

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



27

Oktober 2022



Lift is het officiële orgaan van de Afdelingen Schermvliegen, Deltavliegen en Paramotorvliegen van de KNNvL.

Lift is gratis voor KNNvL-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-schermvliegen@knnvl.nl
(niet voor adreswijzigingen)

Redactie

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

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Han Smit, Bastienne
Wentzel

Druk

Drukkerij Weemen.

Advertenties

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

Bijdragen voor Lift

Ideeën voor artikelen graag naar:
lift.delta-schermvliegen@knnvl.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.



De diepte in

Knikkende knieën, een wee gevoel in mijn maag en slappe benen. Hallo hoogtevrees! In de diepte ligt de grote stad waar we een uur geleden in de kabelbaan stapten. Ik heb echter meer oog voor het smalle paadje voor me, precies langs de afgrond. Bij de naam "Goethe-weg" dacht ik aan een toeristisch en vooral breed pad. Nu hoop ik vooral dat er geen tegenliggers komen. Voetje voor voetje stap ik door. "Het went vast wel", houd ik mezelf dapper voor. "Gewoon blijven ademen en lopen". Mocht het gevoel niet wennen, dan heb ik een klein probleem. De komende vijf dagen lopen we namelijk dwars door de bergen, van hut naar hut. Omkeren zal dus steeds lastiger worden. De eerste dag is gelukkig relatief kort, al zitten er voor mij al wat kleine uitdagingen in. De al genoemde hoogtevrees, sneeuwveldjes en een rugzak van zeker 15 kilo op mijn rug. Leuk, zo'n vakantie!

"Jij ziet ze vliegen", hoor ik ze denken. En ik snap die reactie ook wel. Het is best gek dat ik me veiliger voel onder een lapje stof dan met beide benen op de grond.

Tijdens het lopen van een bergtocht ga je letterlijk en figuurlijk de diepte in. Als je gemiddeld meer dan vier uur loopt op een dag, dan verdwaal je geheel een keer in de spelonken van je eigen brein. Zo vraag ik me onder andere af waarom ik zonder problemen onder de tandem een berghelling afvlieg, terwijl ik met knikkende knieën op diezelfde helling kan staan. De meeste mensen die ik spreek, luisteren vol interesse naar mijn verhalen over de vliegsport. Ze vinden de foto's prachtig en stellen zich het gevoel van vrijheid voor. Maar voor geen goud stappen ze in: "Hoogtevrees". Als ik dan aangeef dat ik daar ook last van heb, maar onder het scherm niet, kijken ze me bedenkelijk aan. "Jij ziet ze vliegen", hoor ik ze bijna denken. En ik snap die reactie ook ergens wel. Ik begrijp het zelf niet eens. Het is best gek dat ik me veiliger voel onder een lapje stof dan met beide benen op de grond. Volgens mijn piloot komt het gevoel van hoogtevrees juist door dat contact met de grond. Je ervaart de diepte dan anders. Ik heb geen betere verklaring, dus het zal wel kloppen. Intussen kunnen we de eerste berghut zien liggen. Heerlijk de rugzak af, ontspannen en vooral genieten van de mooie bergen.

De dagen daarop komen we in een ritme en went de hoogte inderdaad. Omhoog lopen gaat prima, omlaag is even wennen. Geen scherm om ons naar beneden te dragen! Dan maar de wandelstokken als hulpmiddel gebruiken om mijn knieën te ontlasten. De tocht eindigt na vijf dagen bij een mooi meer. Bij aankomst zien we diverse paragliders boven het water. Mijn piloot en ik wisselen een blik en beginnen te glimlachen. Snel naar het hotel voor het scherm!!!

Vouwkonijn

WFF

inditnummer

Cover: Ferdinand Vogel vliegt de Nova Mentor 7 Light

Flare Moustache - een parakite 4

Ferrata & Fly - toegankelijk klimmen en vliegen 10

X-Alps Academy - het XSwiss project 14

Red Bull X-Alps 2023 - interview met Ferdinand Vogel 20

Acro World Tour 2022 - succes voor Luke de Weert 22

Paragliding: NK Berg 2022 24

Recensie: Nova Mentor 7 Light 28

Rubriek: Microavonturen met de paraglider deel 2 32

50 Shades of paragliding 36

Nieuws en KNVvL 38

Is het een
speedglider?

Is het een
paraglider?

Is het een
kite?

Het is een...

Flare!





De aankondiging van de Flare Moustache maakte nogal wat los op internet en in de Nederlandse soar- en kitewereld. Is het nou een miniwing? Een kite? Een paraglider? En hoe zou 'ie vliegen? Inmiddels zijn er al heel wat tevreden soarders aan de kust die met een Moustache vliegen. Lift sprak de mensen van Flare voor het verhaal achter 'de Snor'.

Flare is een nieuw merk van het bedrijf Skywalk, waaronder Skywalk paragliders valt maar ook Flysurfer kites. Flare heeft nog maar één scherm uitgebracht, afgelopen maart, de Moustache. Ze noemen het een parakite, bedoeld voor soaren, waggas, racen met harde wind langs het duin. Het scherm ziet er op het eerste gezicht uit als een paraglider maar zo noemen ze het niet bij Flare. De Moustache is nadrukkelijk niet bedoeld voor thermiekvliegen. Beni Kälin, een paragliding- en speedflyinginstructeur uit Zwitserland en lid van het ontwikkelingsteam bij Flare, zegt: "De Moustache is een kite die we geschikt hebben gemaakt om te vliegen."

Voor wie?

De doelgroep voor de Moustache ligt duidelijk bij paragliderpilooten en kitesurfers. Flare zegt dat het scherm ook geschikt is voor speedflying en snowkiting. De bedoeling is om een netwerk van zogeheten Pro Partners op te bouwen die de Moustache niet alleen verkopen maar ook specifieke training geven. In Nederland is dat momenteel Versus Kiteboarding in Scheveningen. De Moustache vliegt namelijk niet hetzelfde als een paraglider, maar het is ook geen kite. Iedereen heeft dus training nodig voor je er goed mee om kunt gaan.

Brand manager Daniel Ziemer legt uit: "In ons verkoopmodel gaat er

geen scherm de winkel uit voordat we zeker weten dat de vaardigheden van de klant voldoende zijn. Vliegen aan de kust is een eitje, maar het wordt snel lastig in de bergen met turbulentie en thermiek." Beni zegt: "Kitesurfers moeten niet zomaar met een Moustache gaan vliegen. Wij bevelen aan om eerst een paragliderbrevet te halen."

Hoe ziet 'ie eruit?

De Moustache is gebouwd voor de duinen, met sterk doek maar toch niet te zwaar. Het meeste doek is TX-light, een vrij licht materiaal dat Skywalk in veel paragliders en kites toepast. Maar de belangrijke delen zoals de leading edge en de vleugelpunten zijn versterkt met DLX+ doek (44g/m²). De celopeningen worden in vorm gehouden door halfronde plastic staafjes. De lijnen zijn ongemanteld en van dyneema.

De risers zijn ook van dyneema en zijn van het schoenveter-type: 3,7 mm dik koord. De risers zien er voor een paragliderpiloot nogal ongewoon uit. Er zijn drie lijnengalerijen. De B-riser heeft een pully die hem met de A-riser verbindt en via een andere pully met de C-riser, een beetje zoals risers die een systeem hebben om met de achterste risers te sturen. Met dit systeem bedien je zowel de B- als de C-lijnen met de tokkels waardoor het vleugelprofiel verandert.

Daarnaast is er nog een rode dop bevestigd aan de B-lijnen. Dit is de zogeheten 'killer mushroom' bedoeld voor het neerhalen van je vleugel in harde wind. Deze mushroom zit wel vrij hoog aan de lijnen, dus je moet redelijk lange armen hebben om er goed bij te kunnen, zeker als je te laat was en al over de grond wordt gesleurd in harde wind.

Op het punt waar de lijnen aan de riser bevestigd zijn vind je een label met 'left' en 'right'. Dat is niet persé bedoeld om je uit te leggen welke riser links of rechts moet, maar het markeert vooral de hoogte waarop je handen moeten zijn met de tokkels om met de beste glijhoek te vliegen, de trimsnelheid zeg maar. Dit is de positie van je handen voor normaal, actief vliegen. Handen helemaal hoog is het equivalent van de speedbar vol ingetrapt. Handen bij de karabijnen betekent de stallsnelheid van het scherm, het is dus niet aan te raden om dat lang vol te houden tijdens het vliegen.

Er zijn momenteel vier maten van 13 tot 22 m². Je kiest de maat niet (alleen) voor je gewicht en vliegvaardigheden, maar voornamelijk naar gelang de windsnelheid en hoe steil het terrein is. Als je twijfelt, kies een maat groter, zegt Flare.

Waarom is de Moustache zo anders?

De reden dat een Moustache zo anders vliegt dan een paraglider is juist omdat het een kite is die gemaakt is om te vliegen. Het scherm heeft een sterk reflexprofiel dat je kunt aanpassen met de tokkels. Er is geen speedsysteem of trimmers. Door de tokkels aan te trekken of los te laten verander je de invalshoek van het scherm en daarmee de vliegsnelheid en de glijhoek. Dat is nogal anders dan paragliderpiloten gewend zijn. Je kunt niet zomaar remmen door aan de tokkels te trekken.

We spraken twee zeer ervaren paragliderpiloten die op uitnodiging van Flare een dag met de Moustache vlogen. Luke Nicol vliegt normaal gesproken met paragliders, delta's, speedgliders en kites. Seb Ospina is een professioneel tandempiloot en wedstrijdpiloot. Het waaide zo'n 50 km/u op de soarheuvel bij Luzern in Zwitserland waar het Flare team wilde vliegen. "Ik was best nerveus," zegt Luke. "Het waren condities waarbij ik niet eens zou uitpakken, zelfs geen speedglider of delta." Zijn eerste vlucht was een verrassing, zegt hij. "Ik wilde eerst even groundhandelen. Toen ik eenmaal vloog verbaasde het mij enorm hoe anders het voelt. Ik was verrast door de snelheid. En in de lucht realiseerde ik me dat landen niet gewoon een kwestie is van langs de helling gaan vliegen zoals met een paraglider."

