



Het uitklappen



de eerste gebroken dwarslat

de tunnels in het doek. Om een lang verhaal kort te maken, in theorie werkt het prima: de afstand tussen de dwarslatten ter hoogte van de staander is gelijk aan de afstand tussen de dwarslatten aan de uiteinden. Dit blijft zo, zowel in in- als uitgeklapte toestand. In de praktijk echter scharnieren de dwarslatten ten opzichte van het doek heel anders. In de praktijk heb je voor een degelijke bevestiging van de latten aan het doek minstens een klein tunneltje nodig. Heel gebruikelijk in die tijd, maar wel funest voor het wiskundige principe van evenwijdige lijnen én voor mijn "Collapsible Kite" uit 1949.

Wat nu?

Ik wilde hem volgens de letter naar het patent maken. Maar dat werkte dus niet. Dan toch maar van het patent afwijken? Er zat niets anders op. Verbindingslatje "19" uit het originele patent (Zie "VLIEGER" nr. 2004/6, pagina 8.) werd vervangen door een stevig katoenen lint. Dit lint loopt van de onderkant van de staander tot aan de bovenkant en is met kleine rondhoutjes door de D-ringen gestoken, die ik gelukkig al aan het doek had bevestigd. Het lint fixeert de aluminium dwarslatverbinders op hun plaats tijdens het vliegeren, ook door een derde rondhoutje. Gelukkig ziet het katoenen lint er behoorlijk authentiek uit. Een nadeel is alleen dat het lint iets meer rekt dan het verbindingslatje tussen de aluminium dwarslatverbinders.

Hij mag de lucht in.

En dan op een dag is ook deze vlieger klaar. Het lint is nu een flexibele verbinding geworden tussen de aluminium ver-

bindingsstukken, zodat de vlieger inderdaad na enige oefening elegant in en uit te klappen is. Dat dit op een winderig weiland nog een helse klus blijkt, mag de pret niet drukken, want tenslotte is het een fantastische vlieger geworden. De pret wordt direct al wel minder groot, als het ding met een vaart omhoog schiet, maar na de eerste vijf meter resoluut de neus naar de grond richt en zowaar nog harder naar beneden duikt, waarbij al meteen de eerste dwarslat in twee stukken breekt. Gelukkig was dit voorzien, immers de dwarslatten zijn al eerder als de zwakke plek van deze vlieger aangegeven. Dus de frustratie was niet al te groot.

Ik had echter nog geen reservelatten

gemaakt. De gebruikte latten waren gevonden bij mijn vader op zolder en afkomstig uit onze vorige woning. Het mooie groen dat er op zat heb ik er zorgvuldig afgeschuurd, waarbij helaas de nagel van een van mijn vingers verloren ging. Een blijvende herinnering... Nieuwe dwarslatten werden nu veel zorgvuldiger dan de eerste uitgezocht op een mooie rechtoppende nerf, gezaagd, geschaafd en afgewerkt.

De tweede poging op de IJsseloever verliep al evenmin voorspoedig. Sterker nog, voordat de vliegerlijn aan de toom was vastgeknoopt was er alweer een dwarslat gebroken. Ook dit was te verwachten en ook nu had ik nog geen reservelatten. Windkracht vijf was misschien wat veel voor een tweede poging.

De derde poging werd een succes. Wat bang geworden gewacht op twee Beaufort, wat iets weinig was, maar wel goed voor de conditie. Rennend bleef de vlieger, na het aanbrengen van een behoorlijke buiging (V-vorm) eindelijk in de lucht. Hoera! Wat een heerlijk gevoel om een vlieger van ruim een kilo de lucht in te trekken en te zien dat het uiteindelijk allemaal werkt.



V stelling vlieger