



STICHTING VLIEGENDE HELPMAN

“BOVEN JEZELF EN GRONINGEN UITSTIJGEN!”

JAARVERSLAG 2022



JAARVERSLAG [2022]

Adresgegevens organisatie: vliegendehelpman@gmail.com



Inhoudsopgave

1. Voorwoord.....	3
3. Activiteiten	4
4. Toekomst.....	33
5. Bestuur	34
6. Vrijwilligers	34
7. Jaarrekening	41
8. Ondertekening.....	41

1. Voorwoord

Stichting Vliegende Helpman is opgericht op 25 maart 2022 te Groningen. De Stichting zet zich in om mensen met persoonsgebonden talenten, mensen met een mogelijke afstand tot de arbeidsmarkt, mensen met innovatieve burgerinitiatieven enz. te steunen door ze te laten groeien en tot betekenis te laten komen. We willen dit bereiken door de kans te bieden om het “schijnbare” onmogelijke te gaan realiseren, de talenten te stimuleren of uit te breiden, door empowerment en het bevorderen van creatief denken c.q. omdenken. Door de focus hierop te leggen ontstaat verbetering van maatschappelijke slagkracht en veerkracht. Door mensen binnen de stichting onderdeel te laten zijn van het actuele projectdoel dat de stichting nastreeft - het bouwen van een replica van het Groninger vliegtuig de Helpman 1 - worden ze zich bewust van creatieve denkprocessen en het omgaan met uitdagingen, die o.a. de Groninger pioniers van vroeger en nu hebben gevormd tot hun maatschappelijke slagkracht en veerkracht. Met de nadruk op slagkracht en veerkracht. Hiermee bedoelen we mensen een andere mind-set te laten ervaren en gebruik te maken van de (technische) pioniersgeest van vroeger en nu. Met als focus: het stimuleren van talenten, doorzettingsvermogen, empowerment, creativiteit, eigenwaarde, zelfredzaamheid, kwaliteit van leven en deelname in de maatschappij.

2. Verslag van het bestuur

Het jaar 2022 stond in het teken van het oprichten van de stichting, ontwikkelen van de website, het logo en bovenal het samenstellen van ons team en samenwerking opzetten met partners. Twee keer per maand kwamen wij bijeen om kennisoverdracht en toekomstperspectief te realiseren.

Sinds maart 2023 hebben wij onze ANBI-status verkregen, een belangrijk onderdeel voor onze toekomst.

Aangezien wij bestaan uit een team enthousiastelingen die dit project op vrijwillige basis dragen, hebben wij erg veel baat bij draagkracht die voortvloeit uit herkenning, erkenning en tegemoetkomingen.

In-house is nu aardig wat kennis aanwezig met de 12 leden die onderdeel zijn van ons team.

En extern hebben wij ook flink sterke relaties opgebouwd.

Daar waar wij gaan en staan, komt enthousiasme ons tegemoet.

De basisbeginselen en het 1:10 model ontwikkelen zich soepel. Nu is het aan ons om onze doelen voor de toekomst te realiseren.

Raakt ons verhaal u en zou u ons willen helpen? Dat kan!

Op onze nieuwspagina is meer te lezen over onze activiteiten:

<https://vliegendehelpman.nl/blog/>

Hier ziet u onze partners:

<https://vliegendehelpman.nl/partners/>



3. Activiteiten

De eerste bijeenkomst was op 22 februari 2022.

Het doel was om elkaar te leren kennen en spelenderwijs elkaars kwaliteiten te ontdekken. Dit vond plaats bij het wijkcentrum in de Wijert, niet al te ver van waar de Helpman 1 oorspronkelijk was gebouwd.

Op 25 maart 2022 ontstond de stichting “Vliegende Helpman”

30 maart was de tweede bijeenkomst.

2E PROJECTBIJEENKOMST; WAAROM KUN JE VLIEGEN?

Op 30 maart 2022 waren de bouwers van de Helpman 1 te gast in het Dorpshuis te Hoogkerk, daar werden ze hartelijk ontvangen en liet de koffie tijdens lessen en overleggen zich goed smaken. Bedankt voor de gastvrijheid! In deze 2e bijeenkomst lag vooral de nadruk op praktisch inzicht krijgen in vliegen, bouwen en hoe we het bouwproces maar ook de historie van de Helpman 1 brengen bij het publiek. Waarom kun je vliegen en hoe doe je dat? Deze en andere vragen werden beantwoord tijdens de bijeenkomst in een workshop, die door de bouwteamleden, Herman en Louisa, is samengesteld.

Om te vliegen heb je liftkracht nodig, ontstaan door een luchtstroom. De liftformule is een formule waarmee je kunt berekenen wat je nodig hebt om te kunnen vliegen en hoe verschillende omstandigheden het vliegen beïnvloed.

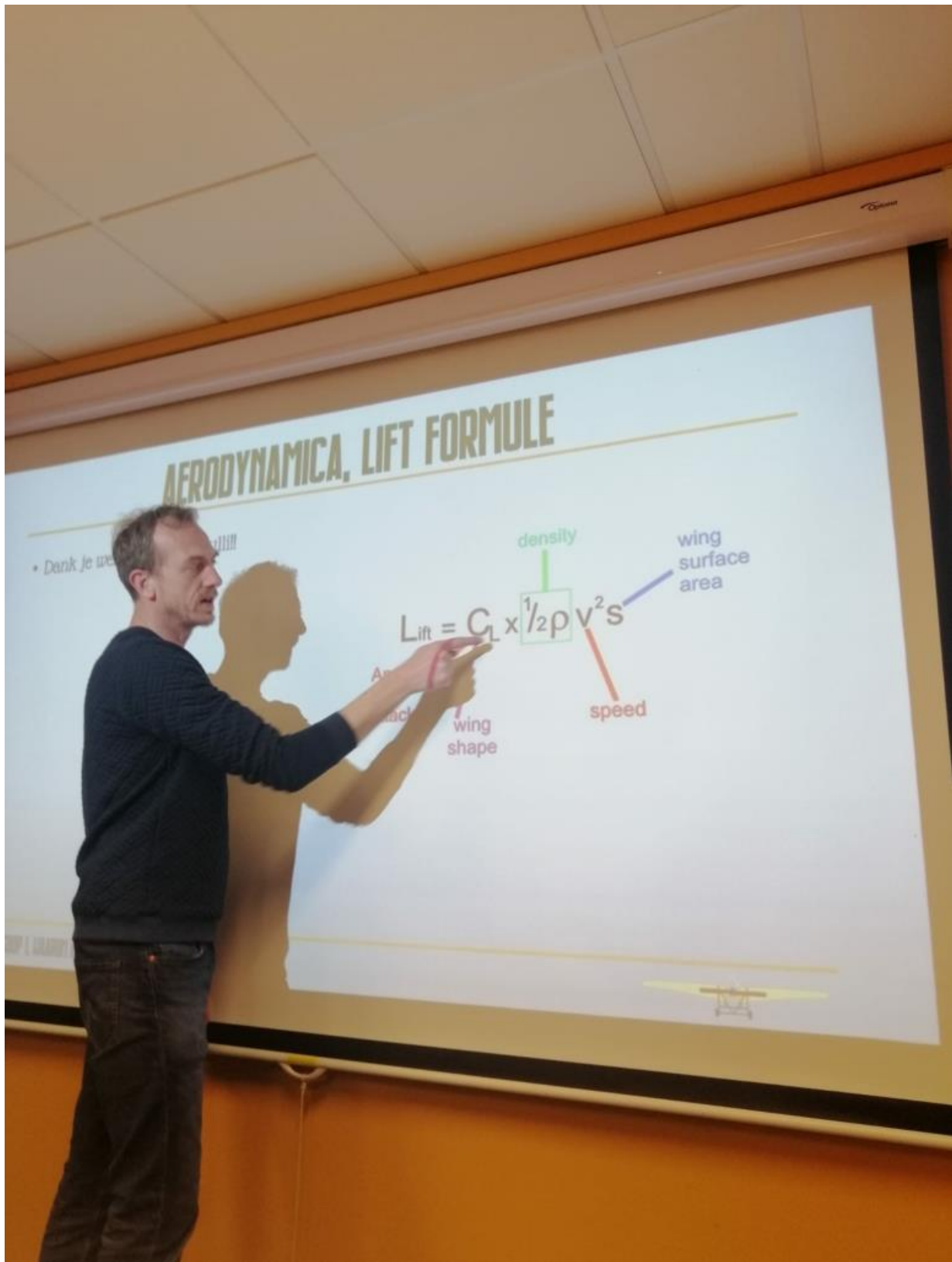
Dankzij een oud-Groninger, natuurkundige Daniel Bernoulli, 1700-1782, weten we vandaag de dag waarom we kunnen vliegen. De wet van Bernoulli maakt dit inzichtelijk. De wet zegt dat wanneer je een vernauwing in een buis hebt, de lucht sneller gaat stromen en de luchtdruk daalt. Bij een vliegtuigvleugel, een halve vernauwde buis, krijg je dus boven de vleugel een lagere druk dan onder de vleugel. Hierdoor ontstaat een opwaarts druk. En deze druk noemen we liftkracht. Als het ware wordt het vliegtuig opgetild door de lucht.

Naast deze toch wel technische workshop, werd er ook plezier gemaakt tijdens een stofzuiger experiment met pinpongballen, om het principe van lift te laten zien.

Om zelf in de “lift” van het bouwen te komen is er een bestaand vliegtuigmodel van balsahout aangeschaft die we met z’n allen gaan bouwen, tja kinderen en volwassenen moeten blijven spelen!

De meeting eindigde iets later dan gepland, zo veel te bepraten en te beluisteren. Uiteindelijk vertrokken we, met stofzuiger en al, en het hoofd vol nieuwe ideeën en inzichten, naar huis.

Wie had dat nou gedacht, dat de luchtvaart wereldwijd inzichtelijker is gemaakt door een Groninger!



Herman legt de liftformule uit, die dankzij oud-Groninger Daniel Bernoulli is ontstaan en wereldwijd mensen helpt.

EXCURSIE VLEGVELD HOOGEVEEN; ZELFGEBOUWD VLIEGTUIG

Zaterdag 16 april 2022 viel het bouwteam van de Helpman 1 met de neus in de boter: een zelfgebouwd vliegtuig bekijken, druk vliegbedrijf, taxiënde vliegtuigen en een historische Tiger Moth bi-plane, die net weer terug is van een vlucht; “dit is heel vet!” Om nog bekender te raken met het bouwen van het vliegtuig, de Helpman 1, is er contact gezocht met Douwe van der Werff en zijn kompaan Alfons Merlijn. In een stralende zon op de grasbaan van Hoogeveen, genietend van vliegtuigen in de lucht én op de grond, dat is intens genieten op een zaterdagochtend!

En ware traktatie is het om rond te mogen lopen door de hangaar van Douwe waar zijn zelfgebouwde Pietenpol vliegtuig staat te pronken naast twee andere schitterende toestellen. Alles begint met een kopje koffie en een gesprekde verhalen komen los met nuttige informatie, tips en trucs. Hoewel het plezier om te gaan bouwen toeneemt, worden de mogelijke uitdagingen ook duidelijker.

Zowel Douwe als Alfons zijn echte pioniers, dat zie je, dat voel je en dat hoor je. Ze gaan niets uit de weg en zijn niet van hun stuk te brengen. Of ze nu op zoek zijn naar hout wat van ver weg uit het buitenland moet komen of een propeller dat ergens in Engeland moet worden gemaakt....ze gaan er op uit en doen het. Avonturen beleven en positief blijven, wat er ook gebeurt.

