HPV INFO

bpost
PB-PP 912641
BELGIE(N) - BELGIQUE

Driemaandelijks(1/2019) informatief tijdschrift over Human Powered Vehicles
Verantwoordelijke uitgever : Jan Van Dyck, Parochiestraat 24,2240
Viersel Afgiftekantoor 2240 Zandhoven

TRIKE-SHOP

De speciaalzaak voor trike-ligfietsen

ICE

AZUB

HP Velotechnik

KMX

Bremstraat 11 - 3520 Zonhoven
www.trike-shop.be
info@trike-shop.be
0489 42 78 85

Try a Trike!

verkoop - verhuur - advies - herstellingen - onderdelen

HPV INFO

in deze uitgave

Colofon

HPV-info is een tijdschrift van HPV Belgium vzw
Kerkhovensesteenweg 529
3940 Eksel
info@hpv.be

Ondergetekende bijdragen verschijnen onder de verantwoordelijkheid van de auteur. De Redactie kan in geen geval aansprakelijk gesteld worden voor de geplaatste advertenties.

HPV-Belgium is een belangeloze vereniging dit tot doel heeft het promoten van door mensenkracht aangedreven voer-, vaar-, en vliegtuigen.

Ere – Voorzitterschap
François Heyché
Vilvoordsesteenweg 76
1860 Meise

Voorzitter
Rudi Cools
info@hpv.be

Redactie
Eric Marynissen
Jan Van Dyck

Bestuursleden
Bram Luyckx
Eric Marynissen
Jan Van Dyck

Secretariaat
Bram Luyckx
Tweegezusterslaan 29
2100 Deurne

4. Redactie in actie
5. Thing
8. Treffen Limburg
10. Uitleg GPS deel II
12. CV Wouter D.
14. Testdag Peer

In dit tijdschrift staan artikels en foto's van :
Rudi, Bram L, Tim Parker, Maarten Vdb, Wouter D., Wim B.

Erwin de Vries met Tante Lies † 12-01-2019

HPV-info

Waarom zelf niet eens iets schrijven. U heeft een leuk artikel, een activiteit, een beschrijving van jouw HPV, foto's. Wil je je mening kwijt of je nu je ongenoegen of waardering weergeeft, alles is welkom. Probeer eens die drempel te nemen. Mail of stuur je tekst – foto's(300dpi) naar info@hpv.be

HPV Lidmaatschap

Het lidgeld bedraagt 20 € per kalenderjaar.
U kunt dit bedrag overschrijven op rekeningnummer BE66 4239 0760 0143 , HPV-Belgium, Kerkhovensesteenweg 529, 3940 Eksel. Met vermelding van naam, adres en email adres

Reclame in dit tijdschrift

Kostprijs voor het jaar 2019

Volledige pagina 100€
Halve pagina 75€
Kwart pagina 50€

Redactie in actie.

Helaas moet ik starten met slecht nieuws. Op de Oliebollentocht in Nederlands Limburg heeft Erwin de Vries een ongeval gehad met zijn Strada. In eerste instantie leek het nog goed te komen maar op 12 januari kregen we het verschrikkelijke nieuws dat Erwin was overleden.
Hier kregen we begin januari te horen dat Peter Jast was overleden. Een fervente ligfietser die we hier en daar wel eens tegenkwamen. Het logo op zijn rouwprentje wordt als eerbetoon gebruikt voor het ligfietstreffen in Kiewit(Hasselt). We wensen beide families sterkte in deze moeilijke dagen.

Nog een maand te gaan en we kunnen weer naar het ligfietstreffen, deze maal georganiseerd door de "Limburgse liggers". Meer info vind je op de site of verder in dit blad.

Inschrijvingen voor het WK in Frankrijk (Nandax) zijn geopend. Tot 1 juni betaal je 45€, na deze datum wordt het 60€. Meer info kan op de site vinden : https://www.afvelocouche.fr/world-championships-2019 .

Dit jaar gaat de ligfietstestdag weer door op de wielerpiste in Peer. Graag nodig ik jullie uit om zeker eens af te zakken en te genieten van de BeND wedstrijden en misschien een leuke fiets te testen die al lang op je verlanglijst staat.

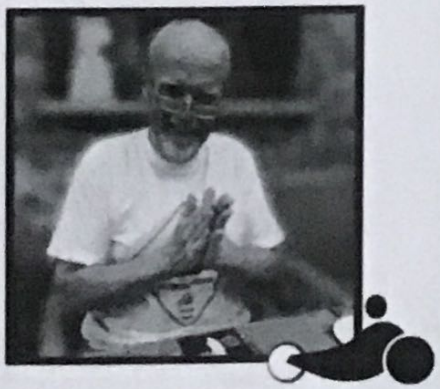
In dit blad een artikel van Tim Parker die samen met zijn vader de "Thing" heeft gebouwd. Zijn bouwervaring en deelname aan het WK van vorig jaar in Engeland kan je hier uitgebreid lezen.

Stoppen doen we met goed nieuws. Er is sprake dat het BTW tarief op fietsen naar 6% zou zakken i.p.v. 21%. Helaas zou het ten vroegste voor volgend jaar zijn.

Veel fietsplezier

Rudi Cools

Voorzitter H.P.V. Belgium



Peter JAST

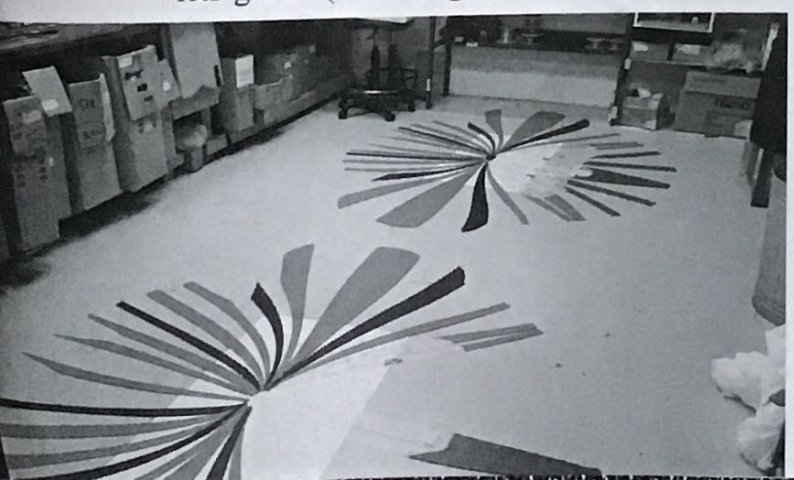
Peter JAST

Thing

Aandachtstrekkers op het wereldkampioenschap afgelopen zomer waren een paar ultra-lage, gestroomlijnde trikes van Inspired Cycle Engineering genaamd :Thing.
Tim Parker, de piloot van Thing 1 en zoon van de ontwerper, Chris Parker, vertelt het verhaal van hoe ze net op tijd klaar waren voor het grote evenement!

