

Trucje 14: Sturen met de achterste risers

Sturen met de achterste risers is niet alleen handig als je remlijn ooit een keer breekt. Het is ook een manier om te sturen als je met speed vliegt. Je kunt natuurlijk gewoon je C-risers pakken, maar veel schermen hebben tegenwoordig speciale lussen of handvatten op de achterste risers en uitgekiende verbindingen tussen de risers om sturen bij speed met behulp van de risers mogelijk te maken. Blijkbaar is het een belangrijke vliegtechniek. Maar waarom? En wat moet je dan doen?

Tekst: Bastienne Wentzel

Niet zo lang geleden hadden alleen 'tweelijner' wedstrijdschermen staafjes om met de achterste risers te kunnen sturen. Met zo weinig lijnen is dat een belangrijke vliegtechniek. Maar de laatste jaren hebben ook de sportklasse en nu de intermediate klasse (dus C- en hoge B-schermen) vrijwel allemaal een systeem voor het sturen met de achterste risers.

Het is een manier om je scherm te besturen en te controleren wanneer je met speedbar vliegt. Zou je dat met de remlijnen doen dan is dat als remmen terwijl je gas geeft. Niet efficiënt dus. Maar een scherm dat ongecontroleerd alle kanten op schiet is ook niet efficiënt en kan heftig inklappen. Met de achterste risers vang je het scherm op als het naar voren duikt of stuur je het bij als het van links naar rechts rolt.

Hoe ziet het eruit?

Hoe weet je of jouw scherm een systeem heeft voor het sturen met de achterste risers? Dat staat uiteraard in de handleiding. Maar kijk vooral eens op de achterste riser. Daar zie je dan een handvat dat beter en minder vermoeiend is om vast te houden dan enkel de riser. Dat kan een lus zijn, of een zachter stuk op de riser of een staafje. Het gaat niet alleen om het handvat. De achterste riser (meestal de C) is via een systeem van dyneema koorden en pulleys verbonden met de B-riser. Wanneer je aan de achterste riser trekt, gaan niet alleen de C-lijnen maar ook de B-lijnen deels mee naar beneden. Dat voorkomt dat het vleugelprofiel vervormt. Door aan de remmen of achterste risers te trekken trek je de trailing edge natuurlijk naar beneden en verandert de vleugelvorm. Een vervormd profiel vliegt minder goed. Het pulley-systeem zorgt ervoor dat de hele vleugel kantelt, niet alleen de trailing edge. Het profiel blijft in takt zodat je scherm beter glijdt. Simpel gezegd hef je door te trekken aan de achterste riser het effect van speed deels op: in plaats van remmen aan één kant zoals bij normaal sturen, geef je nu minder gas aan één kant.

Vliegtechniek

We spraken de Duitse Nova testpiloot en wedstrijdpiloot Ferdinand Vogel. Hij legt uit hoe je het beste kunt sturen met de achterste risers: "Deze techniek is bedoeld om tijdens het vliegen met speed de bewegingen van het scherm door turbulentie tegen te gaan. Je geeft korte impulsen om de duik naar voren van het scherm te stoppen. Dus voor snelle bewegingen van het scherm gebruik je de achterste risers. Voor langzame bewegingen gebruik je het speedstelsel. Bijvoorbeeld als het scherm wat achter blijft hangen, kun je wat meer speed trappen."



1 Zo stuur je met de achterste risers, in dit geval met een lus aan de C-risers. Als je met ingetrapt speedstelsel vliegt, zorg dan dat je niet aan je remlijnen trekt (de remlijnen hangen in een boog) maar houd de stuurlussen wel vast. Doe ze alleen om je polsen zoals hier als je zeker weet dat je s je handen snel uit de lussen kunt trekken als dat nodig is.

Enige voorzichtigheid is geboden. Je kunt niet eindeloos aan de achterste risers trekken want dan stalt het scherm. Maar hoe weet je hoeveel je kunt trekken?