In de kantine van de hangaar staat een tweede vliegtuigromp in aanbouw. Goed is te zien hoe alle onderdelen met elkaar zijn verbonden en de precisie waarmee het hout is gevormd en bewerkt. Douwe vertelt ons over de houdsoorten die hij gebruikt bij het bouwen. Marnix, bouwteamlid van de Helpman 1 en meubelmaker, weet precies wat Douwe bedoeld met hout van goede kwaliteit.....dicht op elkaar staande jaarringen, dat is geschikt hout. Echter is niet elke boom geschikt, want naast dicht op elkaar liggende jaarringen, moet de boom ook nog eens zonder vergroeiing zijn, zoals noesten en knikken. Homogeen hout noemen ze dat. Dus er komt veel kijken bij “goed” hout voor een vliegtuig.

Oprecht zijn we Douwe en Alfons dankbaar voor een onvergetelijke dag. Iedereen keek zijn ogen uit bij de vliegtuigen en genoot van elk woord dat werd gesproken. In de gesprekken werden we geattendeerd door Alfons op een boekje uit 1910; “Een week als Vliegmensch”, geschreven is door Jan Feith. De schrijver bleek bij navraag verre familie te zijn van ons bestuurslid Marjan Feith.

Kortom, een kleine wereld vol bijzondere toevalligheden.....wat allen betreft, is dit bezoek een wordt vervolgd en het goede begin om verder te komen met de replica bouw van de Helpman 1. In verbinding komen met de juiste mensen is misschien wel het belangrijkste als je iets uitzonderlijks wilt doen. Tot de volgende keer Douwe en Alfons!



Andor en Marnix bestuderen de bouwtechnieken



Houtconstructie romp



De kantine, of beter gezegd `ultimate man cave`



Geheel in stijl gekleed poseren bij de Pietenpol van Douwe



De Havilland DH.82A, Tiger Moth...wat is ze prachtig!



Poseren bij de net gearriveerde Tiger Moth. Met in het midden Alfons Merlijn (L) en piloot

Wim Stapel (R)



Het is verstandig om activiteiten die vanuit subsidies gefinancierd zijn apart te behandelen.

3E PROJECTBIJENKOMST; HOE KUNNEN WE VLIEGEN?

Op 20 april 2022 vond de 3e projectbijeenkomstplaats in de innovatie werkplaats van Platform de Wijert. We mochten hier te gast zijn en onze kennis verder verrijken rondom het bouwen van een vliegtuig en welke activiteiten er nog meer op stapel staan. Met een DIY experiment, werd een eigen vleugel gebouwd en getest op werking en stabiliteit. En jawel, de stofzuiger (met blaas functie) was ook weer mee om de nodige hilariteit te weeg te brengen en om de bouwsels te laten vliegen.

De stemming zat er bij de bijeenkomst goed in, door het bezoek aan vliegveld Hoogeveen, op zaterdag 16 april. Met alle inzichten en ervaringen van toen werd er gestart met een vervolgworkshop; hoe vliegt een vliegtuig? en hoe gebruiken luchtstroom en vleugelvormen/ -standen tijdens het vliegen? Wat is de reden dat vracht en brandstof uiterst precies moet worden gebalanceerd?

Aansluitend volgde de experimenteer opdracht; het maken van je eigen vliegtuigvleugel met papier. Met een A4 en een draadje is het mogelijk om een vleugel te laten "vliegen". Echter een vleugel alleen is onstabiel, dus moet er iets toegevoegd worden om deze stabiel te krijgen. Lekker spelen, lachen en totaal verrassende bouwsel als resultaat. Elk onderdeel van een vliegtuig heeft een functie om te kunnen vliegen en om de vliegveiligheid te waarborgen. Zo ook het in-/ uitpakken van een vliegtuig met vracht heeft invloed op vlieggedrag en stabiliteit van het vliegtuig, op de grond en in de lucht. Naast leren en spelen, was er ook ook een serieuze toon in het uitzoeken van geschikte bouwtechnieken en een betrouwbare bouwtekening. Uitvoerig werd besproken waar op moet worden gelet tijdens het bouwen van ons eerste vliegende modelletje, van ca. 60 cm spanwijdte.

Om een replica te bouwen is het plan gemaakt om opschalend te bouwen. Dat wil zeggen dat er met een klein vliegtuig wordt gestart en het vliegtuig stapsgewijs groter gaat worden. Omdat we geen ervaring hebben in vliegtuigen bouwen is dit de meest geschikte aanpak voor ons. Daarbij is het eerste model schaal 1:17, ook geschikt voor gemiddeld handige

mensen om te bouwen. Zo kan jong en oud met ons meebouwen. Het stappenplan is als volgt: we starten met de schaal 1:17, daarna 1:4, vervolgens 1:2 en eindigen met een schaal 1:1.

Bij schaal 1:2 is het vliegtuig voldoende van formaat om studie te verrichten betreft vliegeigenschappen en constructietechnieken. Door deze studie kunnen we de 1:1 replica een zo goed mogelijk vlieggedrag meegeven wat in het voordeel is van de vliegveiligheid, de vliegbaarheid en het vliegplezier.

Inmiddels is er gestart met het bouwen van het eerste model en zullen we in de aankomende bijeenkomsten daar dan ook mee verder gaan. Ook zullen er gastsprekers in ons netwerk worden uitgenodigd die meer ervaring hebben in het bouwen, berekenen en vliegen, met soort gelijke vliegtuigen als de Helpman 1. Zo lijkt de Groninger Helpman 1 veel op zijn voorganger de Franse Bleriót

Met het startmodel wordt de technische tekening in de basis op orde gemaakt, want deze is gebaseerd op foto's. En daardoor kunnen er afwijkingen ontstaan. 1 mm op de tekening is in het echt 32mm. We hebben technische data gevonden dankzij Rolf Tjassen van Zeijen.nu, die een heel archief heeft met beeldmateriaal en artikelen van o.a. de Helpman 1. Zo wordt er op basis van deze gegevens een zo precies mogelijke bouwtekening opgezet. Een leuke, tijdrovende en heel belangrijke klus.



Op basis van de foto en camerastand worden de maten gemeten. Bouwplan Helpman 1, opschalende bouw.

4E PROJECTBIJENKOMST; WELKE KRACHTEFFECTEN BEINVLOEDEN EEN VLIEGTUIG?

In memoriam Rolf Tjassens †, 30 mei 2022.

Op 25 mei 2022 kwam het bouwteam weer bij elkaar om de technische stand van zaken door te nemen. Waar staan we met de website? Waar staan we met de bouw van het eerste model? en Welke basiskennis hebben we verder nodig om te gaan bouwen? Deze vragen zijn behandeld in de bijeenkomst. Te gast was Rolf Tjassens, hij heeft de afgelopen jaren veel onderzoek verricht naar het vliegveld Ubbena Zeijen. Op dit vliegveld heeft de Helpman 1 gevlogen en nog vele andere vliegtuigen van o.a. Groningse makelij.

Rolf heeft ons geweldig geholpen met het maken van deze website en heeft met zijn eigen website veel informatie over het vliegtuig verzameld. Een goudmijn mag je wel stellen, vele krantenartikelen met technische gegevens en veel foto's. In onze vorige bijeenkomst was er al een discussie gestart over de afmetingen van het originele vliegtuig en de huidige bouwtekening. Teamlid Barry heeft met zijn technisch visuele know-how het één en ander uitgezocht. Nu Rolf aanwezig was met al zijn kennis, kwamen we weer een flink stuk verder waar we op moeten letten met het bepalen van de afmetingen, afkomstig van de oude foto's en de precies beschreven technische details uit de krantenartikelen. Met Rolf zijn parate kennis van de krantenartikelen was het een inspirerende geschiedenis les. Hierdoor genoten we de dagen daarop nog volop na en ontwikkelde we nog meer

vragentekens.....natuurlijk willen we alles weten van de Helpman 1. Misschien moesten we dan toch maar eerst een tijdmachine gaan bouwen in plaats van een replica?!

Voorlopig was dit de laatste workshop betreft de theorie over vliegen en hoe deze toegepast wordt in de onderdelen van een vliegtuig.

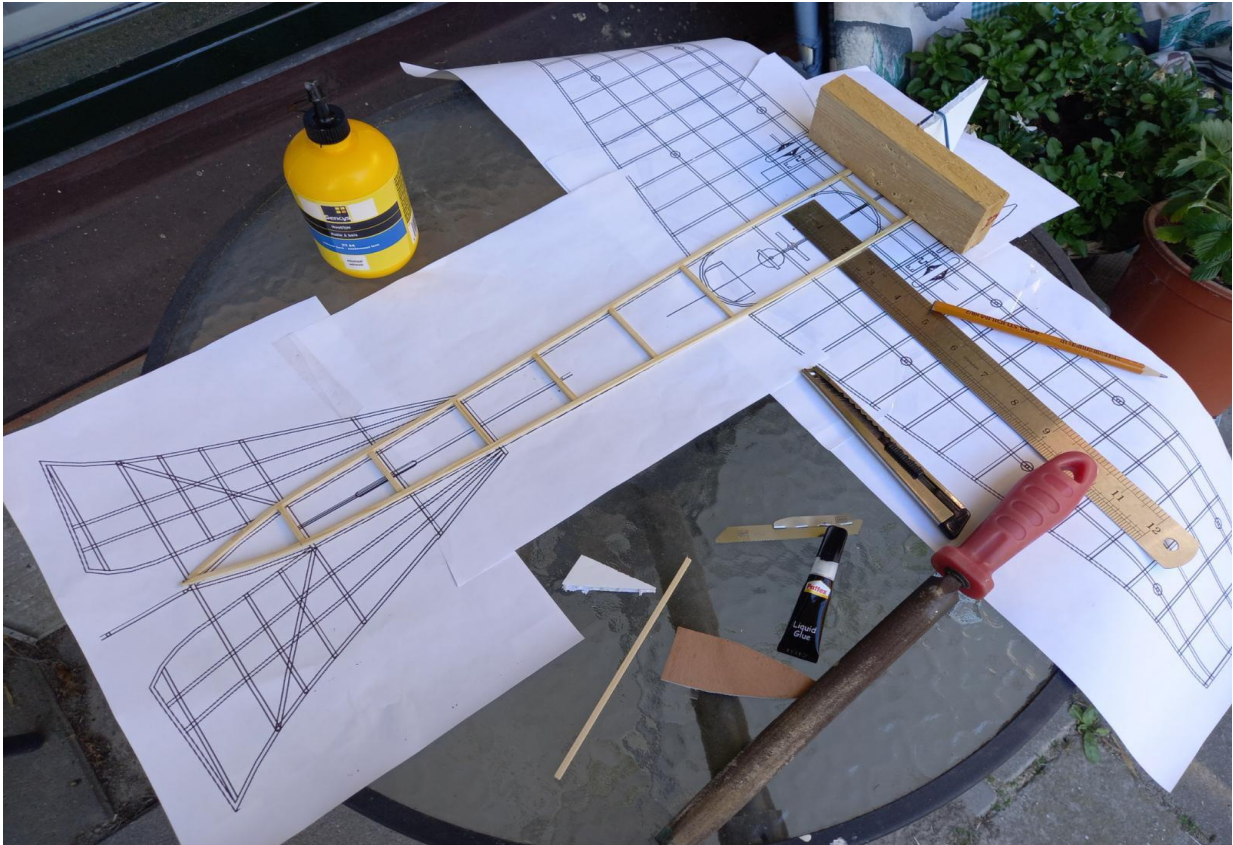
Hoe kunnen we vliegen en waardoor kan dit?

