



gaan dat het eerste artikel voorhanden is *). Daarin zijn tekeningen en de bouwbeschrijving vermeld.

Mogelijke wijzigingen in het materiaal.

Voor de spanners B-E en B'E' van 65 cm ϕ 6 mm kan een lichtere koolstofbuis worden gebruikt, bijvoorbeeld ϕ 5 mm koolstof. Het is mij gebleken dat de stofrichting niet zo erg belangrijk is in deze vlieger. Daarom kunnen we hem rustig uit één deel of in twee delen met een middenaad uitsnijden. Had je bij het aanhouden van de in het oorspronkelijke ontwerp aangegeven weefrichting aan CX1 ongeveer 3 m nodig, bij het maken uit één stuk is 2,40 m voldoende. Voor het spinnakernylon gebruik ik tegenwoordig Carrington en heb dan de mogelijkheid om de gehele vorm zonder naden uit één stuk te snijden. In verband met de grotere breedte van Carrington (1,50 m) is het mogelijk om, of door het gebruik van een middenaad uit \pm 130 cm een VLUIS te snijden, of door uit 260 cm twee exemplaren te maken, die dan iets verschoven met de staart naar elkaar toe liggen.

Aan de hoeveelheid spinnakerzoomband wordt 270 cm toegevoegd, zodat het totaal op 610 cm komt (ik

beschrijf later waarom).

De nylon einddoppen blijken in de handel moeilijk of niet meer te krijgen te zijn. Daarom heb ik alle einddoppen door splitdoppen vervangen (de zogenaamde pijnokken), met uitzondering van de twee nylon einddoppen bij D. Daarvoor heb ik nog geen adequate vervanging.

Bij het omzomen met het dacronband op B-A en B'-A' kan voor de stevigheid een stukje 2 mm glasvezelstaf van ongeveer 57 cm worden ingevoegd. Dat vermindert het geluid aanzienlijk.

De mallen.

Omdat het tekenen en het uitsnijden van de mallen op ware grootte soms een lastig karwei is, bied ik aan om tegen betaling een copie (A0) van alle mallen op ware grootte op te sturen, inclusief het op te naaien lijf en de versterkingsstukken. Een andere mogelijkheid is om de ene kromme, die steeds beginnend uit een vast punt in de vluis voorkomt, op ware grootte te kopiëren en te versturen.

Het uitsnijden en naaien.

In het naaien is weinig veranderd. Alleen worden er nu spannerhoezen BE en BC volledig aan de achterzijde op genaaid. Het bleek mij, dat de spannerhoes op het punt waar de

horizontale spanner steeds langs glijdt, de neiging heeft deze wat te slijten. Men kan dit voorkomen door er een aantal malen mee te vliegen totdat de slijtplek zich aantoonde en dan vervolgens een klein stukje zelfklevend dacron op die plaats te plakken. Dat kan steeds vernieuwd worden als het nodig is.

De versterkingsstukken van de oren zijn iets veranderd. In de buitenhoeken van de oren bleek, dat er een neiging bestond daar te scheuren. Ik heb dat nu voorkomen door aan de versterkingsstukken 7 mm toe te voegen en een of twee cm te laten doorlopen (zie bijgaande illustratie).

Constructie.

Omdat de einddoppen vervangen zijn door splitdoppen worden nu de splitdoppen aan de stokken gelijkmd, behalve bij D, zoals ik boven aangaf. Bij D kunnen geen splitdoppen gebruikt worden, omdat bij een landing op één oor het elastiek steeds uit de keep springt.

De toom.

De toom is niet gewijzigd, hij blijkt bijzonder goed te voldoen. Het vliegerteam uit Doetinchem heeft de vluizen, in plaats van de toming, van vier driehoekige kielletjes voorzien,