

Profiel

**Nederlandse Vereniging van
Amateur Vliegtuigbouwers**



Nummer 1



Zomer 2026



NVAV Flyin 2025 Seppe (Foto: Frans Diepeveen)



NVAV Flyin 2025 Seppe (Foto: Frans Diepeveen)

Inhoud

Colofon

Profiel

Verenigingsblad van de Nederlandse
Vereniging van Amateur Vliegtuigbouwers.

De vereniging heeft ten doel het bevorderen van het zelf bouwen of houden van vliegtuigen, oude en/of historische vliegtuigen, het opnieuw bouwen van vliegtuigen met historische waarde en het bevorderen van de kennis van vliegtuigbouw.

www.nvav.nl

Profiel verschijnt vier maal per jaar.

Oplage: 230 per editie

Redactie

Frans Diepeveen, Alex vd Zouw
en Arjen van Pinxteren

Kopij

secretris@nvav.nl of voorzitter@nvav.nl

Digitaal aanleveren zonder automatische opmaak.

Indien niet mogelijk: overleg met de redactie

Foto's minimaal 300 DPI

Nieuwe kopij: Inleveren voor 1 augustus 2026

Webmaster

ict@nvav.nl

Joop Sint Jago

Ledenadministratie

secretaris@nvav.nl

Niets uit deze uitgave mag overgenomen worden
zonder schriftelijke toestemming van de redactie ©

Opzegging van het lidmaatschap van de NVAV door een lid van de vereniging kan alleen geschieden per einde van het verenigingsjaar dat loopt tot 31 december met inachtneming van een minimale opzegtermijn van twee weken. Opzegging dient schriftelijk of via e-mail te geschieden bij de secretaris en dus vóór 15 december. U ontvangt dan een bevestiging van ontvangst. Indien de opzegging na 15 december wordt ontvangen door de secretaris, eindigt het lidmaatschap op 31 december van het volgende jaar met dien verstande dat contributie tot die datum verschuldigd blijft.

Rekeningnummer NVAV

NL87 TRIO 0320 0277 59

Inhoudsopgave

Fotopagina	2
Inhoud/Colofon	3
Van de redactie	4
Van de voorzitter	5
Cornelis Clincknaegel	7
Christavia Mk.4	8
Kopij	18
Krems a.d. Donau	19
Te Koop/Gevraagd/Gezocht	28
Vanuit de vereniging	29
NVAV Fly-in 2026	30
Fotopagina	31

Bestuur

A. van Pinxteren	Voorzitter
	voorzitter@nvav.nl
Frans Diepeveen	Secretaris
	secretaris@nvav.nl
Luc van der Stee	Penningmeester (Vacature)
	penningmeester@nvav.nl
Alex vd Zouw	Voorzitter Commissie Evenementen (Vacature)
	evenementen@nvav.nl
Jack Hoogerwerf	Voorzitter Commissie Technische zaken
	tz@nvav.nl
Darek de Groot	Voorzitter Commissie Vliegzaam
	vliegzaam@nvav.nl
A. van Pinxteren	PR / Profiel (Vacature)
	voorzitter@nvav.nl
A. van Pinxteren	Voorzitter Commissie Wet-/Regelgeving (Vacature)
	voorzitter@nvav.nl
A. van Pinxteren	Verzekeringen (Vacature)
	voorzitter@nvav.nl

Het (nieuwe) Eerste nummer...

Zoeken, ploeteren en blijven proberen

Een korte terugblik deed me beseffen dat het ongemerkt al weer twee jaar geleden is geweest dat er serieuze plannen waren om ons clubblad Profiel nieuw leven in te blazen. De wens om de leden weer regelmatig van nieuws en informatie te voorzien circuleerde al geruime tijd bij het bestuur, alleen bleek het een beste uitdaging te worden. De mensen waar Profiel eerder op kon rekenen waren er mee gestopt, de ondersteunende structuur was verdwenen en Profiel kwam ook niet meer voor in de begroting. Eigenlijk moest het wiel opnieuw uitgevonden worden.

Een bescheiden budget bleek nog geregeld te kunnen worden, maar een redacteur. Waar vind je tegenwoordig nog een redacteur? Een oproep bij de NVAV-leden leverde niets op en een zoektocht op internet leerde ons dat we niet de enige club zijn die een redacteur zoekt. Vervolgens redacteurs gevraagd “die al een clubblad deden” en dit leverde uiteindelijk ook niets op. Onverwacht een aanbod van een bekende redacteur gekregen en de eerste aanzet was veelbelovend. Boordevol ideeën én eindelijk iemand die lekker doorpakte. Na de eerste gesprekken kwam er uiteraard ook een offerte en, hoewel zijn tarieven redelijk waren, bleek de totale offerte niet in ons budget te passen. Erg spijtig en dus weer terug naar het begin.

Met hulp van de redacties van andere clubbladen zijn we dus zelf aan de slag gegaan en onze plannen zijn zowel eenvoudig als ambitieus te noemen. We willen Profiel uit brengen als een kwartaalblad (Najaar, Winter, Voorjaar en Zomer). Verder komt de omslag in kleur en het resterend binnenwerk in zwart/wit. Ná publicatie komt Profiel ook beschikbaar via onze website en daar zal het clubblad in kleur te vinden zijn.

Om het clubblad structuur te geven komen er een aantal vaste rubrieken en ik gebruik gelijk de gelegenheid om de rubriek “Cornelis Clincknaegel” onder de aandacht te brengen. Deze rubriek gaat plaats bieden aan de ingezonden stukjes waarin onze leden hun hart kunnen luchten. Het zal ongetwijfeld een paar mooie inkijkjes, beschouwingen en discussies gaan opleveren.

Mocht een bouwproject afgerond worden en tot de 1e vlucht leiden, dan komt een fraaie foto van dit toestel op de voorplaat en uiteraard een verslag van zowel project als eerste vlucht in het clubblad. (En als ons het lukt een foto van de bouwer met die beroemde 1e vlucht grijns.)

Zo als jullie al een beetje konden aanvoelen sluit ik af met een oproep voor het schrijven van stukjes voor Profiel. En Jazeker, mocht je willen helpen bij het maken van het volgende kwartaalnummer, dan ben je van harte welkom!!