Waar hier in de workshop de nadruk op lag was het beseffen dat de effecten van luchtstroom tijdens het vliegen verrassende uitwerkingen heeft op het vliegtuig en constructie. Denk bijvoorbeeld aan het haak-effect en neveneffect, tijdens het sturen met alleen het rolroer gaat het vliegtuig gieren (haak-effect). Tijdens het sturen met alleen het roer, gaat het vliegtuig rollen (neven-effect).

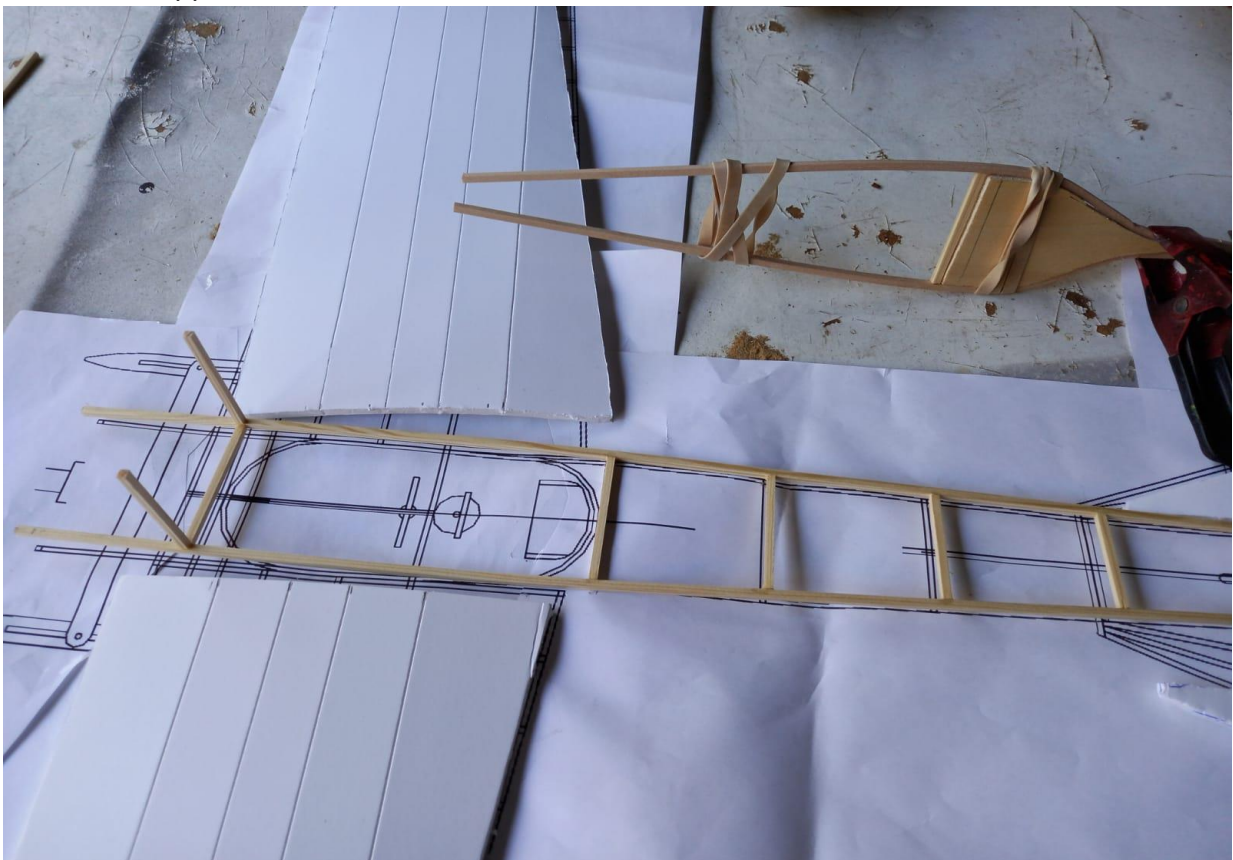
Luchtweerstand en statica, dit was samengevat de les. Met name gingen we in op wat de effecten van krachten (o.a. door luchtweerstand) zijn op het vliegtuig? Hoe de vorm van het vliegtuig hier aan bijdraagt? en Hoe je rekening kunt houden met variabele krachten en momentkracht (kracht x arm = moment)? Stel je veranderd het gewicht van de motor, wat voor invloed heeft dit op het vliegtuig en het vlieggedrag?

Nu de basis is gelegd, zien we er naar uit om een aantal gastsprekers uit te nodigen die in de afgelopen jaren ervaring hebben opgedaan met bouwen van oude vliegtuigen en er daadwerkelijk mee vliegen. Deze bijeenkomstenverslagen zullen worden gedeeld in onze blog.

Het bouwen van ons 1e startmodel gaat gestaag verder. De bijgevoegde foto's laten mooi zien dat er minutieus wordt gekeken naar bouwtechnieken, maar ook waar we tegenaanlopen betreft de technische tekening. Want dit is onze "heilige graal" als het aankomt op doordachte constructietechnieken en vlieggedrag, van de replica.



De eerste stappen in het maken van ons model



Op 22 juni mochten we weer, gezellig bij elkaar zitten en met ook een serieuze toon. We komen namelijk steeds dichterbij het punt dat we tot bouwen overgaan en wat er allemaal bij komt kijken. De website is een belangrijk punt als het gaat om verbinding te zoeken met het publiek, maar een overzichtelijke planning waarin alle te nemen bouwstappen staan is voor het bouwteam van belang om binding te houden met het vliegtuig en onze doelstellingen. Ondanks dat we dit keer met een iets kleinere groep bij elkaar zaten was de sfeer en de goede moed er niet minder om. Bouwplannen verder uitwerken en met elkaar inzichten delen was de focus voor deze bijeenkomst.

We zijn van start gegaan met de website van Stichting Vliegende Helpman, foto's waren er nodig en de laatste hand leggen aan de content. Dat hier een hoop administratie en overleg bij komt kijken, zo'n website, is een behoorlijke klus. Als het klaar is heb je ook wat moois! Alle content is gelezen en we kregen van de beoogde lezers en participerende partijen, enthousiaste feedback op de website. Per 1 juli is de website online te bewonderen en in september zal deze, met daarnaast een social media campagne, extra aandacht krijgen. Zoals gezegd het wordt serieuzer als het gaat om bouwen. Plannen, werktekeningen en uitvoerende technieken komen hierbij aan de orde. Tijdens de bijeenkomst werd een eerste opzet getoond van de meerjarenplanning en de jaarlijkse planning, althans met de kennis die we nu hebben en de structuur zoals we zouden willen gaan werken. Dat er nog genoeg ruimte is om details in te voeren werd wel duidelijk. Het idee is dat een bouwplanning, met tekening en stuklijst, tevens voor de financiële begroting zijn werk doet qua administratie en verwachtingen van uitgaven. Materiaal, mens, locatie en externe kennis, alles heeft een prijs en heeft tijd nodig om ingezet te kunnen worden. Er was al eens een globale planning gemaakt waarop de Helpman 1, in vijf stappen zou worden gerealiseerd. Echter was het bezwaar dat dit veel tijd in beslag neemt. Het zou gunstiger zijn om in het bouwplan stappen te kunnen overslaan. Zie hieronder de afbeelding van het huidige bouwplan.

Onze eigen bouwproces werd ook bekeken en besproken, want de teamleden Barry en Marnix zijn al aan het bouwen en experimenteren met een vliegtuig. Barry is de Helpman 1 aan het bouwen en uitzoeken op bouwtechniek. Marnix had het "wissel vliegtuigproject", een balsahouten model van een Grumman F6F Hellcat, thuis onder handen. Zie hieronder de foto van het bouwproces.

Aan het einde van de bijeenkomst hebben we vragen verzameld om te stellen aan specialist Henk van Hoorn, met het doel hem te bezoeken en te interviewen. Hij heeft ruime ervaring met het bouwen van grote schaalmodellen. En met het bouwen én vliegen van de Bleriót (replica). Dit vliegtuig komt het dichtst bij de Helpman 1 qua tijdsgeest en bouwtechniek. En het is een vliegtuig uit diezelfde tijd, dat technisch gedocumenteerd is. We zijn ook benieuwd naar de drijfveren en ervaringen van hem, toen hij de replica's van de Bleriót ging bouwen. Deze en andere vragen die er zijn over o.a. materiaalinzet en bouwtechniek, zijn allemaal verzameld in een overzicht, om zo goed voorbereid het gesprek in te gaan.

De tijd vloog als van ouds weer voorbij tijdens deze inmiddels 5e projectbijeenkomst, mede door het enthousiasme tijdens het uitwisselen van elkaars kennis en inzichten. Resumé: we hebben een website, we hebben bouwervaring opgedaan, we hebben technische vragen en we hebben contact met een replica Bleriót (model-)bouwspecialist. Weer een stap dichterbij het realiseren van onze replica's, fingers crossed!!



De bouw van de Grumman 6F6 Hellcat. Met een "rubber motor". Een propeller verbonden met een elastiek.



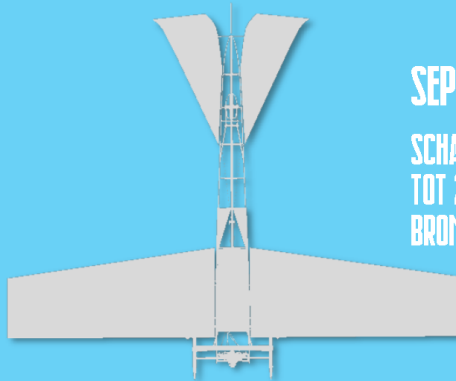
BOUWPLAN VLIEGEND GEREED

H. KUIS, JULI 2022.



SEPT. 2022

SCHAAL 1:18, 0,6 M SPANW.



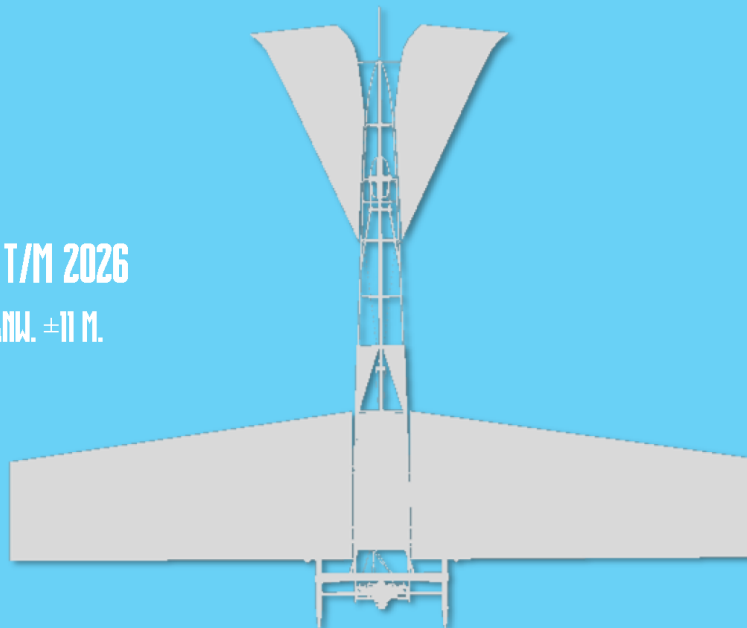
SEPT. 2023-2024

SCHAAL 1:3, $\pm 3,5$ M. SPANW.
TOT 25 KG.

