

Windbereik.

Met deze rotor kan gevlogen worden tussen 3 en 7 Bft. Zorg voor een deugdelijk ankerpunt. De trekkracht van het 5 meter model is \pm 900 kg. De auto waaraan hij toen bevestigd was werd zonder meer liggende segmenten moeten bij elkaar komen. Door omzomen met zoomband komen ze aan elkaar vast te zitten. Hierna bij alle toompunten van de rotor de toomdraad innaaien.

De toming.

De tomen zijn op de punten A/C bevestigd: 48 x 7 meter (2,5 x de doorsnee van de buitencirkel). De uiteinden aan de wartel bevestigen.

meegetrokken. Voor het 2.80 m model is het gewicht van de auto voldoende.

Draairichting.

Met een beetje fantasie is er veel mogelijk. Linksom of rechtsom draaien. De draaiwerking kan van de buitenrand- of binnenrand uitgaan. Op de foto is het 5 meter model afgebeeld met draaiwerking vanuit het midden.

Vanuit de buitenrand.

Het bij de "opbouw" beschreven model draait met de schoepen aan de buitenrand.

Vanuit de binnenrand.

Aandrijving vanuit het midden. Hiervoor de schuine punten AC van de getekende rotor segmenten recht maken en de zijnaden geheel dicht maken. De buitenrand ombiezen met extra versteviging. Bij het middendeel (de puntvormige delen) de lange zijden (48 x) ombiezen en de punten naast elkaar aaneen bevestigen. Tijdens het ombiezen hiervan (met versterking) komen van twee naast elkaar liggende delen de punten X tegen Y.

Met draaiende rotorgroeten,

Henk en Joke de Jong, Vollenhove.

nogmaals de vluis



In VLIEGER 95/2 beschreef Kees Buurman DE VLUIS, een vierlijner voor dag en nacht. Na talrijke positieve reacties en ervaringen publiceert hij hierbij verbeteringen, veranderingen en toevoegingen op zijn ontwerp.
Red.

Een verrassende ervaring.

Na het verschijnen van het ontwerp van de vierlijns-vlieger "DE VLUIS" in het maart-nummer van VLIEGER, begon ik snel te begrijpen dat mijn bedenkstel met groot enthousiasme ontvangen werd.

Er deden zich een aantal verschijnselen voor. Ik werd meermalen opgebeld om informatie. Sommige lezers vroegen mij om een "vluis" voor hen te bouwen. Een Duits-Nederlandse vliegerclub uit Doetinchem begon hem als teamvlieger te gebruiken en demonstreerde hem onder andere in Spaarnwoude, Scheveningen en Fanö (Denemarken). Na enige maanden was het betreffende nummer in diverse vliegerwinkel uitverkocht, terwijl er van alle andere nummers nog een forse

stapel lag. Dat gaf te denken.

Als ik met mijn "vluizen" ergens demonstreerde, vroeg ik steeds aan andere, goede vierlijns-vliegeraars of zij hem ook eens wilde proberen. Dat mes sneed namelijk aan twee kanten. Ten eerste ben ik zelf maar een beginnend vliegeraar en zeker geen goede "vierlijner" en ik zag op zo'n moment wat er allemaal mee mogelijk was. Ten tweede kreeg ik steeds een goed gefundeerde beoordeling van de eigenschappen. Ervaren vierlijns-vliegeraars vonden dat hij alles kon wat zij wilden. Zij achtten hem vooral ook gemakkelijk te vliegeren, duidelijk gemakkelijker dan de bekende Revolution. Wat opviel als ik er mee vliegerde was dat hij, door zijn soepelheid en lenigheid behoorlijk crash-bestendig was.

Toen de redactie mij dan ook vroeg om, indien er modificaties waren in de bouw, of andere veranderingen en toevoegingen, opnieuw daarover een artikel te schrijven, stemde ik gaarne toe. Welnu hier is het dan. Ik ben er bij het schrijven vanuit ge-