Namens de redactie
Arjen

Foto voorzijde	: PH-TDB (Robinson KR-2S)
Door	: Dietmar Scheiber
Foto achterzijde	: PH-PWP (RV-7a)
Door	: Alex vd Zouw

De kracht van papier

Waarom de NVAV opnieuw kiest voor een tastbaar clubblad

Regelmatig krijg ik van leden de vraag waarom de NVAV geen clubblad meer heeft. Zelf ben ik pas na de laatste uitgave van ons clubblad Profiel lid geworden, dus ik weet niet beter dan dat we alles digitaal doen. Toch vond ik de vraag naar een clubblad zowel terecht als interessant. Bij navraag bleek dat er grofweg twee meningen waren: helemaal voor of helemaal tegen. Dat was voor mij reden om op onderzoek uit te gaan.

In een tijdperk waarin digitale communicatie de norm lijkt te zijn, kiezen steeds meer clubs en verenigingen ervoor hun clubblad opnieuw op papier uit te brengen. Dat lijkt misschien verrassend, gezien de populariteit van digitale nieuwsbrieven en sociale media, maar er zijn diverse redenen waarom het papieren clubblad zijn weg weer heeft gevonden naar de postvakken van de leden.

De kracht van fysieke communicatie

In een wereld die overspoeld wordt door digitale meldingen, wordt de waarde van tastbare communicatie steeds meer herontdekt. Een papieren clubblad heeft een fysieke aanwezigheid die digitale communicatie niet kan evenaren. Het is iets dat je kunt vasthouden, doorbladeren en bewaren. Die tastbaarheid maakt de informatie persoonlijker en versterkt de band tussen de vereniging en haar leden.

Verlies van aandacht in de digitale ruimte

Online is het makkelijk om afgeleid te raken. Mensen scrollen door sociale media, ontvangen talloze e-mails en worden overspoeld door advertenties en meldingen. Een digitaal clubblad verdwijnt daardoor al snel naar de achtergrond. Een papieren blad ligt echter zichtbaar op tafel en nodigt uit om rustig te lezen. Dat vergroot de kans dat leden zich echt met de inhoud bezighouden.

Bereik van een breder publiek

Een papieren clubblad bereikt ook leden die minder digitaal vaardig zijn of geen toegang hebben tot internet. Vooral oudere leden of mensen die minder met technologie hebben, blijven zo eenvoudig op de hoogte. Daarmee sluit niemand buiten de boot.

Een gevoel van traditie en verbondenheid

Veel clubs hebben een rijke historie die vaak tot uitdrukking komt in hun clubblad. Het opnieuw uitgeven van een papieren versie kan een gevoel van nostalgie en verbondenheid oproepen bij leden die al lange tijd betrokken zijn. Het ontvangen van een blad herinnert hen aan de oorsprong en ontwikkeling van de vereniging en onderstreept dat ze deel uitmaken van een gemeenschap met een geschiedenis.

Grotere betrokkenheid bij het lezen

Uit onderzoek blijkt dat mensen geconcentreerder lezen van papier dan van een scherm. Papier helpt om de aandacht vast te houden en de inhoud beter te onthouden. Dit kan bijdragen aan meer betrokkenheid bij de club en haar activiteiten.

Makkelijker delen binnen de gemeenschap

Een papieren blad kan eenvoudig worden doorgegeven of meegenomen naar bijeenkomsten. Zo circuleert de informatie breder, ook bij leden zonder digitale toegang. Binnen een hechte clubgemeenschap kan het blad bovendien gespreksstof bieden en de onderlinge band versterken.

Een aanvulling op digitale media

Het papieren clubblad vervangt de digitale kanalen niet, maar vormt een waardevolle aanvulling. Het is een fysieke herinnering aan de club en haar activiteiten, die op een andere manier aanspreekt dan een online bericht. Samen zorgen papier en digitaal voor een gevarieerde en effectieve communicatie.

Professionele uitstraling en kwaliteit

Een mooi vormgegeven papieren clubblad heeft vaak meer uitstraling dan een digitale nieuwsbrief. Lay-out, papier en drukwerk geven de club een professioneel imago en kunnen zelfs bijdragen aan het aantrekken van nieuwe leden.

Duurzaamheid van informatie

Papieren uitgaven verdwijnen niet in de digitale massa van bestanden en links. Ze blijven fysiek aanwezig en zijn makkelijk te bewaren als naslagwerk. Zo wordt de geschiedenis van de club duurzaam vastgelegd.

Het herintroduceren van het papieren clubblad is geen stap terug, maar een bewuste keuze om de voordelen van fysieke communicatie te benutten. Het vergroot de betrokkenheid, bereikt een breder publiek en bewaart de waarden en tradities van de vereniging. In combinatie met digitale middelen ontstaat zo een rijkere manier van communiceren, die beter aansluit bij de diversiteit van onze leden. In een tijd van digitale ruis blijkt de kracht van papier nog altijd onvervangbaar.

Alles bij elkaar is dat reden genoeg waarom de NVAV weer een clubblad krijgt. We realiseren ons dat Jan Zier en Rob v.d. Steenoven destijds onnoemelijk veel tijd en energie in Profiel hebben gestoken. Vervolgens heeft Ron Norp geprobeerd om middels een digitale nieuwsbrief de leden geïnformeerd te houden. Ook dit bleek geen makkelijke opgave te zijn. Door de teruglopende hoeveelheid kopij verdween (langzaam maar zeker) ook de lol uit beide projecten en uiteindelijk werd het stil.

We weten dus drommels goed dat dit geen gemakkelijke klus zal zijn. Maar, het mag een cliché zijn, we zijn vliegtuigbouwers. We bouwen vliegtuigen juist omdat het niet makkelijk is. Wij houden wel van een uitdaging.

Met gepaste trots presenteren wij u de eerste editie van ons hernieuwd clubblad, met een nieuwe opmaak en een nieuw elan.

Ik wens u veel leesplezier.
Arjen van Pinxteren
Voorzitter NVAV





Waar blijven de vrijwilligers?

Onze vereniging draait volledig op de inzet van vrijwilligers. Zonder hen geen bijeenkomsten, geen evenementen, geen verenigingsblad en geen ondersteuning voor leden die net beginnen met de bouw van hun eigen vliegtuig. Vrijwilligers vormen het hart van de vereniging.

