft niet gebogen te worden (Zie Fig. 3.) aan het gedeelte wat in de tank steekt, monteren we een stukje soepel siliconenslang.

Aan het uiteinde hiervan word de clunck gemonteerd, de lengte van dit slangetje dienen we zo uit te meten dat wanneer de tank achterover wordt gehouden de clunck net niet de bodem raakt, in het zijaanzicht van de tank kan je hiervoor 10 tot 15mm aanhouden. Er zijn tankjes op de markt waarbij de clunck is uitgerust met een zeefje, controleer dit voor montage! Mocht er een bij jou in de clunck zitten verwijder deze dan, dit door de fabrikant goed bedoelde zeefje is vaak de oorzaak van veel motorstoringen, De brandstof die we in de tank pompen moet niet in het vliegtuig gezeefd worden, maar voordat het in de tank gepompt wordt. Een goed filter in je voorraad kannetje is dan ook een betere optie.

- Deze tankjes met de centraal gelegen dop, worden in diverse inhoudsmaten geleverd, dit loopt van 100cc tot wel 750cc, bij deze grotere maten tank is het verstandig, de slang waar de clunck aan gemonteerd zit te vervagen voor een stukje pijp. (Zie Figuur 4)



Dit heeft als reden, bij transport van het model wordt de romp vaak voorover getransporteerd, hierdoor kan de clunk, gemonteerd aan het slangetje, omknikken en voor in de tank terecht komen. Als dit niet opgemerkt wordt zal de motor, bij de eerste stijglucht direct af slaan.

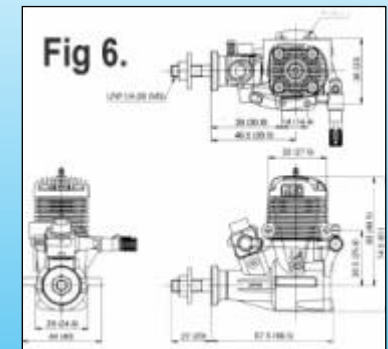


- Het derde pijpje wat we in de tank zouden kunnen monteren, is de vul en ledig optie, deze laatste appendage is niet echt noodzakelijk, aangezien we de tank ook kunnen vullen en ledigen door de clunk aansluiting, we dienen alleen dan steeds het brandstof slangetje van de carburateur los te nemen. Is deze aansluiting goed bereikbaar dan is deze optie zeker aan te raden.
- De derde tankaansluiting voor het vullen en legen van de tank, wordt eigenlijk alleen toegepast bij schaal modellen en andere vliegers die zo nodig moeilijk willen doen.

Nu is het zo dat alle brandstof tankjes gemaakt zijn van een soort kunststof, wat zich lastig mechanisch laat bewerken, als je me niet gelooft zou ik zeggen probeer er maar eens een gat in te boren. Wat wel goed werkt is een kleine soldeerbout, laat deze op temperatuur komen en smelt met de punt een gat op maat in de tank, door het vloeien van de kunststof wand ontstaat er nu een verdikt randje, wat extra stevigheid geeft aan de te monteren tank appendages

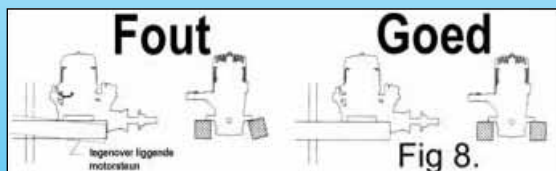
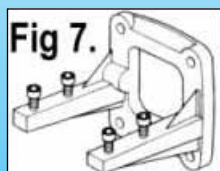
Voor we nu op een goede manier
onze nieuwe motor gaan starten,

Ik heb het tot nu toe alleen over de tankjes gehad met de z.g. centrale vulopening, er zijn natuurlijk ook nog andere merken en types van tankjes te verkrijgen, zo heeft de firma ROBBE al zijn tankjes uitgevoerd als een rechthoekig kannetje met rode schroefdop. Het is de bedoeling bij deze tankjes om een gat te boren in de rand van de tank (opening A of B zie Fig. 5)



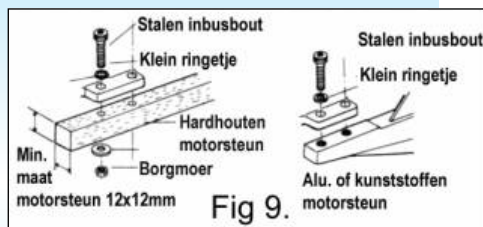
zullen we het eerst nog even over de montage van deze motor hebben. In Fig. 6. zien we een z.g. drie zijden aanzicht van de nieuwe motor, deze afbeelding is terug te vinden in de door de fabrikant bijgeleverde technische documentatie, nu hoor ik iedereen al zeggen, ja nou en.

