

Tooming

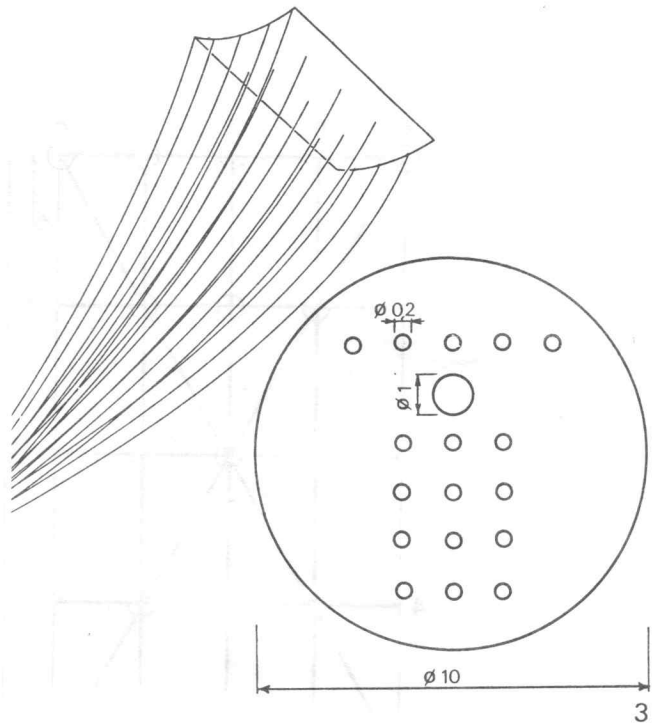
Het bepalen van de lengte van 17 toomdraden is het allermoeilijkste gebleken. Globaal weten we dat de lengte oploopt t.w.: 1A, 1B, 1C, 2A, 2B, 3A, 3B, 4A, 4B, 5A en 5B. De lengten zijn vermeld in bijgaande tabel (figuur 1).

Toomlengten

1A	30.45 m	3B	31.10 m
1B	30.50 m	4A	31.30 m
1C	30.60 m	4B	31.40 m
2A	30.43 m	5A	31.70 m
2B	30.53 m	5B	31.80 m
3A	31 m		

Als lijn wordt nylonlijn van 1 mm dikte gebruikt. Leg je 17 toomlijnen met diverse lengten naast elkaar neer en er slaat er één over enkele andere lijnen heen dan ontstaan er al snel klitten waar je wanhopig onder wordt. Enkele zeer frustrerende pogingen voor het bepalen van de lijnlengte met de opgebouwde vlieger schuin tegen een boom opgesteld, bezorgde me grijze haren en uren werk om het gigantische kluwen weer te ontwarren. Ook tijdens mislukte lanceringen ontstond er wederom spaghetti.

De oorzaak was te grote geïntroduceerde lengte-fouten in de 17 lijnen. Ik adviseer voor dit vaststellen de volgende werkwijze. Neem alleen de huid van de vlieger en steek een pen door de D-toomringen van rij 1 en prik deze in de grond. Vervolgens rij 2, 3, 4, en 5 met aparte pennen er naast prikken. Meet een punt op 30.45 m uit ten opzichte van de pennen (vermeld zijn mijn uiteindelijke lengten, het mogen best ronde getallen worden!). Neem per rij de lijnen in de hand en trek ze met een gelijke doorzakking strak waarna met viltstift markeren. Het is geen kunst reuze verschillen te introduceren door te hard te trekken. De lijnen kunnen wel 40 cm verschil krijgen. Met groepen van 3 en 5 lijnen valt echter aardig deze 30.45 m vast te stellen. Hierna wordt per lijn de extra lengte ten opzichte van lijn 1A bepaald en aangekend. Bij het toompunt wordt een schijf kunststof met 6 rijen gaatjes opgenomen. (figuur 3). De korresponderende lijnen moeten hier in en ze worden met een knoopje bij de gemarkeerde punten geblokkeerd. Zorg er voor dat er nog 30 cm lengte overblijft, kleine korrekties zijn altijd nog nodig. Bij de vlieger zijn de lijnen met een viswartel aan de D-ringen vastgemaakt. Moet er nog eens een lijn worden losgenomen dan is dat tenminste mogelijk.



Nu kan bij niet meer dan windkracht 3 de eerste oplaatpoging plaatsvinden. Beheers je ongeduld bij te veel wind. Iemand houdt de vlieger rechtop, we houden de toomschijf in de ene hand en de bovenste 2 toomrijen in de andere. Met een korte ruk starten we de vlieger, wil hij nauwelijks omhoog dan deze 2 toomrijen iets innemen, neigt hij echter te snel te stijgen dat gepaard gaat met zwaaien, dan snel de toomrijen 3, 4 en 5 iets innemen waardoor het zwaaien stopt. Stel dat de vlieger dubbel klapt dan duidt dat op het feit dat er geen gelijkmatige druk op alle punten heerst. Meestal trekt de vlieger "hol"; ter plekke de toomrij iets innemen. We nemen aan dat op zeker moment de vlieger staat. Hierna de toomrijen bekijken door opzij van de vlieger te gaan staan. Er moet olopnd van toomrij 1 tot en met 5 meer doorzakking in de toomlijnen bestaan. Per rij moeten de toomlijnen ook gelijk lopen. (figuur 4). Deze doorzakking is erg belangrijk, ze vertegenwoordigt de functie van een staart. Na enig geknoop lukt dit.

De EDO vliegt vanaf begin windkracht 3 (3 m/s) tot en met windkracht 5 (10 m/s). Bij deze vrij krachtige wind zijn de toomrijen 3, 4 en 5 plusminus 15 cm ingenomen! Deze 3 rijen heb ik aan elkaar verbonden met een ring waaraan een hulplijn zit. Met deze lijn kan snel gekorrigeerd worden.

Het oplaten en neerhalen.

Als de vlieger bij weinig wind gestart is, is neerhalen een fluitje van een cent. Bij