Toch zien we telkens weer hetzelfde verschijnsel: wanneer er hulp wordt gevraagd, reageren vaak slechts enkele leden. Dat is opmerkelijk, want vrijwel iedereen profiteert van de activiteiten die worden georganiseerd. Natuurlijk heeft iedereen het druk met werk, gezin, hobby's en projecten. Maar als de taken steeds bij dezelfde kleine groep terechtkomen, ontstaat het risico dat mensen afhaken door overbelasting.

Het goede nieuws is dat vrijwilligerswerk niet meteen betekent dat je wekelijks uren moet investeren. Soms is een paar uur helpen tijdens een evenement, een artikel schrijven, een bestuurslid ondersteunen of een technische presentatie verzorgen al van grote waarde. Vele handen maken licht werk.

Misschien denken sommige leden dat hun bijdrage te klein is om verschil te maken. Het tegendeel is waar. Juist de optelsom van kleine bijdragen houdt een vereniging gezond en toekomstbestendig.

Daarom een oproep aan iedereen: wacht niet tot een ander zich meldt. Denk eens na over wat jij kunt bijdragen. Elke hulp is welkom, hoe groot of klein ook. Samen zorgen we ervoor dat onze vereniging blijft groeien, kennis blijft delen en nog jarenlang kan blijven vliegen. ✈️

Betrokken verenigingsgenoot,
Cornelis Clincknaegel

Het verhaal over mijn vlieg geschiedenis en uiteindelijk de bouw van de Christavia.

Ergens in het najaar van 1990 op een open dag van zweefvliegcentrum Terlet tussen alle zweefkisten stond daar een ultralight vliegtuig.

Een Ultralight vliegtuig had ik al wel eens eerder gezien, maar dit was toch wel een generatie verder.

Het was een Aviasud Mistral.



Een gesloten cockpit, dubbeldekker en ROTAX 582 onder de motorkap.

Het ding was als promotie voor de gelegenheid over gevlogen vanaf Lelystad.

Gelijk begon ik te fantaseren over hoe het zou zijn om hierin rond te vliegen. De piloot vertelde uitvoerig over het vliegen en wat er zoal met Ultralights mogelijk is. En hij nodigde mij uit om eens bij de betreffende vliegschool te komen kijken.

Dus het weekend daarop naar Lelystad. De vliegschool straalde gezelligheid en toegankelijkheid uit. Een gezellig cafeetje aan de voorkant die overging in de hangaar. Hét voorbeeld van een laagdrempelige vliegschool. Er was een prettige ongedwongen sfeer en ging met een proefvluchtje gelijk de lucht in. Nou ik was ook gelijk om, want dit wilde ik ook.

Na afloop van de vlucht heb ik mij uitvoerig laten informeren wat erbij komt kijken om een brevet te halen. De school gaf ook de theorieles op de dinsdagavonden en die cursus was net die maand begonnen. Dus heb ik mij daar maar gelijk voor opgegeven. Want als ik nu niet zou beginnen kwam het nooit meer van.

Gedurende de theorie cursus begon ik met vlieglessen en heb uiteindelijk m'n MLA brevet behaald; en op de Mistral.

De vliegtuigen die daar in de hangaar stonden waren allen basic. Je ziet letterlijk wat er allemaal op en aan ziet en hoe alles met elkaar werkt. Dat spreekt mij nog steeds aan.

Maar door de jaren heen zag ik dat ook de Ultralights steeds geavanceerder en daardoor ook duurder werden. Het verschil met de gecertificeerde GA werd door de jaren heen steeds kleiner. Aan één kant jammer dat de charme van het vliegen met een basic en betaalbaar vliegtuig daardoor steeds verder verloren is gegaan.

Het vliegen met Ultralights in die tijd was beperkt tot een beperkt aantal velden; op Teuge mocht je niet komen. Dat is pas veel later toegestaan. Ik ben daar actief geworden in de vlieschool en nog een aantal jaren blijven vliegen. Maar vanwege de beperkingen destijds, ben ik uiteindelijk verder gegaan voor m'n sportbrevet en heb het vliegen met Ultralights achter me gelaten.

Als je een doe het zelf bent zoals ik, blijf je fantaseren over een eigen vliegtuig en dan het liefst om er eentje zelf bouwen. Want kant en klaar iets kopen is geen kunst. Toen ik eenmaal die beslissing had genomen om zelf te gaan bouwen, ben ik lid geworden van de NVAV en uitgezocht wat er zoal mogelijk is op het gebied van zelfbouw.