BRON: ILENT WEBSITE

SEPT. 2024 T/M 2026

SCHAAL 1:1, SPANW. ± 11 M.



TECHNISCHE SPECS. ORIGINEEL 1911

- MEI 1911 'HELPMAN I'
- 9 METER ROMPLENGTE
- 5 METER, ELKE VLEUGEL, TRAPEZIUM VORM
- 50 PK MOTOR, 76 KG, ANZANI, 5-CYLINDER
- PROPELLER 2,40 METER
- ESCHEN EN GREENEN HOUT, VERSTERKT MET STAALDRADEN
- ROMP, DRIEHOEKIG VORM DOOR BOUTEN EN SCHROEVEN TE SPANNEN.
- BEKLEDING, VELEUGEL EN ROMP, WATERDICHTE STOF, LINNEN BEDEKT MET MICRO-FILM GUMMI-LAAG.
- MOTOR CONTROLE, BIJ STIJGEN MEER EN BIJ DALEN MINDER TOEREN
- DOORSPRONG HELPMAN I, BLERIOT-EENDEKKER, ANTONETTE EEN-DEKKER

BRON SPECS: DUTCHAVIA.NL

Het bouwplan voor het bouwen van de replica's.

22 JUNI 2022

EXCURSIE DUTCH RUSH VLEGVELD TEXEL

Op zaterdag 17 september waren we te gast bij Dutch Rush Aerobatics, waar we een warm onthaal kregen door aerobatics piloot Frank van Houten en teammanager Arja Boon. Samen met hun collega's runnen ze een airshowteam rondom het vliegtuig de Sukhoi 26MX. Met als thema: "We fly to inspire", voelden we ons helemaal thuis, bij hen op vliegveld Texel. Door het onstuimige weer kon de beoogde trainingsvlucht niet door gaan. Maar het bekijken van de Sukhoi 26MX wel, wat een pracht van een aerobatics vliegtuig. Een zeer geslaagde dag!

De wind gierde door de hangaar terwijl we de Sukhoi aan het bewonderen zijn. Wat een vliegtuig is ze; sterk, wendbaar en helemaal geconfigureerd voor Frank om het beste uit zijn vliegshows te halen. Want dat is waar hij en Arja voor gaan; het beste uit jezelf halen en andere mensen inspireren om dat ook te doen. Met aandacht voor onder andere de vormgeving, besturing, choreografie en het lichaam, weet Frank met zijn team elke keer weer een verbeterde uitvoering van de show neer te zetten, tijdens de intense vluchten.

Bij aankomst in het begin van de ochtend worden we verwelkomd door Arja en Frank. In hun thuisbasis worden we getrakteerd op een heerlijke taart, terwijl we kennis maken met Frank wanneer hij verteld over zijn achtergrond en ervaringen. Al gauw wordt duidelijk dat hij een ware vliegfanaat is. Van modelbouw, via piloot bij de marine, naar piloot op een privé jet en daarnaast vliegen met een aerobatics toestel om anderen te inspireren.



In gesprek met Arja en Frank van Dutch Rush



Het valt niet te missen, Frank is piloot van dit indrukwekkende toestel.

Dutch Rush verzorgt displays tijdens airshows en evenementen zoals Moto GP. En ook voor goede doelen zoals Hartje voor de zorg en Against Cancer, een stichting die zich inzet voor kinderen met kanker en hun families.

Terwijl Frank zijn verhaal doet over een bijzondere vlucht waarbij hij hartjes maakt boven het kinderziekenhuis, zie je in zijn ogen de diepe verbondenheid met zijn kleine toeschouwers. Wanneer Arja haar verhaal vertelt over diezelfde vlucht is het bij ons even diepe stilte. Als teammanager ziet en hoort zij de enthousiaste en soms emotionele reacties van het publiek op de grond. Mensen even optillen uit hun dagelijkse leven en hen een hart onder de riem steken vanuit een mooi symbool in de lucht. “We fly to inspire”, dit is oprecht wat ze doen.

Naast vliegen geeft Frank ook lezingen als gastspreker. Hij vertelt over management en durf vertaald in universele taal die iedereen begrijpt. “Wanneer we geen stap durven te zetten uit angst voor het onbekende, zal geen vernieuwing plaatsvinden”. Soms moet je vertrouwen op je eigen talent tijdens zo’n proces. Dat is precies wat een pionier doet, het onbekende tegemoet treden met de wetenschap dat je tijdens het proces wel ontdekt wat je moet doen. En dat is waar wij als Stichting Vliegende Helpman ook voor staan: vleugels krijgen door te doen, een stap verder willen en durven zetten!

Na de kennismaking en inspirerende verhalen, gaan we naar de hangaar. Daar staat ze dan, Franks trots, de Sukhoi 26MX. Zo statig als ze daar staat en zo ontzettend technisch doordacht, is het vliegtuig een werkend sierpaard. Alles lijkt te kloppen aan het toestel; o.a. de rolroer balans, de rompconstructie en de gekozen materialen. Alles is op elkaar afgestemd, ook de onderhoudsmonteur kan het goed met de Sukhoi vinden. En daar is Frank dankbaar voor want daarop moet hij blindelings kunnen vertrouwen.



De Sukhoi 26MX staat er uitnodigend en statig bij.



Frank vertelt over de techniek van de motor.



Er wordt aandachtig geluisterd en gekeken tijdens de uitleg.



Poseren bij de Sukhoi; Stichting Vliegende Helpman en Dutch Rush.

Vlnr: Herman, Ben, Frank, Barry, Jan Jaap, Andor en Evert. Met Arja achter de camera.

Terwijl we in de rondleiding opgaan, komt Arja ons vergezellen en vraagt ze aan Frank of hij het 'Aresti dansje' al met ons heeft gedaan. We kijken met vragende ogen, dansje?! Het is de visuele voorbereiding die Frank altijd doet voor hij airborne gaat. Aresti is de benaming voor de choreografie van de airshow. Het is dus letterlijk op de grond, zonder vliegtuig, de vliegshow stap voor stap doorlopen. Dat het op dansen lijkt is omdat er vliegbewegingen met hand en lichaam worden gemaakt, die niet misstaan op een hedendaags dansfestival.



Elke manoeuvre in zo'n vlieg oefening heeft zijn eigen beweging. Dus een rondje draaien met je lichaam is het rollen van het vliegtuig. Met je handen en hoofd naar beneden is met de neus omlaag, etc. Een ware balletvoorstelling voeren we op met z'n allen in de hangaar. Het dansen dat Frank met ons doet, heeft als doel om de vliegbewegingen perfect en veilig uit te kunnen voeren.....en bijkomend voordeel om flexibel en warm te blijven.

Als de rondleiding ten einde is praten we nog even na en krijgen we zeer waardevolle tips en tricks voor sponsoring en management.

Met het dansje in ons hoofd gaan we weer richting hometown Groningen. Tijdens de rit terug praten we na over de bijzondere verhalen die we hebben gehoord. We zijn twee bijzondere vrienden en inspirators rijker!

Arja en Frank, ontzettend bedankt voor de uitnodiging! Tot snel ergens in de lucht, of gewoon op Texel in de hangaar met een bak koffie en lekkers.

Bezoek de website van Dutch Rush via: <https://dutchrush.nl/airshow-aerobatics/>

6E PROJECTBIJeenKOMST: TEAMUITBREIDING EN PLANNING

Op 21 september kwamen we, na een welverdiende zomerstop, weer bijeen om de bouw van de Helpman 1 voort te zetten. En hoe?! We zijn twee teamleden rijker. Evert en Martin heten we van harte welkom bij onze club. Met hun technische en bestuurlijke achtergrond hebben we meer slagkracht en extra handen voor het bouwen. Het opstarten met een bakkie koffie en de agenda voelde als vanouds en er werd direct overgegaan tot de orde van de dag. Bouwtechniek, planning en PR-projecten, stonden er op het programma.

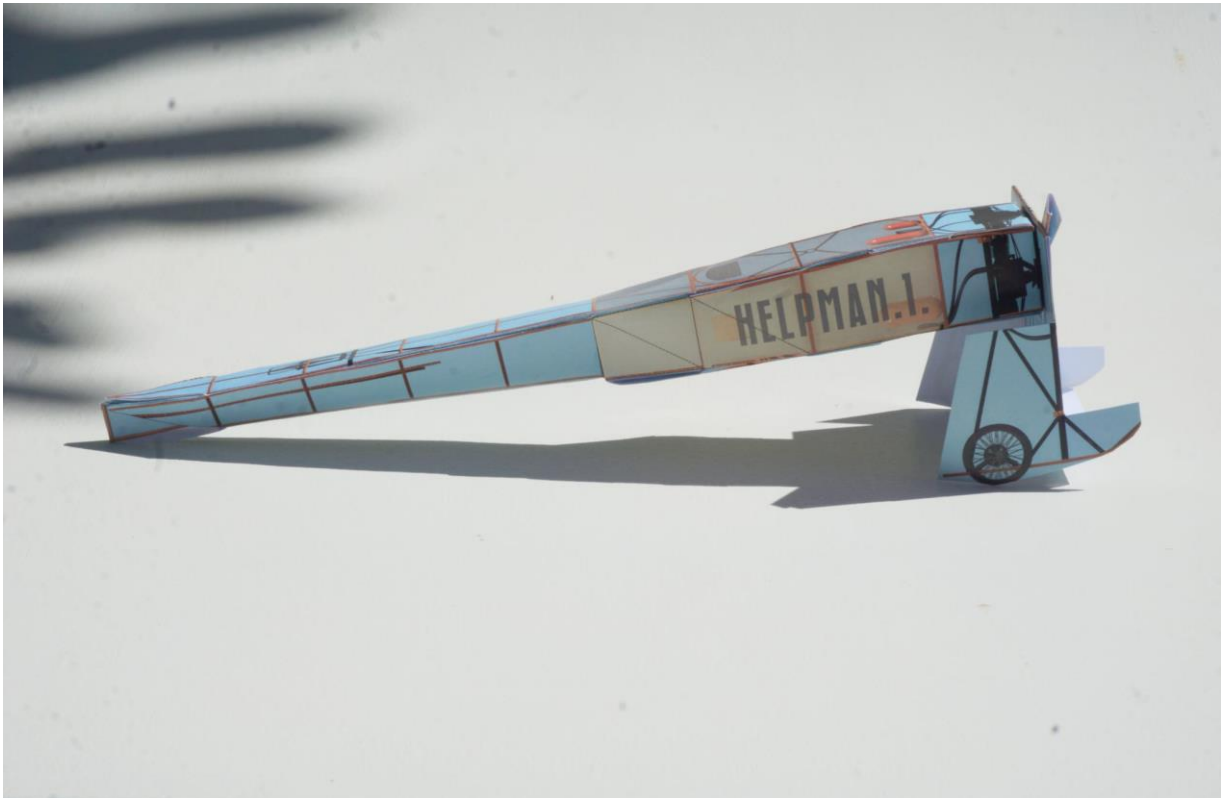
Nadat we alle vakantieverhalen hebben gehoord, was de opstart en het bespreken van details rondom de bouw veelbelovend. Zo was Marnix in Zweden opzoek gegaan naar een BÉlriot piloot en had hij het idee opgevat om een mock-up te bouwen, zodat we kunnen oefenen met het toepassen van verbindingstechniek en dergelijke. Dat idee werken we verder uit in één van de volgende bijeenkomsten, met daaraan gekoppeld een workshop design thinking.

