

4. Bevestig bij krachtige wind de hoofdlijn van de Fugus aan de achterste toomlijn en gebruik een korte "breeklijn" aan de voorste toomlijn, zodat als de breeklijn het begeeft de Fugus zich omdraait en leegloopt.
5. Plaats bij een vlieger of vlieger-trein in een boog een korte breeklijn bij één punt, zodat bij breken de boog zich strekt en veilig wegstroomt.
6. Let op voor mogelijke kruisingen met andere vliegerlijnen en tracht ze tijdig gescheiden te krijgen.
7. Negeer alle voorgaande voorzorgsmaatregelen als de zone achter de vlieger geheel vrij is, maar blijf zelf bij en achter het ankerpunt.

Ankerpunten.

Onveilige ankerpunten zijn een hoofdbron van ongelukken op vliegerfeesten. Ook gedegen ankerpunten kunnen problemen veroorzaken als ze niet zo geplaatst zijn dat er voldoende scheiding ontstaat met andere vliegers. Zelfs de kleinste verandering in windrichting kan de beste plaatsing teniet doen. Daarom worden verplaatsbare voertuigen steeds populairder als ankerpunt. Ik ben tweemaal bijna gedood door ankers. Eenmaal op mijn eigen vliegerveld thuis, toen een in de grond geschroefd anker plotseling los kwam. Het anker brak mijn duim, ontzette mijn linker arm bij de schouder en miste net mijn oor toen het fluitend voorbij schoot. In Dieppe trok een 1 m x 25 mm stalen tentstok haar uit mijn hoofd (toen had ik nog haar) toen hij als een raket voorbij schoot. Ik was slechts een onschuldige (?) toeschouwer! In 1995 in Napier werd onze truck weggetrokken door twee dolfinvliegers en reed over de jonge Lena Zander uit Hamburg, waarbij ze gelukkig niet ernstig verwond werd. Een in 1988 in stukken gescheurde

ingegraven ankerzak in "the Old Coast" tilde onze oudste dochter Kirri kort op en resulteerde in het meest spectaculaire vliegerincident waarbij ik ooit was betrokken.

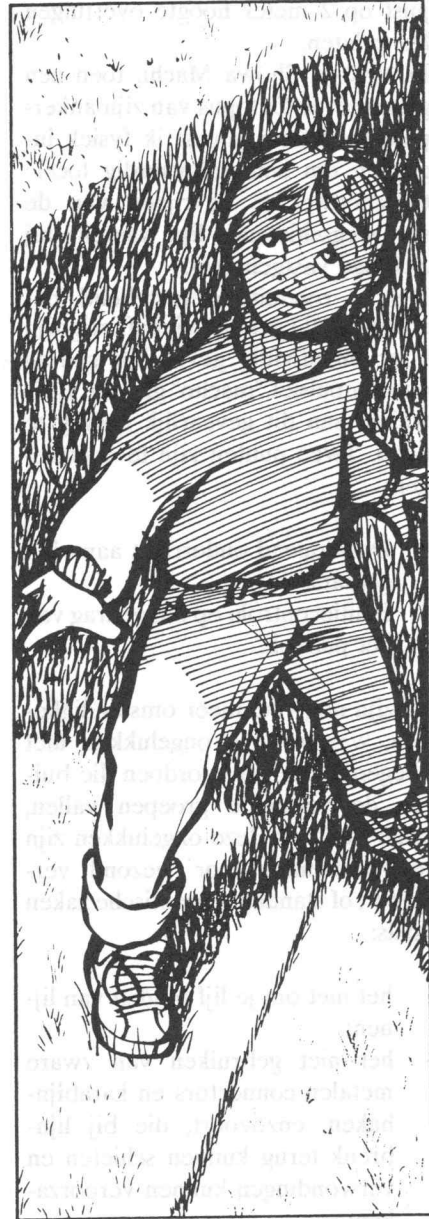
Ik denk dat voertuigen als ankerpunten mijn voorkeur hebben, al moeten er enkele lessen uit geleerd worden:

1. Gebruik pin- en schroefankers als je ze kunt vertrouwen (maar ik heb een vooroordeel tegen ze).
2. Houd al het publiek weg bij de voertuigen en andere ankerpunten aan de zijde van de vliegerlijn, wanneer er grote vliegers aan verbonden zijn. Weggesleurde voertuigen schuiven altijd stap voor stap is mijn ervaring.
3. Veranker vliegers aan de voorzijde van het voertuig en laat het voertuig in een versnelling staan en vertrouw nooit op de handrem! (Iemand in Napier maakte mij in '95 duidelijk dat voertuigen gebruikelijk hun meeste gewicht aan de voorzijde hebben, maar de handrem werkt op de achterwielen).
4. Wees **bijzonder** zorgvuldig om bij de bevestigingspunten het schuren, en daardoor doorsnijden van lijnen te voorkomen
5. Verplaats bevestigingspunten wanneer dat noodzakelijk is. Wees niet laks!

Moedwillige handelingen.

Het grootste deel van de ernstige of potentieel ernstige ongevallen die ik heb gezien, had als eenvoudige oorzaak dat iemand moedwillig iets gevaarlijks deed. Deze incidenten zijn bijna nooit te voorkomen. Enige voorbeelden:

In 1987 hing een van onze kinderen (Pete, toen een gevaarlijk 11-jarig knulletje) in de lijn, toen een vlieger omhoog ging. Hij verongelukte gelukkig niet. De lijn brak niet en hij bleef hangen, waarna we hem naar beneden konden trekken.



In 1995 in Maleisië moedigde een vader zijn 4 jarig zoontje aan in de lijn te gaan hangen toen een Octopus omhoog ging. Hij hield gelukkig vast en kwam in een paar seconden veilig op de grond terug.

Tijdens het Wigram's "Winds and Wheels" vliegerfeest bleef een ongeveer 12 jarige jongen aan de staart van een Aal-vlieger hangen toen deze gelanceerd werd. Hij was al diverse malen weggejaagd, maar zag kans bij de staart te komen. Toen hij gezien werd konden we hem nog