

BROGDEN

Na het lezen van het nogal satirisch verhaaltje over de vlieger van Charles Brogden in VLIEGER 85/1, voelde ik mij, als bezitter van een goed vliegend exemplaar, haast verplicht hierop te reageren.

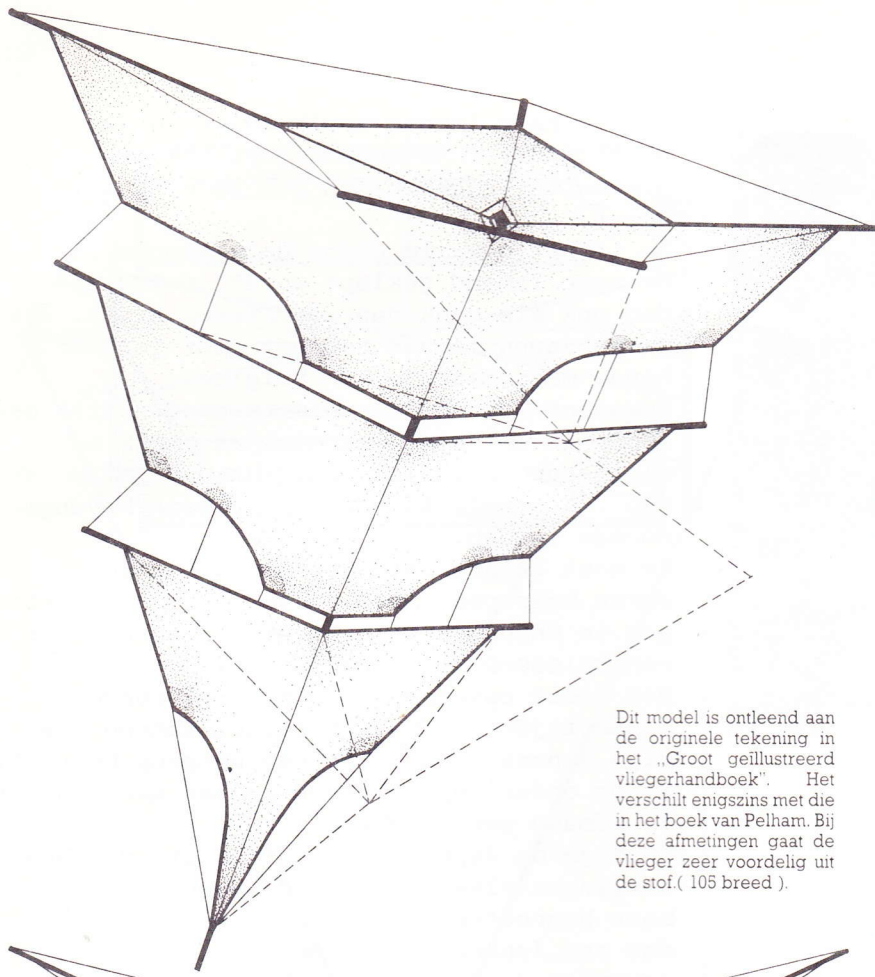
Zo'n vijf jaar geleden begon ik, aangemoedigd door de successen van Charles Brogden, enthousiast aan de bouw van de betreffende vlieger. Gereedgekomen bleken de vliegresultaten nogal tegen te vallen. Hij had de nucken die in het bovengenoemd artikel beschreven staan. Na enige tevergeefse pogingen hem in de lucht te houden verdween hij in de kast. Daar bleef hij minstens een jaar liggen. Totdat ik de geest weer kreeg en besloot mij toch niet door zo'n "rot"-vlieger te laten kisten.

Na wat gefilosofeer bedacht ik dat de vleugels ten opzichte van elkaar in dezelfde lijn moesten blijven. Want, volgens mij was het neerstorten van de vlieger te danken aan het feit dat de ene vleugel ten opzichte van de andere, kon verdraaien. Ik heb toen de toom uitgebreid met wat extra draden zodat de bovenstaande verdraaiing niet meer kon optreden. Na deze verandering aangebracht te hebben reisde ik weer af naar de hei met m'n Brogden.

