

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



35

Oktober 2024



Lift is het officiële orgaan van de Afdelingen Paragliden, Deltavliegen en Paramotorvliegen van de KNVvL.

Lift is gratis voor KNVvL-leden die zijn aangesloten bij een van deze afdelingen en online te lezen op issuu.com.

Hoofredacteur

Bastienne Wentzel

Redactie-adres

Eikenlaan 11, 3749 AE Lage Vuursche
lift.delta-paragliding@knvv.nl
(niet voor adreswijzigingen)

Redactie

Jesper Albers, Peter Blokker, Tamara
Blokker-Hondsmerk, Mario Spee, Titus
Verbeek, Maaïke Zijdeveld

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Bastienne Wentzel

Druk

Drukkerij Weemen.

Advertenties

Alle informatie, opgave en aflevering
mail naar:
communicatie.paragliding@knvv.nl

Bijdragen voor Lift

Ideeën voor artikelen graag naar:
lift.delta-paragliding@knvv.nl.
Digitaal beeld liefst via WeTransfer.

De redactie is niet aansprakelijk voor schade, ontstaan door eventuele fouten in de berichtgeving. De redactie, noch het bestuur van de Afdelingen Schermvliegen, Deltavliegen en Paramotorvliegen zijn verantwoordelijk voor de inhoud van door derden ingezonden stukken.



Sterke verhalen

Daar sta ik dan. Afwachtend, verloren, niet wetend wat te doen. Parawaiting?

I wish. Alles beter dan de post-vakantie werkbijbel. "Gezellig" bijkletsen met de collega's. Begrijp me niet verkeerd: ik heb aardige collega's en natuurlijk hoor ik graag hun vakantie-verhalen. Mijn allergie zit in het gecreëerde moment, de verplichting om het op dat ene moment gezellig met elkaar te hebben. Nu geloof ik er zelf meer in dat gezelligheid spontaan ontstaat. Maar goed, ik weet hoe teambuilding werkt en sommige collega's zie ik inderdaad alleen bij dit soort gelegenheden.

Dus ik laat altijd braaf mijn gezicht zien en doe minimaal twee drankjes. En als ik er dan toch ben, doe ik heus leuk mee. Ik krijg de gebruikelijke reacties op mijn paragliding-avonturen. "Wat stoer! Dat zou ik echt niet durven! Met mijn hoogtevrees." En altijd een collega die wijst op de gevaren: "Er is er laatst weer een neergestort, pas maar op..."

Ik krijg de gebruikelijke reacties op mijn paragliding-avonturen. "Wat stoer! Dat zou ik echt niet durven! Met mijn hoogtevrees."

Na mijn eigen reisverslag glijd ik als vanzelf wat meer in de luistermodus. De observerende rol past mij nou eenmaal het beste. Naarmate de borrel vordert en de alcoholinname daarmee ook, worden de verhalen sterker. En eens in de zoveel tijd komen ook de (sterke) drankverhalen voorbij. Alhoewel, als ik de collega's zo hoor, zijn het meer heldeneposissen. De een heeft nog harder gekotst of weet zich nog minder van een avond te herinneren dan de ander. Er wordt bijna tegen elkaar opgeboden. Het is alsof ik naar een veiling sta te kijken. "En toen moest ik nog op de fiets naar huis en slingerde ik over de weg en raakten onze sturen in elkaar en vielen we." De volgende collega: "Oh dat is nog niks, ik reed een keer vol de sloot in." En natuurlijk altijd die ene collega met het allersterkste verhaal die door de politie is thuisgebracht. Misschien komt het doordat ik zelf nooit dronken ben, maar ik snap niet zo goed waarom dit soort verhalen stoer gevonden wordt. Ik vind het altijd een beetje gênant. Maar... als ik de rol van observator los laat op mijn eigen wereld, zie ik wel een parallel.

Na een dag vliegen gebeurt namelijk iets vergelijkbaars bij de lokale piloten-hang-out. Schermen worden vergeleken en tips worden uitgewisseld. Maar ook hier ontbreken de sterke verhalen niet. "Ik heb vandaag een XC-vlucht gemaakt van wel 4 uur." Piloot nummer 2: "Oh dat zou ik ook wel gered hebben, maar ik had een mega-inklapper die ik gelukkig kon herstellen. Maar ja, toen was ik wel uit de liftband gezakt." Een derde: "Ik werd een keer aangevallen in de lucht door roofvogels. Bijna mijn scherm doormidden." Deze verhalen worden vaak ondersteund door filmmateriaal. Soms zelfs op groot scherm, zoals in Ölüdeniz, waar alle starts van die dag bij Cloud9 voorbij komen. Dus voordat ik weer eens met mijn ogen rol bij de volgende anekdote op de afdelingsborrel, kijk ik maar eens in de spiegel :-)

Vouwkonijn

LIFT

inditnummer

Cover: Adi Geisegger (adigeisegger.com)

Soaren op Mons Klint in Denemarken 4

Vliegstek Sospel, Frankrijk 8

Startplek met jacuzzi in Italië 12

Serie Harnassen en protectie deel 1 - Welk harnas kies je? 16

Deltavliegen: Dutch Open 2024 22

Paragliding: Chabre Open 2024 28

Delta Free Air festival 2024 34

Langs de Liftlat: Marcin Krawczyk 36

Foto: Wim de Gier



Soaren bij Møns Klint

Zal ik wel of zal ik niet ?

Tekst en foto's: Leonard Bik

Net zoals bij mijn voorgaande vlieglocaties, de Lofoten en Lanzarote, is Møns Klint in Denemarken weer zo'n plek waar ik heel graag zou willen vliegen maar waar je net mazzel moet hebben met het weer. Het weer op de Lofoten is vaak onstuimig, op Lanzarote is er vaak te harde wind en bij Møns Klint heb je oostenwind nodig die niet te hard en niet te zacht mag zijn vanwege zijn steile kliffen. Op de Lofoten en Lanzarote had ik zo'n mazzeldagje en nu maar hopen dat ik bij Møns Klint dat ook heb.



Als ik vrienden foto's van Møns Klint laat zien verbaast het bijna iedereen dat dit in Denemarken ligt, zo exotisch ziet het er uit. Hier op mijn werk, afdeling Geologie, weten ze precies waar dit ligt omdat deze locatie bekendstaat als een geologisch interessante plek. Het plateau van dit eiland is ontstaan in het Krijt, 144 tot 65 miljoen jaar geleden. Toen was het een zeebodem waar miljoenen jaren lang resten van zeedieren neerkwamen en er uiteindelijk een pakket van kalk van 150 meter dik ontstond. Door tektonische krachten is het plateau aan het aardoppervlak gekomen. Daarna is door erosie van wind en zee de vorm van afbrokkelende krijtrotsen ontstaan. Ik was al een tijdje van plan om een weekje naar Zweden te gaan om daar wat klusjes te doen in en rondom mijn vakantiehuis. Omdat de reis toch via Denemarken zou gaan leek het me een goed idee deze reis te combineren met een trip naar de Deense westkust voor wat soar sessies, nog niet wetende dat het de oostkust zou worden.

Oostenwind voorspeld!

De auto volgeladen met schermen, kampee-

ruitrusting en nog veel meer spullen voor het vakantiehuis, vertrek ik richting Zweden. Omdat de voorspelling voor de eerste paar dagen harde wind en regen is, besluit ik direct naar mijn vakantiehuis in Zweden te rijden. Na een week heerlijk te hebben geklust vertrek ik naar Denemarken om te gaan vliegen. De voorspelling is oostenwind, 9 tot 14 knopen met een zonnetje. Niet wat ik in gedachten had voor wat soarsessies aan de westkust, maar met oostenwind zit er mogelijk een vlucht bij Møns Klint in! Aan de westkust was ik al eens eerder geweest maar aan de oostkant bij Møns Klint heb ik nog nooit kunnen vliegen, dus eigenlijk ben ik best wel blij met deze oostenwind! Deze plek staat al heel lang hoog op mijn verlanglijst. Vol verwachting ga ik op pad naar Møns Klint. Na een dag rijden kom ik aan op de camping van Møns Klint. Prachtige camping met goede voorzieningen en heerlijke pizza's bij het campingrestaurant. Deze dag is de wind nog aan het draaien en morgen zou het helemaal goed moeten zijn. De volgende morgen pak ik mijn spullen en rij naar de startplek. Ik ben natuurlijk veel te

vroeg en er staat amper wind. Volgens de laatste voorspelling zal de wind rond een uur of 3 beter zijn. Ik heb alle tijd en verken het gebied alvast. Het is echt prachtig wandelen daar dus ik besteed mijn tijd goed. Op de startplek kom ik Simon uit Zwitserland tegen die daar ook wil gaan vliegen. Maar de wind is echt te zacht en we spreken af om 's middags een nieuwe poging te wagen.

Broedgebied

Tot mijn spijt kom ik tijdens het wandelen een bordje tegen met de melding dat er niet met drones gevlogen mag worden tussen januari en oktober in verband met een zeldzame slechtvalk die daar nestelt. Omdat ik toch nog tijd over heb, besluit ik naar het GeoCenter te lopen en daar eens te vragen hoe dat nou zit. Helaas mag er niet gevlogen worden was het antwoord. Dit wilde ik dus niet horen. Ik stuur meteen een berichtje naar de Deense paraglidingvereniging met de vraag hoe dat nou zit want bij de officiële startplek staat niets over het niet mogen vliegen. Ik krijg een reactie (zie kader op de volgende pagina) die je op meerdere manieren kunt lezen.





“Het Deense Natuur Agentschap (grondeigenaar) oordeelt dat DHPU-activiteiten geen significant negatief effect zullen hebben op de gronden voor aanwijzing van het Natura 2000-gebied (inclusief slechtvalken) wanneer aan de volgende voorwaarde wordt voldaan: - DHPU-piloten moeten het vliegverbod respecteren in zones, die elk jaar worden opgesteld op basis van de broedactiviteit van slechtvalken in dat jaar. - Het vliegverbod in de zone(s) geldt in beginsel in de periode 1 februari tot en met 15 juli. Vliegverboden hebben de volgende omvang: • Een straal van 300 meter rond de broedplaatsen van de slechtvalken. • Tot 150 meter verticaal boven de nestplaats zelf. - DHPU-piloten moeten de beperkingen respecteren die voortvloeien uit wetgeving, waaronder regels in de Natuurbeschermingswet.” (Vertaald uit het Deens)

Tja, zal ik wel of zal ik nou niet daar gaan vliegen? Geen idee waar het nest zit dus ik neem me voor om toch in de middag naar de startplek te gaan en te gaan vliegen. Ik probeer dan wel wat afstand van de wand te houden. Ik loop om drie uur naar de startplek en daar staat Simon al klaar. Ik pak mijn spullen snel uit en start weg. Een beetje

lastige start met de hoge klif maar na drie pogingen krijg ik mijn scherm in de lucht. Met een paar stappen loop ik van de klif af en zit ik direct 100 meter boven zee en het uitzicht is meteen spectaculair. Een mooie combi van een hagelwitte klif en een groen gekleurde zee. Ik vlieg meteen terug naar de startplek om vanuit de lucht de start van

Simon te filmen. Daarna is het ieder voor zich en maak ik een prachtige vlucht langs te krijtrotsen.

Klifsoaren

De wind is niet hard genoeg om wat afstand tot de wand te kunnen houden om zo het slechtvalknest te vermijden, waar die dan





Locatie: Møns Klint

Startplek: 54.952160, 12.546760

Landing: toplanding op startplek of beneden op het smalle strand bij vuurtoren van Møn Fyr.

<https://www.youtube.com/watch?v=L6PE0glskiE&t=303s>



ook had mogen zijn. Eigenlijk is het wel enorm kicken om strak langs de klif te vliegen. Ik geniet verder met volle teugen van de vlucht, wat is dit toch weer kicken! Toch voel ik me een beetje bezwaard omdat ik dicht bij de wand vlieg. Al zou ik er nog uren kunnen blijven vliegen, besluit ik na een uurtje terug te vliegen. Ik twijfel nog even of het een toplanding gaat worden of een landing op het strand, maar ik voel me safer bij een landing op het kiezelstrand

vlak bij de auto. De landing gaat zo relaxed en even later landt Simon naast me. We spreken meteen af om ook in de avond te gaan vliegen. Om 8 uur's avonds staan we weer klaar. De wind ziet er nog steeds goed uit. Ik verheug me op een mooie avondvlucht met een mooie zonsondergang. Ik start als eerste weg en merk dat het enorm turbulent is. Dan zak ik flink uit en dan pak ik weer even wat hoogte, maar het voelt niet fijn. Ik doe mijn best om hoog te blijven

maar ineens zak ik te ver uit en moet ik noodgedwongen langs de steile klif landen. Dat is best spannend maar het gaat gelukkig helemaal goed. Simon zie ik verderop een waterlanding maken omdat er daar geen strandje is. Gelukkig is het er ondiep en staan we na drie kwartier weer bij de auto. Verrassende omstandigheden. Dit was totaal niet wat ik had verwacht. Maar een vlucht bij Møns Klint heb ik in de pocket!!!



