

MODELVLIEGTUIGEN.

Een nieuwe tak van sport, die aller belangstelling verdient.

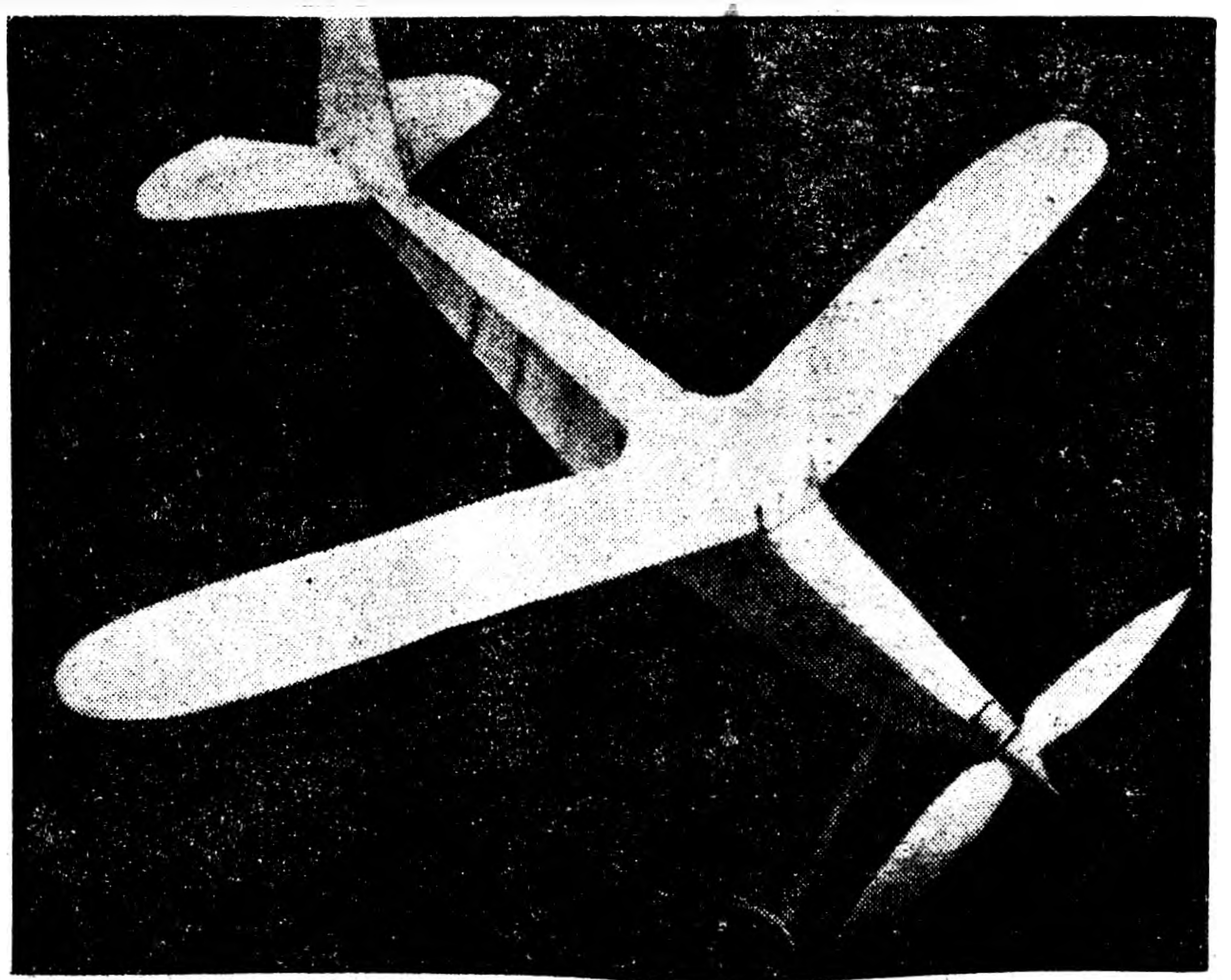
DRIE MODELLEN.

Nieuwste mogelijkheden.

