

### Winterwedstrijd activiteiten, nog steeds druk...

In Februari mag ik in Maleisië STACK Nederland gaan vertegenwoordigen op de World Sport Kite Championship door mijn behaalde derde plek op de STACK International Ranking. Al mijn pogingen om te gaan trainen voor deze wedstrijden worden echter afgestraft door het weer. Windkracht 5 tot 6, oostenwind, vorst en sneeuw maken het onmogelijk te trainen. Voor de meeste STACK piloten betekent de winter een winterstop, deze stop betekent echter alleen het trainen met de vlieger. De extra tijd kan benut worden met de voorbereiding op het nieuwe seizoen.

**Materiaal.** De winter is een mooi moment om alles in orde te maken. Zijn de tomen niet aan vervanging toe, zijn alle verbinders nog goed, moeten de vliegerneuzen niet vervangen worden? Ook de lijnen dienen goed op slijtage nagekeken te worden en ook heb je tijd nodig om al die lijn-sleeves te veranderen. De vliegers kunnen ook veranderd worden. Aan een bestaande vlieger zijn er verschillende elementen die gemakkelijk gewijzigd kunnen worden, maar die tal van grote consequenties hebben voor het vlieggedrag. Ik heb wel eens gelezen over vliegerontwerpers die drie vlieger prototypes bouwden per dag tijdens vlieger ontwikkelingen, pure onzin. Dit jaar heb ik mijn eigen vliegers nog beter gekregen door een paar simpele handelingen.

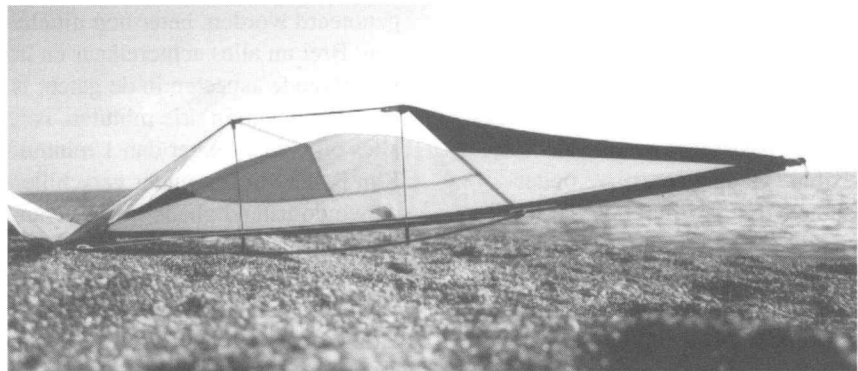
### Welke elementen aan een vlieger kun je zelf aanpassen.

De toom, een van de belangrijkste elementen aan een vlieger voor het vlieggedrag. Het omhoog en omlaag schuiven van je toompunt doen we al op het vliegerveld. Nu kun je ook eens experimenteren met het langer of korter maken van een toomlijn. Vaak kan dit snel en provisorisch gebeuren door simpel een lus te slaan om een verbinder. Je kunt dan even snel kijken wat het effect is. Voor een toom zijn er een paar simpele basisregels. In verticale richting; hoe lager het toompunt hoe harder de vlieger gaat trekken, maar eigenlijk wil je dit als STACK piloot niet, dus zoek je naar het optimale punt dat iets hoger ligt. Vooral het hoekwerk en de stalls zijn zo naar je hand te zetten. In horizontale richting; door het toompunt dichter of verder uit elkaar te plaatsen kan het stuurgedrag aangepast worden. Ik vergelijk het altijd met fietsen. Met een breed stuur heb je veel stuurbeweging nodig, maar kun je des te beter recht vooruit fietsen. Met een klein stuur zijn kleine bewegingen genoeg om radicaal de hoek om te gaan, elke bibber zie je echter terug. Met de vliegertoom werkt het

hetzelfde. Met een brede toom is een vlieger stabiel op rechte stukken, met bochten zijn grote bewegingen nodig. Voor radicale tricks wil je een toom die dicht bij elkaar staat. Kleine bewegingen, radicale gevolgen in het vlieggedrag.

Naast de gehele afstelling van je toom kun je ook kiezen om je toom te veranderen in een heel ander toomconcept. Standaard precisie toom is de klassieke driepunts-toom. Voor iets radicaler vlieggedrag wordt de turbo toom gebruikt, de lengte van de "turbo poot" bepaalt hoe radicaal je vlieger wordt. Heel erg radicaal is de "active bridle" en al zijn varianten. Een regel is wel dat hoe radicaler je vlieger, hoe minder gecontroleerd deze wordt. De "active bridle" zie je zelden terug op het wedstrijdveld. Meer over tomen is te lezen in de stuntvlieger-bijbel; "stuntvliegers het handboek" en de andere twee voorgaande delen.

Naast de toom is een ander element dat zeer van invloed is voor het vlieggedrag. Dat is de bolling van je zeil. Deze bolling wordt in het zeil gedrukt door de whiskers, de stand-offs. Ook deze zijn simpel te veranderen. Het verlengen of verkorten van deze staven kan een wereld van verschil betekenen. Maak je meer bolling, verlengen van de stand-offs bij het kruisstuk, dan zal je vlieger sneller vliegen, radicaler reageren met tricks en met minder wind al vliegen. Maak je de stand-offs langer die dicht bij de vleugeltips zijn geplaatst dan wordt je vlieger langza-



De bolling van het zeil wordt bepaald door het aantal, plaats en lengte van de stand-offs