Barry liet zien dat zijn balsahouten model ook vordert. Het maken van een geschikte vleugelprofiel leek nog wel een uitdaging. Martin gaf aan Barry mee te willen helpen bouwen en nadenken over oplossingen voor het balsahouten model.

In deze meeting maakte we kennis met Evert en Martin, beide met pensioen, maar nog met veel energie en een passie voor vliegen en techniek. Na een kennismakingsronde werd snel duidelijk dat beide heren veel ervaring, inzichten en skills met zich mee brengen. Het werk dat er ligt werd hun toebedeeld vanuit hun interesse en inzet mogelijkheden. Met beide heren zijn we rijk en dat voelt heel fijn.

Naast een houten model werkt Barry ook aan een papieren model. Dit model is ter illustratie en educatie hoe de Helpman 1 eruit ziet. De bedoeling is dat je al bouwend van zo'n model, de geschiedenis en de techniek achter dit mooie Groninger vliegtuig ontdekt en je als een echte vliegtuigpionier kunt wanen. Dit model is behoorlijk ver gevorderd en een eerste oplage lijkt niet lang op zich te wachten, speciaal voor onze fans. Voor een sneak preview zie onderstaande foto's.

Het openklapte concept van het papieren model.



Het geassembleerde concept model in progress.

In deze meeting keken we ook naar de planning. Om goed voorbereid de bouw te doorlopen en alle verbindende activiteiten voortijdig te kunnen organiseren, hebben Ben en Evert het maken van de planning op zich genomen. Deze meeting leverde ook direct waardevolle input op om mee te nemen in de planning. We maken een gedetailleerde “build & connect jaarplanning” aan en een globalere meerjarige planning. Deze zal in ieder geval lopen tot 2026. Het voordeel van zo’n meerjarenplan is dat je naast praktisch ook financieel kunt kijken wat er nodig is aan middelen.

Om onze (bouw)doelstellingen te halen is een creatieve CAD-tekenaar hard nodig. Een technisch tekenaar is nog niet voldoende in ons team vertegenwoordigd. Daarom zijn we gestart met een wervingsactie voor een vrijwilliger die digitaal technisch kan tekenen. Via onze website en via de website van Link050 zullen we een oproep hiervoor plaatsen.

In deze meeting blikten we ook terug op onze excursie naar vliegveld Texel, daar waren we op bezoek bij [Dutchrush Aerobatics](http://www.dutchrush.nl) (www.dutchrush.nl), vertegenwoordigd door aerobatics piloot Frank van Houten en teammanager Arja Boon. Deze zeer bevlogen mensen voeren met hun team een kunstvlieg bedrijf rondom het vliegtuig; Sukhoi Su-26MX.

“We fly to inspire” is hun bedrijfslogan, uit de gesprekken bleek wel hoe indrukwekkend hun maatschappelijke bijdrage is, zoals bijvoorbeeld voor terminale kinderen die in een ziekenhuis verblijven. Een uitgebreider verslag van deze bijzondere dag is te lezen in een aparte blog op onze website.

In gesprek met Frank (links) en Arja (rechts) van Dutch Rush

Ook deze meeting vloog voorbij, het is eerder regel dan uitzondering dat we langer zitten



dan we eigenlijk aan tijd hebben ingeboekt bij Het Dorpshuis Hoogkerk. We werden daar na de vakantie weer hartelijke ontvangen door de vrijwilligers.

21 SEPTEMBER 2022

7E PROJECTBIJeenKOMST; OMDENK GAME EN VLEUGEL SOFTWARE

Op 19 oktober waren we bijeen om een nieuwe omdenk game te testen en om de bouw van een eerste schaalmodel 1:18 meer gestalte te geven. Zo kwamen aan bod welke bouwtechnieken we nodig hebben, waar onze kunde zit en onze behoeften om het vliegtuigmodel te kunnen gaan bouwen. We trapt af met de game demonstratie, creatief leren (om)denken, werd de meeting een dynamisch geheel van ideeën en suggesties.....zou die game dan werkelijk geholpen hebben voor aanvang van de bouwbespreking? [Bekijk hier het filmpje](#) van de game op YouTube.

De avond begon met de presentatie van een digitaal spel dat Florens had ontwikkeld voor de Stichting Vliegende Helpman (SVH). Hij studeert af aan de opleiding Communicatie Media en Design (CMD), aan de Hanzehogeschool Groningen. Zijn afstudeeropdracht betrof het ontwikkelen van een digitaal spel waarmee creatief denken wordt gestimuleerd, ook wel omdenken genoemd in deze context. Het gaat hierom dat we spelenderwijs leren gebruik maken van onze creativiteit en open denken. Zo kunnen we een probleem laten verdwijnen door; los te laten, op te lossen, door te accepteren of door het probleem om te denken. Dus het probleem je oplossing laten zijn. Hiermee kom je eigenlijk altijd tot een gewenste situatie ook lijkt dat soms onmogelijk. De game kan aanstaande worden gespeeld vanaf onze webiste.

Florens gaf instructies om het spel te gaan spelen en samen de resultaten te bespreken. De uitkomsten waren verassend, grappig en vooral inzicht gevend. Aan het einde van de game test merkte we al enig souplesse in ons denken. Die avond eindigde dan ook in een dynamisch creatief overleg waar besluiten werden genomen en kritische vragen werden gesteld over hoe we efficiënt en taakgericht tot een eerste schaalmodel komen. Na het testen van de game kreeg Florens complimenten voor zijn werk en kan hij op een mooi afstudeerresultaat rekenen.

In de tweede helft van de bijeenkomst ging het met name om de eerste stappen tot het bouwen van een vliegtuig, een schaalmodel 1:18. Waar we vooral tegenaan lopen is het bepalen van een vleugelprofiel, een werkbare technische tekening, met name het makkelijk kunnen vervaardigen van de onderdelen en montage hiervan. Voor een technische tekenaar is een vacature uitgezet via link 050, een vrijwilligers vacaturebank. Hieraan is ook speciaal aandacht besteed [op onze website](#). Ook wordt er met studenten van de TU Delft contact gezocht om ons mee te helpen op lange termijn met het tekenen, berekenen en construeren van de 1:3 schaal en 1:1 schaal van de Helpman 1.

In de afloop van deze meeting demonstreerde Herman een softwareprogramma waarmee vleugels en vleugelprofielen relatief makkelijk kunnen worden ontworpen en getekend. Een hele handige tool waarmee we voorlopig ons eerste schaalmodel kunnen realiseren.

Martin gaf in deze meeting ook nog mooie kijk in zijn hobby als vlieger maker. Op de foto is een fraaie vlieger te zien die is gebouwd door hem. In deze vlieger zit ook een techniek toegepast om oppervlakten te vervormen middels het trekken aan een koord, hierdoor kun je de vlieger sturen. Soort gelijke techniek is ook toegepast in de originele Helpman 1, om de rolbeweging van het toestel te initiëren.

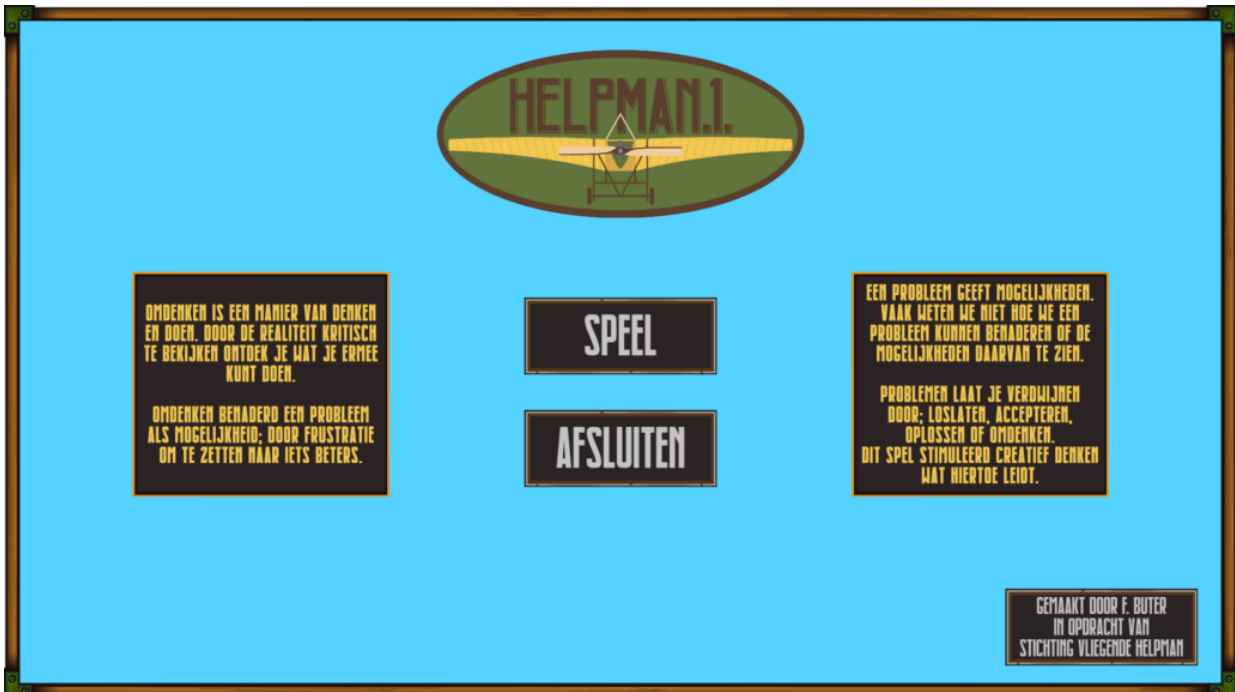
De avond werd afgerond met een voorbeschouwing op de meeting die de week daarop zou volgen. Namelijk een workshop design thinking, waarmee we het idee voor een

demonstratie replica, schaal 1:1, uit wordt gewerkt. En om het bouwproces vorm te gaan geven. Dus een drukke maar constructieve week aanstaande.



De omdenk game wordt gepresenteerd tijdens een online videoverbinding. Op het scherm is te zien de game ontwikkelaar Florens.

Achter in de hoek een zelfgemaakte vlieger van Martin.



8E PROJECTBIJENKOMST; WORKSHOP DESIGN THINKING EN BOUWPLAAT

Op 26 oktober werden we verrast door een vrolijke vlieger met slimme techniek uit de vliegercollectie van Martin. Er werd hard gewerkt in de workshop design thinking en de voorlopige papieren modelbouwplaat van de Helpman 1 gepresenteerd en besproken. Het

bouwproces werd uitgelicht en bediscussieerd. Kortom een productieve en slagvaardige bouwmeeting.

Martin had wederom een vlieger bij zich uit zijn collectie, dit keer een vlieger die door een slimme constructie, driehoek verbinding van koolstofbuis en een cirkelvormige zoomrand van het vliegerdoek, licht en stijf kan worden gebouwd/ in elkaar kan worden gezet. Een fraaie inkijk hoe je met “simpele” technieken slimme oplossingen kunt krijgen.

In de workshop design thinking gingen we met twee groepen in op twee ontwerp opdrachten, namelijk het ontwerpen van een mock-up (demonstratie uitvoering) van de replica, schaal 1:1 en het opzetten van een slim en uitvoerbaar bouwproces waarmee het eerste schaalmodel van 1:10 tot stand komt.