Seb had al eens een prototype gevloegen. "Ik wilde toen niet eens vliegen. We waren in de bergen op 2000m in de sneeuw met 45 km/u wind. Ik trok iets te veel aan de remmen bij het groundhandelen en plotseling zat ik meters hoog. En dan kan je dus niet gewoon je handen hoog doen en wegvliegen of remmen en weer landen." Ook de starttechniek is anders: je hoeft de vleugel niet te stoppen boven je hoofd. Beni legt uit: "Als je te laat bent met het stoppen van het scherm en je trekt dan aan de tokkels dan klappt de leading edge in. Dat komt doordat je het reflexprofiel verstoort door aan de tokkels te trekken."

Het punt is dat de heren willen maken: hoe ervaren je ook bent, kijk eerst even de instructievideo's op de Flare website en vraag instructie aan je dealer.

En hoe vliegt het?

Met de Moustache controleer je niet alleen links of rechts, maar ook boven en onder, dat wil zeggen lift en glijhoek. Daarvoor moet je wel altijd actief vliegen, je kan niet even de tokkels loslaten en relaxen.

Sturen is intuïtief, zolang je de juiste handposities maar begrijpt. "Links trekken is links, rechts is rechts," zegt Seb. "Ik gebruikte ook



Risers van dyneema koord met een 'killer mushroom'.



Met de tokkels bedien je zowel de remlijn als de B- en C-lijnen via pully's.



De leading edge en tips zijn gemaakt van het sterke DLX+ doek.



De celopeningen zijn versterkt met halfronde staafjes.



De 'free-brake' acrotokkels houd je op de hoogte van de L and R op de risers voor het vliegen met de beste glijhoek.



vrij veel gewicht. Maar je kunt ook je buitenhand omhoog doen, dat is dus alsof je aan één kant speed trapt. Dat geeft een vlakkere bocht."

"Vliegen voelt gek en bijzonder," zegt Luke. "We vlogen in turbulente en vlagerige condities en het scherm wilde gewoon niet inklappen. Het voelt erg solide tijdens het vliegen en de reflex is erg sterk. De interne druk is heel hoog dus het scherm stuitert rond als een kart zonder vering."

De Moustache zal niet snel inklappen, maar als dat wel gebeurt heb je niets aan de vaardigheden die je in je paraglidingopleiding hebt geleerd. Bij een inklapper doe je normaal gesproken je handen helemaal omhoog, maar met de Moustache is dat het equivalent van full

speed trappen. Het effect is dus averechts. Flare waarschuwt om je niet te laten verleiden tot een vals gevoel van zekerheid. Dicht bij de grond blijven was nog niet zo makkelijk als het lijkt, zegt Luke. "De Moustache is verrassend efficiënt. Het scherm heeft meer lift dan ik had verwacht. Als je gewend bent aan speedflyers is het actief vliegen ook even wennen."

Als je wil landen, zoek dan de ruimte, zeggen de piloten, hoewel dat aan onze kust niet zo'n probleem zal zijn. Je moet gewoon in de wind landen. Je kunt niet hard flaren vlak voor je landing. Als je dat doet ga je alleen maar omhoog. Het grootste probleem is de hoge stalsnelheid. Je landingsnelheid voelt dus al snel hoog, tenzij de wind in de buurt ligt van de stalsnelheid.





Als het waggelt als een eend en kwaakt als een eend...

Als het eruit ziet als een paraglider en vliegt als een paraglider, is het dan niet gewoon een paraglider? Ja en nee, zegt Luke. "Paragliderpiloten hebben zeker een goede basis om met de Moustache te vliegen, maar je moet ook een hoop dingen afleren en opnieuw aanleren. Ik vind niet dat het een paraglider is. Dat geloofde ik vooraf ook niet, maar je moet er gewoon mee gaan vliegen om je eigen oordeel te vellen."

"We hebben zoveel lol gehad met de Moustache!" zegt Luke. "Ik kan niet wachten om er een keer mee aan de kust te vliegen in laminaire condities. Seb valt hem bij: "Het is mijn droomscherm voor de duinen! Het leukste wat je kan doen aan het strand met je kleren aan."

De cijfers

Doel: Soaren, speedflying, snowkiting

Maten: (m²): 13, 15, 18, 22

Strekking: 5.4, 5.5, 5.6, 5.8

Cellen: 52

Gewicht (kg): 3.1, 3.4, 3.8, 4.4

Certificering: EN 926-1 load- and shocktest.

go-flare.com

Dit artikel verscheen eerder in Cross Country magazine 231, juli 2022.



Ferrata & Fly "Tajakopf"

De ijzeren weg naar de startplaats

Niet vaak sta ik langer dan vijf minuten te draaien op een startplaats. Vliegbaar of niet, die inschatting kan ik meestal al maken als ik aan kom lopen. Maar nu... halverwege de dag, slaan de bellen om mijn oren en de te vliegen route is vanaf hier niet te overzien. Als ik mijn scherm tevoorschijn haal ben ik nog niet overtuigd. Is het de startkoorts die me verleidt om te gaan vliegen? Zou best kunnen, na 6 uur klimmen en met nog 3 uur afdalen voor de boeg. Een vlucht van tien minuten over een turquoise bergmeer en watervallen is dan wel een erg aantrekkelijk alternatief.

Tekst en foto's: Peter Blokker





De Seebensee, een natuurlijk bergmeer op 1.657 meter hoogte, zou wel eens het mooiste bergmeer van Tirol kunnen zijn. Volgens de locals is het zelfs het mooiste bergmeer van Oostenrijk. Ik ben hier vaak geweest om me uit te leven op de Via Ferrata's en alpiene rotsklimroutes rondom het meer. Het meer ligt ingesloten tussen de Vorderer Tajakopf in het oosten, de Drachenkopf in het zuiden en de Ehrwalder Sonnenspitze - ook wel de Tiroler Matterhorn genoemd - in het noorden. Stuk voor stuk zijn dit uitdagende bergen voor bergbeklimmers met routes op ieder niveau. Voor wandelaars eindigt het vriendelijk begaanbare terrein bij de Coburger Hütte, een geliefde uitvalsbasis voor klimmers. Het uitzicht vanaf deze hut op het turquoise bergmeer is prachtig. Vliegen over de Seebensee wilde ik al voordat ik kon vliegen. Het meer is bijna rondom ingesloten door bergtoppen en zelfs met een vlucht vanaf de dichtbij gelegen Zugspitze is het me niet gelukt om over de Seebensee te vliegen. Om mijn droomvlucht waar te maken moest ik eerst een startplaats zien te vinden op de bergflanken rondom het meer.

Startmogelijkheid

Mijn zoektocht naar de beste startplaats, of beter gezegd startmogelijkheid, heeft niet veel opties opgeleverd. Rondom de Coburger Hütte zijn wel wat alpiene grashellingen om te starten, maar net wat aan de lage kant om de kom tussen de bergen uit te vliegen. Hogerop is het terrein bijna overal te grillig. Toch is er tussen al deze rotspartijen nog een helling te vinden, waar hier en daar gras tussen het gruis vandaan komt en wel tien schermen op een rij kunnen starten: het zadel tussen de Vorderer Tajakopf en Hinteren Tajakopf. Wat deze plek toch wel spannend maakt, is de imponerende omgeving en het niet kunnen overzien van de route. Met de rotswanden van de Vorderer Tajakopf aan je rechterkant, kun je pas een uitgang uit de kom zien als je deze flank voorbij bent gevlogen en boven de Seebensee hangt. Wind uit het noorden is nodig om goed weg te komen, maar de start bevindt zich in de windschaduw van de Ehrwalder Sonnenspitze. Een beetje thermiek helpt dus ook om de wind bovenaan de helling van gras en puin op gang te brengen. Het moet allemaal passen, maar optimale omstandigheden heb je hier eigenlijk nooit. Dit blijft dus gewoon een spannende "startmogelijkheid", waar altijd wel een reden is om niet te starten. Starten vanaf het zadel is dus voorbehouden aan avontuurlijke piloten met goede groundhandling en ervaring in alpien terrein.

Langs de kabels

Voordat ik mijn scherm kan opzetten op het zadel naast de Vorderer Tajakopf, zal ik er eerst moeten komen. Omdat ik meer van klimmen dan van lopen hou, heb ik mijn zinnen gezet op een combinatie van de Seebenklettersteig en aansluitend de Tajaklettersteig. Zo pak ik ook nog de echte top van de Vorderer Tajakopf mee. Het totale hoogteverschil tussen Ehrwald en de take-off is ongeveer anderhalve kilometer. Ruim de helft daarvan bestaat uit de klettersteigroutes. Dat zijn heel wat kilometers staalkabel en honderden keren de karabiners overhangen. De routes staan beschreven in het boekje '*Schwierigste Klettersteigen*', wat zoveel betekent als "dat wordt zweten". Gegarandeerd, want het is dertig graden in het dal en op de bergflanken kruipen zelfs de hagedissen diep weg in de rotsspleten. Het kalksteen is perfect klimgesteente, met veel grepen en treetjes. Die heb je ook nodig om de klettersteigroute door te komen. Landschappelijk is dit klettersteigavontuur grandioos, met uitzicht op de Zugspitze en later ook de Seebensee. Op een mooie dag als deze ben ik hier niet alleen onderweg, maar onervaren klimmers kom ik in deze routes niet tegen. De aanlooprouten en de overbrugging tussen de twee routes zijn een welkome afwisseling en bieden me de gelegenheid om even mijn voeten te koelen in de Seebensee.

Teleporter

De klettersteigroutes houden me flink bezig. De Seebenklettersteig ging nog vlot, maar op de Tajakante gaat het tempo wat omlaag.





