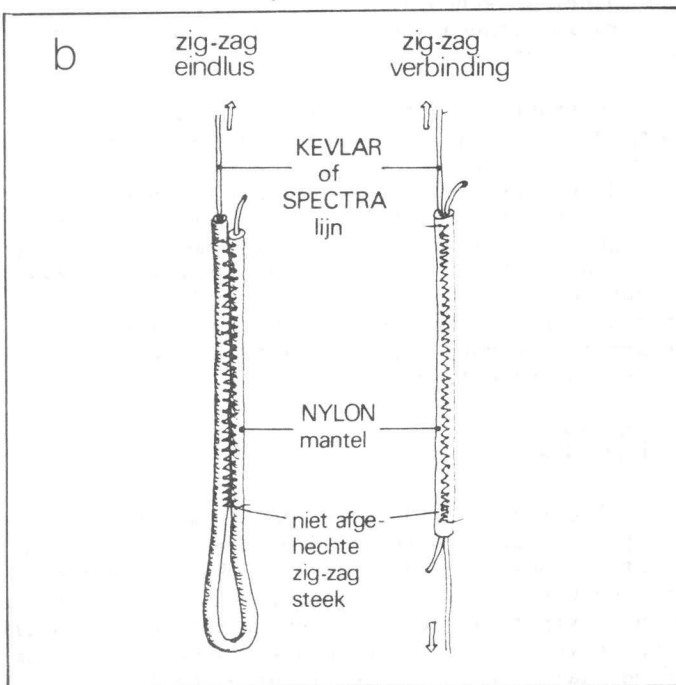


lengte van een van de lijnen bijstelling behoeft. Is alles naar tevredenheid, maak dan een tweede overhandse knoop in de lus. Je voorkomt daarmee dat de stuurlijn in de mantel gaat slippen. Voor het gebruiksgemak is het handig een klip aan de lus te bevestigen (zie figuur A).

In een recente uitgave van ons Belgische zusterblad Le Nouveau Cervoliste Belge vonden we een uitgebreid onderzoek naar de breeksterkte van lijnen nadat er verscheidene knopen in zijn gelegd. Onderzoeker René Wautier komt tot de conclusie dat de beste bevestiging bestaat uit een nylon mantel rond de stuurlijn die niet geknoopt wordt, maar zig-zag genaaid ZONDER af te hechten (zie figuur B). Hij behoudt zo 90



tot 100% van de treksterkte zoals opgegeven door de fabrikant. Met een knoop verlies je al snel 20 tot 30% van de breeksterkte. Dat wij toch de voorkeur hebben voor een knoop in het einde, kent een praktische reden. Als de vlieger werkelijk zo hard gaat trekken dat de trekkracht in de buurt van de breeksterkte van de lijn komt, hebben we liever dat de lijn op de knoop breekt dan ergens halverwege. Je verliest dan slechts een paar decimeter van je dure touw in plaats van een heel rolletje. Bij een onverhoopte breuk halverwege, valt de zig-zag steek te overwegen.

stuurstok of.....?

De Amerikanen gebruiken geen stuurstokken meer, maar handvatten of polsbanden (zie figuur C). Je kunt hiermee sneller "uit de voeten". Vooral bij teamvliegeren is de afwezigheid van een stuurstok handig, je loopt zo niet de kans elkaar een offer te verkopen. De stuurhandvatten kun je het

POLSBANDEN
pas op voor afknelling

spool & handvat in één
om kinken te voorkomen
ene helft v.d. lijn linksom,
andere helft rechtsom
opwickelen

"SKY-CLAW"

op en afwickelen door de handvatten "op de vork geprikt" rond te draaien.

verzwaarde
PETER POWELL
handgreep