

kun je zien wat voor stokken er op de markt zijn met hun gewicht, stijfheid en prijs en de tweede tabel geeft de stokken waarmee ik goed resultaat bereikt heb in de DEvotion en DESire UL.

#### “Tuning” van de vlieger.

Om je super ultra lichte vlieger nu goed te laten vliegen zijn er verschillende afstellingen die je kunt aanpassen voor maximaal resultaat.

Het frame van de vlieger moet niet alleen gekozen worden omdat dat licht is, ook de stijfheid is van belang. In de tabel van framegebruik is te zien dat ik gekozen heb voor flexibele vleugels (leading edge) en stijvere onderspanners en staander. Bij de DESire UL competition is gekozen voor een stijvere vleugel met Sky Shark 2TP om de gewenste precisie te krijgen, dit gaat echter ten koste van de tricks.

Bij de framekeuze moet ook de gewichtsbalans in de vlieger bekeken worden. Een vlieger heeft een bepaald gewicht nodig om tricks te doen en simpel weg in hoeken te klikken. Een lichte indoor vlieger (< 120 gram) zal met weinig wind aanvoelen als een op hol geslagen veertje. De kunst is dus om de vlieger zo te construeren dat het gewicht op de juiste plek zit en gebruikt wordt om een ander deel van je vlieger te ontlasten van belasting. Dit deel kan dan extra licht geconstrueerd worden. Een vlieger heeft het meeste gewicht nodig in de neus. Een zware

bovenspanner (5 mm) geeft extra gewicht in de neus en ontlast je dure en lichte onderspanners.

De lengte van de stokken kun je iets aanpassen ten opzichte van de standaardmaten. Door de onderspanner 5 mm te verlengen ontstaat er een groter vleugel oppervlak. De whisker/stand-offs kunnen iets in lengte gevarieerd worden. De whiskers het dichtst bij de staander kunnen 5 tot 10 mm langer worden, de buitenste whiskers kunnen dezelfde lengte korter worden. Door deze schuin te zetten behoeft je ze niet te zagen en kun je ze variabel verkorten. Door het aanpassen van de whiskerlengtes is het mogelijk de vlieger met weinig wind goed op snelheid te houden.

De toom is misschien wel één van de belangrijkste en moeilijkste factoren. De bestaande toom kan aangepast worden door de vlieger wat hoger af te stellen, maar soms is juist lager afstellen nog effectiever. (hoezo moeilijk). Hoger afstellen geeft de vlieger meer lift, deze mist echter de benodigde druk in het zeil voor de precisie. Lager afstellen geeft meer druk, maar de vlieger mist nu zijn voorwaardse snelheid. Een duidelijker regel is de afstand tussen de “towpoints”. De towpoints is de plek waar je, je lijn bevestigd aan de vlieger. Door de toom zo te verstellen dat de afstand groter wordt, wordt je vlieger een stuk stabiel en preciezer. Anderzijds is de driepunts toom op de DEvotion vervangen voor een turbotoom. Deze toom geeft de

vlieger nog enige agressiviteit bij weinig wind. Voor de toomlijnen geldt natuurlijk dat je dunne lijntjes gebruikt, ongeveer 40 kg lijn. Vliegerlijnen en hun dikte zijn erg belangrijk bij weinig wind. Vliegerlijnen zijn te vergelijken met sleepkabels die de vlieger belemmeren, afremmen bij het vliegen. De oppervlakte die door de lucht beweegt moet gemini-

maliseerd worden. Door dunne en korte lijnen te gebruiken wordt dit bereikt. Het meest extreme geval is het indoorvliegen, de lijnen zijn 5 meter lang en houden 10 kg. Voor buiten is dit te kort en te licht. Hier variëren de lijnen van 25 tot 50 kg sterkte en een lengte van 15 tot 40 meter. Als regel kun je aanhouden: hoe minder de wind, hoe korter en lichter de lijnen.

#### De wedstrijd..

Paul de Bakker was een maandje terug in Nederland uit Amerika en vloog op zondag mee. Hij ondervond echter dat er nog veel werk te doen is aan zijn vliegers voor lichte wind. Naast de individuele klasse werd ook team gevlogen. De Swallows mochten het opnemen tegen Lucky Landing Albatros. Lucky Landing Albatros is een Zwitsers team dat al tien jaar bestaat, al meer dan 40 wedstrijden gevlogen heeft en in 1994 Europees kampioen was. North Sea Cup was hun eerste wedstrijd en een directe overwinning en nu vlogen ze hun laatste wedstrijd weer op Scheveningen.

In de individuele klasse was het het debuut voor een nieuwe Nederlandse STACK piloot: Hans Holstein. Geheel onervaren besloot hij op Scheveningen mee te vliegen. Ik hoop in de toekomst, dat meer piloten zijn voorbeeld volgen, want we kunnen wel wat nieuw bloed gebruiken. Sterker nog ik denk dat het hard nodig is om de competitie staande te houden. Na de wedstrijden op Scheveningen is het Nederlands kampioenschap eigenlijk al beslist. Door het uitblijven van deelname van team Line Up is de voorsprong van de Swallows onaantastbaar. De pair klasse is niet aan de orde doordat er slechts 1 pair was. Vierlijners hebben zich nog niet aangemeld en in de individuele klasse moet ik veel pech hebben wil Eddie mij dit jaar nog inhalen. De Trick Out werd in Scheveningen overspoeld met aanmeldingen, er zijn genoeg serieuze vliegerpiloten in Nederland. 40 STACK leden dit jaar, neem de stap, vlieg mee met de wedstrijden.

**Stephen Versteegh, Delft.**



Lucky Landing Albatros voorbereiden op de wedstrijd met een "stick practise"