Eergisteren liep ik nog rond op zeeniveau en de fanatieke bestorming van de Seebenklettersteig was iets meer dan een warming-up. Tijd voor mijn eerste korte drinkpauze halverwege de Taja. Voor de afwisseling heb ik maar eens een vers vruchtensapje meegenomen naast mijn halve liter water. Komt het door de hoge temperatuur, de lage luchtdruk op hoogte, of het geschud in mijn tas? Geen idee, maar mijn vruchtensap sist al voordat ik de dop eraf draai en smaakt meer naar de door locals gebrouwen schnapps. Daar is dit niet het

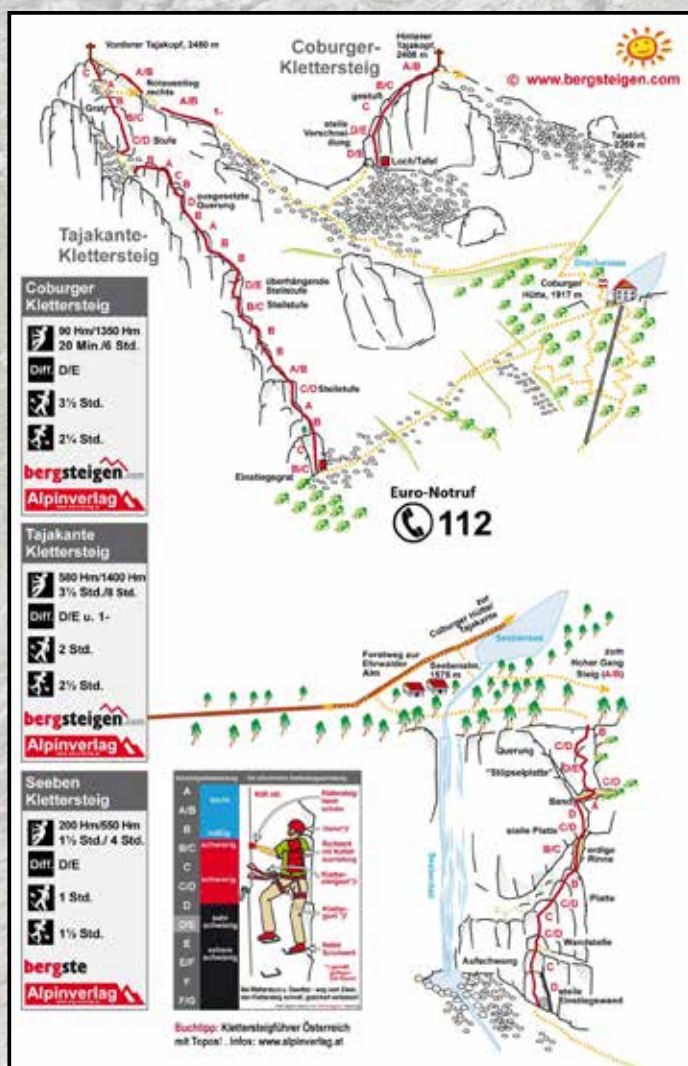
moment voor. Weggieten dan maar, liever een paar slokken uit de watervoorraad dan tollend door de klettersteig. *Endlich*, het topkruis! Aantikken, foto maken, nog een slok water en afdalen via het steile bergpad naar het zadel. Het ziet er startbaar uit, maar de windstoten zijn heftig en op zo'n dag als vandaag gebeurt er natuurlijk van alles in de lucht. De laatste slokken water gaan erin terwijl ik nog eens vijf minuten de tijd neem om de omstandigheden te beoordelen. *Prepare for a bumpy ride...* *Let's go!* Mijn moed wordt beloond met

mijn droomvlucht over de Seebensee. Ja het is thermisch en turbulent, maar niet zo heftig als het had kunnen zijn en ik kan zelfs nog wat foto's maken. Tien minuten na mijn start sta ik weer in het dal, op een veldje net onder het dalstation van de kabelbaan. Is tien minuten de moeite? Jazeker, want dit scheelt uren afdalen en ik kan mijn dorst lessen op het terras om de hoek. Dit gevoel van teleporteren, alsof je de nooduitgang van een berg neemt, is geweldig.





Praktische informatie



Naar de startplaats, voor wandelaars

Voor een bergwandelaar met goede conditie is deze startplek over gebaande paden bereikbaar. Met een overnachting in de Coburger Hütte is de tocht comfortabel te verdelen over twee dagen. De Coburger Hütte is bereikbaar vanuit Ehrwald, dan via de Ehrwalder Alm (kabelbaan mogelijk), de Seebenalm, langs de Seebensee en vervolgens het zigzagpad naar de hut. Een directere steilere route van Ehrwald naar de Seebensee is de deels met staalkabels gezeekerde Hoher Gang.

Naar de startplaats, voor Ferrata&Fly liefhebbers

Voor klettersteigers is de Seebenklettersteig een prachtige route langs de Seebenwasserfall met een paar pittige passages. Verder de route volgen vanaf de Seebenalm langs de Seebensee, tot het begin van de zigzagroute die naar de Coburger Hütte voert. Hier kan je kiezen voor de wandelroute naar de startplaats via de hut of nog een keer de klettersteig in. De Taja klettersteig is beduidend langer dan de Seebenklettersteig en vergelijkbaar qua moeilijkheidsgraad. Vanaf de top daal je via de normaalroute af en zie je het zadel met de startplaats al snel liggen.

Landing

Er is geen officiële landingsplaats voorhanden. Vlak onder de parkeerplaats van het dalstation van de Ehrwalder Almbahn is een schuin aflopende landingsmogelijkheid, coördinaten: 47.390940, 10.933748. Indien de hoogte en omstandigheden het toelaten, kun je beter in het Moos landen, het grote veld tussen Ehrwald en Lermoos. Kies bij voorkeur een pad of gemaaid veld, uit respect voor Oostenrijks gras en de boeren.

Kaart:

Alpenvereinskarte 4/2 "Wetterstein- und Mieminger Gebirge" Mittleres Blatt, 1:25.000

Links

Coburger Hütte: coburgerhuette.at

Klettersteig: bergsteigen.com/touren/klettersteig/tajakante-klettersteig

Weer: nl.bergfex.com

Hoe een droom



Tekst: Christopher Fromm
Vertaling: Anne Jan Roeleveld

Het team van de X-Alps Academy, geleid door Chrigel Maurer, is in "hike&fly modus" van het zuidelijkste naar het noordelijkste punt van Zwitserland gereisd. Een goed voorbereid plan, een op elkaar ingespeeld team en fantastische condities waren goede ingrediënten voor een spannend en leerzaam avontuur. De Nederlandse piloot Anne Jan Roeleveld ging mee.

werkelijkheid wordt



Het zuidelijkste punt

Er zijn reisverslagen die gaan over expedities naar verre landen met hoge bergen, eenzaam en groots. Je neemt je petje af voor degenen die dat durven, maar als lezer weet je eigenlijk al wel zeker dat het onwaarschijnlijk is dat je zoiets dergelijks ook zou gaan doen.

De X-Alps Academy (zie ook Lift 21 vanaf pagina 20) zocht het avontuur dichtbij op in de Zwitserse Alpen. De fascinatie van hike&fly delen met gelijkgestemden en aan het eind van de dag weer bij elkaar zijn met een grote glimlach op je gezicht zijn momenten die deze sport zo bijzonder maken. Iedereen die al heel lang droomt van een meerdaagse hike&fly tocht door de Alpen, maar het nog niet heeft aangedurfd, kan zich laten inspireren door het volgende verslag.

Eerste dag 02.08.2022 Chiasso - Soazza
Hike: 15 km en 1000 hm Fly: 70 km

Het team van de X-Alps Academy ontmoette elkaar op het treinstation in Chiasso (Ticino). De stemming was enthousiast en licht

gespannen voor het avontuur dat voor ons lag. Het eerste doel was om naar het zuidelijkste punt van Zwitserland te lopen en daarna naar de startplek een paar kilometer verderop.

Inefficiënte routes en regelmatig verdwalen op slecht gemarkeerde paden kosten helaas veel tijd, wat de vlucht die erna volgde er niet gemakkelijker op maakte. Met het zweet nog op onze lichamen werden we na de start bijna 1000 m omhoog gekatapulteerd met 4 meter per seconde. Binnen een paar minuten waren we op 2400 m en hadden we een gigantisch uitzicht. In het zuiden was Milaan te zien en in het noorden de hoge Alpen in het zuiden van Zwitserland. De koele berglucht, het uitzicht en het enthousiasme dat we in de lucht waren inspireerden ons.

Een prachtig merenlandschap in Italië rond Lugano en Como markeerde het begin van de vlucht en bracht ons snel naar de oostelijke Zwitserse grens. Het was spannend om te zien hoe de stabiele luchtmassa van het vlakke land de zuidelijke uitlopers van de Al-

pen snel stabiliseerde. Vaak waren we bij de laatste goede thermische wolk. De tactiek in de lucht was dat we de eerste drie uur niet zouden pushen en altijd maximale hoogte zouden maken. Het idee was dat de groep van twaalf mensen bij elkaar zou blijven. Het vliegen met een relatief grote groep met verschillende niveaus kan uitdagend zijn. Maar door als team samen te werken, kwamen we steeds verder naar het noorden. Om 17.30 uur besloten we onze koers te veranderen naar de San Bernardinopas in plaats van de Splügenpass. Op de westelijke hellingen was de kans 's avonds groter dat we verder naar het noorden zouden komen. Na een rustige maar technische vlucht bereikte bijna het hele team Soazza. Wat ons betreft hoort een avontuur ook een beetje luxe te zijn, dus we boekten een mooie accommodatie in het dal en bestelden een heerlijke pizza.

Na de debriefing van de eerste dag en een globaal plan voor de volgende dag, gingen we naar bed met fantastische herinneringen.



Vijftig km lopen in de ochtend.

Les van de dag:

Met een groep vliegen geeft zekerheid. Het maakt het mogelijk dat je goed kan observeren wat een goede lijn is en welke tactieken werken. Dit zorgt ervoor dat je efficiënter vliegt.

