

hoes te krijgen kan ik beter onvermeld laten. Op een bepaald punt heb ik het maar van haar overgenomen, de gekopieerde handleiding van Frans Goddijn zat nog steeds in mijn hoofd maar ik weet nog wel dat ze diverse keren zei: 'Oh, kan dat ook uit elkaar?' 'Nee, de eigenares van de Kite Site was naar een vliegerfestival. Ze is trouwens ook Hollands, wist u dat?'

Diezelfde middag heeft de **NSR** met de ook aangeschafte 80 lbs Spectra lijnen - op lengte en met kousjes en op een perspex winder met handgeschreven keurig lengte en breeksterkte op het voorge-drukt etiket - in Phalen Park zijn eerste driehoeken, cirkels en vierhoeken gevlogen. Een sonoor gebrom van de vleugelranden in een lichte bries. Als op rails. Cirkels zonder overstuur. Snel de polsbandjes terug naar de uitgangspositie en de **NSR** stond weer. Vleugeltipstands in de uiterste hoeken van het windraam. Strepen trekken over het glad geschoren gras. Een Hollander ging uit zijn dak in een park in St. Paul, Minnesota, Amerika. En de **El Niño** heeft pas weken later terug in Nederland op de grasvelden in Sloterdijk zijn luchtdoop gekregen.

Wat maakt de **North Shore Radical** zo bijzonder? Ten eerste voor de omstanders misschien het geluid. Bij een stevige bries klinkt de **NSR** als een brommer met een kapotte uitlaat. Op het eiland Vlieland konden vlieger vrienden in hun huisje in de duinen altijd horen of ik op het strand was. Ten tweede moet misschien iets genoemd worden wat ik eigenlijk met geen andere stuntvlieger zo ervaren heb: de **NSR** laat via de druk op de lijnen je precies weten wat-ie van plan is te gaan doen, je staat in direct fysiek contact met de vlieger en dat gaat zo ver dat je met gesloten ogen 'voelt' waar-ie

in het windraam staat en wat de volgende opties zijn. De gelijkmatige snelheid, de exactheid in het windraam, de druk op het spinnakerdoek in welke positie dan ook.

In het Drachen Magazine van september/oktober 1997 staat een artikel van Christoph Fokken over de verschillende vormen in stunt-delta's. De verhoudingen die er zorg voor dragen dat een **Speedwing** bijvoorbeeld door zijn spitse neus en efficiënte vorm snel en wendbaar is en de **Stranger** met zijn stompe neus en gestrekte vorm vooral een langzame, niet precieze 'trick' vlieger is. In zijn artikel staat natuurlijk ook, hoe kan het bijna anders, het silhouet van de **North Shore Radical** afgebeeld. En eronder: 'Spitze Nase, gerade Leitkante, mittlere Streckung, zuverlässige Präzision.' Waarmee de **NSR** eigenlijk van de twee uitersten in vliegervormen het beste heeft. Fokkens artikel is zeer interessant omdat hij vormen en toominstellingen met elkaar vergelijkt en duidelijk maakt waarom de ene vorm juist dat aspect in een stuntvlieger naar voren brengt in tegenstelling tot die andere. Er is al vaker over geschreven maar in dit artikel wordt alles bij elkaar gebracht. In ieder geval wordt de **NSR** genoemd, het is een vlieger waar je in zo'n artikel eigenlijk ook niet omheen kan. En al diegenen die zich afvragen waarom de **NSR** zo'n lawaai maakt en of dat niet met een draadje door de zoom van de vleugelrand te verhelpen valt nog dit: het vibreren van de vleugelrand heeft wel degelijk een functie want daarmee wordt de snelheid van de **NSR** gereguleerd. Het frotten van een lijntje door de hoekige rand, voorzover je dat voor elkaar krijgt, blijkt het geluid wel tegen te gaan maar meteen haal je veel van het karakter van de **NSR** weg. De 'laminai-

re flow' over het profiel wordt er dermate door verstoord dat de **NSR** opeens niet meer op rails lijkt te vliegen en de snelheid opeens vreemd variabel wordt. Maar of er iemand me het op de manier van Christoph Fokken kan uitleggen, lijkt me sterk omdat iedereen er weer een andere theorie over aanhangt. Het lijkt wel wat op het interpreteren van teksten van Bob Dylan, zo gauw je dat gaat doen blijft er weinig van het liedje over. De magie van de **North Shore Radical**. De enige die er meer over zou kunnen vertellen moet ontwerper Don Tabor zijn, maar dan nog.

Top of the Line vliegers hebben altijd al mijn voorkeur gehad, of het nu mijn versleten **Spin Off** is of de **Hawaiian Chevron**, de krachtpatser met de langste whiskers en de driedubbele ruggraat, beide bijna nonchalant maar o zo robuust in elkaar gezet, vleugelnokken met plakband en overhands geknoopte zwaar uitgevoerde elastieken om stokken op zijn plaats te houden. Bij de **NSR** ligt dat allemaal anders: Easton vleugelstokken met een koolstof/aluminium legering en Advantage middenstokken, rubberen hoesjes op het t-stuk die de spreidstokken op z'n plaats houden en meer van dat soort details die laten zien dat de **North Shore Radical** de Rolls Royce onder de stuntvliegers is. Soms kan ik de neiging niet onderdrukken om 'm in elkaar te zetten en aan mijn platenkast te hangen. Gewoon, om er naar te kijken en al die uren die hij in de lucht heeft doorgebracht nog eens weer te herinneren.

Een persoonlijke geschiedenis aan de hand van stuntvliegers kan nooit compleet zijn zonder de aankopen van na de **NSR** ook nog te memoreren. De **Prism Radian** bestelde ik omdat ik er in een vliegerblad een foto van zag. Engelenvleugels, maar ook twee