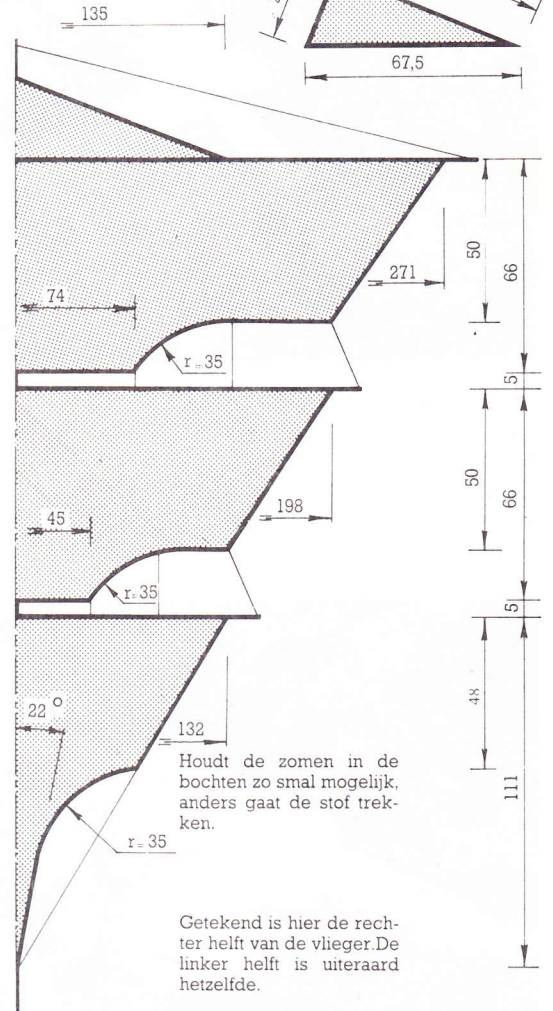
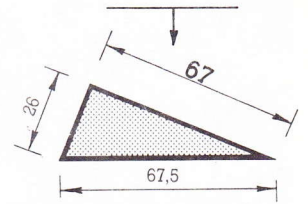
Vol spanning de vlieger een flink eind omhoog getrokken, en tot mijn verbazing bleef hij daar. Nu was dit één van mijn eerste vliegers die ik indertijd maakte en zat niet zo fraai in elkaar. Sindsdien is mijn vliegerbouwkunst er wel iets op vooruit gegaan, en besloot ik na het verschijnen van VLIEGER 85/1 me te gaan toeleggen op de bouw van een geheel nieuw exemplaar. Met wat kleine wijzigingen is ook deze nieuwe weer een zeer luchtwaardige vlieger geworden. Tijdens de eerste vluchten was de staander recht. Later heb ik deze net boven het onderste zeil iets geknikt. Dit kwam de stabiliteit ten goede. De zeilen moeten wel precies in elkaars verlengde liggen, anders trekt de vlieger naar één kant. Ook de spanning op de zeilen moet aan weerskanten gelijk zijn, echter niet te groot. Voor al diegenen die nog een Brogden vlieger hebben liggen in een stoffige hoek op zolder, en voor hen die ontmoedigd waren om een dergelijke vlieger te bouwen, heb ik bijgaande tekening gemaakt opdat hun Brogden binnenkort ook het luchtruim zal kiezen.



Werkelijke afmetingen van het schuine gedeelte van de kop van de vlieger. Deze maten gelden alleen als de vleugelstand en de hoek van dit schuingeplaatste zeilje t.o.v. de staander hetzelfde zijn als op de tekening is aangegeven.