Tweede dag 03.08.2022

Soazza - Walensee

Hike: 5 km en 1350 hm Fly: 85 km

In Soazza bevonden we ons in een ideale positie om de dag te beginnen. Een beklimming met een hoogteverschil van 1350 hm op een zuidoostelijke helling gaf ons een gerust gevoel voor de technische vlucht naar de Walensee. Zo op het oog zagen de omstandigheden er erg goed uit, maar eenmaal in de lucht, deelde Chrigel via de app Zello, dat de thermiek nog zwak was. Daarom schakelden we snel over naar de modus 'voorzichtig vliegen', zodat we langzaam en tactisch ons een weg baanden naar de San Bernardino-pas. Luid gejuich was te horen vanuit alle richtingen toen we net voor de pas, het meest spannende moment, op 2400 m nog eens 200 cruciale meters konden klimmen op de zuidflank

van de pas. We konden met genoeg hoogte over de pas vliegen. Achter de pas, aan de lijkant, ging het hard naar beneden. Maar omdat de pas bovenop erg vlak is viel de waterval van lucht gelukkig mee. En waar lucht naar beneden gaat moet het ook weer ergens stijgen. Dus konden we aan de overkant van het dal, een perfect georiënteerde zuidhelling, weer hoogte maken. Met weinig moeite vlogen we richting Flims/Laax. Bij de overgang naar het Glarnerland op 3200 m was het doel, de Walensee, te zien. Voor ons strekte zich een dromerig alpenlandschap uit, dat door de laagstaande zon in het avondlicht heel mooi kleurde. 's Ochtends wakker worden aan de zuidkant van de Alpen en laat in de middag de noordelijke vlakten van Zwitserland zien zijn momenten die we niet snel zullen vergeten. Nog een laatste uitdaging ten oosten van Glarus Süd, met flinke dalwind, voordat we konden afkoelen in de Walensee. We checkten vanuit de lucht nog de live wind waarden via de app Burnair-Map. Drie deelnemers uit de groep sloten zich later op de avond weer aan voor de gezellige kaasfondue. Bij San Bernardino moesten ze helaas landen en

namen ze ofwel het openbaar vervoer naar de Walensee of probeerden ze weer in de lucht te komen. Met mooie herinneringen wat we samen beleefd hadden en leerzame verhalen sloten we de dag af. We vielen in slaap en keken uit naar de volgende dag.

Les van de dag:

Vliegen in een groep is nuttig, maar iedereen in de groep moet open communiceren en eventuele zorgen of observaties direct delen. Goede vliegroutes worden sneller herkend doordat je elkaar ziet klimmen of juist wegzakken in een zinkgebied.

Derde dag 04.08.2022

Walensee - Frauenfeld

Hike: 16 km en 700 hm Fly: 40 km

Na een klim met erg warm weer kwamen we om 11.30 uur bij de startplek onder de Mattstock, Walensee. Daar bereiden we onze vlucht voor naar het noorden met de verschillende luchtruimen als uitdaging. We hadden tijd, want de thermiek voorspelling voor het vlakkeland zag er pas om 13.00 uur echt veelbelovend uit. Analyse van de luchtruimen via de Burnair-



Wat is de X-Alps Academy?

De X-Alps Academy is in 2018 gelanceerd om de hike&fly sport te promoten en talentvolle atleten te ondersteunen met professionele coaching, workshops en gezamenlijke trainingen. Het doel is dat de aangesloten atleten de hike&fly wedstrijden in Zwitserland maar ook in andere landen domineren. Het bedrijf TeamWork Schweiz AG uit Bern ondersteunt de X-Alps Academy door middel van sponsoring. Zonder hun hulp zouden veel projecten, zoals dit project X-Swiss, niet mogelijk zijn geweest.

Links: Flo in de avond



*Boven: het noordelijkste punt.
Links: bespreking voor de vlaklandvlucht.*



Dag drie voor de vlaklandvlucht.

*De fascinatie van hike&fly
delen met gelijkgestemden
en aan het eind van de dag
weer bij elkaar zijn met een
grote glimlach op je gezicht
zijn momenten die deze
sport zo bijzonder maken.*

naar Wil (Thurgau). Helaas moest de ene na de andere piloot landen en zo werd de groep beetje bij beetje kleiner. De langste vluchten waren meer dan 40 km lang. Elke kilometer is mooi meegenomen, het was geen pretje om te lopen in de hitte. Een korte pauze in het buitenzwembad zodat we in de koelere avonden nog wat kilometers te voet konden maken. Na 13 km kwamen we met zonsondergang aan op de camping bij Frauenfeld. Een deel van de groep deed het rustig aan, kwam met het openbaar vervoer naar Frauenfeld en bereidde een heerlijk diner voor op de camping. Een gezellige avond met goede gesprekken kwam tot een laat einde en een korte nacht wachtte ons.

Lessen van de dag:

Het is beter om iets af te wijken van de ideale lijn om niet tegen de wind in te hoeven vliegen.

In het vlakland vliegen is heel wat anders dan in de bergen. Let op tekens en signalen zoals vogels, vlaggen, stof, bewegende bomen of bladeren die de lucht in vliegen. Geduldig zijn.

Het vliegen in een groep helpt in het vlakland nog meer dan in de bergen.

Vierde dag 05.08.2022

Hike: 50 km en 600 hm

Om te profiteren van de koelte van de

Map App, telefoontjes naar het vliegveld van Zürich en vliegvrienden die goed thuis zijn in het luchtruim hebben meer duidelijkheid gebracht. De avond ervoor waren er al verschillende plannen maar er was nog geen definitief plan gemaakt. De tip die Chrigel ons gaf: werk's avonds verschillende plannen uit en verfijn ze onderweg naar de startplek de volgende dag. Verwacht's avonds niet dat je al het perfecte plan moet hebben. Blijf flexibel om de beste mogelijke optie te vinden en te benutten. Het plan was om tot Münchwilen (Thurgau) te komen. Niet bepaald makkelijk met een

westelijke wind in het vlakland, maar de eerste glijvlucht vanaf 3200 m bracht ons net over de volgende heuvels waar al kleine wolkjes ontstonden en we weer hoogte konden maken. Het doel lag nu binnen handbereik. Het uitzicht op de Bodensee en de Rijn naar het noordelijkste punt was bijna zichtbaar. De spanning nam telkens weer toe als we meter voor meter dichterbij de grond kwamen maar dan toch telkens weer thermiek konden vinden. Kort voor het luchtruim van het vliegveld Zürich moesten we naar beneden spiralen tot onder de 2000 m en vlogen we tegen de steeds sterker wordende westenwind in

ochtend begonnen we onze dag om 05:00 uur. Voor ons lag een wandeling van 50 km. Er wachtte ons voornamelijk asfalt, wat al snel een uitdaging voor onze voeten bleek te zijn. We liepen naar het noorden met een goed humeur maar met vermoeide gezichten.

Een dag in de hitte en op het asfalt kan behoorlijk veeleisend zijn. De groep heeft enorm geholpen om gemotiveerd te blijven. Met het doel in zicht was het de laatste kilometers nog even flink doorbijten. Een deel van de groep liep helaas tegen de fysieke grenzen aan en nam de bus voor bepaalde gedeelten of huurden een elektrische step.

De laatste meters naar het meest noordelijke punt vulden ons met trots en pure vreugde. Op de achtergrond liet een teamlid het lied "We are the champions" horen. Een kippevelmoment. Na 100 km te voet, 4300 hm en 200 km in de lucht was het dan zover. We hadden de finish bereikt!

Met schuimende champagne, stralende gezichten en een moeilijk onder woorden te brengen ervaring met het team kwam er een einde aan een mooi avontuur. De herinneringen en de emoties in ons hart zullen ons nog lang bijblijven.

We willen onze vriend en trainer Chrigel Maurer bedanken, die ons altijd weer opnieuw meeneemt op deze geweldige avonturen.

Les van de dag:

Communiceer tijdig en eerlijk als je iets nodig hebt.

Loop in je eigen tempo.

Als je alleen al eraan denkt om bijvoorbeeld je voeten te tapen, doe dit dan meteen.

Anders is het te laat.

Hitte, pijn en inspanning kunnen je emotionele toestand enorm veranderen.

Goede voetverzorging voor en tijdens het lopen.



Welke tools hebben we tijdens het project gebruikt?

Voor de vluchten: We gebruikten de Burnair-App voornamelijk voor vluchtplanning, weersvoorspelling, live volgen (veiligheid, tactiek en oriëntatie in de groep), zoeken naar een startplek, thermische voorspelling, live wind waarden, luchtruimen en previtemps (dwarsdoorsnede van de atmosfeer).

Voor de hikes: Voor oriëntatie en routes hebben we gebruik gemaakt van online en offline kaarten van Osmand, Reliefsmaps en Swisstopo.

Voor de communicatie: De Zello App, een soort online "walkie talkie". Veel piloten hebben de Shokz Aeropex, een draadloze koptelefoon via bluetooth.

Drie van onze vluchten in de app Ayvri:



Nieuw gezicht bij de Red Bull X-Alps



De voorpret is begonnen: de nieuwe Red Bull X-Alps 2023 komt eraan! Van 1 juli tot 31 augustus was de inschrijving open voor atleten die mee willen doen aan deze extreme hike&flyrace. Start de speculaties: doet Ferdinand van Schelven weer mee voor Nederland? In oktober worden de deelnemers bekend gemaakt.

Eén ding is wel veranderd: de Red Bull X-Alps heeft een nieuwe racedirector: Ferdinand Vogel. Nou en, zul je zeggen. Maar de pas 31-jarige succesvolle competitiepiloot en testpiloot bij Nova, kan wel degelijk verschil maken met een frisse wind in de organisatie die toch deels bestaat uit oude grijze mannen. We spraken Ferdinand over zijn vliegcarrière en plannen.

Voor de start van de vorige editie vlogen een paar atleten waaronder Tommy Friedrich over de beroemde burch van Salzburg.

*Foto's: Felix Wölk (Red Bull Content Pool), Bastienne Wentzel.
Interview: Bastienne Wentzel.*

Ferdi, stel jezelf even voor?

Ik ben 31 jaar en woon in Innsbruck in Oostenrijk maar ik ben geboren in Stuttgart in Duitsland. Ik vlieg al sinds ik 14 was. Mijn achternaam Vogel is echt en geen toeval, maar mijn vader vloog al paragliders voordat ik geboren werd en ik wilde altijd al vliegen. Ik leerde groundhandelen op mijn 12e en met 14 mocht ik eindelijk legaal zelf vliegen.

Hoe en waar heb je leren vliegen?

Ik ben vanaf het begin supergemotiveerd geweest om te vliegen. Elk vrij moment stond ik te groundhandelen, zelfs met rugwind op de oefenhelling. Dit heeft me veel geholpen. Mijn eerste solocursus was in Andelsbuch in Oostenrijk. De instructrice was Christa Vogel, geen familie maar ze is wel de moeder van mijn huidige vriendin Jenni. Mijn moeder wilde ook leren paragliden en zat in dezelfde cursus. Mijn derde solovlucht duurde drie uur. Ze zeggen dat je in Andelsbuch een koe aan een scherm kan hangen en dan blijft 'ie nog boven. Maar toen Christa mij een paar rondjes in de thermiek liet draaien verwachtte ze dat ik toch wel zou uitzakken. Ik wilde helemaal niet landen en bleef thermieken. Ze verloren me uit het oog en konden me niet meer vinden tot ik drie uur later landde.