Vliegsteek Sospel, Frankrijk

Maximaal genieten in een microklimaat

Tekst en foto's: Peter Blokker



Vijf minuten geleden verliet ik de startplek en het gaat niet echt lekker. Tweehonderdvijftig hoogtemeters ben ik al kwijt en het wordt tijd om richting de landing te vliegen. Bam, een bel, vijf minuten later hang ik driehonderd meter boven de startplek. Ik kan het dus toch. Oh, nu gaat het wel heel makkelijk. . . Na een mooi rondje van een uur om Sospel heen blijkt dat ik zelfs met een steilspiraal nauwelijks hoogte verlies. Met grote oren prik ik het scherm op het ruime maar toch wat turbulente landingsveld. Dit is een vliegsteek die je even moet leren kennen en waar je je prima een paar dagen kunt vermaken.



De Bevera rivier stroomt dwars door het idyllische Sospel.



Check deze windvaan op Agaisen voor leecondities.

De meeste Nederlandse piloten zullen nog nooit van deze vliegstek gehoord hebben. Monaco is wel bekend, alleen al vanwege de laatste Red Bull X-Alps etappe die hier eindigde (tot deze traditie verbroken werd een aantal edities geleden). Door allerlei regulering en volle stranden is het vliegen bij Monaco vooral in de zomer praktisch onmogelijk. Een half uur rijden landinwaarts vanaf Monaco, ligt Sospel als een charmante verborgen parel in de Bevera vallei. In dit vlieggebied kan het hele jaar door gevlogen worden, zelfs als de Mistral de piloten bij andere Franse vlieggebieden aan de grond houdt. Sospel is bijna geheel omringd door de Alpes Maritimes en heeft haar eigen microklimaat. Dat maakt het niet altijd een eenvoudig vlieggebied, maar biedt wel kansen als in de weide omgeving nergens anders gevlogen kan worden.

Startplaats Agaisen

Sospel heeft drie startplaatsen en daarmee voor iedere piloot wat te bieden, en dat in bijna elke windrichting behalve noord. Vanwege de afgeschermdde ligging met hoge bergen in het noorden, is de wind hier ook niet zo vaak noordelijk. De makkelijkste startplek is Mont Agaisen (750 m). De startplaats is eenvoudig bereikbaar met de auto en zeer ruim, je kunt er zelfs toplanen. Tot een paar jaar terug lagen hier kunstgrasmaten. Die zijn weg maar de startplaats is goed onderhouden. Het hoogteverschil is 415 meter, dus het is wel zaak om vrij vlot een bel te vinden anders sta je zo weer aan de grond. Je bent ook zo weer op de startplaats overigens, dus zo erg is dat ook weer niet. Een kwartier met de auto, of een uur lopen met prachtig uitzicht en je bent weer op de startplaats. De mooiste wandeling gaat over

het gemarkeerde wandelpad vanuit Sospel langs de oostflank van de berg met mooi uitzicht over de Bevera vallei. In de herfst en winter biedt Agaisen vaak thermische omstandigheden als er nergens anders meer thermiek te vinden is. In de zomer kunnen de condities behoorlijk sportief worden. De startplaats is geschikt voor wind van zuid-oost tot zuidwest. Pal west of oost is niet handig, dan ligt de startplek in de lijzijde. Kijk ook even naar de windvane achter de startplaats.

Startplaats Monte Grosso

Monte Grosso ligt een stuk hoger dan Agaisen (1.250 m). Hoewel er een windvaan staat, is het een beetje geïmproviseerde klifstart. Je kunt hier starten met bijna nulwind, maar een briesje uit het zuiden maakt het wel fijner om vlot los te komen. Het is



Tandem staat klaar voor de start op Agaisen.



De wandeling naar Agaisen is prachtig.

een behoorlijk stuk vliegen naar de landing, dus als het niet goed 'werkt' kun je beter koers zetten naar Mont Agaisen. Je komt dan nog redelijk hoog boven de startplaats van Agaisen aan en daar is meestal wel wat thermiek te vinden. Je kunt Monte Grosso met de auto bereiken, het laatste kwartier moet je lopen. Alles lopen kan ook, maar vanwege het dicht begroeide terrein is er niet heel veel te zien tot vlak voor de top. Monte Grosso, soms ook wel Mont Gros

genoemd, is de enige berg in het nationaal park Mercantour waar je mag starten.

Startplaats La Lavina

De vlucht met het mooiste uitzicht maak je vanaf de Tête de la Lavina. Vanaf 1.100 meter hoogte glij je hier over een behoorlijke afstand naar Sospel. Deze vlucht maak je in de ochtend, want de startrichting is oostelijk. In de middag overheerst meestal de zuidelijke zeewind. De route met de auto

is al mooi, via de Col de Braus, daar links en nog anderhalve kilometer door tot je het bos uit rijdt. Hier parkeer je en dan is het nog maar vijftig meter lopen naar de start. Onderweg naar Sospel kan je lift vinden boven de oostelijk geörienteerde rotsgraatjes en hellingen, of boven Sospel zelf, als de valleiwind op gang komt. Om de landing Pigeonnier te bereiken heb je een glijgetal van zes nodig als er geen wind staat en je geen lift vindt onderweg.



Het is een aardig stuk vliegen vanaf Monte Grosso terug naar Sospel.

De landing Pigeonnier

Aan de oostkant van Sospel ligt een enorm landingsveld, vlak bij het treinstation. Pigeonnier ligt op 335 meter hoogte. Let op voor vee op het veld, soms lopen er wat paarden. Er staat een grote windvaan op een rots midden in het veld, die vanuit de lucht al goed te zien is. Je kunt je auto het beste parkeren bij het station of het bedrijventerrein daar vlak onder. Het kan behoorlijk turbulent worden op de landingsplaats,

maar gelukkig is het terrein groot genoeg. Er is vaak een duidelijke windschering in de laatste twintig hoogtemeters, dus kom met snelheid (handen hoog) binnen.

Rondom Sospel

Naast de vliegerij heeft Sospel genoeg te bieden voor een lang weekend of zelfs een week vermaak als je ook van andere activiteiten houdt. Het charmante dorpje is leuk om doorheen te lopen en een terrasje

te pakken bij een patisserie aan de oever van de Bevera rivier. Het nationaal park Mercantour is prachtig om wandelingen te maken en Sospel is daarvoor een prima uitgangspunt. Ten noorden van Sospel ligt de Cascade du Piaon, een verborgen waterval met een bassin waar je een verfrissend bad kunt nemen. Sportklimmen kan bij de Baous de la Nieya, met dertig routes. Mountainbiken en canyoning behoort ook tot de mogelijkheden.



Hike&Fly naar Monte Grosso, nu nog even in de wolken gehuld.



Meer informatie

Hoewel de website van de lokale club Sospel Vol Libre in de afgelopen vijf jaar niet is bijgewerkt, is bijna alle informatie nog correct. Ook de app Paragliding Earth geeft correcte informatie over de locaties van de start- en landingsplekken. Bij de startplekken staan heel goede informatieborden. sospelvolibre.com

Start- en landingsplekken

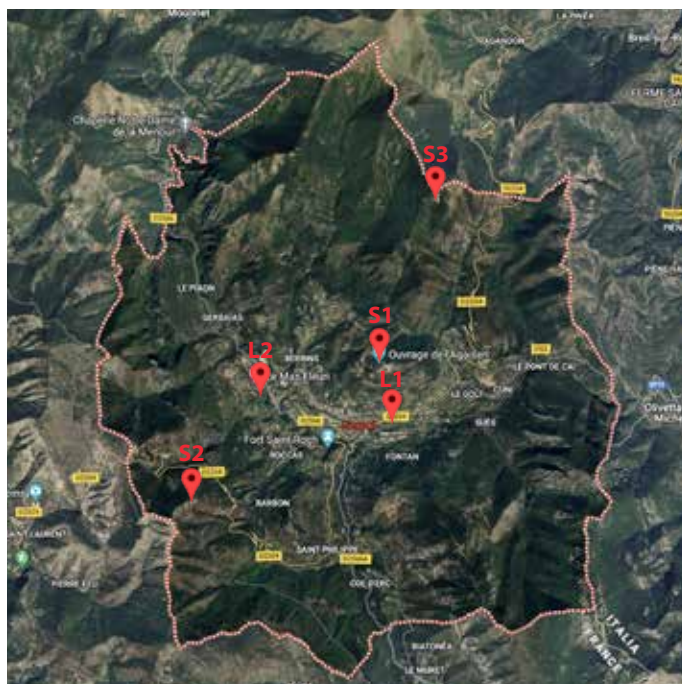
S1 Start Agaisen (736m) N43.8869°, O7.4545°

S2 Start Lavina (1086m) N43.8669°, O7.4132°

S3 Start Sospel Monte Grosso (1250m)

L1 Landing Sospel Pigeonnier (335m) N43.8794° O7.4583°

L2 Landing Lavina (425m), N43.8820° O7.4283°



Vliegen en chillen op de Cima Cavallaria

Startplek met jacuzzi

Tekst en foto's: Peter Blokker

Plan A:

Vol Bivouac

in de Gran Paradiso, aan touw met pickel en stijgijzers een paar duizend hoogtemeters sneeuw stampen.

Helaas, zelfs eind juli zijn de omstandigheden te winters en wisselvallig om deze tocht te ondernemen. Plan B: Luxe huttentocht naar de top van de Cima Cavallaria, overnachten in een privé-hut met jacuzzi op de veranda. Je begrijpt het al, mijn vriendin was behoorlijk teleurgesteld. Voorbereid op drie dagen pijn en dunne lucht, omgewisseld voor twee dagen Dolce Vita.

De Cima Cavallaria is met 1.464 meter geen heel hoge berg, maar omdat het dal op slechts 264 meter ligt is het hoogteverschil van 1.200 meter toch aanzienlijk. En dat is dan nog zonder de extra hoogtemeters die je er onder thermische omstandigheden bij kunt optellen. In ieder geval is het hoogteverschil serieus genoeg om lichtgewicht materiaal in te zetten voor de beklimming, vooral als je ook op de berg wilt overnachten en dus een tandenborstel en eten mee moet sjouwen. In drie uur zuivere looptijd kan je al op de top zijn, maar waarom zou je? Hoe vaak heb je de kans om in een tweepersoons chaletje te overnachten en de sterrenhemel te bewonderen vanuit een bubbelbad?

Etappe 1, van Calea naar Chalet Palù

De officiële landingsplaats ligt in Calea di Lessolo. De landing is niet al te groot maar is zo goed verzorgd dat het aan het gazon van een golfbaan doet denken. Windzakken, doelcirkel, terras, parkeerplaats, alles is er. Zelfs een shuttlebus, die elke dag een ritje omhoog maakt. Dan mis je alleen wel de mooie wandelroute die op je ligt

te wachten. De weg van Calea di Lessolo naar Brosso, het bergdorp halverwege de beklimming, is eeuwenoud en bezaaid met archeologische monumenten. Zo zijn er veel restanten van het mijnbouwverleden te zien, zoals oude ovens, smederijen en waterbassins. De route is gemarkeerd en staat bekend als de Sentiero delle Vote. Hoewel het pad met zorg en aandacht is aangelegd en voorzien is van informatieborden is er jarenlang geen onderhoud gepleegd aan de



Restanten van de oude smederij langs de Sentiero delle Vote.

wandelpaden, kenmerkend voor bijna heel Italië. Als je niet zoveel hebt met de restanten van een middeleeuws waterrad en het visualiseren van de werking ervan, kan je beter doorlopen naar de mooie waterval. Meestal is hier niemand en kun je jezelf onderdompelen in het verkoelende poeltje onder de water-



De waterval bij Brosso nodigt uit om even te douchen.



Startplek Felci, op tien minuten loopafstand van het chalet Palù.

val. De hoogtemeters naar de bivakplaats zijn nu grotendeels gemaakt. Vijftig meter terug tegenover een bruggetje vind je een overwoekerd pad richting het noorden, verderop langs een afrastering, omhoog naar de openbare weg. Vanaf hier loop je verhard bergop, langs de startplaats Felci, naar Cha-

let Palù. De startplaats van Felci valt niet op maar is op Google Maps goed herkenbaar. Dit is de moeite waard om even te kijken bij het voorbijgaan. Mocht het op de hoger gelegen startplaatsen niet vliegbaar zijn, kun je op vijf minuten loopafstand vanaf het chalet vaak wel starten vanaf Felci.