De mock-up heeft als doel er mee te kunnen oefenen voor toepassing van bouwtechnieken en om mensen het replica te laten zien, voelen en beleven. Het bouwproces moet ervoor zorgen dat meerdere mensen kunnen werken aan het relatief kleine schaalmodel, terwijl er oog is voor samenhang van bouw delen en bouw techniek.

In twee teams met elk hun eigen opdracht werd gestart om te zoeken naar een eerste oplossing op papier. In de workshop, die ongeveer anderhalve uur duurt, werd onder tijdsdruk overlegd en creatief nagedacht over het probleem, de wensen en de oplossingen. Het moeilijkste van deze workshop is om je idee te delen met een andere groep en de feedback te ontvangen, let wel de kritiek te ontvangen op je prille idee. Een idee is mooi of goed, maar is het echt zo goed dat er werkelijk ook gebruik van kan worden gemaakt om in de markt te brengen of te gaan gebruiken door anderen? Het beste kom je daarachter om je idee te delen met een ander en op zijn of haar oordeel te vertrouwen. Daarbij is de kritiek die je ontvangt in dit geval niet persoonlijk. Het is een “cadeautje” waarmee je een nog beter idee kunt vormgeven. Heel basaal dit gegeven, maar vaak toch heel spannend om te doen. Door de vraagtechnieken uit de workshop bleek dat het delen van je idee en doorvragen naar de gedachtegangen, het ontvangen van feedback, eigenlijk goed te doen is. Vragen en antwoorden komen vanzelf als de focus maar ligt op het verbeteren van je idee. Nadat alle processtappen binnen deze ontwerpworkshop “design thinking” waren gezet werd duidelijk welke mooie (be)vindingen zijn gedaan. De resultaten worden meegenomen naar een vervolg meeting, want het is nooit perfect maar wel af als de tijd om is. Een mooie denkmethode die in het gehele bouwproces van het vliegtuig kan worden ingezet en daarbij zeer verbindend werkt met iedereen die wil communiceren op technisch niveau en het willen weten van een ander hoe iets beter kan of juist waar een ander een beter idee ziet. Het blijkt met deze techniek ook dat je in relatief korte tijd iets moois en constructiefs kunt ontwerpen.

In het tweede deel kwam de bouwplaat van de Helpman 1 aan bod. Wauw, wat is ie mooi geworden! Hij is nog niet af, maar wel gereed om te gaan testbouwen. Barry, de ontwerper van deze bouwplaat, had een aantal bouwplaten meegenomen voor ons om thuis te testen. Met persoonlijke tekst, instructie en zeer gedetailleerde onderdelen was het kind in ons maximaal geprikkeld. Ook de uitbaters van Het Dorpshuis Hoogkerk kregen van Barry een exemplaar mee naar huis. Ze waren onder de indruk van de bouwplaat. Nog voor dat we naar huis gingen waren ze onderling al druk aan het puzzelen geslagen hoe de onderdelen uit de bouwplaat in elkaar moeten worden gezet. De bouwplaat is bedoeld om te verbinden met de geschiedenis van de Helpman 1, inzicht te geven in het bouwen als een pionier en om het vliegtuig beter te leren kennen op onderdeel niveau. Dat verbinden is zeker gelukt! Met ons innerlijke kind, met de uitbaters en met de ontwerper van de bouwplaat. Nadien is het prototypemodel gebouwd. Deze is op de foto bij dit artikel te bewonderen. Als de bouwplaat helemaal af is zal deze worden aangeboden voor publiek en kan deze worden

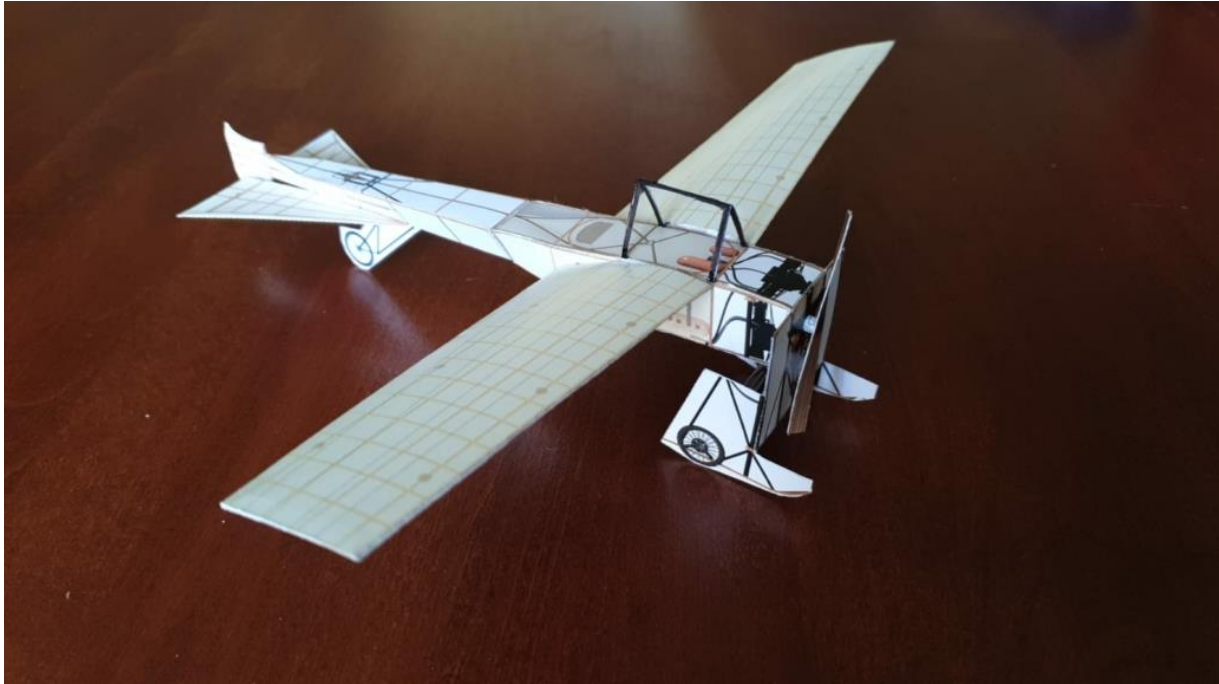
gebruikt om de geschiedenis van de Helpman 1 en het pioniersverhaal verder te brengen, of om gewoon lekker creatief thuis bezig te zijn. Volg onze website of sociale mediakanalen om dit moment niet te missen!



Druk bezig in de workshop design thinking. Met in de hoek een kleurrijke vlieger, zelfgemaakt door Martin.



Vooraanzicht prototype papieren model Helpman 1



9E PROJECTBIJEENKOMST; HULP, PLANNING EN BOUW

Op 30 november zijn we de bouwmeeting gestart met mededelingen. Allemaal mooie berichten van voortgang, hulp, bouwlocatie en inhoudelijk stappen naar de bouw van ons eerste vliegtuig, een radiografisch model, schaal 1:10. Dat we steeds verder komen is duidelijk, maar ook dat de planning en de technische details nieuwe uitdagingen gaan zijn in het verwezenlijken van onze droom.



**Hanze
Makerspace**

De Hanze Makerspace heeft groen licht gegeven om ons te helpen. De Makerspace is een initiatief van de Hanzehogeschool Groningen. Het is een creatieve stand alone werkplaats, waar studenten, docenten en externe partners gebruik van kunnen maken. Je kunt er van alles maken en doen: hout/ metaal bewerken, PCB boards (printplaat) ontwerpen, 3D printen, laser snijden, en zo nog meer. Alles met het doel om te verbinden, innovaties te ontplooiën en vooral gezamenlijk met techniek bezig zijn. In een open omgeving met een educatieve setting. Voor meer informatie zie de [website van de Makerspace](#).

Het is echt een paradijs voor ons met alle apparatuur daar aanwezig. We zijn erg blij met hun medewerking als partner van onze stichting.

Naast de Hanze Makerspace hebben we meer hulp in aantocht, namelijk studenten van de TU Delft: Lambach Aircrafts. De nationale en internationale studenten hebben als doel om medestudenten ervaring te geven in het bouwen van (radiografische) vliegtuigen. Voor onderzoeksdoeleinden bouwen ze (experimentele) vliegtuigen die o.a. inzicht geven in vlieggedrag en bouwtechniek om nieuwe generaties vliegtuigen te ontwikkelen. Denk hierbij aan o.a. efficiëntere vleugelvormen en elektrisch vliegen. Een betere partner voor het

technisch inhoudelijk meedenken over o.a. het model schaal 1:3 model en de replica schaal 1:1, kunnen we ons niet voorstellen. We zijn enorm blij dat ze ons willen helpen en we zullen begin januari de eerste meeting hebben om op sociaal en technisch vlak met elkaar te verbinden. Voor meer informatie over de activiteiten van de studenten bekijk hier de [website van Lambach Aircraft](#).



Wat ook centraal stond in deze meeting was de bouwplanning. Om een dergelijk complexe onderneming tot een goed eind te brengen, is er hard gewerkt aan een planning met alle facetten rondom de bouw, educatie en organisatie. Dit is nodig om in 2026 een 1:1 schaal replica te realiseren. Maar ook om op korte termijn ons 1:10 schaal model in goede banen te kunnen leiden. Naast de inzichten van de te nemen stappen in het bouwproces, zijn de financiële behoeften er ook aan gekoppeld. En niet te vergeten de wet- en regelgeving. Hoe groter het vliegtuig, hoe zwaarder de wet- en regelgeving. En dat heeft invloed op het bouwproces en gekozen bouwtechnieken.

Ben, Evert en Hjalmar hebben samen gewerkt aan een slimme planning waarbij techniek en financiën op elkaar zijn afgestemd. Als we ergens te laat mee dreigen te zijn, dan gaat er een oplichtende kleur in de planing ons daarvoor waarschuwen. Zo voorkomen we stagnatie of tekorten.

	A	B	C	D	E	F	G	H	I	J	K	L	M	N	O	P	Q	R	S	T	U	V	W
1																							
2																							
3																							
4																							
5																							
6																							
7																							
8																							
9																							
10																							
11																							
12																							
13																							
14																							
15																							
16																							
17																							
18																							
19																							
20																							
21																							
22																							
23																							
24																							
25																							

Barry en Marnix gaven ons een kijkje in hun recente bouwproces. Het ontwikkelen van een goede vleugel heeft nu de aandacht. Het digitaal tekenen en het selecteren van de juiste constructietechniek heeft nu de focus. Barry gaat spoedig onderdelen laser snijden om testen uit te voeren met de vleugelprofielen. Marnix zijn plan voor een mock-up (1:1 schaal) krijgt steeds meer vorm. Waar technische vragen zijn in de constructie van het origineel, zal

deze mock-up uitkomst bieden. Bijvoorbeeld een rompdeel wordt dan gemaakt om mee te kunnen experimenteren. Want op de foto's uit die tijd is helaas niet alles te zien. Ook zal de mock-up als onderdeel van een openbaar en educatief evenement bij kunnen dragen. Zo begint het vliegtuig steeds meer vorm te krijgen en het bouwteam te leven.

Ja!, we zijn er klaar voor om na een fantastisch jaar van teambuilding en organisatorische verkenning, over te gaan op technische inhoud en het werkelijke vliegen!

10E PROJECTBIJeenKOMST; JAARAFSLUITING EN RONDLEIDING

Op 14 december was onze laatste bouwbijeenkomst van het jaar 2022. We konden terug kijken met trots en verwondering, wat een bijzondere club hebben we verzameld en wat hebben we hard gewerkt om de organisatie rond te krijgen in de huidige situatie. We sloten dit bijzondere jaar af met een bezoek aan onze aanstaande werkplaats waar het vliegtuig de Helpman 1 wordt gebouwd. We starten hier met een 1:10 schaalmodel, daarna opvolgend de 1:3 en de 1:1 modellen.



