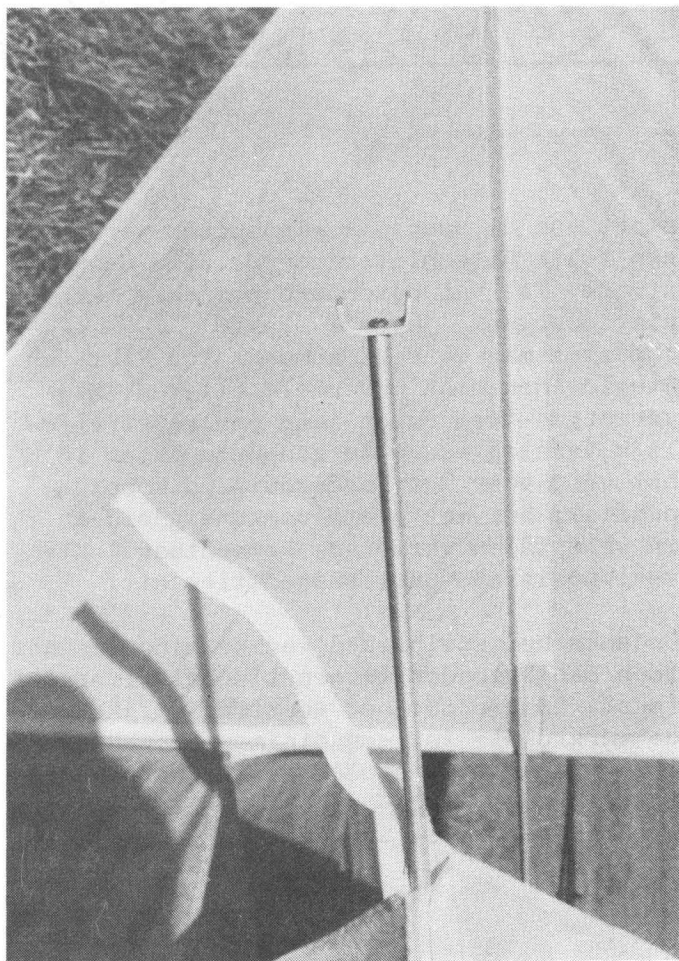


De zes draagvlakken (R) worden rechtstreeks aan de zeskanten bevestigd. De stabilo's en de draagvlakken zijn gelijkbenige driehoeken. In de basis van elke vleugel is een tunnel genaaid, waarin een ramin stok  $\varnothing$  9 mm.

Het frame is van aluminium pijp, 10 mm  $\varnothing$  voor de staander en 8 mm  $\varnothing$  voor de liggers. Ik heb het frame deelbaar gemaakt om het vervoer te vergemakkelijken. Op deze wijze gekonstrueerd is de vlieger opgerold een pakje van slechts 130 cm lang.

Het centrale framedeel ziet u hier getekend. In de uiteinden van het langste deel zijn stukjes 8 mm pijp gelijmd, waar de 10 mm verlengstukken van de mast opgeschoven worden.

De 8 mm liggers schuiven in de 10 mm dwarspijpjes. De vleugels hebben een ruime tunnel voor de framedelen. Om de vleugels te kunnen spannen zijn op de tunnels repen klittenband genaaid, die over de U-vormige uiteinden van de framedelen heen op de andere kant van de vleugel vastgedrukt worden.



Deze U-vormige uiteinden worden gebogen van aluminium strip. Ze worden vastgezet met een houtschroef in een plastic plug in de aluminium pijp. Doordat de framedelen buiten de vleugels uit steken, valt het met de kwetsbaarheid bij landingsmanoeuvres reuze mee.

Een lijn, die alle vleugelpunten verbindt, verhoogt de stabiliteit van de konstruktie aanmerkelijk.

Bij verticale vlucht wordt een drievoudige toom aan de punten E, F en G bevestigd, voor horizontale vlucht volstaat alleen toompunt F.

Nummer 52 II is, op deze wijze gekonstrueerd, gemakkelijk te vervoeren en snel in elkaar te zetten op het vliegerveld. Hij doet het al snel en behoeft ook bij stevige wind niet thuis te blijven. In de vlucht is hij mooi stabiel en neemt een steile stand in.

Met dank aan Hans van Helden.

## Frans de Vries, Halsteren

Opm. red. De gegeven maten zijn de "meetkundige" doekmaten, Zomen e.d. komen daarbij. De niet opgegeven framematen moeten i.v.m. de rek van het doek iets ruimer worden gekozen.