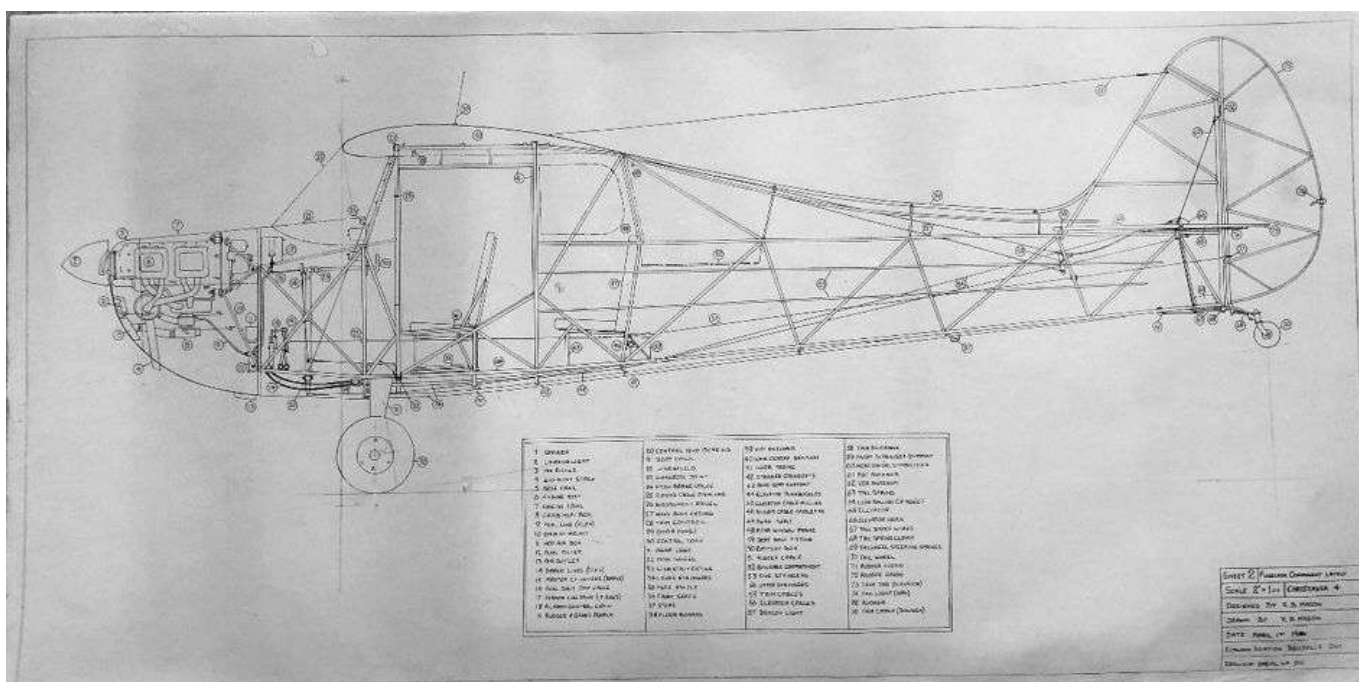
Uiteindelijk heb ik gekozen voor het bouwen vanaf een tekening en dan een ontwerp gebouwd met de materialen en technieken waarvan ik wist dat ik die voldoende zou beheersen.

Door het bouwen van tekening kon ik de aanschafkosten van de materialen en onderdelen spreiden over de bouwtijd. Want inderdaad een flink aantal jaren ben je wel bezig. Toen ik had besloten wat ik wilde hebben, dan gelijk maar iets met meer ruimte; dus werd het een 4-zitter. De keuze viel op een **Christavia MK4**; een Canadees ontwerp.



Hier in Nederland een minder bekend ontwerp, maar wereldwijd vliegen er een paar honderd van rond; vooral in de USA, Canada en het VK. Werkelijk alle componenten tot in de kleinste details moet jezelf maken; dus echt iets voor mij.

Het complete tekening pakket heb ik in Canada besteld en een week later ontvangen met een persoonlijk briefje van de ontwerper en bouwlicentie. Een POH, bouw instructie tips en 24 duidelijke, grote vellen waarop werkelijk elk onderdeel duidelijk beschreven en getekend.



De firewall forward met propeller configuratie mag je naar eigen inzicht invullen. Maar kies wel een configuratie die al ergens rondvliegt i.v.m. het verkrijgen van de Nederlandse BVL. Als je bouwt volgens de tekeningen en de juiste materialen gebruikt, kan er weinig misgaan. Zo eenvoudig is het.

Het ontwerp is een staalbuis (SAE 4130) romp met houten (Sitka Spruce) vleugels en alles bekleed met polyester (Polyfiber) doek. Een heel basic ontwerp maar daardoor beproefd en zeker goed te doen voor een gemiddelde DHZ'er.

Bedenk dat er al meer dan 100 jaar research zit in de bouwwijze van het Christavia ontwerp. Dus wat betreft betrouwbaarheid van een staalbuis romp met houten vleugels zit dat wel goed. De staalbuisromp is volledig gelast. Dit lijkt complex en moeilijk, maar ook het lassen van SAE 4130 buis is heel goed te doen; ook voor een hobbyist.

Het frame is opgebouwd uit voornamelijk dunwandige buis variërend in maat van 1" tot 1/2" diameter. Voorheen werd dat soort buis bijna altijd autogeen gelast. Maar tegenwoordig is TIG lassen verreweg een beter alternatief. Huidige TIG lasinverteren zijn bovendien klein, compact, betaalbaar en overal te koop.



Met de juiste voorbereiding krijg je perfecte resultaten. Mocht je niet of niet voldoende kunnen lassen? Dit kan je snel onder de knie krijgen door een (avond) cursus volgen. Die worden bv. op verschillende ROC's in het land gegeven. En als je het echt niet ziet zitten is er vast wel een beroeps lasser te vinden die je op weg kan helpen.

Als je alles voor jezelf op de rit hebt en een geschikte verwarmde ruimte/garage tot je beschikking hebt, kan je beginnen. Om een of andere reden beginnen de meeste bouwers met de vleugels. Het geschikte hout en op de juiste maat gezaagd is bij de meeste fijnhout handels te koop.

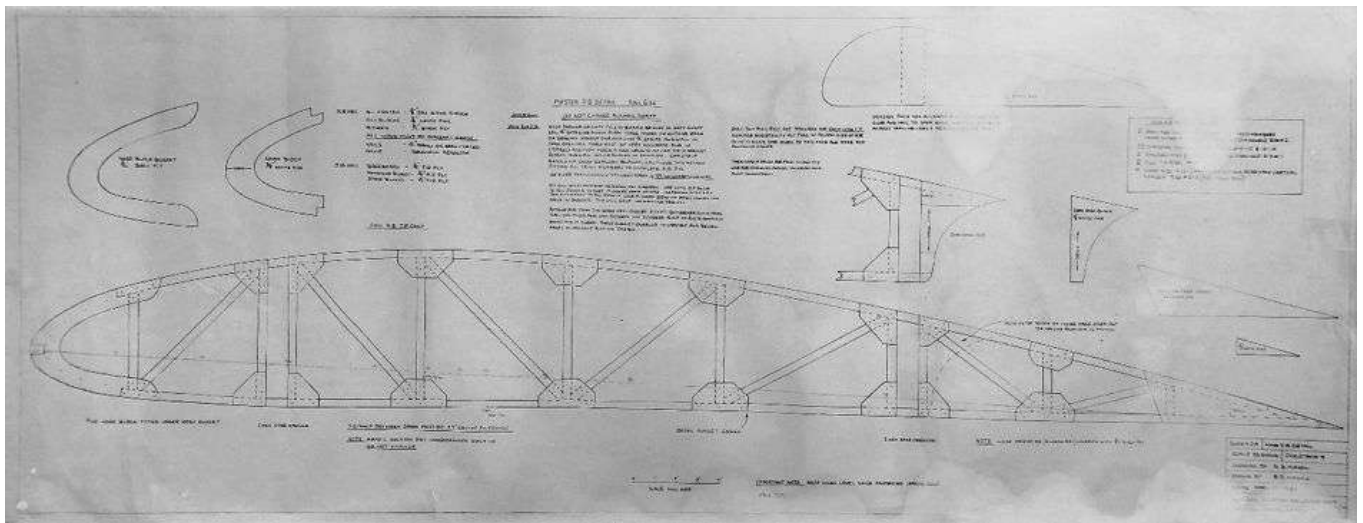


Wat je verder zelf nodig hebt is een eenvoudige zaagtafel om de grote hoeveelheid latjes te kunnen zagen en een elektrische figuurzaag voor de kleinere pasdelen.