In de Hanze Makerspace kan (bijna) alles gemaakt worden.

Om ons jaar van de stichting af te sluiten, zijn we met het bouwteam op bezoek geweest bij onze partner Hanze Makerspace. Kjell, de coördinator, gaf ons een kijkje in de keuken, waar we straks zelf aan de slag gaan met de bouw van onze replica's van de Helpman 1. Een creatieve broedplaats, zo kun je de Hanze Makerspace het beste omschrijven. Een plek voor studenten, young professionals en bedrijven om samen te creëren en te leren. Innovatie stimuleren en verbinden dat is wat de Hanze Makerspace doet. Een ware speeltuin is het voor de creatieveling, alle apparatuur is aanwezig om metaal, hout en kunststof te bewerken. Van 3D printer tot aan houtdraaibank, je kunt het zo gek niet bedenken of het is er.



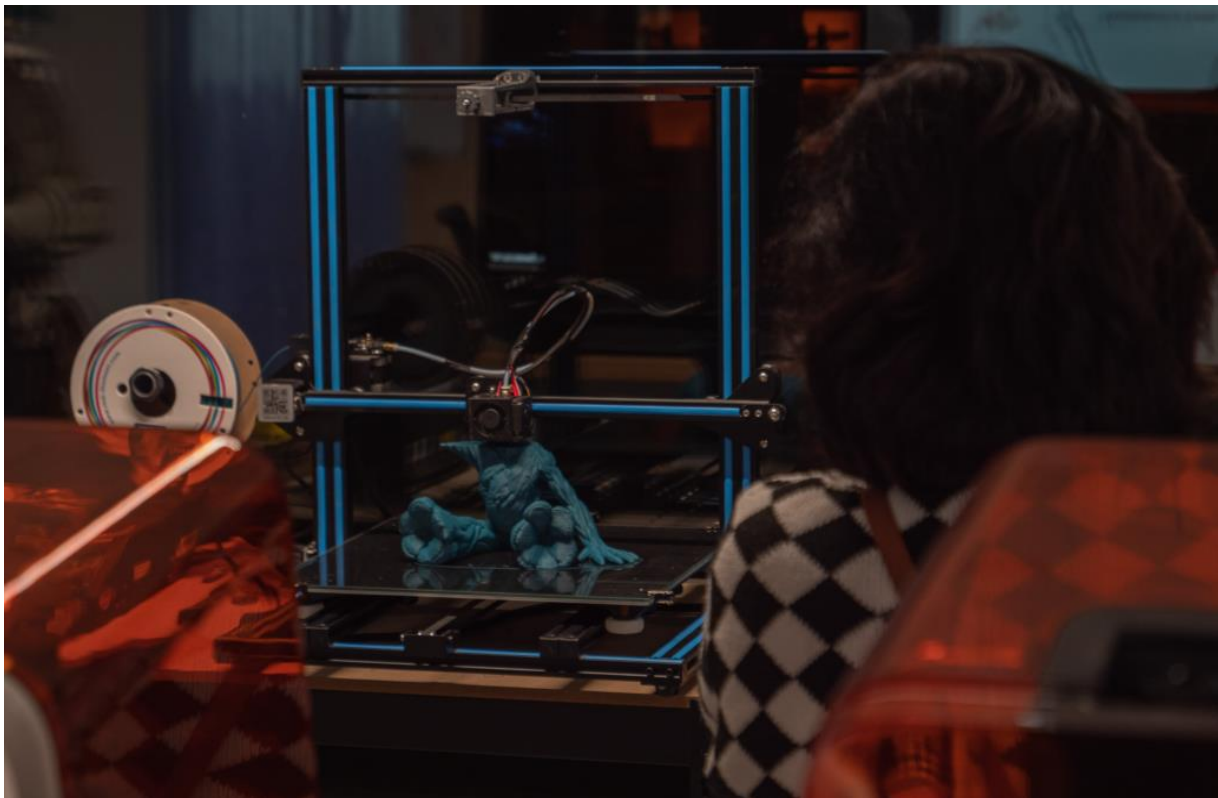
Kjell, de coördinator, legt uit wat de Hanze Makerspace allemaal doet en kan.

Het is niet de vraag of we een replica kunnen bouwen bij de Hanze Makerspace, maar tot hoe ver we komen qua grootte. De vleugels van een 1:1 replica, á 5 meter per stuk, moeten wel door de deur kunnen of in de opslag kunnen na montage.

Na de rondleiding werden we getrakteerd op koffie met zelfgemaakte nieuwjaarsrolletjes en slagroom, met dank aan ons teamlid Ben. Het jaar kun je niet beter afsluiten dan met zo'n inspirerende plek, lekkernijen bij de koffie en een gepassioneerd team. Tot volgend jaar!



Aandachtig worden producten bekeken. Een snoepwinkel!



Een voorbeeld van een personage uit een game die 3D geprint wordt.



Ruimte 1 van 2 met verschillende 3D printers en andere apparaten om producten te vervaardigen.



4. Toekomst

Momenteel hebben wij een 1:10 schaalmodel weten te realiseren en zijn wij bezig met de ontwikkelingen voor het 1:3 schaalmodel en 1:1 schaalmodel.

Gedurende onze bezigheden zijn wij met de juiste connecties in aanraking gekomen om er vanuit te mogen gaan dat het realistisch is om een vliegend model de lucht in te krijgen. Aan de hand van het 1:3 schaalmodel is het mogelijk om door te berekenen hoe het 1:1 schaalmodel zich in de lucht gaat gedragen.

Bij elk behaald doel organiseren wij of nemen wij deel aan een bijpassend evenement om onze successen te delen. Dit omdat wij anderen hopen te inspireren om zelf ook baanbrekende visies te helpen realiseren met onze resultaten. En omdat wij sponsors nodig hebben om de kosten te kunnen dekken.

Naast de bouwbijeenkomsten om het 1:10 schaalmodel te realiseren, beginnen wij ook aan de bouw van het schaal 1:3 model. Aan de hand hiervan kunnen wij doorberekenen hoe het 1:1 schaalmodel zich in de lucht zal bewegen.

Het is ons duidelijk geworden dat de oorspronkelijke bouwtekening uit 1911, niet voldoende is om een replica zuiver te kunnen laten vliegen. Zodoende bouwen wij een 1:3 schaal model en met behulp van de studenten van TU Delft kunnen wij aan de hand van de bouwtekening berekenen wat er nodig om is om het 1:1 model luchtwaardig te krijgen.

Verder staan wij op zaterdag 10 juni op Maakfestival bij Forum, te Groningen.

Hier presenteren wij onze afgelopen ontwikkelingen en onze pioniersvisie, in de hoop anderen te inspireren om “out of the box” te denken.

Als het voor ons mogelijk is om ongebruikelijke doelen te behalen, doormiddel van samenwerking. Dan is dit voor anderen ook mogelijk. Dit is waar wij op inzetten!

Dit is de kern van onze boodschap.

Hier worden de gegevens van de stichting overzichtelijk gegeven. Denk hierbij aan het KvK nummer, het fiscale nummer, of uw organisatie een ANBI-status heeft, is uw organisatie in het bezit van keurmerken of lidmaatschappen, hoe mensen in contact kunnen komen met uw organisatie (email- en postadres), wie de bestuursleden zijn en wat hun werkzaamheden zijn/hoe is de taakverdeling.

5. Bestuur

Uit welke personen is het bestuur opgebouwd. Zijn er het afgelopen jaar wisselingen geweest of komt er een wisseling aan. Zijn de leden na hun termijn herkiesbaar of niet. Is het bestuur onbezoldigd of ontvangen zij een vergoeding voor hun werkzaamheden. Is het bestuur onafhankelijk en heeft het bestuur een onafhankelijke voorzitter. Wat zijn de namen van de bestuursleden en wat is de rolverdeling.

Voorzitter: *dhr./mevr. H. M. Kuis*
Penningmeester: *dhr./mevr. H. G. A. H. Oosterhuis*
Secretaris: *dhr./mevr. A. Aldriks*

6. Vrijwilligers

Stichting Vliegende Helpman werkt samen met vrijwilligers en studenten. In de toekomst zal het nodig zijn om het vliegtuig luchtwaardig te laten verklaren, waar eventueel kosten aan zijn verbonden.

Los daarvan zijn wij momeneel alleen kosten kwijt aan bouw materiaal.

Ons huidige team bestaat uit de volgende leden:

Andor Aldriks

Secretaris en ervaren levensgenieter



Ik hou ervan om zakelijke én vriendschappelijke aspecten te combineren in organisaties en bedrijven. Dit vliegtuigproject heeft beide in zich en daagt mij uit tot anders denken over sociaaleconomische waarden.

Als coach ben ik begonnen, naast het werken in de horeca- en evenementen branche. Evenementen organiseren en orde creëren in chaos trekt mij. Onlangs heb ik een master honoursprogramma afgerond, met specialisatie; business management and administration (BMA), met als scriptietitel: "strategic leadership and management". Persoonlijke kwaliteiten bundelen en gezamenlijk doelen behalen is waar ik intens van geniet. In mijn vrije tijd maak ik bergwandelingen en droom ik over nieuwe doelen behalen.

Martin Bonder

Allround techneut en handige duizendpoot



Als autodidact krijg ik vaak te horen dat ik gouden handjes heb. In de techniek ligt mijn grote liefde, m.n. werken met metalen; Mig/Mag, Tig en Electrode lassen doe sinds 40 jaren. Ik sta bekend om het zelf bedenken en maken van dingen die niet te koop zijn.

Mijn hobbies zijn: sleutelen aan mijn klassieke Citroëns en grote vliegers bouwen. Mijn voorkeur gaat uit naar de vooroorlogse grote Cody-varianten. Mijn favoriet is de spionage vlieger Cody-Man-Lifting-System.

Als brandweerman/technicus bij Vliegveld Groningen Airport Eelde ben ik nog werkzaam, maar ik ga met vroegpensioen en wil een flinke bijdrage gaan leveren aan het realiseren van de Helpman 1.

Evert Dirks

Proces specialist en out-of-the-box denker



Planning, buiten de box oplossingen zoeken met simpele middelen en logistiek en dat vooral samen. Mijn eerste directe ervaring met een vliegtuig was het landen van een vliegtuig ergens in de jaren 60 op het strand van Schiermonnikoog.

De tweede ervaring is iets minder positief, het rond 27-3-1972 neerstorten van een Lockheed F-104 (Starfighter), aan de noordkant van de stad Groningen. Gauw op de fiets gaan kijken wat er te zien was. Het samen zoeken van werkende oplossingen, vind ik boeiend en uitdagend. Ik vind het belangrijk om dit met de huidige moderne technische middelen te combineren, zonder de basis uit het oog te verliezen. Mijn favoriete uitspraak is van Einstein: “Als je het niet simpel kan uitleggen, begrijp je het zelf niet goed genoeg”.