Het eerste denkproces voor mij ging ongeveer als volgt: "De Wereldkampioenschappen komen er snel aan en kan ik eindelijk weer aanwezig zijn. Dus ik heb iets nodig om te racen. Ik groei niet meer zodat we wat meer moeite kunnen doen om iets kunnen bouwen dat bedoeld is om meer dan één evenement te gebruiken . Het had geen zin om dit eerder te doen omdat ik de fiets altijd binnen een jaar ontgroeide. Terwijl voorgaande machines voor snelheid en eenvoud van constructie waren gebouwd rond een bestaande ICE-trike, zou deze vanaf nul zijn opgebouwd.

Hoewel dit papa aanzienlijk meer vrijheid gaf in termen van voertuigontwerp, bleek het ook veel meer werk te zijn. Het chassis werd dus iets groter (om ook geschikt te zijn voor mijn vader) en de bouwbelasting was ongeveer verdubbeld.



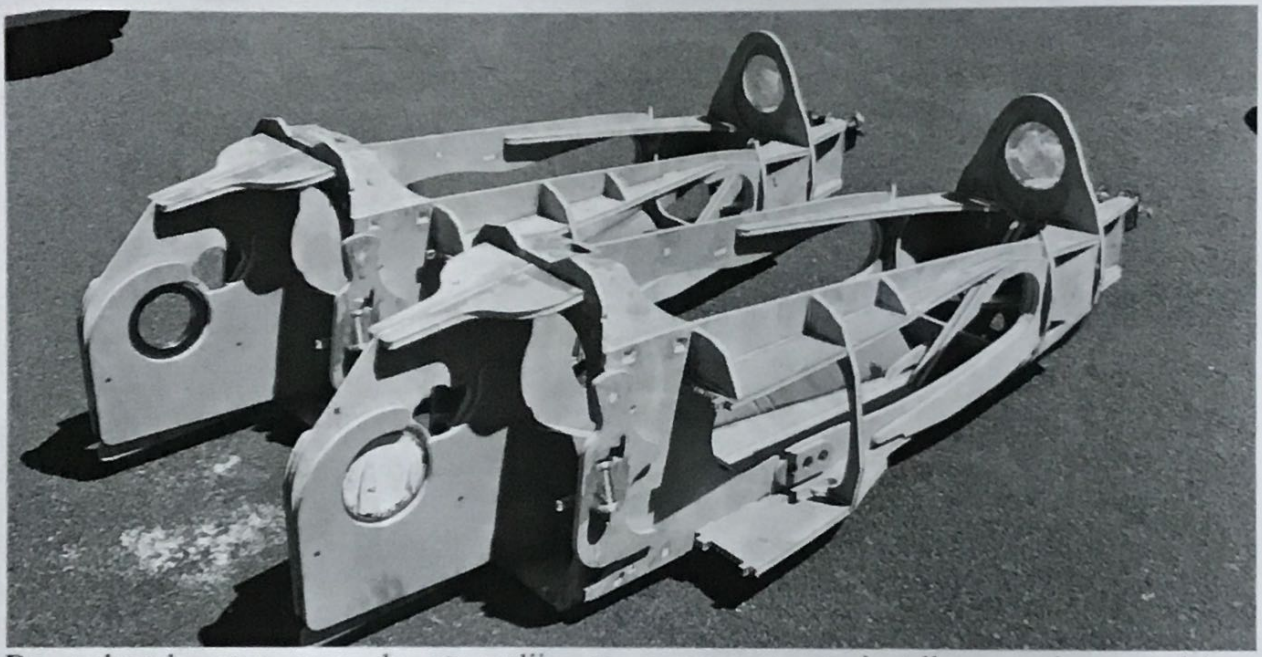
Het chassis en de stroomlijnkap zijn meestal gemaakt van uit vlakke platen gesneden stukken. Omdat dit de productie van onderdelen relatief eenvoudig maakt met behulp van een waterstraalsnijder (kuip) of router (chassis). De kuip word gemaakt van Correx (biplex), met polycarbonaat ramen, een combinatie die we al meerdere keren eerder hebben gebruikt. Het chassis word gemaakt van composietmateriaal bestaande uit twee dunne platen multiplex rondom een honingraatkern uit aluminium, meestal gebruikt om binnenwanden voor jachten te maken. We hebben het gratis gekregen, wat vooral de reden is waarom we het hebben gebruikt. Voor zover ons bekend is dit materiaal nog nooit eerder in de HPV-constructie gebruikt.

Het grootste probleem is de grote hoeveelheid "multiplexplaten" dat voorbereiding vereist om bruikbaar te worden en wat veel tijd kost. Dit was een probleem, omdat de eerste stukjes ongeveer een maand voor het WK werden uitgesneden. Veel van de voorbereiding kwam voort uit het feit dat we geen water in de multiplexplaten konden laten komen. Ze worden samengehouden met PVA lijm dat gevoelig is voor water. Dit betekende dat we alle randen moesten verzegelen met super lichte vuller en dat de honingraat vanaf de randen moest worden ingedrukt om ruimte te maken voor de vulstof. Vervolgens moesten de randen glad geschuurd worden om er (hopelijk) voor te zorgen dat ze nog steeds in elkaar passen en ons niet zouden kwetsen als we ze aan het rijden waren. Vervolgens moest het chassis aan elkaar worden gelijmd.

Gelukkig hadden we al kort na het snijden een test assemblage van de onderdelen zonder lijm uitgevoerd, dus we wisten dat alles in elkaar paste en een ruw idee hadden van de beste montagevolgorde. We hadden ook enkele

wijzigingen aan een aantal van de stukken aangebracht zodat ik de pedalen in Thing 1 kon bereiken (de afmetingen van de rijders die werden gebruikt om het chassis te ontwerpen waren een beetje onnauw-keurig, ik zat op dat moment op de universiteit. Dit betekende dat de chassisassemblage relatief snel en eenvoudig was, voor sommige van de meer complexe bewegingen waren verschillende handen vereist, zoals het lijmen van de vloer op de rest van het chassis.

het aan het chassis te bevestigen.
De lijm die we hiervoor gebruikten, was Sikaflex, dat eerder een rubberachtige consistentie heeft, waardoor de kuip wat flexibeler en slijtvaster wordt. Helaas duurt het ongeveer 24 uur om volledig uit te harden, wat vooral vervelend was voor de neus, omdat deze in meerdere fasen werd gebouwd. Dit betekende dat we plaatsen moesten vinden om elke fase op te slaan terwijl deze uitharden.
De volgende stap was de verschillende