Hoe heb je jezelf verder ontwikkeld als piloot?

Het groundhandelen heeft mij heel veel geleerd. Je leert hoe je scherm in de lucht beweegt en zo kan ik ook de thermiek beter aanvoelen. Ik rolde het competitiewereldje in toen ik evenementen ging organiseren met de DHV-jeugd. Ik werd gekozen voor het Duitse team en toen ik 24 was werd ik Duits kampioen. Daarna ben ik overland gaan vliegen. Ik plande mijn eerste 200 km en dat werd meteen het Duitse FAI record in 2013. Ik vloog toen 274 km.

Je bent ook instructeur en gids?

Dat klopt, ik geef les tijdens gewone cursussen, ik organiseer XC-cursussen en ik ben beschikbaar als persoonlijke coach. Ik wilde eigenlijk geen instructeur worden, maar ik vond het altijd wel erg leuk om vrienden te helpen om beter te vliegen. Het werd me al snel duidelijk dat ik daar nooit iets mee kon verdienen als ik het niet professioneler aan zou pakken. Dus ik werd DHV instructeur. Zo ben ik ook gedekt als er iets gebeurt en ik kan commercieel coachen en lesgeven.

Wat vind je het leukst aan vliegen?

Ik vind alle aspecten van vliegen leuk. Ik houd heel erg van wedstrijdvliegen. Het houdt me scherp en ik kan er naam mee maken. Bij Nova ben ik testpiloot, en zij vinden het gelukkig prima dat ik af en toe weg ben naar competities.

Je hebt zelf ook een keer meegedaan met de Red Bull X-Alps?

Dat klopt, ik was supporter van Pál Takáts in 2017. Eigenlijk zou ik met het team van Pascal Purin gaan ter ondersteuning. Maar Pál bood mij aan om officiële supporter te worden, dus ik vertelde Pascal dat ik niet met hem mee zou gaan. We zijn nog steeds vrienden. Het was supercool! Mijn rol was om de route te bepalen, het luchtruim te checken, het weer in de gaten te houden, zorgen dat de busjes altijd op de juiste plek waren en ik vloog ook af en toe met ze mee. Ik denk dat ik minder sliep dan Pál. Ik ben een keer in slaap gevallen tijdens een vlucht. Ik stak een vallei over en schrok net op tijd wakker. Dit was helaas ook de dag dat Pál in verboden luchtruim vloog en een straf kreeg. Dit laat zien waarom de Red Bull X-Alps zo zwaar zijn. Het hele team was doodmoe en dan is het moeilijk om nog de juiste beslissingen te nemen.

Waarom heb je nooit als atleet meegedaan?

Ik had me in 2019 ingeschreven. Maar een paar dagen voor de aankondiging van de gekozen piloten heb ik me teruggetrokken. Ik ben beter in de lucht dan op de grond en ik ben bang dat ik te ver over mijn grenzen ga en ga vliegen in condities waar ik niet in zou moeten vliegen.

Hoe ben je gevraagd als race director voor de Red Bull X-Alps?

Ik vind het een grote eer dat ze me hebben gevraagd! Ik ken natuurlijk veel van de atleten en een groot deel van het racecomité al. Ik denk dat ze daarom aan mij dachten. Het helpt ook dat ik supporter ben geweest. Ik ken veel aspecten van de race van binnenuit. Verder vind ik het uitzoeken van luchtruim erg interessant. Dat is een van de taken van de race director. Daarnaast ben ik verantwoordelijk voor de reglementen.

Wat ga je doen ter voorbereiding van de race volgend jaar?

Ik ga eerst maar eens meekijken met het comité. Uitzoeken hoe zij alles doen en waarom. Mijn doel zou zijn om de race nog veiliger te maken.

Dit interview verscheen eerder in Cross Country magazine 233, september 2022.



Twée podium- plaatsen voor Luke de Weert

Het acroseizoen is weer begonnen! De 19 beste piloten namen het tegen elkaar op van 7 t/m 10 juni in Rouen (Frankrijk) om de eerste titel van de Acro World Tour te winnen. Onze vliegende Hollander Luke de Weert leverde een topprestatie en pakte de tweede plaats vlak achter Théo de Blic.



Tekst: Luke de Weert en Bastienne Wentzel
Foto's: Rollin Stone

Op 9 augustus raakte Luke met drie andere acropiloten tijdens een training in Organyà (Spanje) in een plotselinge storm verzeild nabij de landing. Waarschijnlijk ging het om een zogeheten 'gust front' - de harde wind die voor een regenbui uit kan opsteken. Windstoten tot 80 km/u brachten de piloten in grote problemen. Luke landde na een inklapper hard op zijn rug en heeft twee gebroken rugwervels. De andere drie piloten hebben als door een wonder slechts lichte verwondingen. Luke zal in Nederland aan zijn herstel werken om volgend acroseizoen weer volop te kunnen vliegen. Lift wenst hem alle sterkte!

Het was een bijzondere AWT, onder andere omdat de piloten aan de lier de lucht in werden getrokken. Onze vliegende Hollander Luke de Weert wist zichzelf op de kaart te zetten en pakte de tweede plaats met maar 0.4 punten achterstand. Hoe hij dat deed? "Consistent zijn en veel hoog scorende tricks uitvoeren. Ik was de enige piloot die de 'hardcore tumble twisted exit' uitvoerde die veel punten opleverde," zegt Luke. De viervoudige World Cup Champion Théo de Blic pakte de eerste plaats. De huidig wereldkampioen Victor "Bicho" Carrera deelde het podium en wist de derde plaats te pakken.

Synchro

Dit jaar nemen ook de synchroteams het weer tegen elkaar op. Daarbij vliegen twee piloten tegelijk en laten synchroon hun tricks zien. Omdat het niveau zo hoog is, is het voor de piloten moeilijk om de tijd te verdelen tussen solo en synchro training. Beide kost vele uren training. Maar de teams waren sterker dan verwacht dit jaar. Luke de Weert en zijn synchropartner Lukas Neu pakte de eerste plek. "We hebben dit jaar meer getraind dan de andere teams. Ook omdat we al goeie chemistry hebben werken we goed samen" zegt Luke. Ervaren piloten Bicho Carrera en Théo de Blic vlogen voor het eerst samen in synchro maar wisten toch de tweede plek goed te verzekeren. Synchro rookies Maud Perrin en Maxime Casamayou pakte een nette derde plek.

Nieuwe regels

Dit jaar is interessant omdat de 'format' van de competities is veranderd. Simpel gezegd zijn de regels en puntentelling wat aangepast. De piloten worden nu gedwongen om meer op bonussen te vliegen. De piloten moeten nu bijvoorbeeld meer "twisted" tricks, "reverse" tricks en "twisted exits" uitvoeren (zie voor een uitleg het interview met Luke in Lift 23, oktober 2021). Dit zorgt ervoor dat de piloten hun runs veel tactischer en efficiënter moeten uitvoeren om zo de meeste bonussen te scoren. Daarom zorgt het nieuwe format ervoor dat de level van acro hoger is dan ooit tevoren. Omdat het allemaal nog zo nieuw is, zijn de piloten nog veel aan het testen en uitproberen wat goede punten oplevert in de runs.

De top en de rest

De acropiloten willen dat de sport groeit en dat er meer mensen meedoen aan de competities. Daarom zijn de aankomende competities gesplitst in twee groepen. De Acro World Tour en de Acro World Qualifiers. Omdat het verschil in niveau tussen de pro's en groep piloten daaronder vrij groot is wilden de piloten iets creëren zodat de laatsten ook een kans hadden om te winnen. Daarom zijn er nu twee competities die zich op dezelfde dagen afspelen. In de AWT strijden de top 10 piloten uit de FAI CIVL wereldranglijst. Je plaatst je dus voor deze wedstrijd door een plekje in de top tien te veroveren door andere wedstrijden te vliegen. De AWQ is open voor iedereen en bevat alle piloten vanaf plaats 11 uit de FAI CIVL lijst. De AWQ speelt zich in de ochtend af omdat de weersomstandigheden dan het meest rustig zijn en de AWT speelt zich in de middag af omdat de condities vaak dan wat actiever zijn. Dat voegt een extra complexiteit toe voor de piloten omdat sommige tricks moeilijker te vliegen zijn in actieve lucht. De pro's kunnen in deze condities veilig vliegen.

Door dit nieuwe systeem is er dus een extra podium bij gekomen. Nu hebben de piloten een podium voor de AWT, de AWQ en een podium voor vrouwen. Aan het eind van het seizoen wanneer alle resultaten bekend zijn zal de top drie van de AWQ zich kwalificeren voor de AWT en zullen daarom het jaar daarop meespelen in de top 10 van de wereld. Daarentegen worden de laatste drie piloten van de AWT gedegradeerd en zullen ze zichzelf moeten herpakken in de AWQ het jaar daarop om zo weer hun spot in de AWT te winnen.



Van boven en vlnr:

Luke na weer een succesvolle run;

Luke, trotse vader Bas de Weert en synchropartner Lukas Neu;

Solopodium: Théo de Blic op het hoogste podium, Luke op de tweede plek en Bicho Carrera op de derde plaats.

Verslag Dutch Open 2022

Geen competitie op de grond *wel in de lucht*

Tekst: Karlien Engelen

Beeld: Iwan van Staveren, Rick van der Sloot, Karlien Engelen



Van 25 juni tot 1 juli vond wederom het Nederlandse Kampioenschap bergvliegen plaats, naar goede gewoonte georganiseerd in combinatie met de British Open. Negentien Nederlanders streden om de titels in Le Grand-Bornand, niet ver van Annecy in de Haute-Savoie (Frankrijk). Rick, Fred, Esther, Joost, Iwan en Karlien vertellen over hun ervaring!

Wat vond je van de Dutch Open dit jaar? En hoe was de sfeer tussen de piloten onderling?