Not a bivouac

Chalet Palù bestaat uit een verzameling van chalets die op een berghelling liggen met een prachtig uitzicht over Ivrea. De chalets hebben een kookplaatje, eigen douche, opgemaakte bedden en een privé-jacuzzi op de veranda. Verkoelend



De top van de Cavallaria biedt een grandioos uitzicht en een prima startplaats.



Team Happinez.

in de zomer, verwarmend in de winter. Dit is een prachtige plek om te overnachten, misschien wel voor een paar nachten. Wat is er mooier dan te ontbijten op het terras, te wachten tot er een briesje op steekt op het terras, en dan vijf minuten te hoeven lopen naar de startplaats Felci voor een mooie vlucht over je eigen chalet? De

wandeling terug omhoog is geen straf, maar als je voor half elf geland bent, kan je met de shuttlebus vanaf het landingsveld weer omhoog. Reserveer de bungalows op tijd via chaletpalu.it want ze zijn populair! Een goed alternatief is overnachten in een van de gelegenheden in Brosso.

Etappe 2, van Chalet Palù naar de top

De wandeling van het chalet naar de top van de Cavallaria is mooi maar biedt weinig uitzicht. De paden liggen grotendeels in het bos. Des te groter is de verrassing als je op de top komt. Op de grashelling vlak onder de rotsachtige top ligt een startplaats Plan dei Muli, gemarkeerd



De ruime startplaats Manifestazione biedt startmogelijkheden in zuidwestelijke richting.

met een windvaan. Op de graat naar de top ontvouwt zich het uitzicht door het Aosta-dal met een aantal bekende vierduizenders (Matterhorn, Dufourspitze) aan de noordelijke horizon. Een gulzig hike&fly oog ziet ook hogere pieken in de directe nabijheid met startmogelijkheden, dus als je het nog hoger op wilt zoeken kan

dat prima. Lager kan ook, want als het op de top niet startbaar is, vind je lager nog twee startplaatsen (Basso en Manifestazione).

De vlucht

Na de start vind je meestal recht boven Challet Palù thermiek. Eenmaal boven de top van de Cavallaria kun je koers zetten langs de

graat naar de hogere toppen in het westen, boven de Chiusella-vallei. De wind uit het zuiden kan pittig worden door de combinatie van thermiek en de Aosta-valleiwind. Op deze valleiwind zijn in de avond vaak soarvluchten mogelijk boven de zuidoostelijk georiënteerde hellingen boven Brosso.



Het vlieggebied

Dit interessante vlieggebied ligt bij de ingang van het Aosta-dal dat tot aan de voet van de Mont Blanc loopt. Op dagen met goed helder zicht kun je de besneeuwde toppen van het Monte Rosa-massief en de Matterhorn in het noorden zien glinsteren. Ten zuiden bevindt zich het Gran Paradiso nationaal park. In het oosten liggen tot aan de horizon vruchtbare landerijen aan weerskanten van de Po. Het dichtstbijzijnde dorp van enige omvang is Ivrea. Niet het meest interessante dorp in de Aosta-vallei, maar wel een bezoek waard met name vanwege de kolkende rivier die spectaculair dwars door het oude dorp stroomt.

Startplekken

1. Plan dei Muli (zuid), 1443 m. Coördinaten 45°31'13.94"N, 7°48'17.74"E
2. Basso (zuid tot zuidoost), 1300 m. Coördinaten 45°31'0.89"N, 7°48'29.88"E
3. Manifestazione (zuid tot zuidwest), 1370 m. Coördinaten 45°30'48.60"N, 7°47'49.08"E.
4. Delle Felci (zuid tot zuidoost), 850 m. Coördinaten 45°30'11.38"N, 7°48'18.45"E. Deze lager gelegen startplek is de enige startplek die je met een eigen auto kunt bereiken.

Landing: Calea (264 m), groot veld langs de weg naar Baia Dora. Coördinaten 45°29'56.31"N, 7°49'41.45"E.

Het harnas: misschien wel het belangrijkste deel van je uitrusting

Een paraglidingharnas is niet alleen een zitje, zoals het soms oneerbiedig wordt genoemd. Het harnas vormt de verbinding met je scherm, het bepaalt voor de helft het gewicht van je uitrusting, heeft grote invloed op de vliegeigenschappen van je scherm, het zorgt voor een kwart van de weerstand tijdens het vliegen en biedt ruimte aan je reserve, instrumenten, eten en drinken. En het belangrijkste: het harnas biedt veiligheid.

In deze serie artikelen zetten we het harnas in de spotlights, met een focus op veiligheid. Wat zijn de verschillen tussen harnassen en hoe kies je het juiste harnas voor jouw vliegstijl? Welke protectie vind je in harnassen? Hoe werkt de certificering daarvan? En wat zijn de nieuwste ontwikkelingen?

In dit eerste deel kijken we naar verschillende soorten harnassen en naar verschillende soorten protectors met hun voor- en nadelen.

Tekst: Bastienne Wentzel

Deel 1: Welk harnas kies je?

We besteden veel tijd aan het selecteren van een scherm. We kiezen de juiste klasse, het merk, bestuderen de eigenschappen, vragen informatie bij de school of instructeur en als het mogelijk is maken we een proefvlucht.

Het harnas daarentegen is nog vaak een ondergeschoven kindje: het mag niet te veel kosten en het moet vooral lekker zitten. Het helpt niet dat we er vaak geen proefvlucht mee mogen maken: verkopers en fabrikanten zijn bang dat ze het dan niet meer kunnen verkopen. Kun je toch een proefvlucht maken, dan zul je merken dat er enorme verschillen zijn tussen harnassen als het gaat om vliegeigenschappen, nog afgezien van je eigen comfort bij een langere vlucht en de verschillen in diverse ontwerpdetails.

De een kan heel wiebelig aanvoelen waar de andere een stabiele vlucht geeft, met hetzelfde scherm in dezelfde omstandigheden. De combinatie van scherm en harnas bepaalt of jij lekker en veilig vliegt of niet.

Plankje of pod?

Je kiest natuurlijk bewust voor een type harnas: een open harnas of pod, met zitplankje of zonder, split-leg (twee beensteunen) of hangmat en tot slot lichtgewicht of standaard. Een aantal van die keuzes hebben gevolgen voor de vliegeigenschappen en veiligheid en komen later in dit artikel nog aan de orde.

Daarnaast is het belangrijk dat je je verdiept in de reserve. Zo is het belangrijk dat je altijd test of de reserve die je in het harnas bouwt wel past. Daarvoor installeer je de reserve en doe je een proefworp in de gymzaal. Let daarbij op de volgende zaken: grijp je intuïtief op de juiste plek naar de reservehandel? Kost het jou kracht om de



Foto: Nova

reserve uit het vak te trekken op de manier die voor jou automatisch gaat? Als je moet nadenken over het grijpen of de trekrichting om de reserve te gooien kan dat in een noodsituatie een probleem opleveren.

Karl Slezak, veiligheidsadviseur bij DHV zegt: "Test het trekken van de reserve met je eigen intuïtieve trekrichting. Dit moet heel eenvoudig en gemakkelijk te doen zijn. Als dit niet het geval is, kies dan een ander harness. In een noodsituatie handel je altijd intuïtief en dit moet 100% werken."

Lichtgewicht is de trend

In Lift 33 hadden we het al over het kiezen van een harness (pagina 15). In het kort: een podharness heeft invloed op de vliegeigenschappen van je scherm. Welke invloed precies weten we niet omdat het in de EN-certificering niet wordt getest. Het heeft alleen zin om voor een podharness te kiezen als je vliegvaardigheden voldoende zijn. Als er een klasse-indeling was voor harnessen net als voor schermen, van A (makkelijk, weinig vliegers) tot D (moeilijk, veel vliegers), dan zou een standaard podharness zeker een B krijgen en een specialistische pod zoals lichtgewicht al gauw een C. Ongeschikt dus voor beginners of piloten die weinig vliegen. Lichtgewicht is een belangrijke trend: de pods van minder dan twee kilo die worden gebruikt in de Red Bull X-Alps lijken briljant: ze zijn comfortabel, presteren goed en zijn lichter en kleiner dan de meeste andere (pod)harnessen. De verleiding om er een te kopen is groot, maar er zitten niet te onderschatten nadelen aan.

Simon Campiche van Advance vertelt: "Er is zeker meer vraag naar lichtgewicht producten. Het is een algemene trend in alle producten, gedreven door de X-Alps. Het verpakkingsvolume is ook belangrijk. Een kleine rugzak is sexy: ja, daar zit echt een paraglider in! Het is ook een levensstijl. Maar lichtgewicht pods zijn harnessen voor specialisten, net als hike&fly harnessen met weinig of geen protectie."

Bij deze harnessen wordt niet alleen gewicht bespaard door lichtere, kwetsbaardere stof en softlinks in plaats van metalen sluitingen te gebruiken, maar ook door kleinere en lichtere protectoren in te bouwen. Sommige zijn maar 30 cm breed, terwijl 36 tot 40 cm normaal is om je hele zitvlak te beschermen. Lang niet altijd loopt de protector door tot op je rug of aan de zijkanten op je heupen. De meeste fabrikanten hebben een assortiment harnessen met zowel zwaardere harnessen met hoge bescherming en lichtgewicht producten dus je heb als piloot de keuze om de veiligheid van je harness voorrang te geven boven andere eigenschappen. Simon legt



Foto: Bastienne Wentzel

Schuim

Een dik kussen van matrasachtig schuim omhuld met een half-luchtdichte hoes. De impact van een val wordt geabsorbeerd door zowel het schuim als de lucht die erin opgesloten zit. Schuimprotectoren lopen meestal over een groot deel van het zitvlak en de rug.



Airbag

Een zak onder het zitvlak en bij de rug met grote opening die vaak wordt opgehouden door een veer. De zak vult zich met lucht die erin stroomt. Volledig opgeblazen zijn ze erg goed in het absorberen van energie, maar in bepaalde gevallen, als je bijvoorbeeld verticaal daalt, beschermen ze niet of minder omdat er geen luchtstroom is die ze vult met lucht.



Opblaasbare airbag of inflatable

Een *inflatable* is als een luchtbed: niet vergeten op te blazen voor het vliegen! Ze zijn licht en klein, bedekken het zitvlak en een deel van de rug en zijn zeer efficiënt in het absorberen van energie in veel situaties, niet alleen bij verticale afdalingen.



Hybriden

Er zijn allerlei combinaties op de markt: opblaasbare airbags met wat schuim (zoals een Thermarest matras), airbags met een veer of schuim, inflatables gecombineerd met SAS-TEC platen op de heupen en de rug. Ook is er de Aerobean (Gin, hieronder). In plaats van schuim is deze gevuld met een stevig soort piepschuimkorrels. De protector is even groot als een schuimprotector maar lichter. Hij verdeelt de energie van een impact zoals de ballen in een ballenbak.



Koroyd

Nieuwe typen protectors zoals Koroyd absorberen energie door te vervormen. Koroyd (rechts) is een honingraatstructuur (*honeycomb*) gemaakt van samengesmolten rietjes hard plastic. Koroyd blokken zijn vaak ingebed in zacht of hard schuim. Bij een crash absorberen ze energie als een kreukelzone. Een gekreukelde Koroyd protector moet je vervangen. Je vindt ze tot nog toe voornamelijk in speciale harnessen zoals lichtgewicht pods. Een variant is Alumina (Nova, links) dat gemaakt is van aluminium.



Orikami

Orikami (Niviuk) is gebaseerd op de Japanse papierkunst. Het is een polymeer in een voorgevouwen vorm, een 'metamateriaal' zegt Niviuk waarbij het mechanisme voor het absorberen van energie elastische vervorming is in plaats van plastische. Dat betekent dat wanneer het wordt samengedrukt, het volledig vervormt en energie absorbeert. Wanneer je het loslaat herstelt het zich en kan het weer een klap opvangen net als schuim of airbags.



SAS-TEC

SAS-TEC (een schokabsorberend systeem) is afkomstig van kogelvrije vesten voor motorfietsen en motorfietsen. Het is een harde plaat op de heupen of rug die beschermt tegen het binnendringen van scherpe voorwerpen en die de energie van een klap over een groter gebied verdeelt. SAS-TEC dient alleen als extra bescherming, niet als hoofdprotector.



