

Η δεύτερη, το μοντέλο να πάρει κλίση απότομα προς τα πάνω, να χάσει ταχύτητα και να βουτήξει προς τα κάτω λόγω «στολαρίσματος» (stall). Στην περίπτωση το μοντέλο είναι πισώβαρο (ή οπισθοβαρές), οπότε κινούμαστε αντίθετα, δηλαδή μετακινούμε το φτερό προς τα πίσω, ώστε να μειωθεί το βάρος πίσω και να αυξηθεί το εμπρός.

Η τρίτη περίπτωση είναι και η επιθυμητή, δηλαδή το μοντέλο να διαγράψει μια σχετικά ομαλή τροχιά, με ελαφρά ανοδική τάση όσο κρατάει η δύναμη του λάστιχου, και με το πλήρες ξεκούδρισμα να προσγειωθεί ομαλά σαν ανεμόπτερο.

Εφόσον πετύχουμε την ομαλή πτήση, μπορούμε να ανεβάσουμε σταδιακά τις στροφές, π.χ. ανά 25-30, διορθώνοντας ανάλογα τη θέση του φτερού. Μπορούμε τώρα να επικεντρωθούμε και στην κατεύθυνση του μοντέλου. Όλα τα μοντέλα ελεύθερης πτήσης επιθυμούμε να πετούν σε κυκλική τροχιά. Ο λόγος πολύ απλός. Να μην τα κυνηγάμε όταν πετάμε σε εξωτερικό χώρο και να μην χτυπάνε σε τοίχους όταν πετάμε σε εσωτερικό χώρο. Αυτό το πετυχαίνουμε με διάφορους τρόπους, για το συγκεκριμένο μοντέλο μπορούμε να κολλήσουμε λίγο χαρτί στο κάθετο πηδάλιο και να το στρίψουμε στην επιθυμητή κατεύθυνση, ή να βάλουμε λίγη πλαστελίνη στο ακροπερύγιο στη μεριά του οποίου θέλουμε να στρίβει το μοντέλο μας.

Το κάθε λάστιχο έχει και τα όρια του. Αυτό θα το βρει κανείς δοκιμάζοντας, σταδιακά αυξάνοντας τις στροφές, μέχρι κάποια στιγμή να σπάσει. Το σίγουρο είναι ότι για το πλήρες κούρδισμα χρειάζεται ένα μηχανικό κουρδιστήρι, όπως αναφέρθηκε παραπάνω. Μειώνει τόσο το χρόνο όσο και τον κόπο του κούρδισματος. Σε μέγιστες στροφές το μοντέλο μπορεί άνετα να ξεπεράσει τα 40 δευτερόλεπτα, χωρίς θερμική υποστήριξη.

Αυτά τα πολύ λίγα ως εισαγωγή, θα ακολουθήσουν και άλλα, ειδικά στο θέμα του κούρδισματος και της πτήσης, σε επόμενες συνέχειες. Φυσικά θα ακολουθήσουν και άλλες κατασκευές και σχέδια.

