

pen 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 altijd 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 vleugel-tip te raken) aangezien bij een korte 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 sommigen passen om verschillende redenen een meerpuntstoom toe:

- meer ondersteuningspunten maken een lichter frame mogelijk.
- toomdraden naar de vleugels geven je de mogelijkheid een afwijking naar links of rechts te corrigeren.
- 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 het maar op: vliegerpapier, krantenpapier, mylar, plastics, piepschuim, spinnakernylon, tyvek, dacron en

ook luchtdoorlatende stoffen zoals linnen, katoen, kanvas, ongecoat nylon enzovoort. Keuze mogelijkheid genoeg; afhankelijk van de 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.

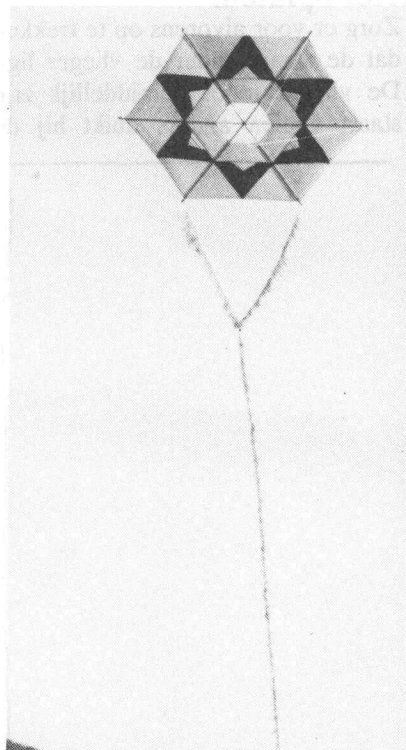
Nop.

grote zeskant

Deze zeskant met een diameter van 2,80 m behoort tot de vlakke vliegers. Dat wil zeggen dat ze alleen kunnen vliegen met een behoorlijke staart. Een dergelijke vlieger vergt minimaal windkracht 3 mits niet te zwaar materiaal wordt gebruikt. Zowel de bemanning als de vliegerlijn moeten op de optredende trekkracht berekend zijn. In de lijn kunnen allerlei elementen de lucht in getild worden.

De opbouw.

Het dek kan een motief of afbeelding dragen, maar zorg er voor dat de stofrichting parallel loopt aan de zijken van de vlieger. Uiteraard zijn de vliegerranden verstevigd; dat kan door omslaan of met zoomband. Voor het frame gebruik ik aluminiumbuizen met een diameter van 22 mm waarin doppen passen met een gat er in. Ze worden met een



koord aan de hoeken bevestigd. Laat de stokken wat uitsteken, zodat later als de rek er wat uit is nog opgespannen kan worden. In plaats van de aluminiumbuizen kunnen ook RF-19 buizen worden toegepast, waarvoor splitdoppen te koop zijn. Bij L zitten lussen zodat het dek ook bij het middengat tegen het frame aan blijft zitten.

Het kruisstuk is speciaal gemaakt. Op een plaatje zitten 8 stukken buis gelast waarin de kruisstukken passen. Een bout met een oog er aan is door het plaatje heen geschroefd. Het oog dient als centrum toompunt. Voor de toom- en staart bevestiging moeten aan de vliegerranden voorzieningen getroffen worden. Maar zorg ervoor dat de trekkracht van de toom en staart op het frame terecht komt en niet alleen op het dek.