

Stuntvliegeren dat begint met oplaten. Bij stuntdelta's is dat soms bepaald lastig. Zoals je al las bij "Afstelling" zijn de tomen van deze vliegers zo laag afgesteld, dat de vlieger problemen heeft op gang te komen. Zeker in het begin is daarom de assistentie van een vliegermaatje aan te raden. Wacht op een dag met een constante, matige wind, windkracht 3-4. Rol de stuurlijnen uit, draai de kinken eruit en bevestig de lijnen aan de vlieger. Na de gebruikelijke controles (zitten de lijnen niet gedraaid, blijven de lijnen nergens achter haken, zit de toom goed, lopen omstanders geengevaar?) vraag je je hulp de vlieger met een flinke snelheid omhoog te gooien. Op hetzelfde moment doe je een paar stapjes achterwaarts en probeer je de vlieger hoogte te laten winnen. Een veel gemaakte fout op dit punt is het maken van te rigoreuze stuwbewegingen waardoor de vlieger dus helemaal niet op gang komt, maar terug naar aarde fladdert. Als de vlieger goed getoomd staat, zal hij inderdaad slechts moeizaam op gang komen. Maar dan! Dan spuit de vleugel ineens weg, de fiberstokken buigen, de trekkracht neemt plotseling toe. Gun jezelf de tijd te wennen aan snelheid en trekkracht en begin dan voorzichtig met wat oefeningen.

Een woord van waarschuwing is hier op zijn plaats. Vooral de Amerikaanse modellen zijn ontworpen voor geringe wind. Het frame is daarom licht uitgevoerd en dus wat kwetsbaar, een vleugelstok is snel gebroken. Als je nog nooit gestuntvliegerd hebt, laat die delta dan liggen en ga eerst oefenen met een ACE of een Peter Powell.

Als je eenmaal vertrouwd bent met dit nieuwe gevoel, zal je snel ontdekken hoe fantastisch deze race-machines te besturen zijn. Lineaalrechte lijnen, vloeiende golfbewegingen, haakse hoeken, alles is mogelijk. Jij hebt het helemaal voor het zeggen, jij bent de baas (eindelijk!). Je kunt de vliegers ook in je eentje oplaten. Zet de delta tegen een paal o.i.d., de neus iets achterover gekanteld en geef bij de stuurhandvatten aangekomen een grote ruk. Ook kun je de handvatten achter een grondanker haken, de stuurlijnen strak trekken en de vlieger vrij in het veld iets achterover geleund overeind zetten. Ook hier een ruk, wat snelle pasjes en vliegeren maar. De landing is als bij alle andere stuntvliegers; links of rechts tegen de wind in aan de grond zetten.

de besturing deel 2

Tips voor gevorderden.

Je zult wellicht denken dat dit wat overdreven is, in een fietsblad staat toch ook niet hoe je een fiets moet besturen. Een ruk aan links en de vlieger draait naar links en vice versa, makkelijk zat. Maar er bestaan kneepjes om er meer uit te halen.

weinig wind

Houd de vlieger in beweging, d.w.z. vlieg in liggende achten heen en weer. Ga hierbij niet te ver links en rechts in de wind. Je voelt aan het wegvallen van

de lijnspanning hoe ver je kunt gaan. Hou in ieder geval voldoende snelheid over voor een bocht "omhoog" en probeer alsof je een ladder beklimt, hoogte te winnen.

Die hoogte winst komt dus uit de bochten, in de horizontale evt. licht dalende vluchten wint de vlieger weer voldoende snelheid voor de volgende bocht omhoog.

Bochten "omlaag" zijn bij weinig wind doorgaans foute boel, je gooit de vlieger daarmee uit de wind en hij fladdert naar beneden.

Gek genoeg kan zo'n kamikaze bocht omlaag ook wel eens "levens-reddend" zijn. De vlieger raakt namelijk overtrokken als alle snelheid door een stuurfout verloren is geraakt, achteruit rennen helpt dan meestal weinig meer, zolang de neus omhoog gericht is blijft het weerbarstige geval omlaag vallen. Slaag je er echter in om 180° te keren dan is die valsnelheid voldoende om uit die "stall" te geraken, daarna is het de kunst om voor de "crash-down" onder 90° weg te vliegen.

rechte lijnen

Corrigeren is dan eigenlijk uit den boze. Vlieg je eenmaal in de gewenste koers, dan is het alleen maar een kwestie van de vlieger volgen. Houd dan continu je bovenlichaam in de richting van de vlieger en vlieg met gestrekte armen. Het vliegen van "achten" met bochten links en rechts "omlaag" (de "binnendoor bocht") is hiervoor het mooist omdat je dan meteen met de vlieger op maaiveld hoogte kunt komen voor een kronkelvrije streep naar de overkant daar wip je dan even omhoog om ruimte te maken voor de volgende bocht-omlaag-plus-streep. (Zie vliegfiguur 7).

haakse hoeken

Voor een 90° bocht heeft de vlieger alleen een korte stuurpuls nodig, een korte felle ruk aan een van de lijnen, precies zodat je een schrijfhaak langs de denkbeeldige vluchtlijnen kunt leggen. Niet alle modellen verdragen zo'n plotse ruk en vallen dan even dood, in het ergste geval gevolgd door een onomkeerbare fladderduik.

Deze kwaal kan verminderd worden door met geknikte ellebogen te vliegen en in plaats van b.v. rechts een ruk te geven, met links even kort lijn te geven en weer terug. Een soort van boks-stoot eigenlijk. Probeer het uit en let op verschil in bochtenwerk. (Knap vermoeiend is het trouwens wel. Figuren 4 en 8 ter oefening).