Nu eenigen tijd geleden, door de oprichting in Nederland van de Vereniging van Modelvliegtuigbouwers, naast de verschillende Jeugdorganisaties op dit gebied, de kring der belangstelling in den modelvliegtuigbouw zich om oud en jong heeft gesloten, is het zaak dezen nieuwen tak van sport, die tevens zoo uiterst nuttige bezigheid verschaft, eens nader te bezien in het Indische licht. Een enorm terrein ligt n.l. nog braak!

als voor jong. De snelle bloei van de verschillende vereenigingen op dit gebied, vooral in het buitenland en in Holland, doet ook wel voorvoelen, dat in de komende jaren iets bijzonders zal worden gevestigd. Zelfs is men reeds eenige jaren bij een Internationaal lichaam (de F. A. I.: Fédération Aéronautique Internationale) aangesloten en worden de wedstrijdregelen, vleugelprofielen, vleugelbelastingen, rompdoorsneden etc. internationaal vastgesteld.

Wanneer wij een vergelijking zouden moeten maken tusschen den stand van deze sport in de verschillende landen, dan moet men erkennen, dat Duitschland wel zeer uitzonderlijke prestaties heeft geleverd, ofschoon Engeland den laatsten tijd zeker niet achter is, terwijl Frankrijk



bouw naar bestaande schepen zoo veel attractie heeft, zoo is dit het geval met den bouw van schaalmodellen, die voornamelijk in Engeland en Amerika de harten veroverd heeft. Deze laatste groep van modellen is echter wel kostbaarder dan een zweef- of motormodel (althans met elastiekmotor), waarvan doorgaans de prijs de f 10.— niet te boven gaat.

Een onderdeel waarop o.i. nog te weinig de aandacht valt, is het ontwerpen en bouwen van vliegboot- en drijvermodellen, die in een waterrijk gebied als onzen Archipel toch eigenlijk groter belangstelling verdienen; ook al omdat op dit terrein nog zooveel origineele ideeën te verwachten zijn. Samenwerking tusschen scheeps- en vliegtuigmodelbouwers lijkt hier geboden.

Rest ons nog te wijzen op de nieuwste mogelijkheden van de m e t a l-bouw. Een uitgebreid arsenaal van tangen en klemmen is daarvoor echter vereischt, zoodat voorloopig de houtconstructie wel preferent zal blijven.

Het behoort wel geen nader betoog dat het zuiver amateuristische zelfontwerpen van vliegtuigmodellen een uiterst leerzaam en tevens nuttig

middel is ter vervolmaking van den „echten" vliegtuigbouw (zweef- en motorvliegtuigen), evenals immers de radio-amateurs den stoot gaven tot perfectionneering van dien tak van wetenschap.

Populaire en wetenschappelijke literatuur, ook in het Nederlandsch, is er thans te over, zoodat men niet behoeft, ja niet mag aarzelen zich dit bij uitstek nuttige en aantrekkelijke onderwerp eigen te maken.

Dit geldt evengoed voor de ouderen onder ons, want zij zullen straks de jongere collega's moeten leiden en bijstaan. De ontwikkelingsgang behoort te zijn: modelbouwer — zweefvlieger — motorvlieger. Hier ligt dus ook een taak voor het Ned. Indische Luchtvaartfonds!