In zo'n tekening is terug te vinden wat de inbouwmaten van de nieuwe motor zijn. Dus ook de hart maten van de vier motor bevestigings gaten. De hier afgebeelde maten, moeten we over gaan nemen, op onze motorsteun. Werk hier, zo nauwkeurig mogelijk, bedenk dat iemand die een compleet model kan bouwen, toch ook wel in staat moet zijn om dit boorklusje tot een goed einde te brengen. Op dit gebied van motorbevestiging, zie je vaak dat het einde van het bouwproject is bereikt en de motor er nog even snel opgezet moest worden. Boor de motorbevestiging gaten, op tot een maximum van 0,5 mm, boven de bout maat, zorg verder (heel belangrijk) voor een vlakke motorsteun, met voldoende materiaal om de motor aan te bevestigen, boor de bevestigings gaten zo dat de boutjes loodrecht gemonteerd kunnen worden.



Gebruik aan de motor zijde kleine ringetjes onder de bouten en onder de motorsteun (zie Fig. 7.) of bevestigingsplaat (Zie Fig. 8.) ringen met borgmoertjes.

Denk bij de bevestiging van de motor, aan een stukje veiligheid, een motor die los van z'n montage komt, kan lelijke schade aan je zelf en een ander aanrichten. (weer dat stukje veiligheid) Bestudeer Fig. 8. en 9. aandachtig, hierin is het een en ander visueel weergegeven.



Voor de bevestiging van allerlei zaken in je model worden boutjes, schroeven, moeren, etc gebruikt, de kwaliteit van deze bevestigings middelen is niet zo belangrijk, het vaak in de bouwdoos meegeleverde materiaal is hiervoor voldoende, maar voor de bevestiging van de motor, mogen we niet bezuinigen op de kwaliteit van het materiaal. Gebruik hier nooit de bekende

Gamma boutjes met cilinderkop en schroefgleuf. Geleverd in zo'n doosje wat niet open wil. (wel bekend bij iedere modelbouwer) Maar gebruik altijd stalen inbusbouten en dan van een goede kwaliteit dit geldt ook voor de te gebruiken moeren. Al dit materiaal is natuurlijk verkrijgbaar bij uw modelbouwzaak, of een goed gesorteerde ijzerhandel. In Fig. 9. is te zien, de bevestiging op een balk en aan een motorsteun. Bij de bevestiging op een balk, is het zo dat deze balk zeker vier maal de maat in hoogte en breedte dient te hebben van de bout die we gebruiken, voor de motor bevestiging, Dit houdt in wanneer we bij voorbeeld een motor van 15cc hebben en deze wordt volgens de, bij de motor geleverde tekening, bevestigd met M4 bouten. De bevestigings balk minstens, of minimaal een maat van 4 maal de maat van de bevestigings bout dient te hebben. Dus bij een 4mm bout diameter, maal (x4) is de minimale hoogte en breedte maat van de balk 16mm. Indien deze maten kleiner zijn, dan

zal je opmerken dat bij de montage van de motor en het aantrekken van motorboutjes, het materiaal van dit balkje zeker in elkaar gedrukt, of gekneusd zal worden en zo de gehele motor montage waardeloos maakt. Voor de montage op een aluminium, of kunststof motorsteun (zie fig. 7.) is het tappen van schroefdraad zeker aan te bevelen, daar de onderzijde bij dit soort steunen vaak niet parallel loopt met de zijde waar we de motor aan bevestigd wordt. Door het verschil van deze hoek, wordt de bevestigings bout bij het aandraaien van de moer, op een schuine kracht belast en zal bij een te hoge belasting zeker breken. Hierdoor is het gebruik van moeren aan de onderzijde van deze steunen, lastig en zeker niet aan te bevelen. Het tappen van schroefdraad, is voor een leek, op het gebied van mechanische bewerkingen, zeker niet aan te raden. Laat dit dan doen door een clubgenoot met enige ervaring op dit gebied. ■



EVENEMENTEN 2010

Agenda

Datum	Evenement	Plaats
6 april	Clubavond	Clubhuis
13 april	Clubavond	Clubhuis
14 april	Busreis Dortmund Intermodelbau	Dortmund
20 april	Clubavond	Clubhuis
2 mei	1e Wedstrijd Wanderer	Leusderhei
27 april	Clubavond	Clubhuis
4 mei	Clubavond	Clubhuis
11 mei	Clubavond	Clubhuis
18 mei	Clubavond	Clubhuis
25 mei	Clubavond	Clubhuis
WANDERER: 2e, 6 juni - 3e, 11 juli - 4e, 8 augustus - 5e, 5 september.		

- Bovenstaande evenementen onder voorbehoud.

De modelbouwruilbeurs in utrecht wordt gehouden op iedere derde zaterdag van de maand (m.u.v. juli). Tel. 030-6036748/06-44566503

CLUBAVONDEN IN 2010.

6/13/20/27 april - 4/11/18/25 mei - 1/8/15/22/29 juni - 6/13/20/27 juli - 3/10/17/24/31 augustus
7/14/21/28 september - 5/12/19/26 oktober - 2/9/16/23/30 november - 7/14/21/28 december.

BESTUURSVERGADERINGEN

Hebt u vragen, ideeën en/of voorstellen die in een bestuursvergadering besproken moeten worden, dien deze dan tijdig in zodat ze behandeld kunnen worden.