Foto: Bastienne Wentzel

Een opblaasbare airbag (inflatable) is licht, klein en geeft goede bescherming bij een crash maar je moet niet vergeten hem op te blazen voor de start. Dat gaat eenvoudig, zoals bij deze met een pompje.

uit: "Je verliest bescherming ten gunste van gewicht. Ons hike&fly harnas de Strapless kan worden gebruikt met een extra airbag, maar veel mensen vliegen zonder. De Weightless is ontwikkeld voor extreme projecten zoals de X-Alps. Het heeft geen zij- of rugbescherming en het heeft de dunste schuimprotector die nog door de EN-test komt. De standaard pod Lightness heeft een SAS-TEC rugplaat en schuim en de Impress heeft nog meer bescherming." Zijn punt is: als piloot kun je bewust kiezen voor een betere protectie ten koste van meer gewicht.

Welke protectors zijn er?

Tot slot is de keuze van het type protector belangrijk. De oudste en nog steeds de bekendste protectors voor paraglidingharnessen zijn schuimprotectors. Ze bestaan uit een dikke laag schuimrubber van zo'n 15 cm of meer in een half-luchtdichte hoes onder het zitvlak en in de rug. Schuimprotectors zijn heel goed in het absorberen van een harde klap, maar ze zijn relatief zwaar en lomp en daardoor niet altijd populair.

Een lichter alternatief voor de schuimprotector kwam in 2008 op de markt: de ram-air airbag. Dat is een groot compartiment dat zich met lucht vult door de luchtstroom als je vliegt. Deze airbags zijn lichter en kleiner op te vouwen en zijn nog beter in het opvangen van een klap, met name omdat ze vaak nog dikker zijn dan schuimprotectoren. Maar er zijn twee grote nadelen aan airbags, legt Alain Zoller uit. Hij heeft honderden tests uitgevoerd voor de EN-certificering van harnessen binnen zijn bedrijf Air Turquoise. "Airbags krijgen betere resultaten in de EN-test dan schuim, de getallen zijn lager. Maar als je verticaal daalt zoals onder je reserve, zonder luchtstroom van voren, dan is de airbag niet goed opgeblazen en werkt mogelijk minder goed. Daarnaast kost het tijd om de airbag te vullen met lucht, dus tijdens en kort na de start biedt de airbag geen bescherming."

Voorvullen van de airbag met behulp van een veersysteem werkt goed, maar ondertussen is er al een nieuw type protector ont-

Hoe kies je een harnas? - De beste tips van de experts

- 1 "Piloten kiezen een harnas op basis van gewicht, kosten, aerodynamica, uiterlijk en pakvolume, maar veiligheid is niet de drijfveer achter onze aankoop. Maar als consumenten moeten we bij de aanschaf van een harnas prioriteit geven aan het veiligheidsaspect als we willen dat fabrikanten zich richten op het verbeteren van de bescherming." - *Matt Wilkes, eerstehulp- en outdoorarts*
- 2 "Mijn belangrijkste advies voor 80% van de piloten is om te kiezen voor veiligheid. Kies geen lichtgewicht of podharnas als je het niet echt nodig hebt. Kies een normaal harnas met een grote protector, inclusief de zijkanalen en de rug. En neem meer tijd om een harnas te kiezen dan een scherm." - *Robin Friess, DHV-directeur*
- 3 "Als je een goede bescherming wilt kiezen, zorg er dan voor dat deze minimaal vanaf het midden van de benen tot het midden van de rug loopt, met een zekere dikte schuim of airbag. Als je een harnas koopt met een kleinere protector kun je minder bescherming verwachten." - *Alain Zoller, Air Turquoise testfaciliteit*
- 4 "Als je hard landt, moet je je protector controleren. Haal hem eruit en inspecteer hem visueel. Niet alleen honeycombs zoals Koroyd, maar ook airbags, inflatables en schuim kunnen kleine beschadigingen hebben." - *Alain Zoller, Air Turquoise testfaciliteit*
- 5 "Let op rugbescherming in het harnas, bij voorkeur met antiperforatiebescherming. Dit is niet vereist voor de certificering en slechts de helft van de harnassen heeft het. Maar een derde van de crashes is op de rug." - *Karl Slezak, veiligheidsadviseur bij DHV*
- 6 "Het belangrijkste is om veel volume te hebben, zoals met schuim. Kijk vervolgens naar bescherming aan de zijkanalen en in de rug. Schuim biedt nog steeds de beste bescherming, maar het is vandaag de dag niet erg sexy. Het is aan jou om het compromis te kiezen." - *Simon Campiche, Advance*
- 7 "Vermijd airbags die pas opblazen in een luchtstroom. Die werken niet bij de start, als je aan je reserve hangt of in een stallsituatie." - *Karl Slezak, veiligheidsadviseur bij DHV*

wikkeld: de opblaasbare airbag ofwel *inflatable*. Dat is een soort luchtbed dat je voor de start opblaast. Inflatables zijn licht en klein op te vouwen en zijn erg goed in het absorberen van de impact bij een crash. Maar er is natuurlijk een nadeel: als je vergeet om hem op te blazen op de start heb je helemaal geen protectie.

Vaak wordt gevraagd of de inflatable wel werkt als je hem op grote hoogte, bijvoorbeeld 3000 m opblaast en naar zeeniveau vliegt: de luchtdruk is dan een derde afgenomen. Fabrikant Skywalk die de Permair protector maakt heeft die test gedaan: de testresultaten zijn hetzelfde, of je de inflatable nu helemaal opblaast of maar half. De nieuwste ontwikkeling is de zogenaamde *honeycomb* en afgeleide protectors. De bekendste is Koroyd, ontwikkeld voor luchtvaart, auto's, helmen en rugprotectie voor motorrijders. Die bestaan simpel gezegd uit een honingraatstructuur van aan elkaar geplakte rietjes. Die fungeert als een kreukelzone. Honeycombs en vergelijkbare typen protectors absorberen meer energie per dikte dan schuim of airbags. Omgekeerd kunnen ze dus dunner (en lichter) worden gemaakt terwijl ze nog dezelfde bescherming bieden. Honeycomb-protectors zoals Koroyd zijn relatief nieuw en er is vrij veel discussie over. Dat komt onder andere doordat ze er dun uitzien en hard aanvoelen. Ze hebben diverse voor- en nadelen, die we in een later deel uitgebreid zullen bespreken.

In het volgende deel van deze serie onderzoeken we wat een goede protector is: waar moet die ons tegen beschermen en doen ze dat eigenlijk wel goed? En wat zeggen die EN-testwaarden eigenlijk?

Met dank aan: Matt Wilkes, Brett Janaway, Luc Armant, Eric Roussel, Simon Campiche, Karl Slezak, Robin Friess, Alain Zoller, Olivier Zoller, Claude Turnheer, Nicolas Jacquod, Guillem Battle, Philipp Medicus, Kaveh Behbahani.

Deze serie artikelen is een bewerking en vertaling van een serie die verscheen in Cross Country magazine zomer 2024 - xcmag.com



Foto: Nova

Podharnassen zijn complexer om aan te trekken - je ziet snel iets over het hoofd.



En de winnaar is...

De jury had een lastige kluit aan de inzendingen deze keer. We kregen een flink aantal prachtige foto's toegestuurd die over de hele wereld waren geschoten, van Nederland tot Zweden en van Spanje tot China. Door de vele mooie inzendingen waren de stemmen van de jury verdeeld.

De keuze voor de winnaar was echter overtuigend: de spectaculaire plaat van Anne Jan Roeleveld met zijn paraglider boven een bergmeer in Zwitserland kwam als favoriet uit de bus. De nummers twee en drie hielden een nek-aan-nek race en verdienen allebei een eervol plaatsje op deze pagina.

Anne Jan wint met zijn inzending de kalender Dancing with the Clouds van Viento. Namens de redactie onze felicitaties voor de winnaars, alle overige deelnemers bedanken we hartelijk voor hun inzendingen.



Verras ons met je foto's!

Ook in de volgende editie van Lift willen we graag weer een fotowedstrijd organiseren.

Verras ons met je fraaie foto's en mail ze naar Lift.delta-paragliding@knvvl.nl.

In het kort nog even de belangrijkste voorwaarden: De foto moet door jou zelf gemaakt zijn, je kan maximaal twee foto's laten meedoen en de foto dient een originele resolutie van minimaal 2000x3000 pixels (6 MP) te hebben. Voeg in één of twee zinnen een korte beschrijving van de foto toe. Good luck, be creative and have fun!

De winnaar van deze editie van de fotowedstrijd wint de fotokalender 'Dancing with the Clouds' voor 2025 met prachtige foto's van bekende fotografen. Aangeboden door Viento (viento-store.com)



Eerste plaats:
Vliegen tussen de wolken bij Zinal, Zwitserland. Mét cirkelvormige regenboog (officiëel glorie geheten).
Fotograaf: Anne Jan Roeleveld



Tweede plaats: Trikevliegen in het avondlicht. **Fotograaf:** Julian de Jong



Derde plaats: Bob Arends maakt een mooi avondvluchtje bij Lac de Serre Ponçon (Frankrijk).
Fotograaf: Tessa Smits

Wedstrijd eerst, veiligheid altijd

Tekst: Adrie Bijsterbosch

Foto's: Wim de Gier, Adrie Bijsterbosch

Dit is het verhaal van het Nederlands kampioenschap Bergvliegen 2024. Het is een open wedstrijd, dus behalve Nederlanders mogen ook piloten uit andere landen mee doen. Daarom de naam Dutch Open. Je kunt nog zoveel voorbereiden, sommige zaken heb je niet in de hand. We noemen nu alvast het weer maar ook ... en dat volgt in dit verhaal.



In memoriam: Ronald de Bats

In het Dutch Open klassement maken we ook het Nederlands kampioenschap op. In Categorie 2, voor Class 1, topless toestellen (dus zonder mast) en de Sportclass (met mast). Rigids (Class 5, starre vleugels) mogen niet deelnemen. Uiteindelijk bepaalt de uitslag van de sleepwedstrijd in Nederland en de resultaten bij deze bergwedstrijd wie uiteindelijk Nederlands kampioen wordt. Na een lange voorbereiding afgelopen winter werkt de sportcommissie aan een wedstrijd slepen en een bergvliegwedstrijd. In de sportcommissie zitten dit jaar: Arne Tänzer, Martin van Helden, Ronald de Bats en ondergetekende (Adrie Bijsterbosch). Ik mag wedstrijdleader zijn. Ronald heeft doordat bij hem de gevreesde K-ziekte is geconstateerd, niet veel kunnen bijdragen. We hebben hem gemist. Dit hadden we zeker niet in de hand.

De voorbereiding

We kiezen net als afgelopen jaar voor Greifenburg (Karinthië, Oostenrijk) en voor dezelfde periode, namelijk van 16 t/m 22 juni. We roepen de hulp in van de lokale club, met name Wolfgang Sattler helpt ons als lokale vraagbaak. Het maximum inschrijvingen staat op 70, maar de inschrijving blijft net onder de 60 steken. We hebben niet alles in de hand. Waar we vorig jaar veel van geleerd hebben is dat we een scorer nodig hebben die ervaring heeft om de vluchtgegevens van alle piloten om te zetten in een scoring. Iedere piloot heeft verplicht een tracer bij zich die na de landing direct de vluchtgegevens verstuurt naar een centrale computer. Een ingewikkeld programma berekent uit deze gegevens de uitslag en geeft punten aan alle piloten. Eerlijker kan niet. We zijn dit jaar heel gelukkig dat we Willie Kuck uit Duitsland bereid vinden om voor ons de resultaten bij te houden.

De dagen vooraf

Met veel schuine ogen kijken we naar de weersvoorspellingen. Het weer is wel constant: elke dag regen. Een paar dagen voor de 16e is er echter toch een kans op weersverbetering. Zou het kunnen dat we net als vorig jaar, een paar goede dagen tegemoet



kunnen zien? Maar het weer is ook iets dat we zeker niet zelf in de hand hebben. Het ziet er voldoende hoopvol uit om het niet op voorhand af te gelasten, dus we geven een “go” voor DO24! Zaterdag 15 juni zitten we klaar om de deelnemers te verwelkomen voor de inschrijving en eerste briefing. Het is droog en eigenlijk best een lekkere temperatuur. Er schrijven zich 13 Nederlanders in waaronder helaas maar 2 dames (D/AUS). De meeste piloten verblijven op “Camping am See” ook wel Fliegercamp genoemd. Deze camping geldt als hoofdkwartier, en het camping-landingsveld bijna altijd als Goal.