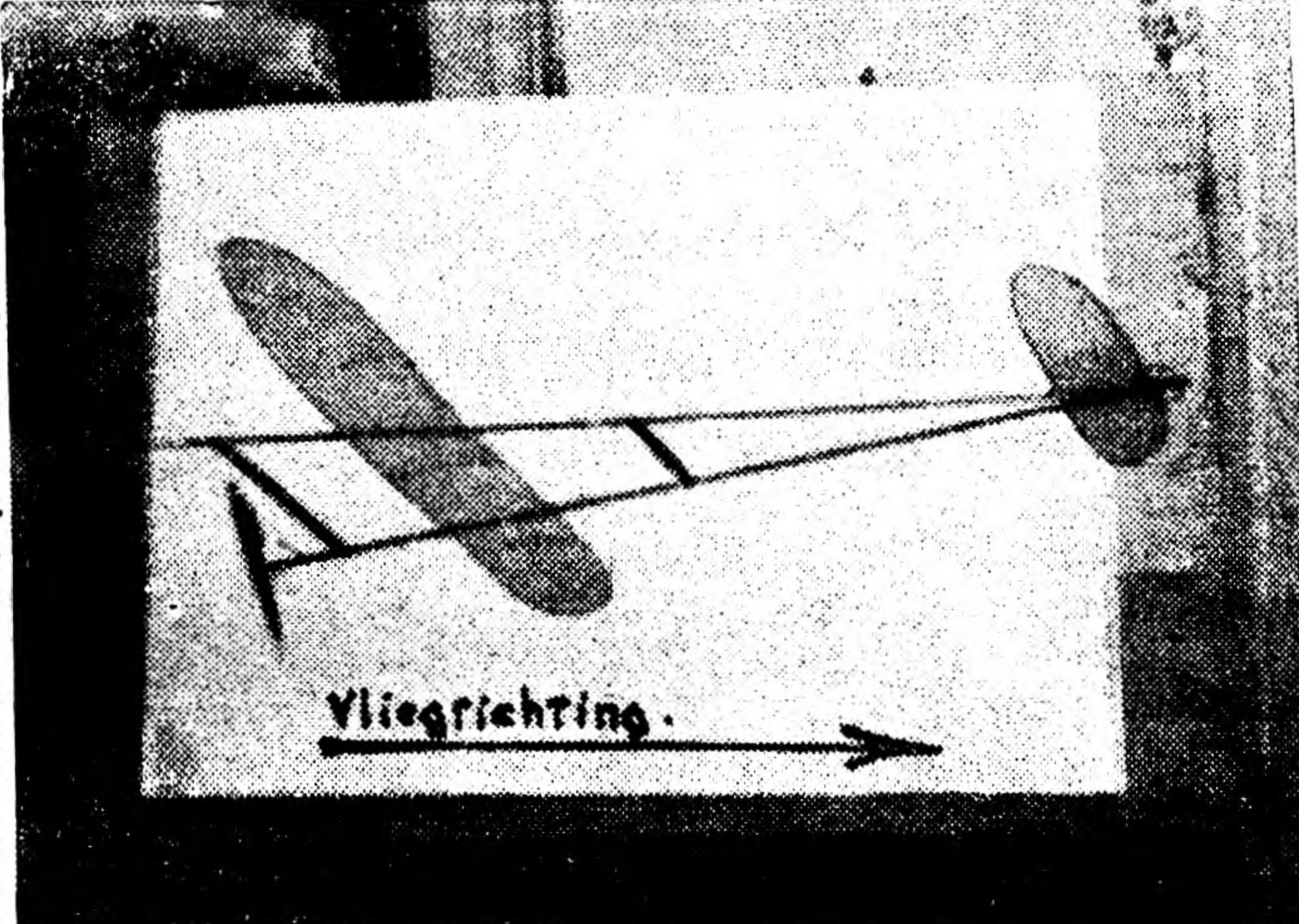
**

Hen die sympathie mochten willen betuigen met oprichting van een Ned. Indische Ver. van Modelvliegtuigbouwers, wordt vriendelijk verzocht daarvan te willen doen blijken door toezending van hun visitekaartje aan den heer H. Drenthem Soesman, (oud-secretaris Afd. Den Haag N. V. v. M.), Halte Toelangan SS, Oost-Java.

Wij hebben allen vermoedelijk de jongeren wel eens met modelvliegtuigen zien oefenen, en wij stonden dan verbaasd, niet alleen over het feit, dat deze modellen vaak zulke prachtige vluchten maakten, maar tevens omdat ze bij het neerkomen in gruiselamen schenen uiteen te vallen. Bij nauwkeuriger gadeslaan zagen we echter, dat de vleugel(s) en soms ook het staartstuk gemakkelijk van den romp kon(den) worden gescheiden. De bedoeling daarvan is wel duidelijk: komt het vliegtuig harder neer dan wel wenschelijk is met het oog op de lichte constructie (balsahout of „lightwood", doch ook wel vuren of grenzen latwerk), dan zal immers het afwerpen van vleugel of staartstuk (door stooten tegen den grond, boomen e.d.) beschadiging zoodanig niet uitsluiten, dan toch tot een minimum reduceeren. Het is dus niet zoo erg als het wel lijkt!

Wat we tegenwoordig van den modelvliegtuigbouw zien, verschilt wel hemelsbreed met wat men eenige tientallen jaren geleden te aanschouwen kreeg, toen de modellenbouw, evenals de „echte" vliegtuigbouw nog in de kinderschoenen stond. Een vergelijking tusschen fig. 1 en 2 brengt dit verschil wel duidelijk aan het licht. (Modellen van 1915 en 1937) Het is wel te begrijpen dat slechts een moeizame ontwikkelingsgang een type als afgebeeld in fig. 2 te voorschijn kon brengen. Zeer veel in de aerodynamica immers moet uitsluitend langs empirischen weg worden vastgesteld, zoodat veel tijd heenging met proefnemingen. Dit laatste geldt nog meer voor modellen dan voor „echte" vliegtuigen, daar de eerstgenoemde groep (nog) geen menschelek ingrijpen tijdens de vlucht kent om onzuiverheden in constructie of berekening met behulp van allerons, hoogte- of richtingsroeren te corrigeren.

