

3. Beginnen met thermiek vliegen

In de vorige twee delen hebben we de techniek gehad. Nu het gevoel! We gaan thermiek zoeken en gebruiken.

Goed? Natuurlijk goed! Je wil natuurlijk niet te moeilijk beginnen. Dus een dag met veel thermiek. Maar wanneer is dat?

Je hebt vast het volgende wel een keer opgemerkt. Het is een mooie dag na een frisse nacht, er staat een klein beetje wind. Maar dan valt de wind weg, het wordt broeierig warm. En even later voel je een verkoelende bries, net iets meer dan de wind.

Wat je daar hebt meegemaakt is dat een thermiekbel recht over je heen is gaan. Die dagen zijn perfect. Er is veel thermiek, elke paar minuten is er een bel(letje) in de buurt. Er staat niet veel wind en dus kun je, als je eenmaal een bel hebt gevonden lang in goede lucht blijven.

Maar ik wil eerst nog even het mechanisme van die overtrekkende bel beschrijven. Wat je ervaart is als volgt te verklaren. En denk daarbij even terug aan het intermezzo van de laatste keer.

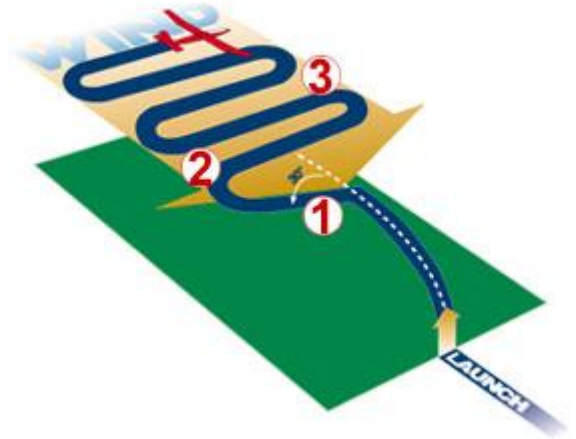
Het moment (of eigenlijk de periode, want het gebeurt niet ineens) dat de wind weg valt is het moment dat de lucht die wordt aangezogen door de bel, even snel wordt aangezogen als de wind waait. Het effect is dan dat de bel naar je toe verplaatst met ongeveer de snelheid van de wind en dat de lucht rondom je stil begint te staan.

Als de bel recht boven je is, komt de wind van alle kanten naar de bel toe en dan vooral naar de randen van de bel. Maar in het midden gaat de lucht hooguit omhoog, dat voel je niet.

En is de bel net voorbij dan zuigt hij nog steeds lucht aan. De snelheid van de lucht is dan de windsnelheid en de snelheid waarmee de bel aanzuigt. Omdat de luchtsnelheid dan wat hoger is en je er net voor in de warmte van de bel was, ervaar je dat als koele bries.

In het volgende deel geef ik ondermeer nog wat theorie (de derde vector) die wat dieper in gaat op de veranderingen van luchtsnelheid. Daar kan namelijk nog meer mee.

Goed, we gaan op jacht naar een bel. Het vliegtuig is goed afgesteld en je start naar hoogte. Zelf vind ik de elastiek-start het mooiste: stil, krachtig, daarna echt zweven met een lichte zwever (geen zware motor/accu). Ik beschrijf hier de start zelf niet maar begin vanaf het moment dat je op ongeveer 100 meter bent aangekomen. Je bent, zoals met een zwever gebruikelijk, recht tegen de wind in gestart en je vliegt horizontaal en rustig rechtdoor (cruise mode).



Dat betekent wel dat je het toestel van achteren ziet. Dus is het verstandig een bocht te maken. Als je het vliegtuig vanaf de zijkant ziet, zie je namelijk beter wat het doet. Dus een bocht naar links of rechts, dat maakt niet uit en dan ongeveer 60 graden. Dan vlieg je dus bijna haaks op de lijn waarop je gestart bent. En natuurlijk met zo min mogelijk stuurbewegingen. Als je géén indicatie ziet van lift en je komt op de afstand waar je je niet meer prettig voelt dan maak je een 210 graden bocht tegen de wind in en vlieg je terug, haaks op de wind.

Nu hoor ik je denken: daar heb ik al gevlogen en daar was geen thermiek?! Maar dan vergeet je dat het altijd een beetje waait. En ja: je kunt twee keer boven dezelfde grond vliegen, maar als je het op deze manier doet vlieg je telkens in "nieuwe" lucht. En ook nu weer: zo ver als je prettig vindt en weer een 180 graden bocht tegen de wind en dat herhaal je zo lang mogelijk. Of natuurlijk tot je thermiek ziet aan het toestel.

