

De ervaring heeft geleerd dat als een stuntdelta GOED is afgesteld, de vlieger bepaald moeizaam op gang komt. Hij dreigt de eerste paar meters steeds zijdelings af te glijden, duikelt krachteloos wat door de lucht, maar vindt dan plots zijn draai en schiet weg. Geen paniek dus indien het oplaten wat moeilijk gaat, dat hoort zo.

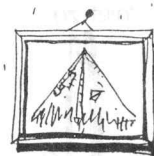
Bovenstaand verhaal geldt alleen als je in de beginsituatie al min of meer in de buurt van de ideale stand zat. Zit je bijvoorbeeld al meteen veel te hoog dan zal de vlieger met een nog hogere stand niet sneller gaan vliegen (zoals wij beloven) maar als een herfstblad door de lucht dwarrelen. Even zo ben je te laag begonnen dan zal de vlieger bij een nog lagere stand niet wendbaarder worden, maar eenvoudigweg niet omhoog gaan.

Je kunt dus door de toomafstelling de snelheid van de vlieger regelen en dat is vooral handig bij teamvliegers.

In het algemeen geldt dat als de toom eenmaal goed staat afgesteld, je dit niet meer hoeft aan te passen aan veranderde windsterkte. Alleen bij heel weinig wind moet je de wartels een paar mm omhoogschuiven om de vlieger nog in de lucht te krijgen. Het zal dan wel een tamme vertoning worden.

Ander punt: hoe lang maak je de toom, hoe ver komen de wartels van het zeil? Hier heerst onduidelijkheid: de Amerikaanse delta's hebben meestal een extreem kort toom. De wartels liggen daardoor ver uit elkaar en dicht bij het zeil. Toen we een Spin-off (zie bouwbeschrijving) van een langer toom voorzagen, begon het ding ineens harder te trekken en te vliegen (hetgeen overigens niet altijd wenselijk is).

Na wat proefjes met tomen van Speedwings zijn we tot de conclusie gekomen dat de toom zeker niet te kort mag zijn, de vliegers gaan anders schudden en zijn moeilijk controleerbaar. Houd de maten in de bouwaanwijzingen aan, dan kan er niets mis gaan.



DE ZWARTBONT VLEIEGER

© JAKUS VAN NELLEBU 1989