Nu het tijdstip is aangebroken, waarop verscheidene soorten vleugelprofielen officieel als zeer bruikbaar voor modelvliegtuigen worden aangemerkt, doet dit ons tevens begrijpen, dat de groei van de modelvliegtuigbouw thans die hoogte heeft bereikt die haar heden ten dage zoo aantrekkelijk maakt voor oud zoowel



zich specialiseerde in motormodellen. Amerika heeft zich op de voor ons veel te kostbare benzine- en druklucht-motormodellen geworpen. In Nederland, waar de terreincondities zooveel ongunstiger zijn dan in de reeds genoemde landen, mag echter langzamerhand ook van een eigen karakter in den modelbouw worden gesproken, dat zich heeft aangepast aan de bijzondere omstandigheden van dat voor het grootste deel vlakke land, waarbij weer geheel andere meteorologische eigenschappen passen dan bijvoorbeeld bij min of meer geaccidenteerde gebieden.

En dan juist die meteorologische verschijnselen, waarvan de modellen sport het voor een zeer belangrijk deel moet hebben: de hellingstijwinden en de z.g. thermiekwinden (opstijgende warme luchtstromen boven padivelden, huizenblokken, zandvlakten en dergelijke warmteverkaatsende objecten).

Dit is althans zoo voor de z w e e f-modellen, die het zuiverst reageeren op de genoemde verschijnselen om de eenvoudige reden, dat ze er speciaal voor ontworpen en gebouwd worden. (zie afb. 2 voor zweefmodel).

Een m o t o r-model met elastiek- of benzinemotor (vgl afb. 3) is n.l. niet in die mate afhankelijk van de verschillende stijwinden als een zweefmodel, daar het in zekeren zin aan zijn roteerende schroef „hangt", hoewel een goed motormodel toch ook, na beëindiging van den schroeftrek, (doordat de motor „afgelopen" is) in staat moet zijn een min of meer langdurige zweefvlucht te maken.

Wij onderscheiden nog een derde soort: de z.g. s c h a a l-modellen (zie afb. 4) dat zijn modellen op verkleinde schaal van bestaande vliegtuigtypen. Evenals de scheepsmodel-



BINNENLAND.

JAVAANSCH KORPORAAL-ZWAAR GEWOND.

Door Atjeher.

Dinsdagmiddag, zoo bericht A n e t a uit Koetaradja, heeft een Atjehsch patiënt in het militair hospitaal te Koetaradja in een vlaag van koortsdelirium een Javaansch korporaal-verpleger levensgevaarlijk met een mes den buik opengehaald.

Direct operatief ingrijpen had een gunstig verloop. De toestand van het slachtoffer is naar omstandigheden redelijk.

PRINSELIJK BEZOEK AAN BANDOENG.

Gezelschap uit Siam.

Te Bandoeng arriveerde per S. S. Prins Paribatra in gezelschap van Prins Damrong uit Siam, zoomede een getrouwde zoon van Prins Paribatra, allen vergezeld van nog eenige familieleden en gevolg.

Aan de service-verleening van de S. S. is het te danken dat het hooge gezelschap, dat per nachttrein reisde, niet te Tjikampek het slaaprijtuig behoefde te verlaten, zoodat bedoeld rijtuig tot Bandoeng kon doorrijden, aldus het „A.I.D."

DE AARDBEVING OP CELEBES.

Aneta seint uit Donggala, dat tot nog toe bevingen te Parigi, Paloe en Donggala werden gevoeld, veelvuldiger nog te Parigi. De richting was meestal Zuid-Oost—Noord-West.

De verbindingen zijn thans weder normaal.

In de Dolagorivier te Parigi werd door de door de aardbeving neergestorte boomen een dam gevormd, waarop een zware bandjir over de sawahs liep.

Naar een voorloopige schatting zijn 100 bouws uitstekend bevoelde sawahs in een zandvlakte veranderd, bezaaid met boomstammen.

Het bestuur neemt maatregelen om den dam op te ruimen, teneinde meerdere schade te voorkomen.

De schade bedraagt ongeveer 25 mille. Te Parigi werd den indruk verkregen van een gedrukte stemming, in verband met de ramp van de aardbeving.