De volgende stap was de stroomlijn te monteren. We dachten dat de stroomlijn van het hoofdgedeelte waarschijnlijk zou moeten wachten tot nadat we een paar componenten hadden bevestigd, omdat dit gemakkelijker zou zijn zonder de stroomlijn. De dak-, neus- en staart stroomlijn hadden echter weinig voorwaarden. Een daarvan was dat elk stuk Correx langs de randen moest worden geschuurd. Dit om de plastic "pluizen" die door de waterstraalsnijder werden gecreëerd te verwijderen. En zou hebben voorkomen dat de stroomlijn goed aan elkaar zou blijven kleven. Nadat dit was gebeurd, konden de onderdelen grotendeels worden geassembleerd rond hun speciaal ontworpen Correx-mallen die waren uitgesneden met de kuipdelen, en (voor de neus en de staart) de houten frames die de kuip een zekere stijfheid en degelijkheid geven. om

componenten te installeren zoals: voorwielen, spoorstangen, handgrepen, trommelremmen, pedalen, tandwieloverbrenging (voor en achter), ketting, achterwiel) en camera's, batterijpakketten, schermen. De meeste onderdelen waren van koolstofvezel om gewicht te besparen en werden gemaakt door ICE-medewerkers om tijd te besparen. De installatie was relatief eenvoudig.
Het is de moeite waard op te merken dat een van de oorspronkelijke doelen in het ontwerp van de Thing was dat ze, in ware BHPC-stijl, door een paar mensen in een schuur konden worden gebouwd. Ik geloof echt dat we hierin technisch geslaagd zijn. Het moet mogelijk zijn om in een jaar(of twee)de Thing te bouwen voor een in je schuurtje thuis. Helaas hadden we geen jaar, we hadden ongeveer een maand, dus we moesten een beetje

Lees verder pagina 15

De Wereld aan je Wielen...

NAZCA

LIGFIETSEN

Dorpsstraat 67, 7948 BM Nijeveen NL | 0522 49 02 66 | www.nazca-ligfietsen.nl

www.hpv.be

www.ligfietsers.be

WOL West-oostvlaamse liggers

Lia Liggers Antwerpen

LiLi Limburgse liggers

Inter City Bike

LIGFIETSTREFFEN 2019

26 - 28 April

Kiewit - Hasselt

Reeds voor de 15de maal wordt het ligfietstreffen georganiseerd.

Alle ligfietsers, trikers, velomobilisten en sympathisanten zijn van harte welkom.
Als uitvalsbasis kozen we dit jaar voor Kiewit. Kom deelnemen en geniet van de Limburgse gastvrijheid en prachtige ritten doorheen de mooie natuur die onze streek te bieden heeft.
We voorzien de gebruikelijke ingrediënten van de vorige treffens zoals verschillende ritten (kort en lang op zaterdag en een familietocht op zondag), lekker smullen en de nodige drank om het stof weg te spoelen. Met een gezellige babbel kunnen we bijpraten over onze ligfietservaring, techniek en andere weetjes.

Locatie:

Chirojongens Kiewit,
Putvennestraat 100
Hasselt - Kiewit

Slaapmogelijkheden:

Binnen: 26 plaatsen op stapelbedden. Hoeslaken verplicht, slaapzak en kussen niet vergeten.

Buiten: er is voldoende plaats, zowel verhard als gras, om tent, caravan of mobilhome te plaatsen.

Programma:

Vrijdagavond 26 april

17u: ontvangst + installatie slaapplek
19u: avondmaal spaghetti
20u: avondtocht van 25 km

zaterdag 27 april

8u: Ontbijt + picnic maken
10u: vertrek tochten
lange tocht (+/- 75 km)
korte tocht (+/- 40 km)
16u: aankomst tochten
19u: BBQ

Zondag 28 april

8u: Ontbijt + picnic maken
9u: opkuis terrein
10u: familietocht

Prijzen

- deelname treffen: € 10
- spaghetti vrijdag avond: € 9
- ontbijt: € 3 / ontbijt
- smos voor zaterdagmiddag: € 4 / smos
- BBQ zaterdagavond: € 12
- lunchpakket zondag: € 3
- T-shirt: € 8
- Drank aan democratische prijzen

Meer info en inschrijven : https://sites.google.com/site/ligfietstreffen/home

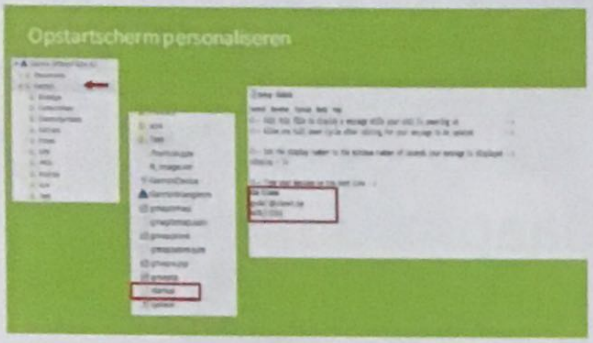
Voor vragen: mail naar info@limburgseliggers.be

Een ligfietspetje voor de eerste 30 inschrijvingen

Wat kan ik met een outdoor GPS op mijn fiets? Deel 2

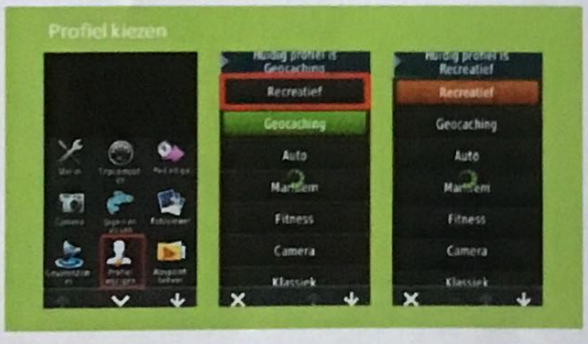
Wat heb ik nodig, wat ga ik er mee doen, wat kan ik er mee, is het niet te moeilijk? Dit zijn allemaal vragen die wegvallen als je het eens uitgelegd wordt. Wat is een profiel en wat is het doel ervan!

Het is belangrijk om een meerdere profielen te maken voor al uw activiteiten en ze naar uw noden aan te passen ...



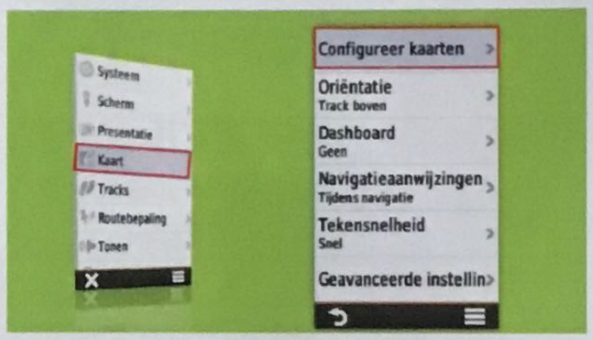
Eerst gaan we de GPS persoonlijk maken. De GPS connecteren met de PC in "USB-opslag-modus" Via de verkenner, zoeken we naar de file "startup.txt" Tekst naar wens typen na de laatste regel en opslaan. Deze tekst zal getoond worden bij het opstarten van uw toestel.