Commissie incompleet

Na de inschrijving volgt de verplichte eerste veiligheidsbriefing waarbij we het thema “Competition First, Safety Always” introduceren en verklaren. De commissie wordt voorgesteld. Maar deze is niet compleet. Op 31 mei is Ronald de Bats overleden. De kanker in zijn hoofd was niet meer te bestrijden. “Als onverschrokken deltavlieger is hij aan zijn laatste vlucht begonnen,” schreef zijn vrouw Judith op de rouwkaart. We missen een broeder, vriend, collega, commissielid en zeker een fijn mens. Met hart en ziel leefde hij voor zijn hobby en wilde

hij dat enthousiasme met anderen delen. Het minste dat we voor hem en zijn vrouw kunnen doen is een foto van hem in ons midden zetten en staande een minuut stilte voor hem en zijn naasten in acht nemen. Zoals gezegd: er zijn zaken die we niet in de hand hebben. Na dit respectvolle moment moeten we over tot de orde van de dag. Morgen zou best een mooie dag kunnen worden.

Wat gaat het worden?

Op de eerste dag voor 08:00 uur neemt de commissie de verschillende weersverwachtingen door en raadplegen we Wolfgang. Hij heeft op de startberg (Embergeralm) een hotel, is voorzitter van de lokale delta- en paraglidingclub maar bovenal is hij onze weerman, die ons bijna per uur kan vertellen wat we van het weer, de omgeving en de thermiek zouden kunnen verwachten. Vandaag zag er gisteren niet veelbelovend uit. Er werd zelfs gedacht om deze dag alvast te cancelen. Maar een bekend spreekwoord zegt: “alleen op de berg kun je beslissen of het een vliegday is”. Al is er nog wel een verschil tussen een vliegday en een taakbare dag. Op een vliegday kun je starten en vliegen, maar dat is voor een wedstrijd niet voldoende om een taak of route uit te zetten. Bijvoorbeeld door te

weinig kans op voldoende thermiek. We zouden het de komende week een keer mee maken. Een taakbare dag betekent dat er gestart en gevlogen kan worden en dat er een reële kans is om een uitgeschreven taak te kunnen vliegen. De beslissing is lastig deze ochtend. De verwachte omstandigheden geven niet veel hoop op een taak. Vliegen zou zeker kunnen. Wolfgang is positiever en denkt dat het in de loop van de dag zal verbeteren. We geven een “go” voor de dag. Dat betekent dat de piloten nu rap aan de slag moeten. Om 08:30 komt de shuttlebus voorrijden en kunnen alle delta's en uitrusting in de aanhanger worden geladen. Elkaar helpen is essentieel want om 09:00 uur vertrekt de bus. Intussen heeft Willie de dag ook voorbereid en deelt hij de trackers uit aan hen die er geen hebben.

“Go”

Na ruim een half uur 123 bochten te hebben genomen naar boven kan de aanhanger afgeladen worden en de delta's op een ruim veld worden opgebouwd en voorbereid. Ondanks dat het een groot veld is is het toch passen en meten met zoveel delta's. We hebben geen slechte keuze gemaakt en goed geluisterd naar Wolfgang want de omstandigheden worden steeds



beter. De taak-commissie kan een mooie route uitzetten.

De taakcommissie (kortweg: taak) bestaat uit drie ervaren piloten met kennis van de omgeving en zijn mogelijkheden. Dit jaar zijn dat de vrijwilligers Jochen Zeischka uit Oostenrijk en Roland Wöhrle en Konrad Lueders (beide Duits). Dit zijn piloten uit de competitie maar ze hebben de opdracht voor de taak te kijken naar omstandigheden als thermiek, wind en omgeving. Dit gaat altijd in overleg en met goedkeuring van de veiligheidscommissie (kortweg: safety) bestaande uit drie andere vrijwilligers uit de

competitie. En omdat het een Dutch Open is zijn dit drie Nederlandse piloten: Martin van Helden, Tanno Rutten en Joost Eertman. Zij kijken of de uitgeschreven taak geen onveilige situaties kan opleveren. Taak en safety bepalen samen een "go" voor de dag. Rond 11:00 uur klinkt het hoornsignaal: verzamelen. Na een kort praatje van wedstrijdleader Adrie krijgt Wolfgang het woord over het weer en bijbehorende verwachting. De taakcommissie legt aan de hand van een whiteboard uit wat de taak deze dag inhoudt. Uit een lijst van op de kaart aangegeven markante (keer)punten wordt

een route gekozen die de af te leggen afstand bepaalt. Er is een verschil tussen Class 1 toestellen (zonder mast, meer prestatie, dus een grotere taak) en de Sportclass. Die dag zet de taakcommissie een afstand uit van 70,7 km voor Class 1 en 51,1 km voor de Sportclass. Het is geen lineaire afstand maar een rondje door de omgeving met het doel uiteindelijk op het veld naast de camping te landen.

"Window Open" is om 12:20 uur wat betekent dat de piloten in zelfgekozen volgorde mogen starten vanaf 12:20 uur. Er zijn twee startplekken (lanes), één vanaf de vlonder





en één ernaast vanaf een grashelling. Na de start moeten de piloten bij de startplek blijven binnen een cirkel met een radius van vier km, tot de "Startgate" om 13:10 uur. Dat betekent dat ze dan pas uit de startcirkel mogen vliegen en kunnen beginnen aan hun taak. Dit om iedereen gelijke kansen te geven. Voor de veiligheid wordt vooraf de draairichting in de thermiek bepaald. Op even dagen rechtsom, oneven dagen linksom.

Een brede grijs na de landing

Tijdens het wachten op de landingen kan

de organisatie niet veel meer doen dan de piloten volgen via een programma. De trackers die de piloten bij zich hebben zenden niet alleen de vluchtgegevens door maar ook de locatie van de piloot. Zo kunnen we op één scherm van alle piloten hun vlucht volgen. We zien dat lang niet alle piloten het einddoel halen. Maar toch: 19 piloten vliegen de taak geheel uit en landen met een brede grijs op het veld naast de camping. De taakcommissie heeft een prima taak uitgezet voor die dag.

Nadat alle piloten geland zijn heeft Willie al snel voor ons de dagresultaten. De dagwin-

naar in Class 1 is Primoz Gricar (D). Hij heeft over de 70,7 km een uur en 19 minuten gedaan. Beste Nederlander (2e van de dag) is Joost. Hij heeft er slechts twee minuten langer voor nodig dan Primoz. Arne (7e) en Tanno (8e) volgen als nummer 2 en 3 in het NK-berg klassement. In de Sportclass halen 3 piloten de 51,1 km naar goal. Michael Eitrich (D) heeft 2 uur en 25 minuten nodig. Konrad Lueders (D, 71 jaar!) eindigt als 2e. Beste Nederlander in de Sportclass is Ivo van der Leeden (6e), op de 2e plaats Fred Lanning (8e), gevolgd door Henk Drent op 3 (9e).





Piloten die niet bij de camping landen, melden dat ze veilig geland zijn. Een retrieve (ophaaldienst) wordt onderling geregeld. En zo komt iedereen uiteindelijk terug. Elke opvolgende dag is er een kleine prijsuitreiking van de dag ervoor. Traditie is inmiddels geworden bij de herinvoering van het NK dat de nummers 1, 2 en 3 een sinaasappel krijgen (NL, oranje), maar die waren in Greifenburg niet erg lekker, dus werd het een appel (die wel lekker smaakte). Zo was het een voldane dag, maar niet alles ging goed. We hebben niet alles in de hand. In de competitie deden twee dames mee: Corinna Schwiegershousen (D, 9e van de dag) en Sascha Serebrennikova (AUT). Hoewel Sascha als 12e eindigde in het dagklassement, maakte ze een heel vervelende landing. Dat betekende met de ambulance naar een ziekenhuis in Spittal en schade aan haar toestel. In het ziekenhuis werden gelukkig geen ernstige verwondingen geconstateerd, ze kon gelijk weer mee terug. Maar de kneuzingen leverden zoveel hinder op dat ze besloot niet verder te vliegen deze week en huiswaarts te keren. Heel jammer.

De volgende dagen

Maandag is een mooie vliegday. Er is een taak van 86,4 km voor Class 1. In de Sportclass is een taak van 66,3 km. Wat het weer betreft een prima dag. Mooie taak. Maar liefst 31 piloten staan op goal. Maar wederom een kleine smet op deze dag: Miroslav Pavelka maakt een minder briljante landing en moet voor controle met de ziekenwagen

naar het ziekenhuis. Een paar dagen lang heeft hij hoofdpijn en is duizelig. Ook hij geeft aan niet meer deel te nemen. Dinsdag 18 juni is opnieuw een taakbare dag. En wat voor één. Een taak van 156,9 km: De Mölltalrunde. Behoorlijk ambitieus, ook gezien de te vliegen route met enkele lastige passages. Maar het is een wedstrijd, dus mag het een uitdaging zijn. De taak is goed afgestemd op de omstandigheden. De beste dag van de week (bleek achteraf), met de grootste afstand. Nu komen de talenten naar boven. Wat geweldig om de prestaties te volgen. De piloten vechten voor elke meter, horizontaal en verticaal. Het is een erg uitdagende dag. Waarom maken ze deze sport niet Olympisch? Deze dag is er gelukkig geen persoonlijke schade, evenals de rest van de week. Woensdag plannen we een taak die iedere piloot zou moeten kunnen halen als weer en omstandigheden meewerken. Opdracht aan de taak commissie: "zet een taak uit die voor 50% van de piloten te halen moet zijn". Uiteraard is dit een wens; we hebben tenslotte niet alles zelf in de hand. Maar met een taak van 80,7 km voor class 1 en 52,3 km voor Class 2 moeten er meer op goal komen dan de vier van gisteren. En dat is gelukt. In de Sportclass 11 en in Class 1 staan 23 piloten op goal. Aan de wens van 50% op goal is met bijna 60% ruim voldaan. Dit hebben we dus wel een beetje in de hand.

Vijf vliegbare dagen

De beslissing wordt steeds lastiger. De

bovenwind kan ons parten gaan spelen. Morgen wellicht mindere omstandigheden dan vandaag. En misschien wordt het al eentonig en begint de vermoeidheid mee te spelen. Enkelen melden vandaag liever een rustdag te nemen. De rest krijgt wederom een taak van de taakcommissie en gaat vliegen. Opdracht: 54,4 km. In Class 1 mogen we deze dag een andere naam noteren als winnaar. Opdracht: 71,9 km. Wie wint er met 1 uur 29'? Arne! Vandaag bewijst het zich maar weer: alleen op de berg kun je beslissen of het vliegbaar of taakbaar wordt. Dat zullen we de volgende dag ook beleven.

Vrijdag is de beslissing moeilijk. Dat blijkt wel om 08:00 uur. Na veel overleg is de kogel door de kerk: we kiezen voor een "no go". Het lijkt met wind en thermiek geen goede dag te worden. Maar na tien minuten opnieuw analyseren en advies inwinnen, volgt een moeilijke heroverweging. We zullen het toch proberen en de hele club gaat de berg op. Opbouwen en voorbereiden. 11.00 briefing, window open om 12:50 uur. Toch blijkt er niet voldoende thermiek om een taak te beginnen en het wordt een half uur uitgesteld. Om 13:20 opnieuw een half uur uitstel. Na intensief overleg met taak- en safetycommissie wordt rond 13:40 uur besloten dat er geen taak zal zijn. De omstandigheden zijn te zwak. De dag wordt gecancelled. Enkelen bouwen af, maar de meesten vliegen naar de camping. Een enkeling kan nog wat boven blijven, maar het houdt niet over dus: goede beslissing. Bij een beslissing als deze speelt ook mee dat er al vijf



goede dagen met mooie prestaties zijn geweest, dat de piloten vermoeid beginnen te raken en dat een rustdag welkom is. We hebben nog één dag tegoed, maar die ziet er qua voorspelling niet veel beter uit.

