

Trucje 13: Stel je harnas goed af om stabiel te vliegen

Je vliegt het veiligste en meest stabiele A-scherm op de markt. Je probeert thermische condities te vermijden. En toch is het altijd onrustig in de lucht als jij vliegt, terwijl andere piloten de omstandigheden boterzacht vinden. Herken je dit? Dan wordt het misschien tijd je harnas anders af te stellen en beter op de positie van je handen te letten!

Tekst en foto's: Erwin Voogt

Ons gewicht hangt via de karabijnen aan het scherm, toch? Dat klopt... maar niet helemaal. We zijn ook met het scherm verbonden via de de stuurlijnen. In de theorielessen leren we dat de stuurlijnen geen dragende functie hebben. Maar dat wil niet zeggen dat we geen kracht uitoefenen op het scherm via de stuurlijnen. We zullen hieronder zien dat we soms tot wel 10% van ons gewicht aan de stuurlijnen hangen. En dat de manier waarop je dat doet enorm veel uitmaakt voor de stabiliteit van het scherm.

Kiloknallerstuurlijn

Om de bolling uit de lijnen halen, contactvliegen, laten we de armen wat hangen aan de stuurtokkels. Het bekende 'pondje suiker': de kracht die we dan uitoefenen op de stuurlijnen is ongeveer een halve kilo per lijn, dus circa één kilo in totaal.

Wanneer we remmen of sturen, wordt de kracht die we uitoefenen op de stuurlijnen aanzienlijk groter. Hoeveel groter hangt af van het scherm. De zogenaamde stuurdruk verschilt per model en merk scherm. Maar in alle gevallen gaat het om enkele kilo's – per stuurlijn. Als je remt, trek je jezelf eigenlijk een beetje op aan de stuurtokkels. De 4 tot 6 kilo stuurdruk die je uitoefent bij aangeremd vliegen, betekent dus dat er 4 tot 6 kilo minder gewicht aan de karabijnen hangt. Bij stevig remmen kan dit wel 10 kilo zijn.

Is de lucht onrustig, dan zijn we continu bezig het scherm via de stuurlijnen te corrigeren. Duikt het scherm een beetje aan, dan reageren we doorgaans automatisch met wat aanremmen. Het scherm blijft zo keurig stabiel recht boven ons hoofd. Door dit corrigeren variëren we dus ook continu de gewichtsverdeling. Van de volledige 90 kilo aan de karabijnen, naar 85 kilo aan de karabijnen en 5 kilo aan de stuurlijnen, en weer terug.

Maar heeft het veranderen van de gewichtsverdeling ook invloed op het scherm? Dat is afhankelijk van hoe je zit en waar je je handen houdt!

Hang aan twee punten

Op foto 1 zie je de zitpositie zoals het hoort: rechtop en de handen met stuurtokkels dicht naast de risers. Het gewicht hangt aan twee ophangpunten, de karabijnen, wat ook de bedoeling is. Naar beneden trekken van de stuurlijnen heeft dan geen invloed. Er verschuift weliswaar wat gewicht van de karabijnen naar de stuurlijnen, maar omdat de stuurlijnen en risers dicht naast elkaar lopen, blijft sprake van twee ophangpunten en er verandert niets aan de balans van het scherm.

Dat wordt anders als je achterover hangt en je daarmee ook je stuurlijnen weg van de risers trekt, zoals wat overdreven weergegeven in foto 2. Je gewicht hangt nu feitelijk niet aan twee, maar aan vier ophangpunten: de twee karabijnen met daaraan de risers, en de twee stuurlijnen. Wanneer je nu aan de stuurlijnen trekt verplaatst

een deel van je gewicht naar de achterste 'ophangpunten' en dus zal het scherm wat achterover kantelen. Je verandert dan door remmen ook de stand oftewel de instelhoek van de vleugel. Actief vliegen betekent in deze houding dat je continu je scherm op en neer aan het kantelen bent. Dit 'ja-knikken' van het scherm is uiteraard niet de bedoeling en maakt het vliegen onrustig.

Kortom, stel je harnas goed af en zorg dat je rechtop zit. Dat geldt ook voor een podharnas. Tijdens het vliegen houd je je handen altijd dicht bij de risers en als je remt of stuurt beweeg je de stuurtokkel langs de riser, niet er vanaf en zeker niet naar achter. Je zult merken dat je scherm dan veel rustiger en stabiel vliegt. Wat ooit turbulente thermiek leek, blijkt eigenlijk boterzachte lucht te zijn.



1 Zit rechtop en houd je handen met de stuurtokkels altijd dichtbij en in het verlengde van de risers.



Meer weten?

Het boekje "The missing link" van schermontwerper Michael Nesler en testpilote Gudrun Öchsl legt gedetailleerd uit hoe je je harnas afstelt en wat de beste zitpositie is. De titel is een verwijzing naar de onbesprokenheid van het onderwerp. Het is tot nu toe het enige boek over harnassen voor zover wij konden nagaan. Het is alleen in het Duits beschikbaar en vooralsnog ook alleen bij Duitse en Oostenrijkse vlietscholen (online) te bestellen. Onder andere bij Nesler en Öchsl zelf:

www.profly.org/buecher (€19,90 inclusief verzendkosten naar Nederland)



2 OK, dit is overdreven, maar als je te ver achterover zit, verplaats je bij remmen en sturen onbedoeld gewicht naar de achterkant van het scherm. Het scherm zal hierdoor subtiel achterover kantelen elke keer als je remt of stuurt.