Voor iedere activiteit kan er een profiel gemaakt worden. Alleen enkele parameters (taal, eenheden, tijd en GPS) gelden voor het hele toestel Bijna alle andere instellingen (schermen, dashboards, kaartinstellingen, kleuren, tonen, ...) hangen vast aan het profiel



Via het hoofdmenu kiezen we het gewenste profiel en stellen we dit het best in want bij het aanmaken van een nieuwe profiel wordt er een copie van de instellingen gemaakt van het huidig actieve profiel !!!

Profielen kunnen op maat aangemaakt worden naar eigen voorkeur.Bv. Profielen: "tourfietsen"; "koersfiets"; "MTB"; "Wandelen"; enz... Het aanmaken gebeurd via "Hoofdmenu/stel in/Profielen" En bovenaan kunnen we een nieuw profiel aanmaken.



Bij het instellen van een kaart is het belangrijk dat je de Wereldwijde kaart altijd aanlegt. En daarbij leg je ook de kaart aan die je voor uw activiteit wil gebruiken. Een topo kaart voor MTB of de fietskaart om te toeren. En bij de oriëntatie kies je best voor Track boven.

Het Dashboard voor de kaart stel ik in op kleine gegevensvelden. Bij het aanraken van ieder vakje kan je het naar wens aanpassen. Interessante gegevensvelden zijn: Aanwijzer, afstand tot volgende, afstand tot bestemming, Trip km teller, en er zijn er nog enkele, dus keuze genoeg

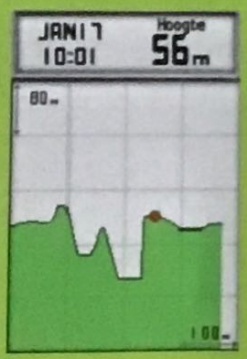
Belangrijk voor de juiste werking van kompas en hoogtemeter moet je telkens je van batterijen wisselt of opnieuw hebt geladen moet je het kompas en de hoogtemeter terug ijken !

GPS kompas <> elektronisch kompas

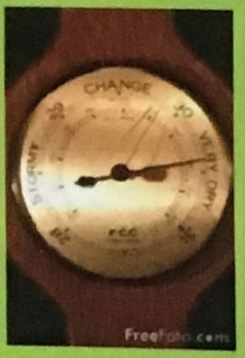
GPS Kompas	Elektronisch kompas
Altijd aanwezig	Optie op bepaalde modellen
Werkt door veranderende GPS positie (verplaatsing nodig!)	Werkt op aardmagnetisme (zoals magnetisch kompas)
GPS draaien > kompasroos wijzigt niet	GPS draaien > kompasroos draait mee
Verspringt (pas) na verplaatsing	Wijst onmiddellijk goed
Vertraagd resultaat	Onmiddellijk resultaat
Minder nauwkeurig	Meer nauwkeurig
Geen kalibratie	Kalibratie nodig
Nivellering niet van belang	Moet horizontaal (tenzij 3D)
Niet uit te schakelen	Verbruikt batterij, uit te schakelen
	Wanneer aangezet, wordt GPS - kompas overruled

Een elektronisch kompas Verbruikt weer wat meer batterij maar schakelt automatisch over naar gps kompas wanneer je gaat rijden. De kompas instellingen vindt je terug via instellingen/koers. Als je kiest om het kompas te kalibreren moet je de handelingen volgen op het scherm. Wel niet binnenshuis of onder een hoogspanning gaan staan, dus magnetische velden vermijden.

GPS hoogtemeter <> atmosferische hoogtemeter



GPS Hoogtemeter	Atmosferische hoogtemeter
Altijd aanwezig	Optie op bepaalde modellen
Werkt op basis van satellietmetingen	Werkt op luchtdruk (zoals outdoor hoogtemeter)
	Ook te gebruiken als barometer (weersvoorspelling)
Minder nauwkeurig	Meer nauwkeurig, maar afhankelijk van (grote) luchtdrukveranderingen
Geen kalibratie	Kalibratie nodig (hoogte ingeven)
Niet uit te schakelen	Niet uit te schakelen



Een barometrische hoogtemeter meet verder zelfs als het toestel uit staat maar batterijen blijven er in zitten. Dus bijvoorbeeld na het slapen is de luchtdruk veranderd en moeten we onze hoogte meter opnieuw ijken.

Heeft U een vraag over uw GPS, GPS software of in het algemeen over navigatie? Stuur uw vraag in een mail naar info@gps-4all.be

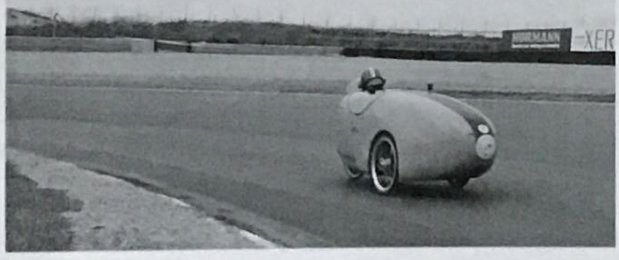
Curriculum Vitae

Wouter D.

Mijn roeifiets

Ligfietsen… Ik mag wel zeggen dat ik gebeten ben door de microbe. Het begon eind de jaren '90 toen ik nog op de Hogeschool in Gent zat. Ik zat op kot en reed elke dag met mijn gammele studentenfiets naar school. Op regelmatige basis werd ik ingehaald door een gele overdekte ligfiets met drie wielen die er een behoorlijke snelheid op nahield. Pas enkele jaren nadien leerde ik dat het hier over Frederick Vandewalle ging met zijn alleweder die ook op HoGent studeerde.
Het bleef hangen. Tijdens mijn eerste jaren op de arbeidsmarkt ben ik me gaan informeren. Een alleweder was nog niet aan mij besteedt gezien ik in een studioke op het tweede verdiep woonde te Gent. Het zou dus een tweewieler worden. Ik ging langs bij de Ligfiets in Gent en mocht enkele fietsen proberen, uiteindelijk was het een Challenge Hurricane waar ik zou voor gaan sparen. Een matzwart hurricane tour waar ik zeven jaren veel plezier aan heb beleeft op toertochten met de 'Gentse Liggers' (intussen HPV.Ligfietsers.be).

Met de Limit op CV Zandvoort 2005



Die Hurricane kreeg na enkele jaren gezelschap van andere modellen. Onder andere Challenge Jester en wizard, een Limit, later een optima xlow Baron, High Baron, Roeifiets… Het was een komen en gaan van de verschillende liggers.

In het begin reed ik enkel toertochten mee van ZILT (Zeeuws informele ligfiets toerclub). Daar leerde ik oa Roland Plasschaert, Henk van Hanegem maar ook Erik Clauw kennen. Deze liggers organiseerden Sluis-Bologne-Sluis. Een toch van 360km op één dag waar ik maar wat graag aan deelnam. Via hen kwam ik ook in contact met HPV Belgium.