Sitka Spruce is schaars geworden en daardoor inmiddels flink gestegen in prijs. Mocht de verkrijgbaarheid een probleem zijn; het is officieel toegelaten om voor andere voordeliger houtsoort te kiezen zonder concessies te doen aan gewicht, sterkte, veiligheid en eigenschappen. Adviezen hierover zijn op het internet te vinden.

Vooraf de hoofdligger en achterligger kunnen een uitdaging zijn om een geschikte leverancier te vinden. Per vleugel zijn het 2 massieve planken van 5 meter lang en resp. 15cm en 11cm hoog en 2,5 cm dik. Het moet in de juiste positie gezaagd zijn en rechtlijnige nerven hebben zonder fouten! Ook deze regels staan op het internet.

De ribben zijn allen gelijkvormig, dus één vleugel mal voldoet. De tekening van de mal wordt in "full scale" meegeleverd. De ribben zijn gemaakt van vierkante latjes van 3/8"x 3/8" (10mm)



Al het vleugelbeslag, (steunen, scharnieren compressiebuizen, kruisverbanden, katrolsteunen etc.) moet je zelf zagen, buigen en boren. Alle onderdelen staan duidelijk in detail en op ware schaal op de tekeningen.



Als je al die onderdelen klaar hebt kan het samenbouwen van de vleugels beginnen. Uiteindelijk eindig je, als je goed hebt gedaan, met één linker- en één rechtervleugel.



De leading en trailing edge van de vleugels, aileron en flaps worden gevormd en afgewerkt met triplex.

Als alles incl. vleugel tanks, stuurkabels en bedrading gemonteerd is, kan het bekleden beginnen. De vleugels worden bekleed met polyester krimpdoek en afgewerkt met het Polyfiber systeem



De bekleding wordt na het krimpen vastgenaaid aan de ribben. Ook deze techniek is beproefd en meer dan 100 jaar oud. Het bekleden incl. vastnaaien op de vleugels is heel goed zelf te doen.

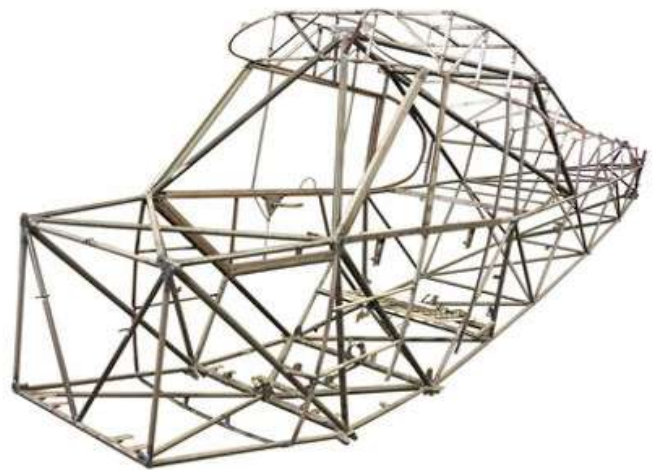


Als het ergens in het proces misgaat, begin je gewoon met dat stukje opnieuw. Het Polyfiber systeem is zeer vergevingsgezind. Bovendien werk je met een gecertificeerd systeem waar alle componenten in meegenomen zijn van bekleding t/m de laatste verflaag. Het manual is vrij te downloaden en daar staat werkelijk alles in met duidelijke tips en alle "do's en dont's"



De romp is volledig gemaakt van SAE 4130 chroom molybdeen buis. Het eindresultaat is een oersterke en vormvaste kooiconstructie. Bijkomstig voordeel is dat de stalen kooiconstructie rondom de cabine meer bescherming aan de inzittenden geeft dan een houten of composiet constructie. Dit materiaal wordt ook gebruikt in de carts, ralley wereld en motorfiets frames. Het wordt geleverd in lengtes van 2-6mtr

Ik heb al het buismateriaal destijds uit de USA laten komen, maar tegenwoordig is het ook goed verkrijgbaar in Europa en zelfs Nederland. Het buizenpakket kwam na enkele weken aan in Rotterdam en na de nodige douaneformaliteiten en allerlei extra kosten vanwege de inklaring kon ik het meenemen.



De tekeningen geven duidelijk aan wat er voor elk deel van de romp nodig is en in welke maat en aantal. Het is een hoop zaag en slijpwerk om de juiste pasvorm voor de knooppunten te krijgen. Maar met een set goede vijlen en een slijptol gaat dat zeker lukken.

Al deze buisjes worden met passen en meten, corrigeren en nog meer passen en meten en corrigeren één voor één aan elkaar gehecht. Elk buisje wordt voor het monteren met een mengsel van Terpentine en lijnzaadolie royaal inwendig ingesmeerd.

Tijdens het aflassen verdampt dit mengsel en zorgt voor een coating aan de binnenzijde. Alle zuurstof wordt gebonden in de lijnzaadolie en dat zorgt voor een long-life corrosiebescherming van binnenuit. Eenmaal afgelast is elk buisje volledig dicht en afgesloten. Alle frame delen komen samen in knooppunten. Daardoor is het volledig afgelaste frame een constructie waarin geen beweging meer mogelijk is.

De "firewall-forward drive-train" kan je zelf kiezen. Kies wel iets wat al vliegt in één van de aangesloten landen. Anders maak je het jezelf onnodig moeilijk.