Dat kun je op een paar manieren zien, afhankelijk van hoe je op de thermiekbel aan komt.

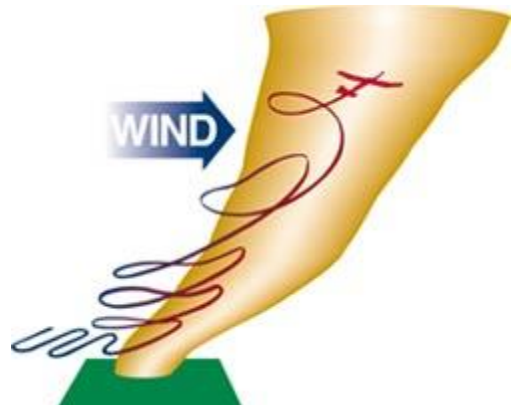
1. het vliegtuig wijkt ineens af van de koers terwijl je niet stuurt (zie je nu waarom dat belangrijk is? Dan zit er een bel in de buurt waar de lucht naar toe stroomt. Ik zou zeggen stuur in de richting van de afwijking en maak daar een cirkel of nog beter een vlakke 8. Dan kan je één van de volgende dingen zien, die je ook kunt zien als je nog een bel zoekt:
2. je toestel gaat in zijn geheel omhoog. Dat is dus een bel waar je "midden" in zit. Hier kun je een paar dingen doen. Als je net begint zou ik zeggen: stuur! Maak een cirkel en ga centreren. Dat is het laatste stukje wat ik zometeen ga beschrijven. Zodra je een beetje redelijk in de lift zit ga je naar de "minimal sink" stand. Als je wat meer ervaring hebt: vlieg door tot je weer uit de bel komt. Dan weet je ongeveer hoe groot de bel is en kun je terugdraaien en meteen beginnen aan een zo ruim mogelijke cirkel.
3. je kunt ook zien dat er 1 vleugel wordt "opgetild". Hier moet je goed kijken: wordt er 1 opgetild of gaat de andere naar beneden? Eerst: er wordt er een opgetild: de bel zit aan de kant van de hoge vleugel! Draai daar naar toe als

je snel genoeg bent of maak een 270 graden bocht en duik recht de bel in. Maar: gaat de ander vleugel naar beneden? Dan zit daar zakkende lucht en zit de bel waarschijnlijk achter de zone met zakkende lucht en dan is het draaien naar de lage vleugel toe goed. Overigens als er 1 omhoog gaat en de andere naar beneden, dan zit je dus op de grens en is de hoge kant goed (mag je even over nadenken en als je er niet uit komt vraag het aan me) Als je het niet zeker weet gok je een kant en als je daar blijft dalen, dan weet je waar je naar toe moet.

- er is nog een variant om te kennen: het vliegtuig tilt zijn staart op en versnelt iets. Dan duwt de stijgende lucht de staart omhoog en door die stand van de romp krijg je de versnelling. De lucht om je heen stijgt! Dit lijkt dus op situatie 2. Zo kun je ook reageren. En het omgekeerde is ook waar. Als jouw toestel zijn staart laat hangen heeft dat niets te maken met het zwaartepunt, dat heb je immers goed ingesteld! Nee, de zakkende lucht duwt jouw staart omlaag: je zult zinken als een baksteen! Er is maar 1 remedie: dus de knuppel naar voren, maak vaart en ga in de speedstand zo snel mogelijk daar weg!

Goed het laatste bouwsteentje voor nu: centreren. Je zoekt een cirkel die zo goed mogelijk in de bel blijft. De manier om dat te doen is niet moeilijk, maar vraagt wel continu sturen. En als je goed zit dan zit je waarschijnlijk 2 of 3 cirkels later niet meer helemaal goed en kun je overnieuw beginnen.

De hele truc is: je vliegt telkens als je meer stijgt een scherpere bocht en weer een minder scherpe bocht als je zakt. Dus je verlegt de cirkel door een ei-vorm te vliegen op plaats van een cirkel met de punt naar die kant waar je de meeste stijging had. Net zo lang tot je gelijkmatig stijgt.



Goed, tot zover voor nu: de volgende keer dus de derde vector en signalen op de grond en in de lucht die je duidelijk maken waar thermiek kan zitten.