Ford testbaan 2006

Het was ook de start van Gentse Liggers. Een groep vrienden die samen afspraken om te gaan toeren en online ervaringen uitwisselden op het forum. (www.ligfietsers.be). Na een paar keer met pasen naar het Nederlandse treffen te zijn geweest, groeide de droom om zelf een Vlaams treffen voor ligfietsers te organiseren. Het eerste treffen ging door in Geraardsbergen waar meer dan 50 liggers de Muur trotseerden. Het sloeg zo goed aan dat het voor herhaling vatbaar was. Nu nog steeds.

Ham 2007, wedstrijd openstratendag

Binnen Hpv heb ik een tijdje deelgenomen aan wedstrijden. Zowel indoor met de Hurricane als outdoor met de Jester en MariniME Een enkele keer met de Roets en zelfs met de Limit. Ik was echter een middenmoot en het toeren lag me meer dan het wedstrijdrijden. In die tijd leerde ik ook mijn vrouw kennen. Ik nam minder deel en stopte uiteindelijk.

Toeren ben ik altijd blijven doen, korte lange tochten. Binnen de vereniging werd ik voorzitter en dankzij vele actieve leden konden wij blijven bestaan. Ik denk hierbij aan de collega liggers met wie we enkele jaren Flandertour mochten inrichten. Een vijfdaagse fietsvakantie voor liggers uit binnen en buitenland. Met elke dag een fietslus en een culturele stop. Dankzij Wouter Staljanssens, Eddy Clissen, Tihamér Tâsnady, en zoveel andere helpers was dit een hit.

Maar ook de liggers uit de verschillende provincies, die met leuke initiatieven kwamen voor het treffen. Zelf het event inrichten in eigen regio... te veel op om te noemen.

Met mijn limit heb ik een viertal jaar gereden, en toen weggedaan. Het plezier van de velomobiel bleef echter hangen. Een vijftal jaar terug kocht ik een quest. Ik paste er maar net in met mijn behoorlijk brede gestalte. Maar ik heb er o zoveel plezier aan beleefd. Helaas werd ik een paar keer het slachtoffer van een auto ongeluk waar ik dankzij de velomobiel met blutsen en kleerscheuren van af kwam. De quest overleefde het helaas niet.

Intussen wacht een ouder exemplaat op een make-over. Ben ik nog in het bezit van mijn Highracer en mijn roets en moet ik dringend tijd maken om weer te rijden.

Ligfietsers en HPV Belgium vzw hebben intussen de handen in elkaar geslagen en zijn één vereniging geworden. Rudi is een prima voorzitter dus werd ik actief bestuurslid. Een hoop dit nog even zo te houden. Ik hoop evengoed nog jaren te kunnen blijven genieten van het lig- en roeifietsen samen met jullie.

Opwarming WK Zolder 2007

Op de Hurri naast Marc GF Zaan

19 mei 2019 - Wielerpiste De Deuster Peer

Testdag Ligfietsen

Kom naar de ligfiets testdag op de wielerpiste "De Deuster" te Peer en ontdek er allerlei modellen, voor jong en oud; met andere woorden voor ieder wat wils.

Test een ligfiets en overtuig jezelf van het rijplezier! Iedereen is welkom van 10:00 tot 17:00.

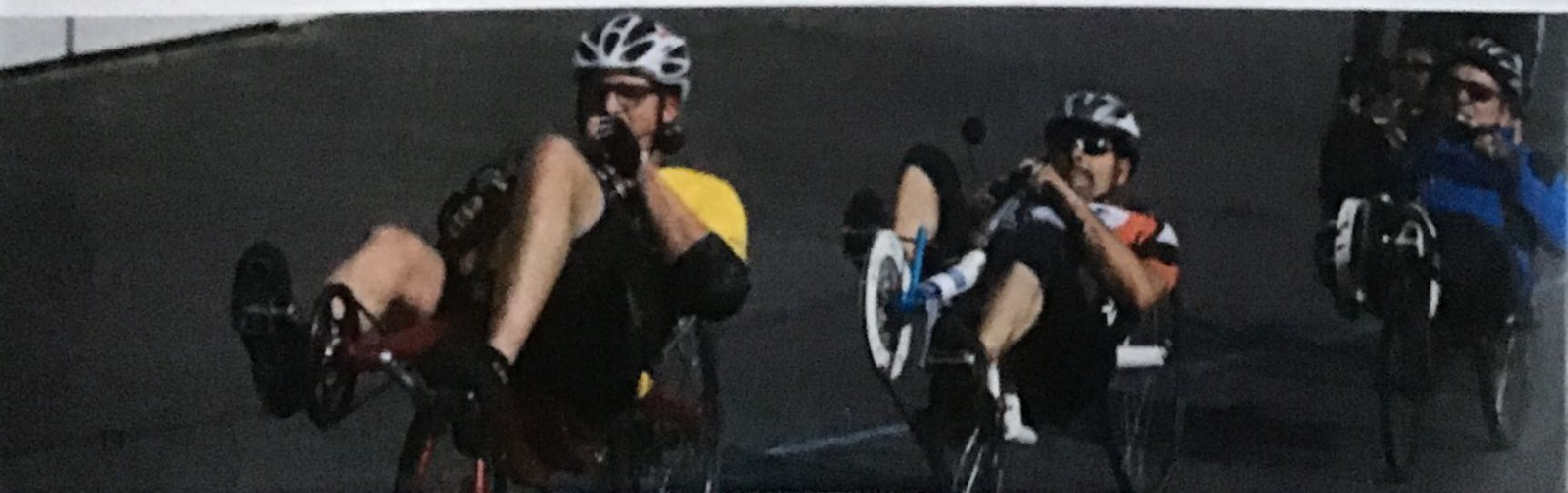
Neem zeker ook eens een kijkje op onze website www.hpv.be

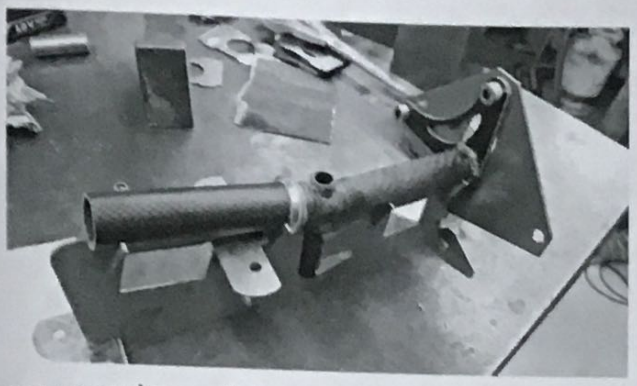
Informatie

Wielerpiste
"De Deuster"
Deusterweg 74,
3990 Peer.

19 mei 2019
Vanaf 10:00 tot 17:00

Kom gerust een kijkje nemen.





compromissen sluiten over onze idealen, en af en toe hulp krijgen van enkele ICE-medewerkers (en dan heel veel hulp in de laatste paar dagen) .

De aandrijving was nog eenvoudiger omdat de meeste onderdelen standaard fietsonderdelen waren. We gebruikten een cassette met negen versnellingen achter en twee kettingbladen voor. Dit was om een voldoende groot bereik te hebben. Dit bood ook de mogelijkheid om te testen op de lokale, nogal heuvelachtige wegen (door o.a. achterwielen uit te wisselen).