Marjan Feith

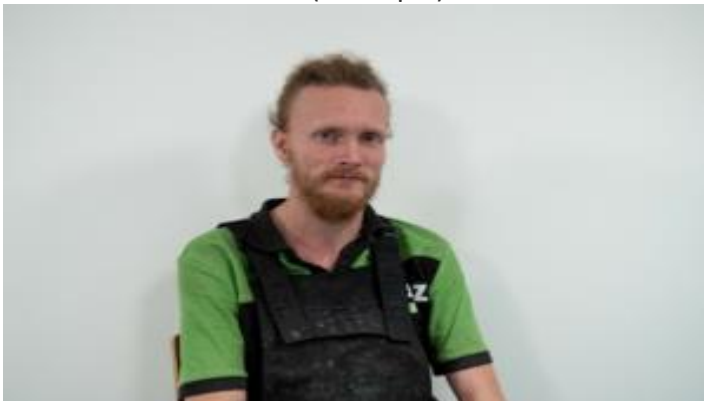
Cultureel medewerker



Cultuur, Nederlands en pioniersverhalen, die zijn mijn drive. Niet dat ik technisch ben aangelegd, maar ik begrijp wel dat dit project tot verrassende mogelijkheden kan leiden. Vliegen is niet mijn favoriete bezigheid, maar cultuurhistorisch besef en maatschappelijke participatie aanmoedigen wel. Mijn hart gaat sneller kloppen bij een inclusief DIY-plan, zoals dat er ligt voor de Helpman 1. Als administrateur binnen cultureel werk en docent Nederlands, zet ik mijn kennis en expertise graag in voor dit prachtige initiatief. De wens uit te laten komen voor alle enthousiaste medewerkers om rond de Martinitoren te vliegen met de Helpman 1, daar draag ik graag aan bij. Maar dan wel vanaf de grond.

Marnix Kamminga

(Scheeps-) Interieurbouwer en scouting leider



Toen ik de oproep voor vliegtuigbouwers voorbij zag komen dacht ik; “die is gek.... maar ik ook!”. In dit project kan ik mooi de oude houtambachten beoefenen, waarvoor ik heb geleerd.

Als groot liefhebber van oude technieken, kan ik hierin m’n hart ophalen. Niet alleen met hout, maar ook met staal, steen en electra, maak ik de mooiste dingen. Hoewel ik niet voor alles ben gediplomeerd, prutst en klus ik er op los, al van jongs of aan. Gewoon rustig beginnen en doorgaan. Deze mentaliteit deel ik graag met andere prutsers en gekkies, daar heb ik aardigheid in.

Herman Kuis

Voorzitter en initiatiefnemer



Van kinds of aan heb ik een passie voor vliegen en vliegtuigen. Het liefst zet ik techniek in om maatschappelijk nuttig bezig zijn. Dit vliegtuigproject Helpman 1 is de perfecte combinatie om mijn talenten ten volle in te zetten.

Naast mijn ervaring met modelbouw en vliegtuigonderhoudsmanagement bij Koninklijke Luchtmacht, hoop ik met mijn kennis in medisch productontwerp en design thinking, mensen te verbinden en te inspireren om uiteindelijk in 2026 de replica van de Helpman 1 gereed te hebben, en een rondje om de Martinitoren te laten vliegen.

Barry Nijkeuter

3D Modelleur en modelbouwer



Ik ben een echte “prutsers”, althans, zo noem ik me zelf wel eens. Bezig zijn met van alles en kijken of het gaat lukken, gewoon lekker prutsen.

Met prutsen bedoel ik mee; dat ik een maker, een creatieveling ben, die gebruik maakt van allerlei verschillende vakdisciplines en -technieken.

Ik heb een kunstfotografie achtergrond en heb mij bezig gehouden met computeranimatie en film opdrachten. Voor het bouwen van de Helpman 1 zet ik mijn vaardigheden in op het

gebied van 3D computer ontwerp en modelbouw. Door blijven prutsen tot er een vliegtuig uit voort komt.

Ben Oost

Multidisciplinair techneut en maatschappelijk betrokken.



Vanaf mijn 11^e jaar ben ik begonnen met het lezen van Biggles boeken (schrijver William Earl Johns/oud RAF piloot). Deze jongensboeken hebben bij mij de passie, “virus”, voor vliegtuigen en het vliegen opgewekt.

Als oud defensie medewerker had ik het geluk om in diverse vliegtuigen en helikopters mee te vliegen. De oproep bij RTV Noord om een replica van het vliegtuig De Helpman 1 uit 1911 te bouwen, heeft mij getriggerd om mijn kennis van techniek/ papierwerk én mijn sociaal/maatschappelijke vaardigheden in te zetten om met ons bijzonder en enthousiaste team, in 2026 een rondje om de d’ Olle Grieze te vliegen.

Hjalmar Oosterhuis

Penningmeester en kwartiermaker



Ik ben een geboren en getogen Groninger, goedlachs, vrolijk en behulpzaam als persoon.

Graag deel ik mijn passie voor hout en alles waar verbinding centraal staat.

Muziek speelt daarin een belangrijke rol voor mij. Gitaar, zang en dit delen, dat maakt de dag pas echt compleet. Zonder poedermelk in de koffie kan dat ook ;-). Mijn ambitie is om

constructieve en waardevolle verbindingen te creëren tussen mensen en het leven. Want het leven doen we samen!

Rolf Tjassens † 30 mei 2022

Onderzoeker vliegveld Ubbena en Helpman 1.



(In memoriam)

Als vrijwilliger bij “*Historisch Zeijen.nu*” heeft Rolf uitgebreid onderzoek gedaan naar het ontstaan van het voormalige vliegveld in het Drentse Ubbena.

Hét vliegveld waar de originele Helpman I van Emile de Schepper en Hubert Hagens in 1911 het luchtruim koos. Hij zou het geweldig vinden als een replica daar weer eens een rondje kan vliegen!

Jan-Jaap Top

Website- en socialmedia adviseur & beheer



Als media professional focus ik mij op het visualiseren van de gedachten van een ander. Ik breng graag mijn passie en kennis van de media in het team om informatie en updates over Helpman 1 te delen met anderen.

Naast mijn passie voor (online) media heb ik in mijn jeugd met veel plezier naar de

vliegtuigen gekeken die van af Groningen opstegen. In combinatie met de geschiedenis over onze mooie provincie hoop ik dat we gezamenlijk Helpman 1 in oude glorie kunnen laten vliegen.

Louisa Visser

Vliegtuigonderhoudstechnicus (i.o.) en super fan



Vliegen en vliegtuigen, ik word er heel blij en fanatiek van! Vliegtuigen uit de periode van 1900-1920 vind ik het meest boeiend, met hout, geen voorbeelden en toch iets kunnen maken. Dat het vandaag de dag nog impact heeft, dat vind ik echt heel bijzonder. Mijn opa attendeerde mij op het vliegtuigproject Helpman 1, ik ben student vliegtuigonderhoudstechnicus en had nog nooit gehoord van dit project. Na contact te hebben opgenomen ben ik nu ook van de partij. Het project is leerzaam...zo ben ik er achter gekomen dat een oud-Groninger, Daniel Bernoulli, veel heeft betekend voor de luchtvaart.

7. Jaarrekening

Zie jaarrekening 2022, toegevoegd in een los bestand. Samengevoegd met dit document.

8. Ondertekening

Penningmeester
Hjalmar Oosterhuis



Secretaris
Andor Aaldriks



Voorzitter
Herman Kuis



Stichting de Vliegende Helpman

Jaarrekening

2022

Staat van herkomst en besteding der middelen

Balans per 31 december 2022

Resultatenrekening 2022

Toelichting op de balans per 31 december 2022

Toelichting op de resultatenrekening 2022

STAAT VAN HERKOMST EN BESTEDING DER MIDDELEN 2022

HERKOMST

Winst	4.204	
Afschrijvingen	<u>-</u>	4.204
Afname effecten en liquide middelen		zie toename
TOTAAL		<u><u>4.204</u></u>

BESTEDING

Verlies	zie winst	-
Toename effecten en liquide middelen		4.204
TOTAAL		<u><u>4.204</u></u>

BALANS PER 31 DECEMBER 2022

	31-12-2022	31-12-2021
ACTIEF		
<u>Vlottende activa</u>		
<i>Effecten en liquide middelen</i>		
Banktegoeden	4.204	-
	<u>4.204</u>	<u>-</u>
TOTAAL	<u>4.204</u>	<u>-</u>
PASSIEF		
<i>Fiscaal ondernemingsvermogen</i>		
Ondernemingsvermogen	4.204	-
	<u>4.204</u>	<u>-</u>
TOTAAL	<u>4.204</u>	<u>-</u>

RESULTATENREKENING 2022

	2022	2021
OPBRENGSTEN		
Netto omzet	5.000	-
TOTAAL OPBRENGSTEN	<u>5.000</u>	<u>-</u>
KOSTEN		
<i>Kosten van grond- en hulpstoffen, uitbesteed werk e.d.</i>		
Kosten van grond- en hulpstoffen, inkoopprijs van de verkopen	18	-
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten	<u>57</u>	<u>-</u>
	75	-
<i>Overige bedrijfskosten</i>		
Onderhoudskosten en overige materiële vaste activa	37	-
Verkoopkosten	194	-
Andere kosten	<u>490</u>	<u>-</u>
	721	-
TOTAAL KOSTEN	<u>796</u>	<u>-</u>
WINST	<u>4.204</u>	<u>-</u>

TOELICHTING OP DE BALANS PER 31 DECEMBER 2022

	31-12-2022	31-12-2021
ACTIEF		
<u>Vlottende activa</u>		
<i>Effecten en liquide middelen</i>		
Banktegoeden		
ING NL38 INGB 0397 8376 58	4.203,51	-
	<u>4.203,51</u>	<u>-</u>
TOTAAL ACTIEF	<u>4.203,51</u>	<u>-</u>
PASSIEF		
<i>Fiscaal ondernemingsvermogen</i>		
Ondernemingsvermogen		
Balans per 31 december 2020		-
Winst 2021		-
Privé-opnamen 2021		-
Balans per 31 december 2021	-	<u>-</u>
Winst 2022	4.203,51	
Privé-opnamen 2022	-	
	<u>4.203,51</u>	
TOTAAL PASSIEF	<u>4.203,51</u>	<u>-</u>

TOELICHTING OP DE RESULTATENREKENING 2022

	2022	2021
OPBRENGSTEN		
Netto omzet		
Subsidies	5.000,00	-
	<u>5.000,00</u>	<u>-</u>
TOTAAL OMZET	<u>5.000,00</u>	<u>-</u>
KOSTEN		
<i>Kosten van grond- en hulpstoffen, uitbesteed werk e.d.</i>		
Kosten van grond- en hulpstoffen, inkoopprijs van de verkopen		
Materiaalverbruik en klein gereedschap	17,70	-
	<u>17,70</u>	<u>-</u>
Kosten uitbesteed werk en andere externe kosten		
Overige kosten	56,80	-
	<u>56,80</u>	<u>-</u>
<i>Overige bedrijfskosten</i>		
Onderhoudskosten en overige materiële vaste activa		
Onderhoud en toebehoren inventaris	36,90	-
	<u>36,90</u>	<u>-</u>
Verkoopkosten		
Reclamekosten	194,64	-
	<u>194,64</u>	<u>-</u>

Andere kosten

Kosten kantoorbenodigdheden	53,98	-
Drukwerk/fotokopieën	29,21	-
Administratiekosten	407,35	-
Overige algemene kosten	-0,09	-
	<u>490,45</u>	<u>-</u>

TOTAAL KOSTEN

<u>796,49</u>	<u>-</u>
---------------	----------

RESULTAAT (TOTAAL OMZET MIN TOTAAL KOSTEN)

<u>4.203,51</u>	<u>-</u>
-----------------	----------