



Op het wedstrijdvlak is het even rustig, door het verschuiven van het Scheveningen Vliegerfeest. Hierdoor is de eerstvolgende wedstrijd pas op 25 Juli in Lommel. Maar intussen zijn er wel andere nieuwtjes.

Een nieuwe STACK NL internet site is nu online; [www.designkites.com](http://www.designkites.com). Naast de STACK informatie is het een internet site waar veel artikelen op gepubliceerd worden die in voorgaande STACK NEWS publicaties stonden. Ook kun je er foto's vinden van verschillende festivals. Een internet site vol inspiratie.

Daarnaast is er groen licht voor de organisatie voor de STACK Eurocup 2004. De beste piloten van Europa zullen 17, 18 en 19 September strijden op het strand van Scheveningen om de titels. In de volgende uitgave meer nieuws en achtergrond informatie over de Eurocup.

In deze uitgave van STACK nieuws gaan we eens dieper in op de toming van vliegers.

#### Toming.

De toming van de vlieger is vaak een onderdeel dat bij een beginnend vliege-

raar niet al te veel aandacht krijgt, maar de meer ervaren vliegers onder ons weten, dat een toming de vlieger maakt of breekt. Ik vergelijk de toom wel eens met de banden van een auto, hoe duur je auto ook is, uiteindelijk is het maar die enkele vierkante centimeter die daadwerkelijk contact heeft met het asfalt. Bij vliegers lopen uiteindelijk ook alle krachten op de vlieger via de toom en uiteindelijk naar je vliegerlijn.

#### Eénlijners.

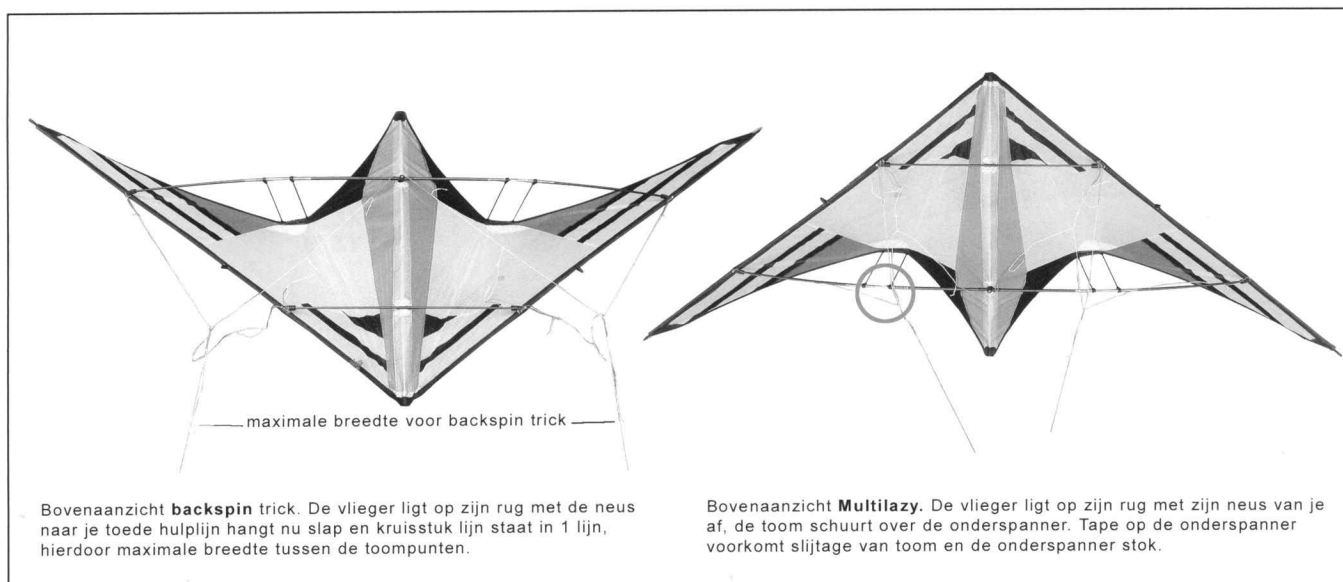
Bij éénlijners wordt de toom optimaal afgesteld, zodat de vlieger stabiel staat bij een gegeven wind. Als de wind toe of afneemt kun je beslissen de toom aan te passen. De hoofdregel is, dat het toompunt (dit is het punt waar alle lijnen samen komen en je vliegerlijn bevestigd wordt) bij minder wind hoger moet komen. De vlieghoek wordt steiler en de vlieger zal meer stijfkracht opbouwen en met minder wind willen vliegen.

Bij Sanjo vechten kun je de toom van de vlieger ook gaan verstellen om je vliegeigenschappen en bestuurbaarheid van de vlieger aan te passen. Hoe hoger de toom hoe nerveuzer de vlieger wordt; een ervaren vliegeraar kan nu bijna een sanjo vliegen als een vechtvlieger. Bij

een lagere afstelling van de toom bouwt de vlieger meer trekkracht op en wordt het zeil meer naar achteren gedrukt. Hierdoor ontstaan er meer verticale stabilisatie vlakken, soort kielen in de vleugels, hierdoor wordt je sanjo een stuk stabiel.

#### Stuntvliegers.

Bij stuntvliegers is de toming nog veel belangrijker, deze geeft de piloot de juiste "feeling en handling". Als ik zelf bezig ben met een nieuw stuntvlieger ontwerp, is elke toomlengte instelbaar door middel van een grote variëteit aan knopen. Zeker een jaar ben ik bezig de toom elke keer te verstellen bij verschillende windsterktes en windomstandigheden. Een toominstelling is uiteindelijk altijd een compromis tussen verschillende eigenschappen, die je wilt hebben in een vlieger ontwerp. Deze eigenschappen zijn meestal, de precisie, de tracking (hoe goed vliegt de vlieger een rechte lijn), de loops (blijft hij netjes de curve volgen en hoe klein kunnen de cirkels worden) en de tricks. Ook bij de tricks zijn er tegenwoordig grote tegenstellingen. Zo zijn er een hele reeks tricks, die er op gericht zijn om de vlieger heel rustig een trick te laten doen, maar de nieuwe reeks tricks



Bovenaanzicht **backspin** trick. De vlieger ligt op zijn rug met de neus naar je toe de hulplijn hangt nu slap en kruisstuk lijn staat in 1 lijn, hierdoor maximale breedte tussen de toompunten.

Bovenaanzicht **Multilazy**. De vlieger ligt op zijn rug met zijn neus van je af, de toom schuurt over de onderspanner. Tape op de onderspanner voorkomt slijtage van toom en de onderspanner stok.