Kijk maar eens naar de karabijnen waar de lijnen aan vast zitten. Zonder speed te trappen zijn die allemaal op één horizontale lijn. Zodra je de speedbar intrapt zul je zien dat de voorste karabijnen naar beneden gaan. De karabijnen komen op een schuine lijn te liggen. Je kunt zonder enig gevaar het handvat van de achterste riser zo ver naar beneden trekken dat de karabijnen weer op een horizontale lijn liggen. Je scherm vliegt dan overigens weer net zo snel als zonder speed en achterste risers. Vandaar het advies om de achterste risers maar kort aan te trekken: je verliest de snelheid die je net had opgebouwd door speed te trappen. Het resultaat is vermoeide armen en benen maar je bent niks opgeschoten.

Daarna moet je wat meer gaan oppassen. Je kunt zo'n 10 tot 15 cm



Skywalk Cayenne 6 - een lus



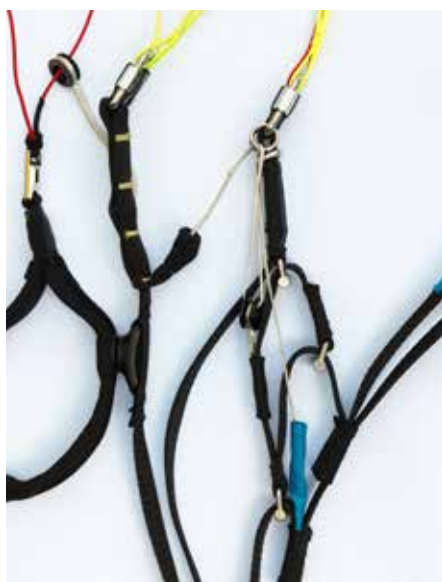
Nova Mentor 7 Light - een staafje



BGD Base 2 Lite - een brug



Skywalk Chili 5 - hier houd je gewoon de C-riser vast



Triple Seven Rook 3 - zacht stuk riser met gele strepen en een brug



Swing Helios - de rode brug tussen de B's en C's

2 Hierboven zie je diverse voorbeelden van risers met een stuursysteem op de achterste risers. Iedere fabrikant verzint een andere oplossing. Let vooral op de verbinding tussen de B- en de C-risers, met diverse lijntjes, banden, katrollen en schroefkarabiners.

verder trekken als het nodig is om je scherm boven je hoofd te houden, maar doe dat alleen in korte impulsen en laat dan weer los. Let op dat je niet in de buurt van het stallpunt komt.

Gevorderde technieken

Sommigen bevelen aan om ook de achterste risers te gebruiken zonder dat je met speed vliegt, bijvoorbeeld als je draait in thermiek. Dat zou efficiënter vliegen. Hoewel de meningen ook onder experts verdeeld zijn, is Ferdi daar geen voorstander van. Hij legt uit: "Het vleugelprofiel is ontworpen voor een bepaalde luchtstroom. Als je de invalshoek vergroot zonder het profiel te vervormen, zoals gebeurt wanneer je aan de achterste risers trekt, dan nemen veel piloten aan dat het scherm efficiënter gaat vliegen. Ze denken dat het dan beter presteert, dus een beter glijgetal heeft dan wanneer ze de trailing edge vervormen met de rem. Maar

bedenk wel dat meer 'camber', dat is een meer gebogen vleugelprofiel met een naar beneden getrokken trailing edge, beter geschikt is voor langzamer vliegen. Een bocht vliegen zoals in thermiek is dus efficiënter met de remmen." Ferdi claimt dat hij dit heeft uitgeprobeerd door naast elkaar te vliegen in een thermiekbjel. Tot slot: als je dit allemaal maar gedoe vindt, geen probleem. Je hoeft niet met speed te vliegen. Maar als je dat wel doet, bedenk dan dat het belangrijk is om je scherm te controleren in turbulentie. Een inklapper met speed is veel heftiger dan zonder. Als je niet graag met speed vliegt, heeft Ferdi wel een advies: "Als je de speedbar zelden of nooit gebruikt wanneer je van thermiekbjel naar thermiekbjel vliegt, dan heb je aan een hoog B-scherm niks te zoeken. Kies een A-scherm of een lage B. Doe je dat wel, dan zijn je vaardigheden goed genoeg om het sturen met de achterste risers goed te kunnen uitvoeren."