De camerasystemen werden grotendeels geassembleerd door ICE-medewerkers (van wie sommigen behoorlijk handig zijn met een soldeerbout) en het was het laatste onderdeel dat werd geïnstalleerd. Elk systeem bestond uit een camera aan de voor- en achterzijde, die elk een scherm hadden. De reden hiervoor was dat het ontwerp voor de Thing's was begonnen vanuit een (nooit gerealiseerd) idee voor een Trike voor Battle Mountain. Waaraan een paar jaar eerder was gewerkt (in de hoop op Junior Multitrack WR). Dit was gepland als een trike zonder camera omdat het beperkte zicht geen probleem zou zijn geweest en het ons toeliet om ons puur op de aerodynamica te concentreren zonder ons zorgen te hoeven maken over de zichtbaarheid. Bij het converteren van het ontwerp naar een circuit-racer (die veel veranderingen veroorzaakte), wilden we de rijpositie zo laag mogelijk houden, zowel om het frontale gebied te minimaliseren als om het midden van de massa laag te houden (voor stabiliteit in de bochten). We hebben een aantal vensters toegevoegd, maar het plan hiervoor was dat ze de camera's zouden aanvullen en als back-up voor het geval de camera's zouden uitvallen.

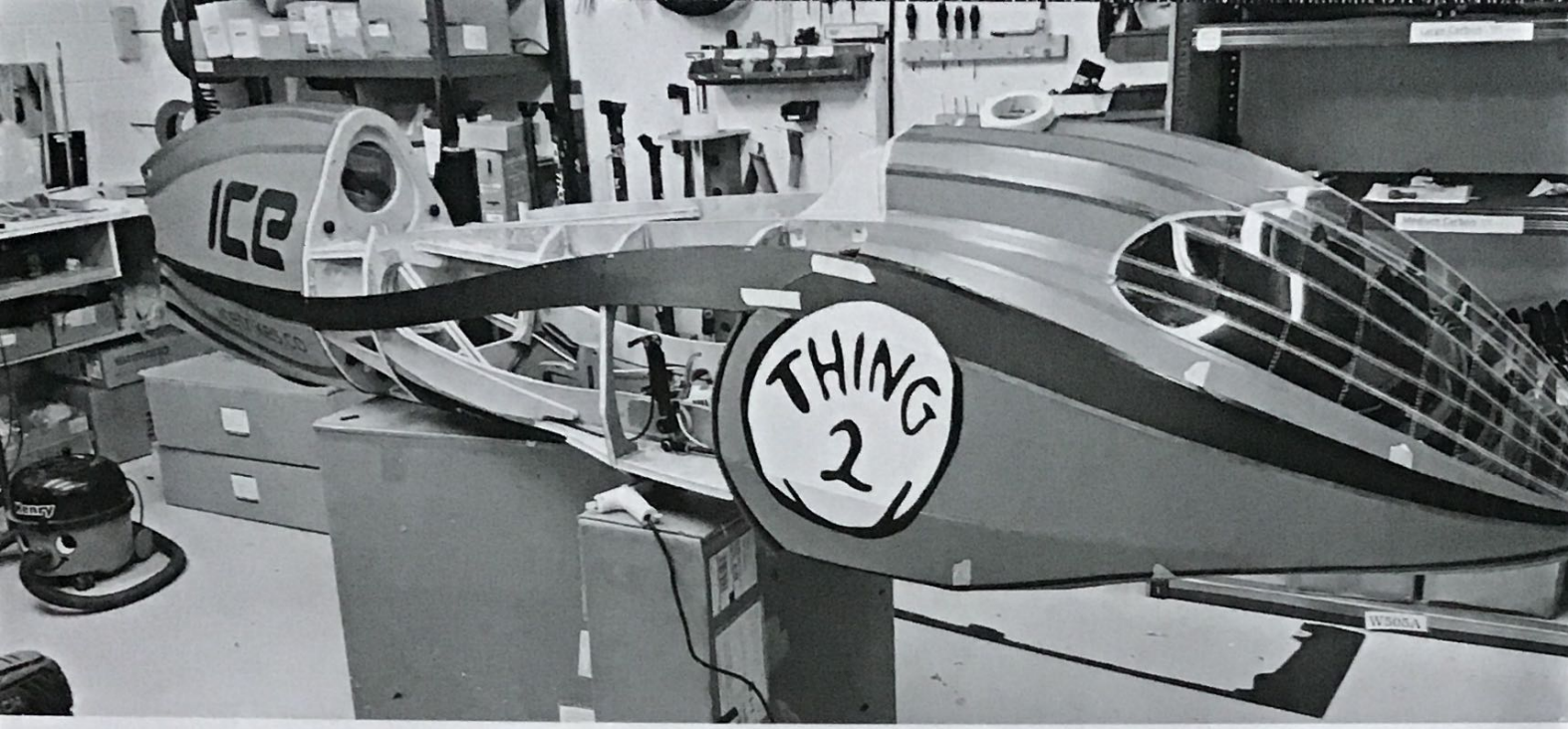
We hebben de duur van dat proces ernstig onderschat (zoals het geval was bij de meeste delen van het project). Dit was voornamelijk te wijten aan het enorme hoeveelheid aan onderdelen.

Dit alles was grotendeels voltooid twee dagen voor het WK. Toen we probeerden de voorwielen uit te lijnen ontdekten we dat er veel flex in de besturing zat. Deze diende verstijfd te worden om de trike bestuurbaar te maken. Toen dit klaar was (ongeveer 18 uur voordat de registratie) besloot papa om hem mee te nemen voor een proefrit (de mijne was nog niet helemaal klaar). Goed nieuws, de machines zijn rijklaar. Slecht nieuws, de remmen werken niet naar behoren. Enkele snelle reparaties en verstevigingen later en we kunnen vertrekken, 13 uur voor registratie. Een rit van 8 uur door de nacht wanneer we aankomen bij Betteshanger Park . Nog snel een dutje doen (op een zeer warme dag) voor registratie open gaat.

De Wereldkampioenschappen worden een eerste test voor beide machines. Voor de eerste training op het circuit, had Thing 2 ongeveer 200 meter gereden, voor Thing 1 ongeveer 10 meter. Daarom wisten we niet goed hoe goed ze zouden rijden.