Ik heb gekozen voor een vloeistof gekoelde SOHC Subaru EJ22 motor met Rotax gearbox en Warp Drive 3 blads 72" propellor. Deze Subaru motor levert ca. 140HP met elektronische brandstofinjectie en CDI ontsteking



Ook heb ik gekozen voor een vrij programmeerbaar motormanagement systeem (EFI) van Megasquirt, maar er zijn tal van andere systemen op de markt.

Het Christavia MK4 ontwerp kan prima vliegen met 120-180 HP afhankelijk van wat je ermee wil gaan doen.

Het is zeker geen performance vliegtuig, maar eerder een robuust werkpaard. Het is een STOL ontworpen om te kunnen landen en starten vanaf elke grasveld met beperkte maar voldoende lengte.

De avionics heb ik bewust conventioneel, analoog en basic gehouden. Het gaat mij tenslotte om het vliegen en niet om het bedienen. De meeste vlieg instrumenten en communicatieapparatuur heb ik gebruikt overgenomen van andere eigenaren. Zo heb ik de kosten relatief laag kunnen houden.

De hoofdwielen, staartwiel, propeller en specifieke kleine onderdelen heb ik tijdens vakanties in de USA bij Aircraft Spruce gekocht. Het Polyfiber systeem heb ik in Engeland aangeschaft. Het landingsgestel zijn aangepaste veerpoten van een Cessna 150. Een geschikte set heb ik gekocht op Ebay



Uiteindelijk heeft het vliegtuig in 2012 de BVL gekregen.



Ik hoop dat mijn verhaal en bouw ervaring inspirerend werkt voor bouwers in de dop. Voor die erover denken maar door welke reden dan ook, nog niet zijn gestart. Aan het zelfbouw aanbod kan het niet liggen, want er is voor iedere wens en portemonnee een geschikt ontwerp te vinden.

Mijn advies: niet langer dromen maar gewoon beginnen !!

Het kunnen vliegen maar vooral ook het bouwproces is een fantastische en leerzame ervaring. Door de bouw leer je ontzettend veel over vliegen, vliegtuigen en vliegeigenschappen.

Peter Hortulanus



JOUW VERHAAL MAAKT ONS VERENIGINGSBLAD STERKER!



Schrijf jij graag?
Deel jouw kennis of ervaring met andere bouwers.



Mooie foto's gemaakt?
Laat zien waar jij mee bezig bent!



Iets bijzonders meegemaakt?
Vertel jouw verhaal en inspireer anderen.



**VAN, VOOR EN
DOOR AMATEUR
VLIETUIGBOUWERS**

WIJ ZOEKEN JOUW KOPIJ!

 ARTIKELN Techniek, tips, oplossingen en bouwverslagen	 VERSLAGEN Van meetings, evenementen en bezoeken	 INTERVIEWS Met bouwers, ontwerpers of inspirerende leden	 FOTO'S Van je project, werkplaats of vlucht	 IDEEËN Voor rubrieken, onderwerpen en meer!
---	---	--	--	---



Je hoeft geen schrijver te zijn. Gewoon doen!
Een goed idee is al genoeg!



DOEN? LAAT VAN JE HOREN!
Stuur je bijdrage of idee naar de redactie:
secretaris@nvav.nl



SAMEN BOUWEN WE AAN EEN INSPIREREND VERENIGINGSBLAD!
— Deel jouw passie. Inspireer anderen. —



Krems a.d. Donau

Stef de Boer

Ieder jaar ga ik met een clubje naar de Cherry fly-in in Wenen. De vaste crew van de afgelopen 2 keer waren Marco Kaandorp, Bart Karhof, Andre Gremmen en Stef Den Boer. 4 mannen, 2 kistjes

Lees het verhaal van de voorgaande edities op de website

Ook dit jaar waren wij uitgenodigd, en anders dan de vorige keren waren de weergoden ons goed gezind. Al had het wel een paar graden koeler mogen zijn. Met 36 graden in take-off is best spannend.

Omdat ik het fijner vind een dergelijke trip met zijn tweeën te doen, had ik een collega meegevraagd die ook vliegt. Nuttig en leerzaam omdat je dan gezamenlijk kan sparren.

Voor 2025 bestond onze delegatie uit:

- Stef en Corné in de PH-TDB
- Marco in de PH-GDT
- Andre en Adri in de F-JLMN
- Hans en Rob in de PH-SKY
- Alex en Arjen in de PH-PWP

Corné en ik waren al vroeg vanaf Rotterdam naar Midden-Zeeland gereden om de TDB voor te bereiden voor vertrek. En hoewel het om Midden-Zeeland prachtig zonnig weer was toch het weer wat wij onderweg tegen zouden kunnen komen goed bekeken. Door de verwachte hogere temperaturen maakte ik mij het meest zorgen over de take-off in EDFC (Aschaffenburg). Maar wat ook bleek...grote stukken van België waren nog "rood". Echter na een uurtje wachten gaven de modellen op dat het binnen een uur marginaal VFR weer zou worden. Dat was voor ons het startsein om het avontuur te beginnen.

Het vertrek op EHMZ ging voorspoedig en de trip naar Aschaffenburg zou 3 uurtjes duren. De snelste weg om daar te komen vanaf Midden-Zeeland is dwars door België heen en dat is best lastig navigeren met al die verschillende luchtruimen, Maar het kan 15 min schelen.

Na 45 minuten kwamen we in het mindere weer terecht. Het zicht vooruit was 5 nm, het zicht onder ons was niet veel en boven ons was de blauwe lucht. Maar omdat we aan de bovenkant van ons luchtruim zaten, net onder de CTR-area van Brussel waren we een beetje ingeklemd wanneer besluit je dan om te keren?

We besloten het nog even aan te kijken omdat we na 10 mijl hoger konden klimmen (voor dat soort momenten is het heerlijk als je kan schakelen met je co-pilot). Op het moment dat we onder de Brussel CTR uitkwamen en dus inderdaad hoger konden bevonden we ons opeens in "VFR-on-top-omstandigheden" met een strakblauwe lucht boven en een opengebroken wolkendek onder ons. Dan voel je je de koning te rijk in je zelfgebouwde kist!!

