



JULLIE HADDEN OOK EEN NIEUW SYSTEEM OM TOOMDRADEN TE TRIMMEN.

Ja, met klemmetjes, dat was nog voor de slee; je kon bijv. voor of achter aantrekken of opzij, en dan het effect nagaan. Dat gaf een duidelijk beeld.

IN DIE TIJD EXPERIMENTEERDEN WE OOK IN DE WINDTUNNEL.

Dat waren diezelfde proeven en proeven met veel wind.

ALS WE EEN NOG GROTERE GAAN MAKEN, DOE JE DAN WEER MEE?

Ja, zeker weten.

CEES, HELEN BUSHEL NOEMDE ONZE RECORDVLIAGER EEN SLEE, BEN JE HET DAARMEE EENS?

Nee, helemaal niet, en dan vraag je natuurlijk waarom, maar dat is het verhaal van het ontwerp.

DAT WILLEN WE HOREN.

Het was een voortbouwen op de driedubbele slee van 1980 die fout ging. Daarbij vormden de stokken het probleem. Die stokken - stalen buizen - zijn vervelend (lees: gevaarlijk) voor de oplaatprocedure en bij vergroting loopt het fout door de schaalregels.

KUN JE DIE VERDUIDELIJKEN?

Als je een stok 10 x zo groot maakt, dan wordt hij voor buigbelasting ± 3 x zo slap.

DUS DE THEORIE LEIDT BIJ VOORTGEZETTE VERGROTING TOT EEN FLEXIBEL ONTWERP?

Ja, maar dat hoeft niet noodzakelijk ons ontwerp te worden. De Japanners bijv. hebben een andere manier om de schaalregels te "ontduiken": heel veel toomdraden verspreiden de belasting.

IS ONZE VLIAGER OPTIMAAL?

Dat hangt van de criteria af. Als je bijv. een zo groot mogelijk oppervlak wilt beslaan met zo weinig mogelijk doek dan is de onze niet optimaal (550 m² met 2300 m² doek) Maar je zou hem optimaal kunnen noemen voor wat we toen konden presteren. Ik denk dat we met wat we nu weten het anders en beter zouden doen.

DUS HIJ IS OP DEZELFDE SCHAAL TE VERBETEREN. KAN HIJ VEEL GROTER?

Ja, want het aardige van dit soort ontwerp is, dat je alleen maar beperkt wordt door de sterkte van het doek.

TOEN WE VAN 80m² NAAR 550m² GINGEN HEBBEN WE DIE KONSEKVENTIE ONDERVONDEN.