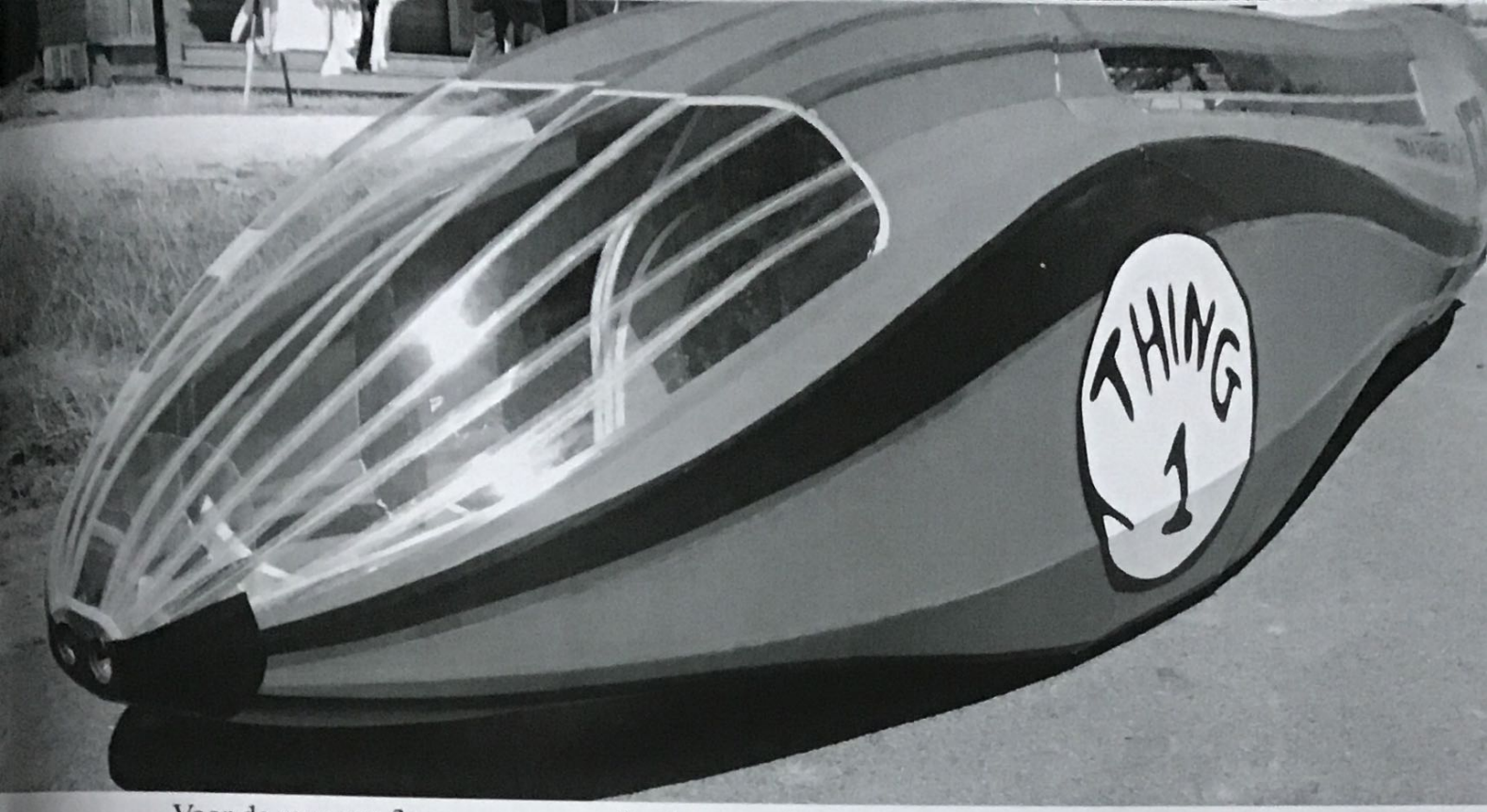
De eerste indruk was grotendeels goed, de rit voelde zowel soepel als snel, versnellingen en remmen werkten zoals verwacht. De besturing was ongelooflijk volgzaam en de machine was extreem stabiel in de bochten. Voor mij was de zichtbaarheid beperkt, maar grotendeels voldoende zodra ik eraan gewend raakte. De camera aan de voorkant gaf een goed beeld van de baan. Maar belemmerde het zicht door het feit het uitzicht door de voorruit iets beter was dan gedacht. Het feit dat andere racers alleen in de camera aan de voorkant te zien waren toen ze dichtbij genoeg waren om een botsing onvermijdelijk te maken.

Het eerste evenement (50m vliegende sprint) zou de eerste echte test van de machine zijn, we wisten dat het snel voelde, maar was het ook zo? Dit zou ook een goede test zijn voor



voor het vermogen van de Things om snel te schakelen, omdat een van de beslissende factoren van het evenement was hoe snel je de laatste bocht kon nemen. Ik werd 13e algemeen, wat een zeer goed teken was.

De 1-uur durende race was minder succesvol voor mij. Ik stak de schuld grotendeels op de Thing. Het grootste probleem was mijn vermoeden dat, omdat ik Lee Wakefield in de 50m-sprint had verslagen, ik zou moeten proberen hetzelfde te doen in de langere races. Dit is, zoals de meeste mensen die geen Slash zijn, een slecht idee. Dit betekende dat mijn gemiddelde snelheid daalde van ongeveer 29 mph in de eerste helft van de race tot ongeveer 21 mph aan het einde. Omdat dit de eerste lange race was die de Thing had gedaan, gaf dit ons ook de gelegenheid om het drinksysteem uit te testen. Het oorspronkelijke plan was om een waterzak langs de zijkant van de stoel te hebben gepropt. Helaas slaagden we er niet in om op tijd een waterzak te bemachtigen, dus in plaats daarvan moest een waterfles in de kromming van mijn arm, in evenwicht worden gehouden, grotendeels door pure wilskracht. Dit werkte verrassend goed, en zou nog nuttiger zijn geweest als ik eraan had gedacht om ervan te drinken.
Dit was ook de eerste race waarbij veel renners tegelijk op de baan waren, waardoor ik de achteruitkijkcamera kon uitproberen. Net als de camera aan de voorkant kon de camera alleen racers zien die redelijk dichtbij waren. Papa's achteruitrijcamera heeft nooit goed gewerkt, maar hij vindt het niet erg.
Over het algemeen was ik dan ook erg tevreden over de prestaties van Thing 1. Thing 2 deed het echter minder goed. Op een gegeven moment tijdens de race hoorde hij een niet zo goed geluid waardoor vader uit de Thing moest springen en het naar de ICE-tent moest rijden om te zien wat er mis was, het bleek niets ernstigs te zijn maar de stop kostte hem nog steeds ongeveer vijf plaatsen. Het was ook rond dit punt dat er iets vastzat in een van de remkabels, waardoor we een ander aspect van de machine konden testen. Goed nieuws: de remmen zijn erg effectief in het vertragen van de machine, slecht nieuws: ze deden dit de hele tijd. Na de race hebben we de remkabels omgeleid op de Thing 2, en het probleem was opgelost.
Er was nog één probleem op te lossen vóór de 15-minuten en 3-uurs races, ventilatie. De enige manier om lucht in de machines te laten komen, was door een klein "neusgat" helemaal vooraan op de machine en een NACA-kanaal aan de onderkant van de neus, ongeveer gelijk met de voorwielen. Deze werkten erg goed, wat betekent dat mijn benen tijdens het racen op de optimale temperatuur waren. De rest van mijn lichaam werd echter nog steeds behoorlijk warm. We maakten ons niet al te veel zorgen om de 15 minuten durende race omdat het te kort was om oververhit te raken.



