

Trucje 3: Sturen zonder stuurtokkels

Tekst en foto: Peter Blokker

Van alle lijnen van het scherm moeten de stuurlijnen het hardst werken. Telkens wordt hetzelfde stukje van de lijn door de katrol getrokken. De knoop waarmee de stuurtokkel aan de stuurlijn is vastgezet, is ook nog eens een kwetsbaar punt. De knoop kan los gaan of de lijn kan breken ter plaatse van de knoop, in alle gevallen heb je de tokkel in je hand en hangt de stuurlijn achter het scherm in de wind te flapperen. Hoe zetten we scherm nu weer veilig aan de grond?

Het simuleren van een gebroken stuurlijn is een onderdeel van de takenlijst van het brevet 2. Theoretisch heeft iedere zelfstandige piloot dus eens zijn tokkels los gelaten om te oefenen met het sturen door middel van de achterste risers. Dat kan best wel eens even geleden zijn. Weinigen zullen hier regelmatig mee oefenen, de piloten vliegend aan tweelijners uitgezonderd. Nog minder piloten zullen daadwerkelijk een landing uitgevoerd hebben met de achterste risers.

First things first!

Tijdens oefeningen heb je altijd nog de geruststellende gedachte dat de stuurtokkels binnen handbereik zijn. Geloof me, als je hoog in de bergen – of misschien erger, laag bij de grond – plotseling een “losse tokkel” in je handen hebt sta je raar te kijken. Er zijn piloten die van minder ernstige situaties een paniekaanval krijgen. Om controle over de situatie te houden is een goede aanpak belangrijk, in volgorde van prioriteit:

1. schermcontrole
2. navigeren
3. communiceren

Dit blijkt minder vanzelfsprekend dan het klinkt. Bekijk bijvoorbeeld het YouTube filmpje (<https://youtu.be/VhsmfGjsPz8>) waarop een piloot (in opleiding) bij een gebroken stuurlijn direct naar zijn portofoon grijpt, ondertussen trekkend aan de nog wel verbonden tokkel en een boom in vliegt (met een gebroken enkel tot gevolg). De Britse toppiloot John Chambers had zijn zaken wel goed op een rijtje, toen hij tijdens een XC vlucht door de Alpen nog 55 kilometer doorvlog met een gebroken stuurlijn.

De eerste taak voor de piloot is om zijn stuurloze vliegtoestel weer te kunnen controleren, dus een alternatieve wijze vinden om van richting te veranderen. Zodra dat lukt stuur je je scherm in de gewenste richting. Tenslotte – mocht je met een portofoon en een groep vliegen – geef je door wat er aan de hand is. Afhankelijk van het vertrouwen dat je maatjes hebben in je vliegvaardigheid, zullen ze al dan niet een EHBO doos op de landing zetten of wat extra ruimte op de landing maken door andere piloten te waarschuwen. Sturen met de achterste risers

Bam, één stuurlijn is onbruikbaar geworden! En daarmee dus ook de andere. Symmetrie is belangrijk om te wennen aan de nieuwe manier van sturen. Flaren met één tokkel en één riser, is dus gegarandeerd geen succes! Ervan uitgaande dat de stuurlijn niet is gebroken in een stijlspiraal of acro manoeuvre heb je een normaal vliegend scherm en kan je het beste direct beide tokkels loslaten. Neem dat loslaten niet te letterlijk, want bij het loslaten van de tokkel met gebroken stuurlijn zal deze in vrije val overgaan. Probeer hem te bewaren. Nu wordt het tijd de stuurcontrole

terug te krijgen. Het dichtst in de buurt van de stuurlijnen zitten de achterste risers, dus zij zijn eerste in lijn om de taak over te nemen. Sommigen zullen geleerd hebben de hele achterste riser te gebruiken, maar de meeste schermen reageren goed op het sturen met alleen de buitenste lijn van de achterste riser. Het voordeel van alleen de buitenste lijn gebruiken is dat er minder risico is op een stall / negatief gaan. Het sturen met de achterste risers gaat trager en de draaicirkel is groter. Het is dus een goed idee om niet dicht bij andere piloten in de buurt te vliegen, de ruimte op te zoeken en een ruim landingscircuit in te plannen, waarbij je tijd hebt om de bochten te maken. Goed gebruik van gewichtsverplaatsing in je harnas helpt je sneller de bocht door. Flaren met de achterste risers vereist – vooral in nulwind – meer gevoel en finesse dan met stuurtokkels. Het stallpunt kondigt zich slecht aan en de stuurweg is veel korter. Begin niet hoger dan normaal met flaren. Trek diep genoeg aan de achterste risers om de voorwaartse snelheid te verminderen en trek dan resoluut door. Blijf kalm en denk na, zorg dat je de baas blijft over je scherm, ook zonder tokkels!

Voorkomen is beter...

Een beetje cliché, maar voorkomen is beter dan genezen! Controleer je stuurlijn regelmatig op schade. De stuurlijn is de meest eenvoudige lijn op het scherm om te vervangen. De knoop die stuurtokkel en stuurlijn met elkaar verbindt komt in veel varianten voor, en eigenlijk voldoen ze allemaal zolang de knoop maar is geborgd tegen slijpen of los gaan. Voor het starten deze knoop controleren kan zeker geen kwaad. Een ander regelmatig voorkomend probleem is een onjuiste werking van de katrol. Zit er een ring op je riser om de stuurlijn door te voeren komt dit probleem niet voor. Een katrol kan – vooral als het met zand in aanraking komt – vast komen te zitten. De wrijving op de stuurlijn neemt toe en daarmee ook de kans op een breuk.



1 Sturen met de buitenste lijn van de achterste riser