Afronding en afsluiting

Laatste dag. De voorspelling ziet er niet beter uit dan de verwachting van de dag ervoor. Na kort overleg besluiten we niet naar boven te gaan maar om 10:30 uur de prijsuitreiking te houden op de camping. Zouden we kunnen vliegen vandaag? Wellicht, al was de thermiek erg zwak en lastig. Een reden had kunnen zijn dat het een wedstrijddag was. Iedere piloot heeft 'recht' op een wedstrijddag. Zeker als in de bovenste regionen twee piloten dicht bij elkaar staan: Joost (4099 ptn) en Arne (3886 ptn). Dat is slechts 213 punten verschil in het voordeel van Joost. Dit zou in één extra dag best nog wel kunnen wisselen. Je kunt met één dag natuurlijk ook je podiumplek verliezen. Maar gelukkig kan Arne ermee leven dat het geen wedstrijddag is. Halverwege de ochtend van deze zaterdag is het alweer het einde van Dutch Open 2024. Voordat de mensen worden bedankt en de podiumpiloten hun (felbegeerde) beker in ontvangst mogen nemen krijgen we een gedenkwaardige voorstelling. Konrad, een man met talenten, naast een goede deltapiloot ook muzikaal begaafd, speelt op viool een stuk van Mozart. Hoe kan deze afsluiting waardiger beginnen? Het is tijd om de vrijwilligers te bedanken. In willekeurige volgorde noemen we: Martin

en Anne als commissie die dit – mogen we gerust zo noemen – succesvolle kampioenschap hebben georganiseerd. Dan bedankt Martin mij voor de organisatie, Willie als onmisbare scorer voor de resultaten, Wolfgang voor de hulp bij voorbereiden en als onze expert-weerman. Majoleine van Helden wordt bedankt voor hulp bij organisatie en op het veld, Peter Nauta, Barry Calis en Michiel Reurslag voor hun hulp en controle bij de start. Taakcommissie Jochen, Roland en Konrad. Safetycommissieleden Joost, Tanno en Martin. Martin ook als onze Nederlandse weerman. En niet te vergeten de belangrijkste spelers, de deelnemende piloten. Fred Lanning wint de NK Berg Sportclass en Joost Eertman wint het NK Berg Class 1. Als overall winnaar DO24 kunnen we

Primoz Gricar uitroepen. Felicitaties aan alle winnaars, maar zeker ook aan de overige piloten.

Maar er zijn nog drie podiumplaatsen te vergeven. Na de sleep- en bergwedstrijd kunnen we de punten bij elkaar optellen en een Nederlands kampioen aanwijzen. Moeilijk is het niet, want net als vorig jaar en het jaar daarvoor is het opnieuw Arne Tänzer die met de wisseltrofee (Adelaar op sokkel) in z'n camper naar huis gaat. De tweede plaats is voor Joost Eertman en de derde plek is dit jaar voor Gijs Wanders. Proficiat allen, geweldig gedaan! En Arne, al heb je concurrentie dit jaar, we hopen dat je volgend jaar nog meer uitdagers krijgt.

“Competition first, safety always”

Uitslagen

Dutch open

Class 1 Dutch Open 24 Dames

1. Corinna Schwiegershausen (D, 8e overall, 3325 pt)

Class 1 Dutch Open 24 Overall

1. Primoz Gricar (D, 4874 pt)
2. Scott Barrett (AUS, 4357 pt)
3. Jochen Zeischka (AUT, 4106 pt)

Sportclass Dutch Open 24

1. Konrad Ludgers (D, 3100 pt)
2. Mario Campanella (BRA, 2750 pt)
3. Michael Eitrich (D, 2309 pt)

NK Berg

Class 1 NK Berg

1. Joost Eertman (4e overall, 4099 pt)
2. Arne Tänzer (5e, 3886 pt)
3. Tanno Rutten (9e, 2783pt)

Sportclass NK Berg

1. Fred Lanning (2043 pt)
2. Ivo van der Leden (1663 pt)
3. Henk Drent (806 pt)

Vermeldingswaardig is dat Ivo voor het eerst deelnam aan een wedstrijd, en dat gold ook voor Wim op plaats 4 met 591 pt.

Nederlanders vliegen de **sterren van de hemel**

De Chabre Open was opnieuw een geweldig succes met 120 piloten van over de hele wereld die samen strijden in de prachtige Franse Alpen. De Nederlandse vertegenwoordiging was groot dit jaar met meer dan 50 Nederlanders. De Chabre is bedoeld als stressvrije instap-competitie voor piloten met weinig of geen wedstrijdervaring. Het moet vooral leuk zijn om te vliegen!





De 17e editie van de Ozone Chabre Open vond plaats van 29 juni tot en met 5 juli 2024 met zoals altijd, als basiskamp de camping van Laragne Montéglin. In 2006 ben ik hier voor het eerst gekomen om op deze manier xc te vliegen. Voor mij was dit als ik goed heb geteld de 14de keer dat ik meedeed, waarbij ik in de loop der tijd niet alleen deelnemer maar ook de fotograaf ben geworden. De organisatoren zijn pioniers van de vriendelijke, stressvrije crosscountry-competitie voor paragliden. Ze leggen de nadruk op veilige, haalbare taken. Het evenement richt zich in de eerste plaats op competente en ervaren piloten die nog niet ingeburgerd zijn in het wedstrijdcircuit (zoals: hoe werkt het vliegen op waypoint en het in grote groepen ofwel *gaggles* vliegen). Er zijn dagelijkse briefings en de-briefings, maar ook sociale evenementen en veel prijzen.

De zogeheten *meet director* is de bekende SIV-instructeur Jocky Sanderson. Hij stelt onder andere de taken vast en straalt een enorm enthousiasme uit om piloten te helpen verbeteren. Zijn geanimeerde briefings en de-briefings maken de wedstrijd echt de beste leeromgeving voor elke beginnende wedstrijdpiloot en zelfs voor ervaren xc-piloten.

Teamwerk

De Ozone Chabre Open is altijd een Serial Class-evenement geweest. Dat betekent dat er geen EN-D- of CCC-klasse schermen zijn toegestaan. Piloten worden nog steeds per klasse scherm beoordeeld. Er zijn prijzen voor de winnaars in elke categorie: fun, recreatie en sport. Deze klassen zijn bepaald op basis van de strekking (aspect ratio) van het scherm en de certificering. Ook zijn er prijzen voor de dames- en rookiesklassen (piloten die voor het eerst meedoen aan een wedstrijd).

Dit jaar ligt er extra nadruk op teams. Er zijn idealiter vier piloten per team en er werd gezocht naar teams met gemengde vaardigheden en schermklassen. Sommige teams waren al compleet, andere teams worden ter plekke samengesteld zodat iedereen in een team zit. De teams hebben tot doel elkaar in de gaten te houden, gezelligheid en elkaar te helpen met advies en competitie begeleiding. Net voor het starten van het evenement werd de paraglidingwereld opgeschrikt door tragisch ongeval waarbij de jonge wedstrijdpiloot Timo Leonetti omkwam tijdens een competitie. Als gevolg schortte de Franse associatie FFVL alle wedstrijden op tot 7 juli 2024. De organisatie van de Chabre Open heeft na heel veel overleg dispensatie gekregen vanuit FFVL om het toch door te laten gaan, mede door de historie en de aard van het evenement en de focus op plezier en veiligheid. Op de achtergrond heeft de organisatie gedurende het gehele evenement in nauw contact gestaan met de FFVL.



Voorbereiding en oefenen

Na de inschrijvingen is er een briefing over hoe je veilig kunt beginnen met wedstrijdvliegen, hoe pak je dat aan, hoe werken taakstellingen etc. Op zaterdagochtend staan we om 9:30u klaar bij de verplichte safety briefing voor iedereen, klaar voor de oefendag... niet dus.

Net als op veel plekken in Europa hebben we op dat moment een zeer vreemde weersverwachting, een sterke zuidelijke stroming. We worden wakker met een zandkleurige, grijzige melkachtige lucht. De meeste piloten hadden al geraden dat er deze dag niet gevlogen zou worden. Jocky en Jez (de safety director) presenteren een zeer grondige verplichte veiligheidsbriefing na het tragische incident een paar weken eerder. Er worden veel details gedeeld over radio's, vliegomstandigheidsklasse (1 = normale dag, 2 = opletten geblazen, 3 = gevaarlijk dus stoppen van de taak en een veilige landing zoeken), trackers en hoe je 'Landed Safe' kunt communiceren. Sommige piloten willen oefenen met hun GPS want hoe stel je waypoints en routes in en Chris White (zeer ervaren xc-instructeur en noodschermpakker) controleert de spullen voor degenen die er zeker van willen zijn dat ze alles klaar hebben. Daarna presenteert Jocky een SIV-opfriscursus. Daarna is het happy hour met een lokaal biertje van de microbrouwerij Chateauneuf de Chabre en wat aperitieven gemaakt door de keuken van het campingrestaurant.

Taak gecancelled

Zondag besluit de organisatie door de westelijke wind en de verwachting om naar de startplaats Buc te gaan. Bij deze startplaats is het niet mogelijk om alle piloten naar de startplaats te brengen. De meeste piloten genieten van de korte wandeling vanaf het landingsveld, langs een pad waar menig fossiel te zien is. De organisatie beschikt over een meerdere 4x4's om de gliders naar (bijna) boven te brengen zodat de wandeling wat aangenamer is.

Het wordt een frustrerende dag. Er wordt een taak gesteld, het start window gaat open. De omstandigheden zijn niet geweldig maar verbeteren wel. Tot we ons realiseren dat er een groot probleem was met de Flymaster-server. De trackers zijn niet zichtbaar. Omdat het een zondag was, was het niet eenvoudig om degenen te bereiken die het probleem kunnen onderzoeken.

Omdat de veiligheid van piloten een cruciaal punt is voor de organisatie en de omstandigheden maar langzaam verbeteren, hebben ze geen andere keus dan de taak te annuleren. Sommige piloten vliegen naar de weg om ze gemakkelijk terug te kunnen halen. Sommigen hebben geen keus in de zwakke lift. Vrij vliegen is toegestaan, dus een grote groep is erin geslaagd om in een rechte lijn naar de camping te vliegen. Een paar dappere mensen, nou ja, drie eigenlijk, vliegen de gestelde taak op eigen gelegenheid naar het doel van Salignac.

Binnen een uur en maar kort nadat de taak was gestart, corrigeert Flymaster de fout en zijn de trackers weer operationeel. Te laat voor de taak, maar het maakt het ophalen een stuk eenvoudiger van de piloten die naar de camping vlogen maar het niet haalden.

Mistral

Maandag waait er een echte mistral, een harde noordwind. Dit betekent in de regio van de Chabre hoge windsnelheden van meer dan 50 km/u. We mogen vrij vliegen bij St. Jean Monclar, een uur rijden ten westen van Laragne. Deze plek ligt afgeschermd voor de mistral, en het in een heel klein gebied toch vliegbaar is. De organisatie regelt vervoer en de stoeltjeslift gaat speciaal voor ons open. Om de piloten een doel te geven is er een korte route voorgesteld door Jocky in het gebied tussen St. Vincent les Forts en Seyne met de landing in St. Jean. Vanwege de logistiek was er wel een verplichte landingstijd ingesteld, waar sommigen echt tot het eind van gebruik gemaakt hebben. We hebben een mooie vliegdag in een



prachtig gebied met uitzicht op het Lac de Serre Ponçon. Op de achtergrond regelt de organisatie dat de Chabre Open mag uitwijken naar dit gebied. Met de wetenschap dat een mistral meerdere dagen aanhoudt krijgen we extra waypoints. Om een idee te geven wat dit inhoudt: zie het als de organisatie van de marathon van Rotterdam belt naar Amsterdam of ze het evenement daar kunnen houden omdat het slecht weer is in Rotterdam.

Eindelijk een taak

In Laragne waait de mistral er op dinsdag nog stevig op los en het weer in St. Jean Monclar ziet er beter uit dan gisteren. Na een gedetailleerde debriefing over het vliegen van gisteren en een overzicht van de veiligheidsprocedures werden de transporttijden aangekondigd. Om 10.30 uur gaan we weg.

Iedereen gaat met de stoeltjeslift naar boven. De taak staat vast: een compacte koers van 32 km naar Seyne en terug naar St. Vincent voordat je landt in St. Jean Monclar.

De taak was niet zo eenvoudig als hij lijkt. De omstandigheden waren over het algemeen goed en het hoofdveld ging op tijd van start en bleef bij de start en het eerste keerpunt bij elkaar. Piloten begonnen zich langs de koers te verspreiden terwijl ze naar het zuiden en vervolgens weer naar het noorden gingen. Toen, op een gegeven moment rond het laatste keerpunt, in tegenstelling tot de voorspelling, overschaduwde een hoge wolk het veld. De slimme piloten weken uit naar de St. Vincent-bergkam om op hoogte te blijven, terwijl sommigen direct naar het doel vlogen en het jammerlijk net niet haalden. In het totaal waren er twintig piloten op doel. Nummer een was Simon Sykes (GBR, Ozone Photon) en beste Nederlander was Marijn van Rijsewijk (Ozone Swift 6) met een vijfde plek direct gevolgd door top-dame Eva Henneman (Ozone Photon) op een zesde plaats.

Dinsdagavond is ook de klassieke pizza- en paëllafeestavond op





het dorpsplein van Ribiers (een klein plaatsje op 15 min rijden van Laragne). Daar waar twee grote pannen paëlla en vele pizza's als sneeuw voor de zon verdwijnen onder het genot van livemuziek. En dit alles geregeld vanuit de organisatie, inclusief transport.