Voor de race van 3 uur, was onze oplossing om enkele Correx "vinnen" te snijden die over de achterkant van het deksel gingen en deze ongeveer 2 cm ophieven. Hoewel dit zeker een lichte aerodynamische nadeel was, was het de moeite waard.

De 15 minuten durende race was niet erg opwindend (vanuit een mechanisch perspectief), aangezien geen van beide Things iets interessants deed. Het enige dat fout ging was dat ik vergeten was mijn timer te starten en dus wat langzaam reed omdat ik niet wist hoe lang ik nog had. Dit is mijn excuus om te verliezen van mijn vader in deze race. Toen was er de race van drie uur. Dit was iets dat we niet hadden voorbereid of ooit eerder hadden gedaan. Het zou interessant zijn om te zien wat het eerst kapot ging, ons of de Things.

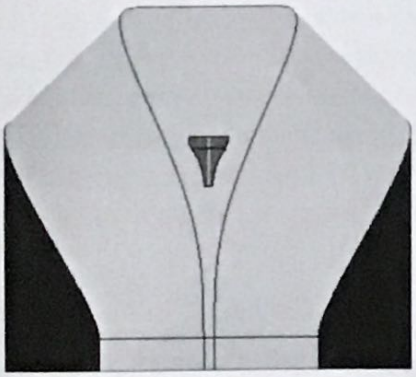
Ik vond de 3-uur durende race de meest vermakelijke race van het weekend. Ik prijs me gelukkig, met wat geluk, dat ik me op de weg heb kunnen houden. En op het einde nog een kleine sprint getrokken, hoewel dit misschien meer te maken had met de met caffeïne doordrenkte energiegel die ik eerder had ingenomen dan met iets anders. Het enige belangrijke probleem waren menselijke fouten. Omdat ik te veel had gedronken voor de race en rond de 90 minuten moest stoppen om de bermvegetatie water te geven.

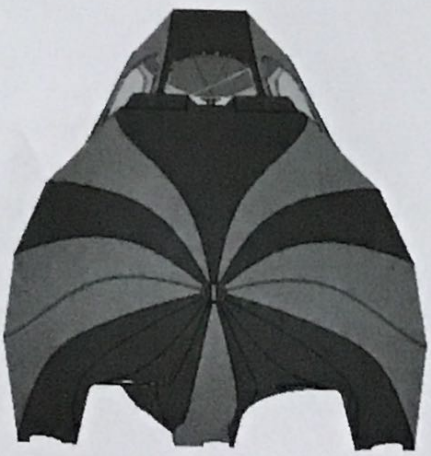
De race van mijn vader begon goed, maar na 30-minuten zorgde een combinatie van vermoeidheid, slecht zicht en de korte tijdspanne voor een geïmproviseerde test van de off-road mogelijkheden van Thing 2. Dit heeft ons drie dingen geleerd:
½ inch bodemvrijheid is niet voldoende voor een off-road voertuig
De Onderste NACA-kanalen zijn een onplezierige ervaring op een oppervlak dat voor het grootste deel bestaat uit kolenstof(oude mijn terril)
De achterwielbevestigingen op de Things zijn vrij kwetsbaar voor zware schokken.
De Things zijn ontworpen om ongeveer een inch grondvrij te zijn. Met een rijder aan boord daalt dit tot ongeveer ½ inch. Met een gedeeltelijk gebroken achterwiel ophanging heeft Thing 2 nog minder bodemvrijheid. Voeg daarbij een voorruit die aan beide kanten bedekt was met kolenstof, en het feit dat de verzakte bodemvloer ervoor zorgde dat de ketting probeerde de stoel in tweeën te zagen. Papa besloot een beetje te vertragen voor de rest van de race. Hij had veel te veel plezier om helemaal te stoppen.

Na het WK wisten we dat we verschillende zaken hadden om de Things te verbeteren. Maar er was nog een probleem dat we pas merkten bij thuiskomst. Het blijkt dat de velomobiel rijders behoorlijk veel zweet produceren. En aangezien we geen gaten in de Things hebben gemaakt om dit te laten weglopen. Verzamelde het zweet zich op het laagst mogelijke punt namelijk de kettingkanalen, die we handig waterdicht hadden gemaakt . Dit betekende dat de ketting een paar dagen in een zoutwaterbad zat en erg roestig werd.

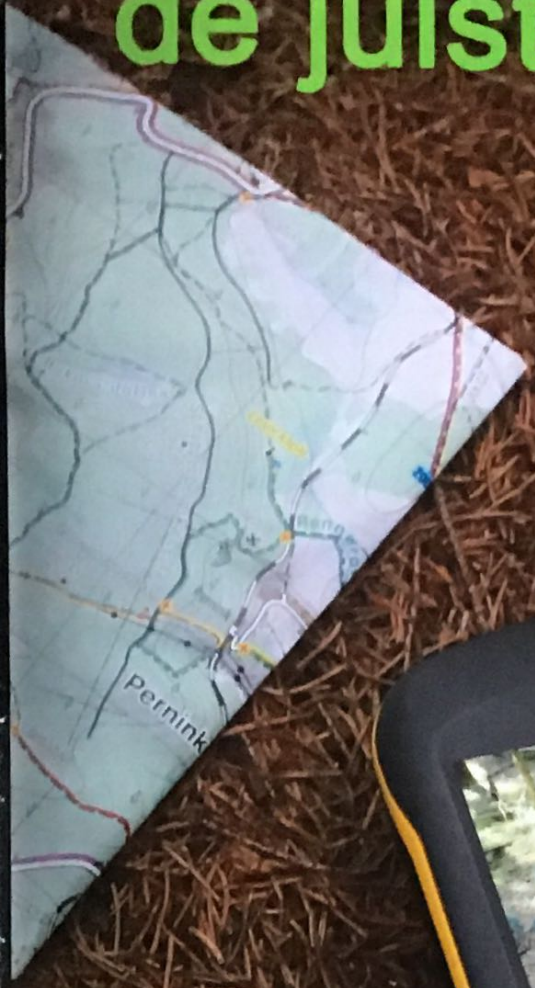
Dit was onze to-do-lijst na het WK :
Verbeter de ventilatie rond het aangezicht
Zichtbaarheid zijdelings bij de grond verbeteren
Verstevig de vloer om doorzakken te verminderen en de bodemvrijheid te verbeteren
Repareer het achterste uiteinde van Thing 2, versterk beide achtereinden
Zoek een betere camera aan de voorkant
Zoek een manier om met zweet om te gaan
Vervang roestige delen van de ketting
Installeer een goed drinksysteem

Tim Parker





Als iemand de juiste weg toont...



Cursussen & Activiteiten

gps4all

Kantwerkersstraat 4, 8650 Klerken | www.gps-4all.be

fietser.be
VELO.CARGO.ELEKTRO.EHBO