Ten zuiden van Limburg pakten we een wat meer westelijke koers op. En net voor de Duitse grens zagen we een scherpe lijn in de bewolking onder ons. Geweldig om te zien, je vliegt er over de rand heen en ziet opeens de grond, de diepte en dan heb je even hoogtevrees. Leuke ervaring.

In Duitsland Langen Information opgeroepen maar de verbinding was slecht. Tussen het gekraak door kregen we wel de QNH ontvangen door maar de rest was onverstaanbaar. Zo goed als het kon de read-back gedaan, maar er was geen sprake van een squawk-code. Besloten de boel maar even te laten met de gedachte dat ze ons wel zouden contacten als ze ons nodig zouden hebben, hopelijk met een betere ontvangst.

Dit leverde binnen 15 minuten een leermomentje op: Een vliegtuig passeerde ons achterlangs best wel dichtbij. Toen ik Langen Infomation opriep met de vraag waarom wij die niet doorgekregen hebben was het antwoord dat wij bent niet waren ingecheckt. En daar kregen we onze squawk-code. Kortom bij twijfel altijd even opnieuw vragen om je eigen vraagtekens weg te nemen.

Op 8000 ft was de temperatuur aangenaam en was het lekker vertoeven daarboven. Langzaam de daling ingezet voor Aschaffenburg waarbij de buiten temperatuur snel opliep en het turbulenter werd. De nadering en landing voor baan 26 verliepen goed. Gelijk door naar het fuel-station waar we de PH-PWP PH-SKY en de PH-GDT al bij het restaurant zagen staan. Even later kwam de F-JLMN ook binnen waardoor het gezelschap compleet was.

Zelf wilde ik niet te lang op EDFC blijven, want de temperatuur was ondertussen al zo'n 34 graden en zou alleen maar hoger worden. De rest van de groep leek minder haast te hebben maar besloot ook te gaan.

Hans steeg met de PH-SKY, na advies van de toren, op vanaf baan 08. Maar gaf gelijk aan dat hij tailwind had gehad. Daarom besloten toch maar vanaf 26 te vertrekken en dat ging zonder problemen.



De PH-TDB heeft een Garmin systeem aan boord waarbij je voor alle motortemperaturen zelf een alarm in kan stellen. Voor mij is dat perfect omdat ik dan, zodra er een cilinder warmer wordt dan normaal, snel in kan grijpen. Tijdens taxiën kreeg ik een al accutemperatuur waarschuwing: 36 graden! Dat was te verklaren door natuurlijk de hoge buitenluchttemperatuur. Nadat we alle checks hadden gedaan, weggezen.

Tijdens de climb-out kregen we diverse meldingen.. de gearbox temp, de cilinderkop temperatuur links en daarna rechts. Toen ook de olie naar geel ging was het tijd om af-te-levellen. Dit was het moment dat mijn co-piloot zei dat het misschien nog geen kerst was maar er wel een hoop kerstverlichting op het display te zien was !!.

Toen we naar 130 kts waren geaccelereerd verdwenen de meeste meldingen al snel, behalve die van de gearbox die op 64 graden hangen terwijl ik 63 graden voor geel had ingesteld. Niets schokkend dus maar wel een mooie test. Leuk werkje voor thuis om alle alarmen naar iets hogere temperaturen te zetten.

Ik had met Marco (GDT) en Andre (JFLM) afgesproken onderlangs Würzburg CTR te gaan en daar elkaar dan te treffen op 4000ft om van daar uit gezamenlijk door te vliegen. Marco had het plan begrepen maar André blijkbaar niet. Hij zat geografisch ten zuiden van de CTR en kon daardoor niet makkelijk bij ons komen. Met Marco zijn we uiteindelijk opgevlogen naar de grens van Oostenrijk.

Geweldig om al fladderend deel uit te maken van een vloot van 5 Nederlandse kisten (oké... 4 Nederlandse + 1 Franse) en als je je dan gezamenlijk aanmeldt bij Langen Info. De verwarring was duidelijk merkbaar op 7000 ft.

Nog een leermomentje..... een van ons kreeg een oproep van Langen Information: "you are flying into a controlled zone in 5 min". De verontwaardigde stem van onze metgezel konden we horen "No I am oké" Hierop komt Langen Information weer terug "you are wrong" Uiteindelijk kwam de vraag van onze metgezel "...oké, please advice" Waarop Langen Information terugkwam "please steer heading 150 for 8 min and then you can continue your original path" Probleem opgelost, en het mooie is dat je daar zo veel van leert.

Ondertussen vloog ik in formatie met Marco naar de Oostenrijkse grens waar we bijna eigenlijk allemaal tegelijk aankwamen. 1 voor 1 verruilden we Lange Information voor Wien info en we konden door. Door de Donau te volgen kwamen we aan bij onze eindbestemming Krems (LOAG). Omdat er precies op dat moment para's werden gedropt kregen wij een alternatieve procedure voorgeschoteld, en natuuuurlijk hadden wij deze tot in de puntjes voorbereid...(?!?) Weer een leerpuntje!

De PWP en de SKY waren 5 minuten voor ons geland, de GDT, de TDB en de JFLM strak achter elkaar. Geweldig om op de plaats van bestemming te zijn.



Met een temperatuur van boven de 40 graden was het er snikheet. We werden echt weer met veel plezier onthaald door alle Oostenrijkse vliegers die ons kende, het voelde als een reünie. Na lekker te hebben gegeten, tentjes opgezet en op tijd naar bedje gegaan.

De volgende morgen werden we traditiegetrouw om 06:00 uur gewekt door de ventilatoren en gasbranders van de luchtballonnen. Dit jaar waren het er iets van 45 ballonnen die tegelijk de lucht in gingen.



Daarna een lekker ontbijtje scoren en Hans zijn vliegtuig repareren. Zijn shimmydemper had waarschijnlijk door de warmte wat olie verloren waardoor hij niet lekker werkte. De shimmy demper uitbouwen, schoonmaken, nieuwe olie erin en het probleem was opgelost.

Overdag konden we lekker chillen en alle kisten langs de flightline bekijken, dit jaar was het minder druk omdat er een 2e flyin ergens in Oostenrijk was. Grove schatting van mij was dat er iets van 50 vliegtuigen waren.