Bijzondere vliegdag

Woensdag raast de mistral nog vrolijk door maar de omstandigheden bij St Jean Monclar zijn nu ook minder en niet geschikt voor een taak. Bij de ochtend-debrief is wel de taak van dinsdag uitgebreid nabesproken op een groot scherm met de tracklogs zodat iedereen kan leren hoe men de taak ook had kunnen aanpakken.

Donderdag is het wel vliegbaar bij St. Jean Montclar. Dus iedereen in de bussen en gaan! Er werd een race naar het doel van 37 km uitgezet, beginnend in Montclar, ongeveer 6 keerpunten en het doel in Saint Jean.

De omstandigheden zijn goed op deze dag. Bij de start ontstaat er een gaggle van ongeveer 80 piloten, iets wat ik nog niet vaak heb gezien bij deze wedstrijd.

Het is een bijzondere vliegdag waarbij er heen en weer wordt gevlogen langs de Dormillouse-ridge, de berg achter de start samen met zweefvliegtuigen. Je moet heel goed opletten maar het is wel gezellig druk in de omgeving. Er staan uiteindelijk 47 piloten op doel, nummer een was weer Simon Sykes (GBR) in 58 minuten en 33 seconden. Eerste Nederlander was Youri Streefkerk op een derde plaats en eerste dame was Leontien Kragten op de zesde plaats. Als laatste op doel na ruim 2,5 uur, zich vastbijtend in de lastige thermiek, is Noah Majoor van pas 17 jaar oud die voor het eerst meedoet. Heel knap.

's Avonds hebben we een debrief met Jocky and Russell Ogden (voormalig wereldkampioen en ontwerper bij Ozone). Daarna volgt een uitgebreide Q en A met Russell waarbij verschillende onderwerpen de revue passeren van techniek tot vliegstrategie.

Een klassieke Chabre-dag

Eindelijk zien de weersvoorspellingen er goed uit voor een dag vliegen vanuit Chabre en wel gelijk een met 'klassieke' omstandigheden. Gelukkig want een Chabre Open zonder één keer van de Chabre te vliegen zou toch wel een beetje raar zijn.

Er staat een taak van 76 km op het programma: een race naar het doel bij Chorges via vijf keerpunten en meerder tactische mogelijkheden (zie kader hiernaast). Russel Ogden vliegt mee als gastvlieger op een prototype en begroet de piloten op het doel. Geen makkelijke taak doordat de startcylinder een stuk naar het westen ligt en we tegen een dwarswind in moeten vliegen.

Uiteindelijk staan er 33 piloten op het doel. Als eerste komt Miguel Gutierrez (MEX, Ozone Photon), slechts zes seconden later gevolgd door Gerard van Rijn (NED, Ozone Delta) en vervolgens topvrouw op de derde plaats Esther Dielissen (NED, Ozone Photon).

En toen was het tijd voor voor de prijsuitreikingen met veel Nederlanders op het podium.

Naast de verschillende trofeeën (geodes en fossielen) kregen de winnaars tassen met goodies, met dank aan Ozone en Cross Country Magazine. Bij de grote gemeenschappelijke maaltijd op de camping volgt het spannende moment van de wedstrijd: een loterij onder de aanwezige deelnemers met als hoofdprijs een nieuw scherm naar keuze (EN A tot en met EN C) van Ozone, gevolgd door nog veel meer prijzen. De gelukkige winnaar van het nieuwe scherm is Jeffrey Griffioen (NED). Na de loterij was het feest.

Op de site van de Chabre Open staan alle uitslagen en de tracklogs van de taken: flylaragne.com



De traditionele paëlla geserveerd door niemand minder dan Jocky Sanderson.



Op het podium veel Nederlanders waaronder hier het topteam: Jeroen Rasenberg, Marco Maas, Leontien Kragten en Ton Stokkermans. De tweede en derde teams bestonden op één piloot na ook uit Nederlanders.



Hoe vlieg je een taak?

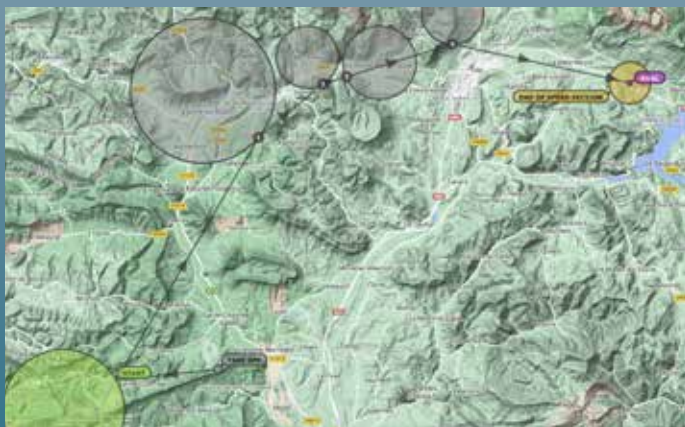
Ter voorbereiding heb je een hele lijst met waypoints voor het vlieggebied gekregen die je in je vario of gps moet zetten. Vlak voor de wedstrijd begint krijg je een aantal van die waypoints die samen de taak of route maken. Daarmee maak je een route in je vario. Per waypoint is ook een afstand tot het exacte punt gegeven, de zogeheten cylinder. Is de cylinder bijvoorbeeld 400m, dan moet je binnen 400m van het waypoint hebben gevlogen om het punt te halen. Je vliegt één voor één naar alle waypoints in de juiste volgorde. Je vario geeft doorgaans aan of je het waypoint hebt 'getagged' en in welke richting de volgende ligt. De route ertussen mag je zelf bepalen. Je kunt tussen twee punten bijvoorbeeld terugvliegen naar een bergketen omdat daar thermiek zit, in plaats van over het vlakland te vliegen. Om te beginnen moet je zorgen dat je in de startcylinder vliegt op de aangegeven starttijd. Die ligt meestal niet op de start zelf. Om te finishen moet je landen in 'goal', maar de tijd stopt vaak in de 'end of speed' sectie.



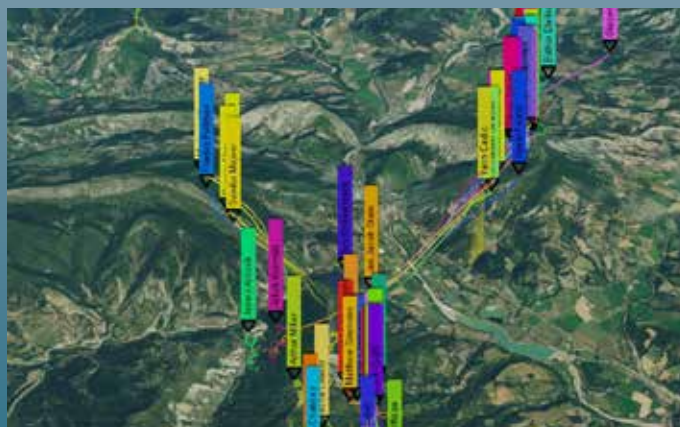
Taak 1



Taak 2



Taak 4



Tracks van taak 4 - hier zie je dat sommigen bij Serres de veilige, lange route kozen (links) en anderen de lastiger maar kortere variant (rechts).

Eerste editie Free Air groot succes

Van 7 tot en met 9 juni organiseerde deltavliegschool Delta Fly Adventures de eerste editie van Free Air, een evenement helemaal gericht op deltavliegen. Met nu nog maar zo'n 150 actieve deltapiloten in Nederland kun je je afvragen of een driedaags evenement wel zin heeft. Delta Fly Adventures bewees van wel: ondanks het belabberde vliegweer trokken de open dagen op vliegterrein Stadskanaal zo'n 1000 bezoekers!



"Ik ben ervan overtuigd dat dit evenement gaat bijdragen aan nieuwe aanwas voor de sport."

De vrijdag begon met een avond speciaal voor deltapiloten die nog niet zo bekend waren met de sleepstartmethode en met de vliegstek EHST Stadskanaal. Slepen is een veelgebruikte en populaire manier van starten in vlakke gebieden en op Stadskanaal heeft sleeppiloot Rinus in 't Groen met zijn eigen dragonfly een vaste plek gecreëerd voor het deltavliegen. Het is sinds drie jaar ook de thuisbasis van Delta Fly Adventures en het wordt steeds drukker op de stek!

Slecht weer bestaat niet

Zaterdag en zondag werd er zo veel mogelijk gevlogen maar onstuimige wind en buien hielden de meeste vluchten aan de grond. Ook de meeste tandemvluchten werden uitgesteld. Op de grond was een uitgebreid programma met loopoefeningen, lezingen en

virtuele vluchten in de 3D-simulator voor bezoekers en met speciale lezingen van leden van het nationale kernteam voor piloten en piloten in opleiding. En omdat de delta's aan de grond bleven, konden bezoekers alles extra goed zien, aanraken en vragen.

Bezoeker Pim Schrijver over zijn bezoek:

"Wat een topdag heb ik gehad tijdens de open dag van deltavliegschool Delta Fly Adventures. Er was van alles te doen en de activiteiten werden door de vliegschool vol enthousiasme begeleid. Mijn eerste ervaring met het deltavliegen die dag was een virtuele vlucht in een simulator. Best lastig om al hangend in een harnas de delta te besturen, maar wel een leuk voorproefje op wat er later die dag nog zou gaan plaatsvinden. Ik had me namelijk aangemeld voor een tandemvlucht."

De weersomstandigheden waren lange tijd niet optimaal dus heb ik eerst nog deelgenomen aan een loopoefening met een delta op mijn schouders. Dat valt nog niet mee als de wind onder de vleugels komt. Met de instructies en tips van een instructeur, ging het uiteindelijk al een stuk beter. Na nog een lezing over onder andere thermiek en deelgenomen te hebben aan een bordspel over deltavliegen, werd begin van de avond dan toch groen licht gegeven voor de tandemvlucht. Klein beetje spannend, maar Heleen legde heel rustig en duidelijk uit wat ik moest doen en wat er zou gaan gebeuren. En daar hang je dan na alle voorbereidingen en veiligheidschecks in een harnas met een helm op naast Heleen onder de delta die door een vliegtuigje de lucht in wordt gesleept. Supergaaf en wat een ultieme beleving van vrijheid. Het uitzicht was geweldig. In de verte een donkere wolkenlucht maar ik heb ook de Dollard en zelfs Duitsland kunnen zien. Na een paar rondjes in de lucht werd de landing ingezet en stond ik weer met beide benen op de grond. Een geweldige ervaring en ik kijk terug op een mooie dag met een leuke groep mensen van de deltavliegschool. En eerlijk, ik ben nog steeds een beetje in de wolken."

Meer dan vliegen alleen

Het programma ging door tot in de kleine uurtjes met een speciaal ontworpen deltavliegbordspel waarin gemixte teams van piloten en bezoekers het tegen elkaar opnamen, een filmprogramma met prachtige deltavliegfilms in de hangar en vliegverhalen bij het kampvuur op de camping. Praktijkervaring, kennisoverdracht én kennismaken maakten Free Air 2024 tot een groot succes. Ook de samenwerking met Vliegvereniging Westerwolde, de ULV-vereniging die het veld beheert, liep gesmeerd. Zij konden wel wat demonstratievluchten doen maar hadden ook last van de wind. Gemotoriseerd en ongemotoriseerd vliegen gaat al jaren goed samen op dit vliegveld. Door de goede organisatie en afstemming was ook een evenement organiseren op een actieve luchthaven geen enkel probleem.

Deltapiloot Titus Verbeek over zijn ervaring:

"Ik ben gewend om voor een delta-evenement zoals bijvoorbeeld de Coupe Icare van St. Hilaire du Touvet naar het buitenland te moeten, maar waarom niet in ons eigen land?! Ik vond het leuk om medepiloten te zien en door met geïnteresseerde bezoekers te praten over de sport bekijk ik het weer even van een andere kant. Dat vond ik interessant. Ik ben ervan overtuigd dat dit evenement gaat bijdragen aan nieuwe aanwas voor de sport."

Op naar FreeAir 2025!

Na het succes van de open dagen dit jaar en de goede samenwerking met Vliegvereniging Westerwolde, kijkt Delta Fly Adventures uit naar een nog grotere editie in juni 2025, waar ook piloten uit het buitenland aan mee kunnen doen. Organisator Heleen van den Bos van Delta Fly Adventures: "Het vliegveld van Stadskanaal ligt dicht bij de grens met Duitsland, dus piloten en geïnteresseerden uit de grensstreek zijn zeker welkom. En hoe mooi zou het zijn als we er samen met andere piloten uit Noord-Europa een groter evenement van kunnen maken? We hebben lang genoeg stilletjes en onzichtbaar van onze sport genoten; met dit soort evenementen maken we zichtbaar wat we doen, en wordt deltavliegen toegankelijk voor iedereen!"