Rick: Het NK Berg 2022 in Grand Bornand was super gezellig. En nee dat is geen smoes om het niet over persoonlijk geleverde competitie prestaties te hebben ;) De Nederlandse groep was een variatie van bekende gezichten, nieuwkomers waar je dan een gezicht bij de XContest naam kun plakken en herintreders, piloten die vroeger vaak meededen en nu nog eens terugkomen in het competitiewereldje. Diverse activiteiten werden gezamenlijk gedaan, ontbijten, tennis, BBQ, uit eten, kaartspelen, maar er was ook ruimte om je eigen ding te doen.

Joost: Erg leuk en leerzaam, en met een groot aantal deelnemers en relatief veel Nederlanders was het ook erg gezellig.

Hoe waren de condities deze week?

Esther: Helaas was het weer in de gehele Alpen niet zo goed, dus we hebben wat dagen moeten overslaan. Gelukkig was het meestal wel droog, dus konden we op de niet vliegbare dagen mooie bergwan-

delingen maken. Op de vliegbare dagen was het soms lang wachten door de lage wolkenbasis, maar hebben we mooie taken kunnen vliegen, ook in de Aravis bergketen, waar het landschappelijk erg mooi was. En je deelt het luchtruim met hele grote gieren (lammergier)!

Iwan: De condities waren niet perfect, de ene keer was er regen voorspeld, dan weer lage wolkenbasis,... etc. De drie taken die we hadden waren leuk. Ik heb voor het eerst halverwege een taak helemaal vooraan gevlogen, zonder dat ik het door had. Ik dacht dat ik 8km achter de eerste gagle zat.

Joost: We hadden een hele goeie topdag, de andere taakdagen waren prima maar wat

korter. De sfeer tussen piloten onderling was heel gezellig en hulpvaardig. Er was geen competitiegevoel op de grond, wel in de lucht.

Heb je zin om nog eens met de Dutch Open mee te doen? En waarom wel of niet?

Iwan: Zeker! Ik doe al jaren mee en doe zeker volgend jaar weer mee. Het is elk jaar goed geregeld en ik leer elk jaar weer meer bij hoe ik beter en sneller kan vliegen.





**Hoe was de locatie le Grand-Bornand?
Zowel om te vliegen als voor andere
activiteiten?**

Fred: Vorig jaar ben ik ook in le Grand-Bornand geweest en ook toen was het geen goed weer. Dit keer ook niet zo, met drie taken en verder teveel kans op onweer, regen of harde wind. Het is er erg groen en dan weet je het wel... Als het weer wél goed is, is het gebied schitterend om te vliegen en voor elektrisch mountainbiken. **Joost:** Qua vliegen had ik verwacht dat we vaak langs de Aravis heen en weer zouden sjeesen maar dat bleek niet het geval. De taken werden gevarieerd door het dal uitgezet waardoor het veel veelzijdig-

ger werd. Het weer was onzeker maar er werden voldoende alternatieve activiteiten aangeboden. Wandelen, zwemmen, klimmen,... Zelfs de nieuwe Top gun film stond op het programma maar vanwege een masterclass van Russell Ogden hebben we die film maar geskipt.

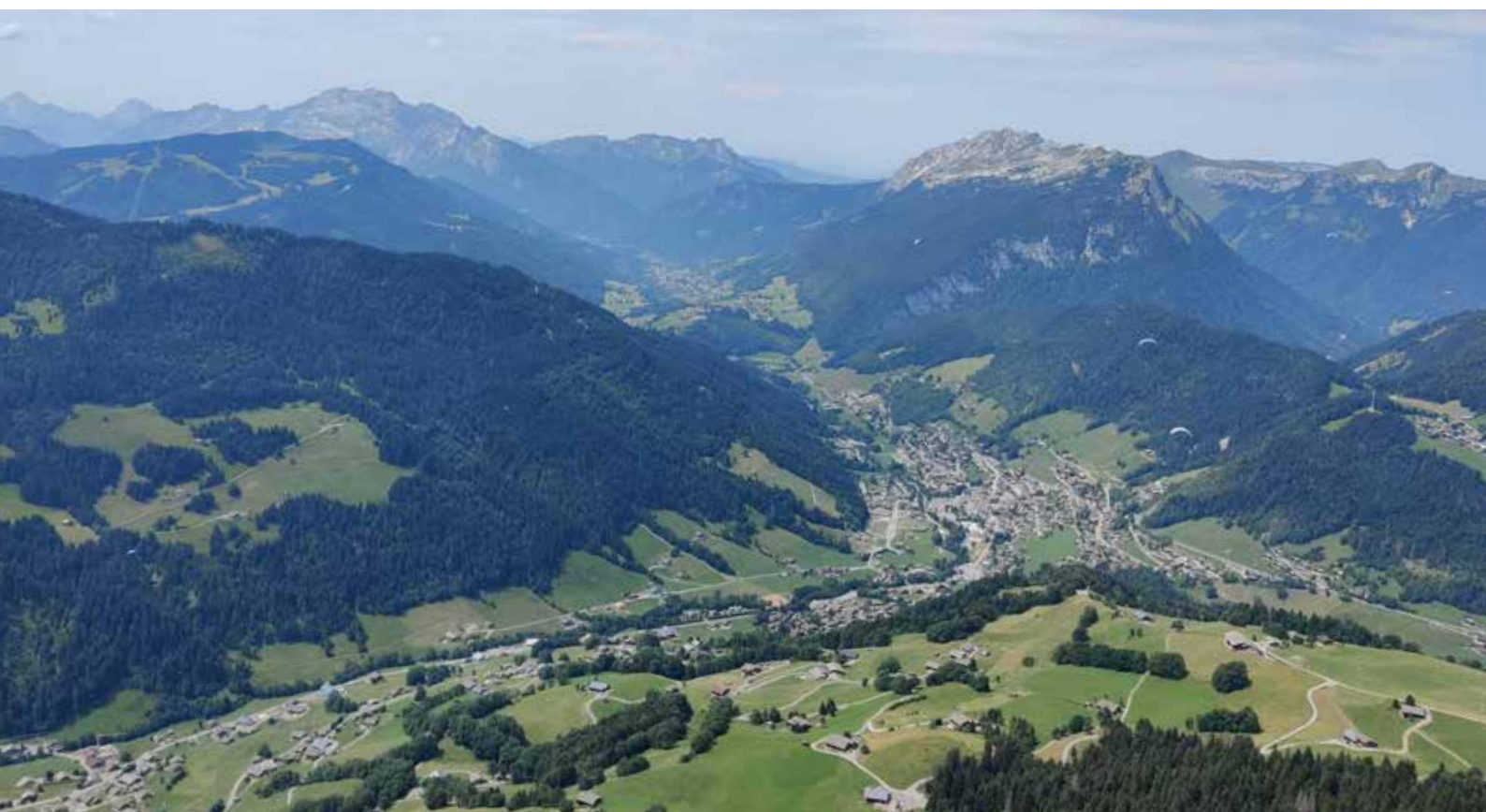
Sander: Voor mij was dit een nieuw gebied en bij binnenkomst via de Col de Colombière ziet het er spectaculair uit. Bijna alle Nederlanders zaten op een leuke camping dicht bij HQ en de lift op loopafstand, een goed gekozen plaats voor het NK berg! Het zorgde ervoor dat er vele Nederlanders meededen, meer dan wat we de laatste jaren hebben meegemaakt.

Wat vond je van de taakzetting?

Fred: De taken waren mooi, behalve de laatste taak. Die was door het taakcomité en de organisatie een beetje gehaast neergezet zonder veel uitleg of bespreking. Het was al laat in de middag en ze waren bang dat er niet genoeg tijd meer was voor het eind van de dag de thermieken zouden uitdoven.

Esther: De taakzetting was goed in balans met wat qua condities mogelijk was, niet te makkelijk of te moeilijk.

Sander: Helaas had ik zelf een aantal dagen buikgriep en daardoor heb ik de eerste taken niet kunnen vliegen maar "wat niet kan, kan niet" en "wat je niet kan veranderen, moet je niet willen veranderen". Net als an-





dere jaren kregen we ook dit jaar mooie en uitdagende taken door een juiste tasksetting. Dit leverde een mooi 'jong' Nederlands podium op!

Hoe was het pilotenniveau?

Iwan: Het pilotenniveau is zoals altijd vrij hoog bij de British en Dutch open.

Fred: Het niveau was goed, alleen er misten wel wat goede Britten die er meestal bij zijn, maar dit jaar niet konden komen.

En het verschil tussen de B-, C-, D- en compschermen?

Esther: Het niveau is wat hoger dan bij de gemiddelde „fun“comp, dus minder B-schermen en wat meer C-, D- en comp schermen. Tussen die drie categorieën is er een leuke mix.

Karliën: De taken worden altijd zo gezet dat ze ook doenbaar zijn voor C-schermen (dus geen ellenlange stukken tegen de wind in, of hele brede valleioversteken met veel sink). De B- en C- schermen mochten er dit jaar voor kiezen om enkele specifieke waypoints een kilometer in te korten. Om je een idee te geven: dit jaar deden er 40 piloten mee in sports class (t/m EN-C), 85 gliders in serial class (t/m EN-D) en 118 piloten in de overall (alle gliders incl. competitiegliders).

We organiseren het Nederlands kampioenschap al jarenlang samen met de Britten. Waaraan merk je dat?

Fred: Eigenlijk nergens aan behalve de aankondiging. Het zou leuk zijn als dat op het T-shirt terug te vinden is. Al is het maar voor de Nederlanders!

Joost: We zijn intussen een vast onderdeel van de British Open, we liften eenvoudig met ze mee.



Karliën: De Britten kennen ons intussen best goed en wederzijds zijn we gewend geraakt aan de 'typische' kenmerken van de respectievelijke nationaliteiten :)

Wat is het verschil tussen de Chabre Open (of vergelijkbare comp) en de Dutch Open?

Iwan: Het verschil met de Chabre is voornamelijk dat er bij de Chabre meer wordt gedaan om je een goede wedstrijd / overland piloot te maken. Na elke taak een briefing en een analyse van de gevlogen taak. Dat werd bij de British Open maar een keer gedaan.

Esther: Het pilotenniveau bij de British Open is hoger, het is geen comp die je in je allereerste jaar competitievliegen moet doen. Voor piloten met een basis in het competitievliegen zijn de taken goed vliegbaar.

Het huidige Nederlandse deelnemersveld is een mix van oude rotten en jonge honden, en alles ertussenin. Hoe is dat?