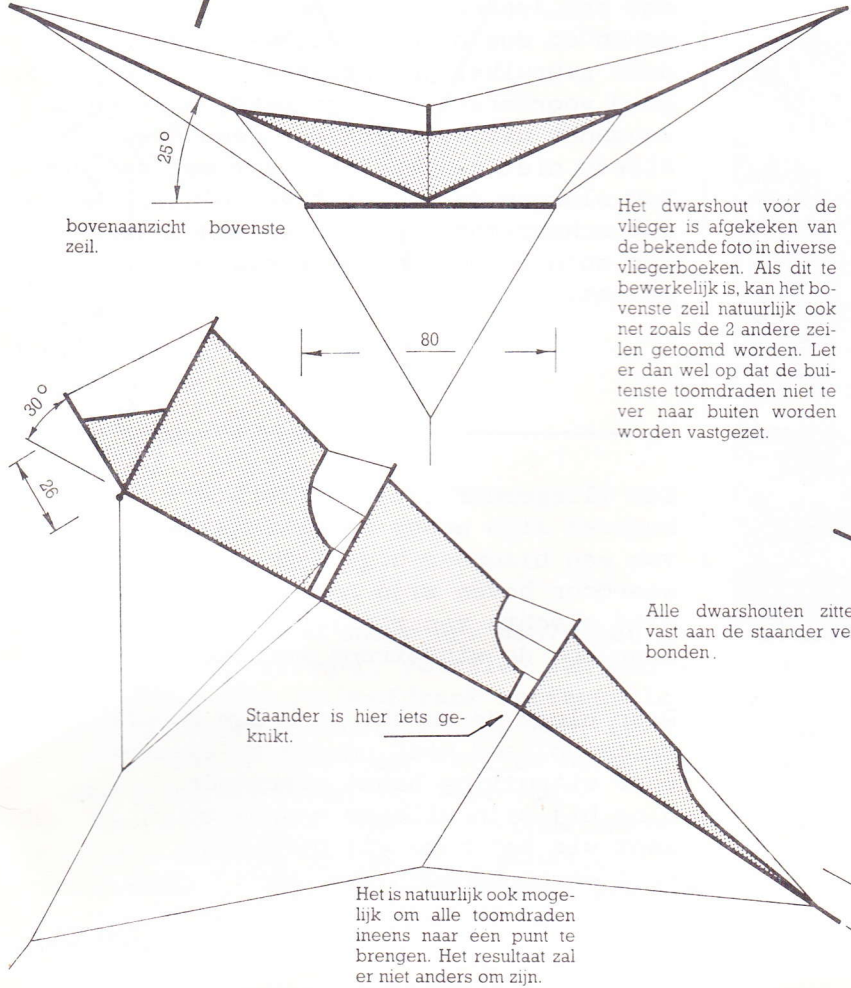


Dit model is ontleend aan de originele tekening in het „Groot geïllustreerd vliegerhandboek“. Het verschilt enigszins met die in het boek van Pelham. Bij deze afmetingen gaat de vlieger zeer voordelig uit de stof. (105 breed).



Houdt de zomen in de bochten zo smal mogelijk, anders gaat de stof trekken.

Getekend is hier de rechter helft van de vlieger. De linker helft is uiteraard hetzelfde.



bovenaanzicht bovenste zeil.

Het dwarshout voor de vlieger is afgekeken van de bekende foto in diverse vliegerboeken. Als dit te bewerkelijk is, kan het bovenste zeil natuurlijk ook net zoals de 2 andere zeilen getoond worden. Let er dan wel op dat de buitenste toomdraden niet te ver naar buiten worden vastgezet.

Staander is hier iets geknikt.

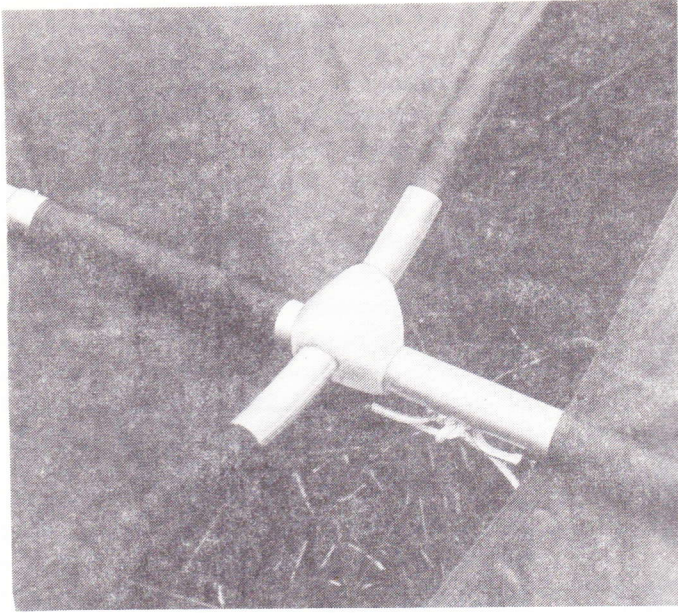
Het is natuurlijk ook mogelijk om alle toomdraden ineens naar een punt te brengen. Het resultaat zal er niet anders om zijn.