Informatie

Delta Fly Adventures - Heleen van den Bos
info@deltaflyadventures.com / +31 (0)6-41 28 00 91
deltaflyadventures.com/free-air-deltavliegen-open-dagen-bij-delta-fly-adventures





Marcin Krawczyk

Leeftijd: 49 jaar

Beroep: Natuursteenhandelaar

Vliegvereniging: Overall

Woonplaats: Hengelo

Marcin Krawczyk

“Eerst een luchtfoto, dan ga ik landen”

Tijdens een prachtige lierdag ontvang ik een merkwaardig telefoontje. Het is Marcin, of ik op het lierveld in Stegeren sta. Dan volgt het meest vreemde verzoek. Hij verwacht over een kwartiertje te landen en wil dan weer een liertrek. Zijn doel is Wanswerd (Friesland) en hij vertrok uit Bentelo (Plus 4). Wie is deze ambitieuze piloot met opvallend Pools accent? Met een brede lach landt Marcin en vol overtuiging wil hij zijn reis vervolgen. “Thermiek, daar heb ik een zesde zintuig voor, ja hoogte winnen heb ik goed onder de elleboog”. Ik verbeter hem met het woord “knie”, maar dat vindt Marcin onlogisch. Tja, daar heeft hij een punt. Overigens, Wanswerd haalde hij niet. In Assen werd de landing ingezet.

Wanneer ben je begonnen?

24 jaar geleden. In de jaren '90 bezocht ik Monte Carlo, in Zuid-Frankrijk. Ik ontdekte vliegende paragliders en werd direct verliefd op deze sport. Ik dacht, dit is onmogelijk, dat je zo makkelijk kan vliegen. Ik was er gewoon ziek van. In 2002 verhuisde ik naar Nederland en toevallig reed ik naar Tubbergen. Bij Getelo zag ik paragliders in de lucht, ik ben omgedraaid en zo heb ik Lucas ten Napel en Hans ter Maat ontmoet. Ik vlieg zo vaak mogelijk. Ik heb mijn eigen bedrijf en kan het werk zo organiseren dat ik vaak kan vliegen.

Mooiste vlucht?

Dat was met Lucas en Hans in Ölüdeniz. In 2006, de eerste keer van de Babadağ over de lagunes en zee. Dat was zo 'onreëel' - als een diepe slaap: zo meteen gaat de wekker en moet ik werken. Vanaf 2000 meter een glijvlucht naar beneden van 45 minuten. De laatste jaren ben ik niet meer geweest. Het is veranderd in een pretpark.

Langste vlucht?

Richting Hannover. Dat was 150 kilometer en duurde vijf uur. Het was een vrijdag in Manderveen, we probeerden even de lucht in te gaan. Boven het bos voelde ik zwakke thermiek. Toen kreeg ik een bel van 2 m/s. Ik kreeg keer op keer een bel en ze werden steeds sterker. Ik vloog naar Noordhorn met zijn vliegveld en CTR. Ik kon er omheen en vloog naar de kerncentrale van Lingen. Daar kreeg ik een bel van 5 m/s. Ieder uur werd het beter. Voor de CTR van Hannover ben ik geland.

Grootste angstmoment?

Ik ben wel eens gecrasht, met gevolg: twee benen in gips. Het was geen pech maar echt domheid. Na twee weken mooi vliegen in Slovenië, op de laatste dag, de laatste vlucht. Er stonden twee mooie meiden beneden op mij te wachten. Ik vloog naar de landing en trok een hele diepe steilschroef om indruk te maken. Ineens was ik mijn oriëntatie kwijt en vloog ik met mijn benen tegen de mast van de windzak. Dat was de grootste les van mijn carrière. De arts zei dat ik nooit meer goed zou kunnen lopen. Maar ik train nu voor de marathon, die ga ik lopen.

Favoriete vliegstek?

Kruševo, Noord-Macedonië. Als je niet meer wil vliegen in de ber-

gen, kan je het vlakke land in. Overall is thermiek.

Favoriete scherm?

Ozone Photon, mijn eerste tweelijner. De snelheid is veel hoger. Minder weerstand, de lijnen creëren 30% van je weerstand. Dit is de beste constructie in de C-klasse van de laatste jaren. Stabiel, ik heb heel veel vertrouwen in dit scherm. Natuurlijk, een tweelijner heeft meer input nodig. Maar wat heel bijzonder is, in de 'bumpy air' trap je 1/3 speed en ga je met beide risers sturen, dan is dat scherm zo stabiel.

Favoriete harnas?

Ik had de Lightness 3 van Advance. Door mijn voorbereiding op de marathon raakte ik 12 kilo kwijt. Ik moest met ballast gaan vliegen of een nieuw harnas kopen. Ik vond een tweedehands Impress 4. Ik was onder de 'impress' van de Impress, het is zo comfortabel. Ja, er is een heel grote zit met goede rugleuning en in vergelijking met de Lightness 3 is het veel stabiel. Daardoor heb ik minder stress. Het is 9 kilo zwaarder en ik durf meer in de lucht.

Overige vlieguitrusting?

Ik ben geen gadgetfreak. Ik heb twee mobiele telefoons, met SeeYou Navigation app van Naviter. En de andere de XTrack app, speciaal voor wedstrijden. Daarnaast nog een ouderwetse vario met piep. Ik ben in Polen opgeleid op de oude wedstrijdmanier. Ga maar eerst thermiekvliegen zonder vario. Ga maar voelen.

Welk gevoel brengt paragliding?

Ik leef voor avonturen. Bij een XC weet je meestal niet waar je terechtkomt. Vanuit de lucht zoek ik een mooi veldje, liefst bij een huis. Ik maak eerst wat luchtfoto's van het huis, dan ga ik daar landen. Mensen zijn vaak nieuwsgierig. Vaak krijg ik een kop koffie aangeboden. Dan vragen mensen hoe ik terugkom. Ik zeg, ik ga lopen naar het treinstation. Dan krijg ik meestal een lift aangeboden.

Welk vliegdoel heb je nog?

Ik wil in Quixadá (Brazilië) 200 of 300 kilometer vliegen. Zuid-Amerika is echt een mooi continent en er worden records gevlogen. Mijn paragliding tip? Vlieg achter andere piloten aan met veel ervaring. Ga daar mee op reis. Trek je daar letterlijk aan op.

Meerdere dodelijke ongevallen

Wat er mis ging en hoe te voorkomen?

In juli 2024 zijn er twee ongelukken met dodelijke afloop gebeurd, beide met een delta. In beide gevallen was de piloot niet goed ingehangen. Ook met paragliders gebeuren nog regelmatig dodelijke ongelukken doordat beenbanden niet goed zijn gesloten. We kunnen daarom allemaal - delta, paraglider- en paramotorpiloten - wat leren uit onderstaande conclusies van de Duitse zustervereniging DHV. Voer ALTIJD een grondige check uit direct voor je start!

Tekst: DHV - Deutscher Gleitschirm- und Drachenflugverband (vertaald uit het Duits), Titus Verbeek

5 juli 2024 - Erfurter Hütte (Rofan, Achensee, Oostenrijk).

Een 53-jarige deltapiloot is zonder zich in te haken gestart. Hij kan zich nog enkele seconden aan de uprights vasthouden. Daarna raakt hij een boom en valt ongeveer 30 meter waarna hij in zijn val dodelijke verwondingen oploopt. Zijn brevet is uit 2020. Bij de start is hij alleen en heeft geen hulp.

25 juli 2024 - Mössingen (Baden-Württemberg, Duitsland)

Een 68-jarige deltapiloot die al sinds 1980 zijn brevet heeft start in Mössingen en valt uit zijn harnas omdat zijn beenbanden niet gesloten zijn. Ook hij loopt tijdens zijn val dodelijke verwondingen op. Op een video van de start, die door een omstander gemaakt is, zijn de los bungelende beenbanden goed te zien. De omstander had geen kennis van de sport en was het niet opgevallen.



Veiligheidsopmerkingen

Elke piloot moet zich bewust zijn dat zo'n fout iedereen kan overkomen. Ervaring helpt hier niets, in tegendeel, soms kan routine juist dodelijk zijn. In 2007 is Horst Zimmer (nota bene van deltafabrikant Bautek) met duizenden vluchten op zijn naam, dodelijk verongelukt bij het invliegen van een nieuwe vleugel, simpelweg omdat hij niet ingehaakt was. Elke start, zelfs een hopje op de oefenheuvel, verdient dezelfde precieze en geconcentreerde startvoorbereiding. Na een aantal ongelukken door open beenbanden bij paragliderpiloten - onder andere een in Albanië in april 2023 - is vastgesteld dat het vaak afleiding is die je een belangrijke stap over het hoofd doet zien. Het harnas van deze piloot was voorzien van veiligheidssluitingen die het ongeluk niet hebben voorkomen. Houd je daarom aan onderstaande regels.

Klaar voor de start?

- **Geen start zonder volledige check**
- **Indien mogelijk ALTIJD ook een partner-check.**
- **Delta's: met hangcheck**
- **Geen afleiding tijdens de check toestaan.**
- **Paragliders en paramotors: vijfpuntencheck**
- **Bij een onderbreking van de startvoorbereiding helemaal opnieuw beginnen.**

Kerstcadeautjes

Het Oostenrijkse bedrijfje Viento heeft mooie kalenders voor het jaar 2025 uitgebracht: er is er een met prachtige paraglidingfoto's genaamd 'Dancing with the clouds'. Bekende fotografen zoals Ole Dalen, Paul Guschlbauer, Mario Eder en Fabi Gasteiger maakten de foto's. Verder zijn er kalenders met zweefvliegers en gemotoriseerde vliegtuigjes. De kalenders (afmetingen 664x483 mm) zijn te koop voor €37,90 in de webwinkel van viento-store.com.

Daarnaast heeft Viento een arsenaal aan boeken waaronder het biografische boek van Chrigel Maurer en de thermiekbijbels van Burkhard Martens in het Duits. Daar komt komend voorjaar een hike&flyboek van X-Alps atleet Paul Guschlbauer bij. De titel wordt 'The Wanderbird strategy', naar de hike&fly-evenementen die Paul ook mede organiseert. Het wordt een essentiële gids met een theoretisch deel over de fundamentele aspecten van hike&fly zoals de mindset en filosofie en een praktisch deel over lopen, starten en vliegen, aldus de makers. Het is alvast te bestellen op de website voor €54,90.

Viento is het ontwerp- en publicatiebedrijf van de Oostenrijkse piloot Werner Luidolt die vaker in Lift publiceert, samen met Simon Lemmerer en Johannes Mentasti. Naast kalenders en boeken maken ze onder andere mooie kaarten van thermiek en dalwindsystemen in de Alpen.

viento-store.com



Informatie

De afdelingen Deltavliegen, Paragliding en Paramotorvliegen brengen samen 4x per jaar het blad Lift uit met daarin informatie en artikelen over vliegen. Voor leden verschijnt er daarnaast regelmatig een digitale nieuwsbrief met actuele onderwerpen. Ben je lid maar ontvang je geen digitale nieuwsbrief? Stuur dan een e-mail met je lidmaatschapsnummer naar ledenservice@knvvl.nl en het verzoek om toezending van de digitale nieuwsbrief.

Paragliding

Op de website van de afdeling Paragliding knvvl.nl/paragliding is de meest actuele informatie te vinden over onder meer de volgende onderwerpen:

- Agenda
- Nieuws
- Scholen
- Verenigingen
- Regelgeving
- Veiligheid
- Brevetten
- Examens
- Wedstrijden
- Organisatie



Deltavliegen

Op de website van de afdeling Deltavliegen knvvl.nl/deltavliegen is de meest actuele informatie te vinden over onder meer de onderstaande onderwerpen. Ook is het mogelijk een gratis advertentie te plaatsen voor 2e hands materiaal: een delta'tje

- Agenda
- Nieuws
- Scholen
- Verenigingen
- Regelgeving
- Veiligheid
- Brevetten
- Examens
- Wedstrijden
- Organisatie



Paramotorvliegen

Op de website van de afdeling Paramotorvliegen is de meest actuele informatie te vinden over paramotorvliegen. knvvl.nl/paramotorvliegen



51^{ème} Coupe Icare



Illustration Valérie DUMAS

St Hilaire - Lumbin
17-22 septembre 2024

Show aérien 21 et 22 septembre
www.coupe-icare.org