Fred: Ik heb geen oude rot gezien ;) Er zijn enkele oudgedienden die hun eigen stekkie zoeken en daardoor niet zo heel veel contact hebben met de nieuwe garde. Maar alle deelnemers die meer wedstrijden vliegen en we vaak tegenkomen, mixen gezellig met elkaar.

Esther: Vooral heel gezellig! We waren met best een grote groep Nederlanders dus dat was leuk, de mix in ervaring/ leeftijd ging erg goed en ongedwongen samen. Er mogen wel nog wat meer Nederlandse dames mee doen, dat waren er dit jaar (ook door de overlap met de Chabre Open) maar twee!

Iwan: Ik denk dat de mix erg goed is, je kan als nieuwkomer veel leren van de oude rot-



ten. En de oude rotten zijn blij dat er jonge honden bij komen zo dat Nederland weer kans heeft om te stijgen in de rankings.

Dank voor jullie verslag! Aan bod kwamen: Rick van der Sloot, Esther Dielissen, Joost Visschedijk, Iwan van Staveren, Fred Bleijs, Sander de Lepper, Karliën Engelen.

Nederlands Kampioen 2022

- 1 Ronny Geijssen - Enzo3 - 1884.2 punten
- 2 Matthijs Derks - Enzo3 - 1535.3 punten
- 3 Remko Bolt - Zeno - 1497.9 punten

De volledige uitslag vind je op Airtribune via <https://airtribune.com/bpc2022/results>

Zin om volgend jaar ook mee te doen aan de Dutch Open? Altijd welkom!

Er worden altijd meer dan genoeg plekken gereserveerd voor de Nederlanders.

De Britten stellen een eis aan het deelnemersniveau: je moet minimaal 1 keer op goal hebben gevlogen tijdens een taak van 50km in een FAI wedstrijd in de afgelopen twee jaar. Voldoe je hier niet aan, neem dan gerust even contact op met de wedstrijdcommissie van de KNNVL om de mogelijkheden te bespreken. Daarnaast moet je natuurlijk de FAI Sporting license hebben, die kan je aanvragen via de KNNVL.

Recensie Nova Mentor 7 Light

Vriendelijk scherm voor relaxte lange vluchten

De nieuwe Nova Mentor 7 Light is een high-tech scherm in de hoge EN-B klasse, ontworpen voor ambitieuze cross country piloten. Wij mochten er een zomer mee vliegen in de Alpen en ontdekten dat het niet alleen top presteert, maar ook een heel vriendelijk scherm is.

Tekst en foto's: Erwin Voogt en Bastienne Wentzel

De Nova Mentor 7 Light die afgelopen maart werd gelanceerd is een 'hybride 2,5-lijner'. Dat is een constructie die tweelijnerstechnologie toegankelijk moet maken voor de EN-B klasse. Tweelijners vereisen veel ervaring van de piloot om veilig mee te vliegen. Een 2,5-lijner heeft geen buitenste C-lijnen. Aan de tips zitten enkel A- en B-lijnen, zodat je kunt zeggen dat de vleugel aan de buitenkant een tweelijner is en in het midden een drielijner. Op die manier heeft het scherm wel een deel van de voordelen, maar niet de nadelen van een tweelijner. Het is niet moeilijk te besturen en dus geschikt voor de gemiddelde EN-B piloot.

Uit de doos

Het compacte pakketje dat we ontvingen daags voor het begin van onze reis door de Alpen is slechts 3,9 kg (in de maat XS tot 95 kg). Dat doet niet onder voor de meeste recente lichtgewicht schermen en is licht genoeg om af en toe op een hike&flytocht mee te nemen.

Beter nog is dat de Mentor 7 Light niet aanvoelt als een lichtgewicht scherm. Er zijn geen concessies gedaan aan de sterkte van materialen of het gebruiksgemak, enkel om gewicht te besparen. Het doek is het sterke Skytex 38 aan de leading edge en het lichtere Skytex 27 in de meeste andere delen. Het voelt niet extreem kwetsbaar. De lijnen zijn grotendeels gemanteld, wat bijzonder is in de hoge-B-klasse.

Het scherm heeft een milde sharknose en er zijn staafjes in de neus én bij de B- en C-bevestigingspunten. Het scherm heeft maar liefst 66 cellen en een strekking van 5.5 wat gemiddeld is voor de klasse.

Bijzondere risers

De risers zijn van standaard 12 mm zwart Kevlar band - en niet van dyneema schoenveters. Een kwestie van smaak, maar dunne risers kunnen makkelijk draaien en sommigen vinden het sorteren van de lijnen moeilijker. Dat is geen probleem bij deze risers. Als je beter kijkt naar de risers vallen een paar bijzondere zaken op. Ten eerste is daar een staaf van carbon voor het sturen met de C-risers. De meeste B-schermen van het moment hebben een systeem voor het sturen met de achterste risers, maar dat zijn meestal lussen of een brug. Je kunt de hoogte van de staaf eenvoudig wijzigen door de bout los te draaien. Het nadeel van deze staaf is dat hij soms tijdens de start vast komt te zitten tussen de risers, zodat je hem na de start los moet peuteren. Goed te doen, maar iets om op te letten.

Ten tweede valt op dat de A-riser niet gesplitst is maar de B-riser wel. De buitenste B-riser, ook wel B3 of baby-B genoemd, heeft

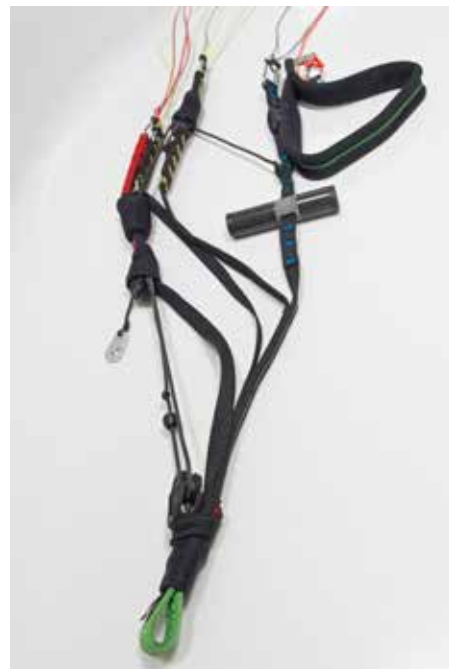
een sterke magneet waarmee hij tegen de A-riser aan plakt. Philipp Medicus, ontwerper van Nova, legt uit: "Dat is om de risers overzichtelijker te maken bij het starten. De B3-riser heeft anders nog wel eens de neiging om ergens omheen te draaien bij de start." Tevens zou het het starten moeten vereenvoudigen, waarover later meer. Ten derde is het speedstelsel ongewoon lang. De 'travel' - de lengte van nul tot vol speed - is 21,5 cm, terwijl zo'n 15 cm gemiddeld is. Dit is nodig om het volle potentieel van het scherm te benutten wat betreft snelheid, zegt Philipp. Het standaard systeem kun je niet verstellen en voor sommige piloten in combinatie met sommige harnassen kan het zijn dat je geen vol speed kunt trappen. Je kunt het wisselen voor een apart bijgeleverd systeem dat je in lengte kunt verstellen. Het wisselen en afstellen is goed te doen en een aanrader, want voor ons (een korte en gemiddeld lange piloot) was het systeem centimeters te lang. Tot slot valt op dat de B-riser 5 cm langer is dan de rest, terwijl normaal gesproken alle risers even lang zijn. Philipp legt uit waarom: "We wilden twee dingen bereiken: de lange 'travel' voor de speedbar én de juiste hoogte voor de staafjes op de C-risers. Geometrisch is een lange B-riser dan de enige oplossing."

Eerste indruk

Nova raadde ons aan de handleiding goed door te lezen voordat we zouden gaan vliegen. Dat deden we dus braaf en lazen over vliegen met de C-handles, het trekken van B3-stalls in plaats van oren en de bijzonderheden van vliegen met een 2,5-lijner. Het klonk allemaal nogal gecompliceerd. Wat is dit voor scherm?

Eenmaal op de eerste startplek, laat in de middag, stevige wind en een lijzijde voor onze neus waar we doorheen moeten, blijkt de Mentor 7 Light makkelijk te starten. Het scherm komt rustig op, is goed te controleren en vliegt rustig ondanks de bijzondere condities in de lucht. In de weken die volgen starten we in alle denkbare condities van rennen met rugwind tot stevige verwaaide thermiek. De Mentor 7 Light geeft geen kik en blijft makkelijk te controleren.

De A- en B-risers samen met de magneet voelen wel vrij zwaar bij het starten, maar wij vonden het scherm makkelijker op te zetten met de twee risers samen dan apart. Met alleen de A-risers komen de punten als eerste op en heeft het scherm meer de neiging om over te schieten. Philipp zegt dat met de twee risers samen het scherm juist meer de neiging heeft om z'n topas te draaien zodat je links of rechts moet corrigeren, maar daar hebben wij niks van gemerkt. Je kunt dus zelf kiezen wat je prettiger vindt.



De risers zijn kleur-gecodeerd (groen en rood). Het speedstelsel is optioneel uitgerust met een balletje en knoop waarmee je de lengte kunt verstellen.



De A-riser is felrood, de B3-riser voor het trekken van B3-oren zie je rechts daarnaast met één geel lijntje eraan. De zachte neopreen remlussen hebben een snaplock magneet.



Het staafje voor C-sturen is te verstellen op zes verschillende hoogtes door de bout los te draaien.



Met sterke wind moet je het scherm uiteraard afremmen boven je hoofd. Doe je dat te hard dan resulteert dat in wat lift, zoals normaal. Als je de C-risers gebruikt om het scherm te stoppen moet dat symmetrisch gebeuren. Asymmetrische correcties zoals met de Australische startmethode werken niet bij de Mentor 7 Light omdat de C-lijnen niet aan de tips bevestigd zijn.

