

me combinatie is daarom bv. een ramin of bamboe staander en vleugelstok van fiber-glas.

TOMING

Zoals reeds op papier is bewezen moet het zonder toom kunnen, het is inderdaad ook gelukt. Ik heb een kruisvlieger van 1 x 1 m en ligger op 1/4 van de hoogte voorzien van een heel smal strookje stof met toombevestigingsgaten voorlangs de staander. Na even proberen is al snel het juiste gat gevonden waaraan het touw bevestigd dient te worden voor een stabiele vlucht. Dit punt bevindt zich vlak onder of boven de staander. De vlieger loopt wel het gevaar als het ware voorover te wippen hoewel je daar bij een rustig zeebriesje aan het strand geen last van hebt. Dat wippen kan voorkomen worden door een touwtje van de vliegerlijn af te takken en aan de onderkant van de staander te knopen. Dan heb je weer een gewone toom, maar de hoofdfunctie hiervan is nu duidelijk: een bevestigingspunt ter hoogte van het kruispunt om de trekkracht op te vangen en een bevestiging onderaan de staander die de stand van de vlieger controleert. Bij de meeste van mijn kruisvliegers hangt de onderste toomdraad dan ook bijna slap. Ook blijkt hieruit dat een toom eigenlijk niet te lang kan zijn en alleen maar te kort (het toomringetje moet in staat zijn een vleugeltip te raken) aangezien bij een kort toom onder een ongunstige hoek aan de onderkant van de staander getrokken wordt hetgeen weinig effect heeft.

Meerpuntstoom

Zelf ben ik er geen voorstander van, maar sommige passen een meerpuntstoom toe (Jan Pieter Kuil beschreef dit eens in Kite Lines) om verschillende redenen:
- meer ondersteuningspunten maken een lichter frame mogelijk.

- toomdraden naar de vleugels geven je de mogelijkheid een afwijking naar links of rechts te korrigeren.
- een derde reden zou kunnen zijn het stoppen van het zo charmante "wiebelen" van je kruisvlieger.

BESPANNINGSMATERIAAL

Daar kan ik heel kort over zijn; ALLES, nou ja bijna alles, noem maar op: vliegerpapier, krantenpapier, mylar, plastiks, piepschuim panelen, spinnaker nylon, tyvek, dacron en ook luchtdoorlatende stoffen zoals linnen, katoen, canvas, ongecoat nylon enz. Keuze mogelijkheid genoeg afhankelijk van duurzaamheid, oprolbaarheid, gewicht, afmeting en prijs.

Wat betreft de doorlatende stoffen, deze zijn vaak al aan de zware kant dus eigenlijk voornamelijk geschikt voor de wat grotere modellen waarbij de doorlaatbaarheid er dan tevens voor zorgt dat de trekkracht niet al te groot is (de minimaal benodigde windsnelheid wordt uiteraard ook groter), de vlieger vervormt minder bij harde wind en zal dan rustiger vliegen dan zijn winddichte evenbeeld.

nop
opmerkingen op pagina 11

toming