De mooiste flightline was toch wel die van de NVAV.

In de avond hadden we een feest met geweldige BBQ. Een traktatie van de Oostenrijkse vliegclubs. Het lijkt of de luchtsport toch meer leeft dan in Nederland.



Ieder jaar wordt het vliegtuig die van het verst komt in het zonnetje gezet met een prijs in de vorm van 2 flessen wijn. De TDB won deze award, heel leuk om die op te mogen halen



Een klein probleempje is het cargo management van de TDB. Één tent, twee slaapzakken, twee luchtbedden, kleding, volle tank brandstof en met deze temperaturen.... Gevolg was dat ik de wijn zelf niet mee terug kon nemen. Gelukkig had Marco nog wat "mass" van zijn "mass & balance" over dus wilde hij wel wat van onze bagage meenemen, waaronder de overheerlijke wijntjes.

De volgende morgen vroeg uit de veren want we wilden op tijd vertrekken. Er werden wat buien onderweg verwacht waar ik, naar mijn mening, te weinig ervaring mee heb. Ben er wat voorzichtig mee. Omdat de tenten nat waren eerst maar even lekker ontbijten om de boel te laten drogen.

Ons hele kluppie.



Tentje afgebroken en gaan, dit keer zouden we via Würzburg terugvliegen om daar te tanken en te eten.

Hier vliegen we in het dal van de Donau, veel slechter zou het weer op dit leg niet worden dus konden we zo doortuffen naar EDFW.



De rivier de Grosse Mühl komt in de rivier De Donau , wat een kleurverschil.



FF bijtanken

Nadat de vliegplannen waren ingevuld en na een geweldige lunch ging iedereen weer zijn eigen weg.

De TAF gaf aan dat het in België opnieuw minimum VFR weer zou zijn en dat klopte inderdaad. Lang konden wij on top van de layer vliegen dieje op de foto ziet. Uiteindelijk moesten we wel naar beneden omdat we anders in de Brussel TMA en CTR terecht zouden komen.



Ging best goed, het zicht bleef redelijk totdat we in Nederland kwamen waar het een stuk slechter was. Gelukkig ben ik daar bekend dus ging het laatste stukje toch heel relaxed met een beetje regen.



Dit jaar was weer een hele leuke en voor mij leerzame editie van onze jaarlijkse Wenen trip. Dat er nog velen mogen volgen.

Groet Stef den Boer

NVAV Marktplaats – Huidig aanbod

Vliegtuigprojecten en kits

- Sonex A project
- Cherry SN.244 bouwlicentie inclusief materialen
- RV-12iS project

Onderdelen en avionica

- Diverse instrumenten
- Velocity-velgen inclusief remmen
- Aithre Shield 4.0 CO-meter
- Helix-propeller
- Flight Data G Meter GT-50
- Wouxun KG-R36 luchtvaartportofoon

Gereedschap

- Vividia AbleScope VA-400 boroscope
- Dynavibe Classic Prop Balancer
- Pneumatic Squeezer (No Yoke, Adjustable Set Holder)

Overig

- Woning op een airpark in Frankrijk

Agenda

Activiteit	Datum	Plaats	Informatie
NVAV Fly-in	27 Juni 2026	Seppe	informatie op de NVAV-website
NVAV BBQ	12 September 2026	Teuge	Informatie op de NVAV-website
Verenigingsdag	31 Oktober 2026	Nog niet bekend	Profiel en website
Verenigingsdag	28 November 2026	Nog niet bekend	Profiel en website

Vanuit de vereniging

Ledenmutaties:

Nieuwe leden:

Jakob Breiner
Hans den Hollander
Cedric Wieman
Thijs Otter
Kasper Abildhauge
Kevin Marsden
Flip van der Klink
Hendrik ten Hoeve

Afgemeld / geen lid meer:

-

Overleden:

Dolf van Splunter
Doris Lendering
Martin Nelissen

Wijzigingen doorgeven:

secretaris@nvav.nl

Bestuursvacature

Zoals jullie op pagina 3 kunnen zien heeft het bestuur een paar vacatures. Wij zoeken leden die het leuk vinden om evenementen/verenigingsdagen te organiseren, leden die zich graag met het clubblad willen bemoeien en iemand die onze schatkist wil beheren. Mocht je een van deze drie functies leuk vinden, meld je vooral bij een van de bestuursleden.

Mocht je nou denken, ik wil best in het bestuur, maar niet in deze functies. Niet gevreesd. Meld je vooral aan en dan kunnen we intern kijken wat de mogelijkheden zijn.





The poster features a stylized background with a blue sky, a red horizon, and a grey ground. In the sky, there are several white airplane silhouettes flying towards the right. A large white airplane silhouette is on the left, with a dotted line trailing behind it. The text is in a bold, hand-drawn style. The NVAV logo is in the top left corner. The main title 'NVAV FLY IN' is in large white letters on a red background. To the right of the title is a circular badge with '€16 LANDING'. Below the title is the location 'EHSE - BREDA AIRPORT'. At the bottom, there are three columns of text: 'STAY' (Kamperen (gratis), B&B, Hotel), 'FOOD' (Grill Party (za), Bier & Wijn, Ontbijt (zo)), and 'MEET' (Kofferbakverkoop, Collega-vliegers, Collega-bouwers). At the very bottom, there is a line of text: 'MEER INFO, TARIEVEN & AANMELDING: WWW.NVAV.NL/FLYIN2026'.

NVAV
AMATEUR VLECHTUIGBOUWERS

KOM JE OOK
NAAR DE...

27 & 28 JUNI 2026

NVAV

FLY IN

€16
LANDING

EHSE - BREDA AIRPORT

STAY
Kamperen (gratis)
B&B
Hotel

FOOD
Grill Party (za)
Bier & Wijn
Ontbijt (zo)

MEET
Kofferbakverkoop
Collega-vliegers
Collega-bouwers

MEER INFO, TARIEVEN & AANMELDING: WWW.NVAV.NL/FLYIN2026

Fotopagina

NVAV Fly-in 2025





Kwartaalblad van de NVAV



Drukwerk
Indien onbestelbaar retour zenden aan:

Zuidplaslaan 35
2743 CV Waddinxveen