Stokken: staander 14 mm
dwarshout 11 mm

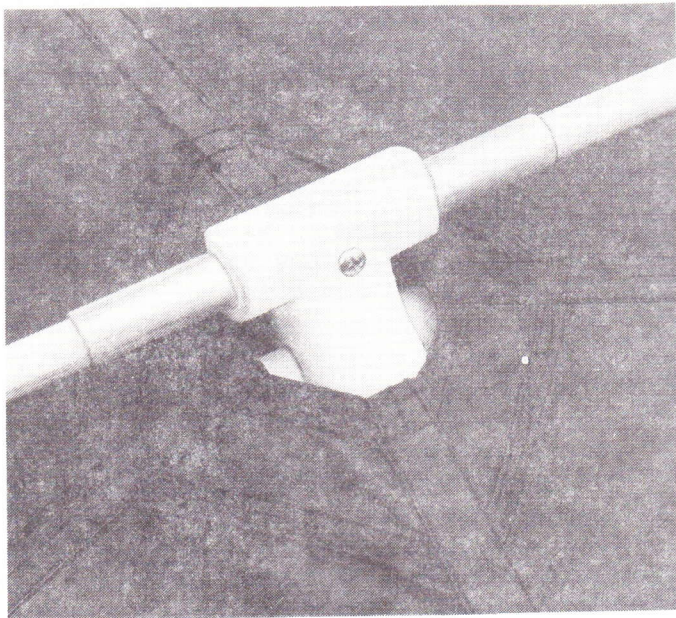
Alle dwarshouten zitten vast aan de staander verbonden.

toming middelste- en onderste zeil.

de kopstoot



Detail van het verbindingsstuk tussen het dwarshout vóór de vlieger en de staander en het dwarshout achter de vlieger. Ook dit is weer uit nylon gemaakt.



De kruisstukken zijn vervaardigd uit nylon waarin aluminium buisjes zijn vastgezet. Hierin worden de houten stokken gestoken.

Jan Pit Barneveld

Als je naar landen zoals China en Japan gaat, probeer je zoveel mogelijk over de gewoonten en gebruiken van zo'n land te lezen.

Zo is het b.v. in China de gewoonte om als er voor iemand geklapt wordt, dat diegene dan ook als dank daarvoor, terug klapt. Als je in Japan iemand begroet geef je geen hand, maar maak je een buiging.

Gewapend met deze kennis en na fanatiek oefenen in het eten met stokjes, trok een vliegergroep van 10 man, plus een vrouw en een fotograaf, in maart j.l. naar bovengenoemde landen.

Ik moet zeggen dat de geleerde lessen prima waren begrepen. Goed er werd wel eens gebogen in China en meegeklapt in Japan, maar een kniesoor die daar op let.

Het meest opvallende voorval gebeurde in Japan tijdens een begroeting. Wanneer je op zijn Japans iemand met een buiging begroet, is de onderlinge afstand groter dan wanneer je iemand een hand geeft.

Nu zijn de Japanners op de hoogte dat Westelingen elkaar een hand geven als ze elkaar begroeten. En zo gebeurde het dan ook dat een Japanner één van ons een hand wilde geven en dus dichterbij was gekomen dan te doen gebruikelijk. Diegene uit onze groep, goed voorbereid op zijn reis, boog en de Japanner uit de macht der gewoonte ook. Alleen niet zo gek ver, want met een droge tok sloegen de koppen tegen elkaar. Met een wat schaapachtig gelach en een taalprobleem van zo'n 18.000 km was e.e.a. ook weer opgelost.

bert

Een vliegeraar uit Lage Zwaluw bedreef zijn hobby in de schaduw van een bijzonder hoge kerk, waardoor boven zijn hoofd, het zwerk niet slechts van zonlicht bleef verstoken, maar ook de windstroom werd verbroken.

Daar bleek de vogel, rijk aan kleuren, zelfs hollend niet omhoog te sleuren. Door uitputting haast overstuurd, hing hij zijn vlieger aan de muur; want wie het hoge wil bereiken moet eerst beneden heel goed kijken.

Ger Vlie