Zomerthermiek

Met alle technologische snufjes en grote beloften van Nova over de prestaties ver-

wachten we een scherm dat behoorlijk wat aandacht nodig heeft in de lucht, zoals diverse recente hoge-B-schermen die we vlogen. Maar met die gedachte in ons hoofd vinden we de Mentor 7 Light bijna te makkelijk te vliegen. In vier weken deels stevige zomercondities in de Alpen gebeurt er niks ernstigers dan een klein ingeklapt oortje. Het scherm duikt vrijwel niet aan en heeft nauwelijks correcties nodig om recht boven je hoofd te blijven. Het scherm trekt niet heel sterk naar de thermiek toe. Het geeft genoeg feedback

over de lucht maar het is geen onrustig scherm. Dat is bijzonder voor een lichtgewicht scherm, meestal zijn die wat beweeglijker en hebben meer de neiging om te ritselen. Doordat de Mentor 7 Light zo stabiel vliegt kun je je concentreren op andere zaken, de thermiek, de lucht om je heen en de route. Dat scheelt een hoop energie tijdens lange vluchten.

De remdruk is gemiddeld, een beetje zwaarder dan bij de meeste lichtgewicht schermen die we kennen maar zeker niet te zwaar. Het scherm reageert direct en intuïtief, maar niet extreem dynamisch. Het is niet bedoeld als speelscherm, maar je kunt er prima mee spiralen of wing-overen.

Speed en C-steering

Nova prijst zelf vooral de prestaties van de Mentor 7 Light op speed. Ze zeggen dat de hybride 2,5-lijner technologie het sturen met de C-risers effectief maakt en de staafjes moeten de piloot het gevoel geven dat hij een tweelijner vliegt.

Wij vonden de speedbar lekker licht lopen, zelfs de laatste centimeters waar je eigenlijk met dubbele kracht moet trappen omdat het systeem ingekort moest worden. Maar belangrijker is dat het scherm heel stabiel vliegt zelfs met 100% speed. Bijna automatisch gebruik je de speedbar veel vaker en onder minder rustige omstandigheden. Daarnaast voelt het heel natuurlijk om met de C-staafjes te sturen terwijl je met speed



De milde sharknose en de complexe innerlijke structuur van de Mentor 7 Light.

vliegt. Je hebt weinig kracht nodig voor de correcties, duidelijk minder dan bij de andere systemen. Bovendien lijkt het scherm inderdaad buitengewoon efficiënt te vliegen met speed. Vergelijkingen zijn altijd tricky, maar we hebben een aantal keer met een andere recente hoge-B en met een ouder C-scherm naast de Mentor 7 Light gevlogen, beide op full speed. In alle gevallen had de Mentor 7 Light een beter glijgetal.

Afdaaltechnieken

Om af te dalen heb je twee opties met de Mentor 7 Light: een steilspiraal of oren eventueel met speed. Een B-stall kan niet met een 2,5-lijner. De steilspiraal gaat als verwacht voor een scherm van deze klasse. Je kunt goede daalsnelheden halen maar je moet goede vaardigheden hebben om de spiraal actief te kunnen inleiden én uitleiden.

Om oren te trekken met dit scherm zonder gesplitste A-lijnen moet je vrij hoog reiken om de buitenste A-lijn te grijpen. Die staat onder veel spanning en omdat je de lijn trekt, niet de riser, is dit geen comfortabele grip. Op deze manier bereik je een redelijke daalsnelheid. De oren blijven er door de staafjes vaak wel in zitten, dus je moet ze helpen met een rukje aan de remlijn om er weer uit te gaan.

Nova bedacht de B3-stall als alternatief voor deze minder comfortabele oren. Voor een B3-stall trek je de tips van het scherm in met de baby-B-riser. Philipp legt uit: "De gesplitste B-riser was toch al nodig voor het 2,5-lijner systeem. Nóg een gesplitste riser voor de A vonden we te gecompliceerd worden bij de start. De B3-stall werkt volgens ons goed en we dachten ook dat piloten het wel cool zouden vinden. Een B3-stall heb je immers ook nodig als je een tweelijner vliegt."

Het trekken van de B3-stall vereist wat gewenning en oefening. Je moet de beide baby-B-risers vlot en symmetrisch trekken. Doe je dat niet dan duikt het scherm vrij agressief een kant op. Als je gewend bent rustig één voor één oren te trekken met de A's, en je doet dat hetzelfde met de B-stall, dan zou je wel eens verrast kunnen worden door dit agressieve gedrag. Laat in dat geval de risers los en alles plopt er onmiddellijk weer uit.

De daalsnelheid is wat hoger dan bij gewone oren maar de voorwaartse snelheid is duidelijk lager. Nova raadt daarom ook aan om altijd een beetje speed te trappen met de B3-oren. Dat voelt heel stabiel en je hebt er een prima daalsnelheid en redelijke voorwaartse snelheid mee.

Wij vonden de mogelijkheid om de B3-oren

De B-stall of B-oren zijn efficiënt en licht om vast te houden, maar je moet ze vlot en symmetrisch trekken. Ze geven meer weerstand dan gewone oren met de A-risers.

in grootte aan te passen aan de omstandigheden wel een gemis. Je kunt niet even de B3-oren wat groter trekken, je kunt geen grote oren trekken (ook niet met de A-lijnen), je kunt ook niet één B3-stall trekken zoals bij toplanden soms handig is. B3-oren zijn erg binair: óf er helemaal in óf er helemaal uit. Als je de B3-riser loslaat ploppen de oren er direct uit.

Tot slot

De Mentor 7 Light is echt een scherm wat je moet leren kennen. Over een periode van een paar weken en vele vluchten kregen we steeds meer waardering voor het scherm. Het is zo makkelijk te vliegen dat lange vluchten minder uitputtend zijn en daarom veiliger. Alle nieuwe snufjes klinken indrukwekkend (en zijn dat ook), maar laat je er niet door intimideren tijdens de eerste vluchten. De Mentor 7 Light is voor een hoge B een vriendelijk, makkelijk te vliegen scherm, vooral als je ziet hoe efficiënt hij vliegt op full speed. De handling is een pré: het scherm heeft al de voordelen van een lichtere vleugel zoals minder te sjouwen en makkelijker te starten, maar geen van de nadelen zoals kwetsbaar doek of onrustig vlieggedrag.

Nova kondigt aan dat er toch een reguliere versie van de Mentor 7 aan komt. Het enige verschil zal zijn dat het van zwaarder doek is gemaakt dat beter tegen schuren kan. Daar is vraag naar van piloten uit landen met veel stenige, harde starts in plaats van een keurige grasmat. Afgezien hiervan zouden we niet weten wat er nog beter moet aan de Mentor 7 Light.

Dit artikel verscheen eerder in Cross Country magazine 233, september 2022.



Plussen en minnen

- ✔ rustig vlieggedrag
- ✔ licht maar niet kwetsbaar
- ✔ stabiel op speed
- ✔ glijgetal op speed
- ❌ complexe risers
- ❌ B3-oren is even wennen
- ❌ gewone A-oren oncomfortabel

De cijfers

Doel: XC
Niveau: intermediate
Maat: XXS, XS, S, M, L
Oppervlak (m²): 21,12, 23,36, 25,69, 27,99, 30,33
Startgewicht (kg): 55-85, 70-95, 80-105, 90-115, 100-130
Schermgewicht (kg): 3,65, 3,90, 4,15, 4,40, 4,65
Aantal cellen: 66
Strekking: 5,5
Certificering: EN/LTF B
nova.eu





Een paar weken geleden ontvang ik een enthousiast berichtje: "Zou je misschien weer willen schrijven voor Lift?" In een bevlogen bui schrijf ik terug: "Ja natuurlijk, graag!" Het brainstormen begint. XC vliegen, SIV manoeuvres, mentale training, competitievliegen, ... ik kan niet goed kiezen. Over elk thema is al veel geschreven, en meestal door piloten met meer ervaring en kennis dan ik! Ik peins nog wat verder, tot ik uitkom bij een thema dat me eindeloos inspireert: microavonturen.

Tekst en beeld: Karlien Engelen

In de vorige Lift legde ik al uit wat een microavontuur is, en waarom ik dat zo'n leuk en inspirerend concept vind. Ik zou het liefst meteen iedereen op microavontuur sturen om het ook te ervaren ;) In het eerste artikel van de reeks vertelde ik over de twee-daagse vol-biv van de Belgische Ardennen naar de Moezel en terug. Nu, een paar maanden later voeg ik enkele nieuwe microavonturen aan mijn lijstje toe. De ene is wat spectaculairder dan de ander, hoe dan ook zijn ze fijn om het hoofd leeg te maken of gewoon een leuke tijd te beleven. Ik ontvang ook inspirerende ideeën en verslagen van jullie microavonturen, al noemen jullie het zelf misschien (nog) niet zo! In deze editie trek ik naar Coe om een avondvluchtje te maken, een nachtje solo in het busje te slapen en een XC vlucht de volgende dag. Niks speciaals, en toch heel bijzonder!





Het is zaterdagmiddag en ik zit in het Rivierenhof in Antwerpen te picknicken met vrienden. We zijn er al een paar uur, spelen een spelletje, iemand hangt z'n slackline op, we drinken wat,... en intussen voel ik een onbeheersbare goesting opborrelen om aan de warme en lawaaijige grote stad te ontsnappen. "Oke, waarom niet?" Ik heb tijd tot morgenavond, ik heb mijn camperbusje tot mijn beschikking, en geen sociale verplichtingen. Let's go! Een dik uur later zit ik op de snelweg richting Coö voor een spontaan microavontuur. Solo dit keer, dat doe ik niet vaak... dat alleen al maakt het een speciaal uitstapje.

Avondprogramma

Als ik aankom op de parkeerplaats van Coö is het een uur of zeven en vrijwel uitgestorven. Ik kom nog net 1 piloot tegen die na een middag vliegen op weg naar zijn auto is. Hij geeft aan dat de vliegcondities de hele middag goed en rustig waren. Mijn wensen voor vanavond zijn bescheiden: ik hoop een glijvluchtje te maken, terug naar boven te hiken en dan wat te eten. Als ik eventueel bekenden tegenkom, zou het gezellig zijn om in het dorp in een restaurantje te eten, en anders 'dineer' ik bij de auto met alles dat ik last-minute nog in de koelkast kon vinden.

Een avondvlucht...je?

Op de start ziet het er inderdaad heel rustig uit, met een perfecte breeze, en de zon laat zich nog zien achter het stuwmeer. Pas als ik helemaal startklaar ben zie ik hem opeens: de andere glider in de lucht die net boven starthoogte aan het soaren is. Oh wauw, ik ben hier toch niet helemaal alleen! Gauw zet ik mijn scherm op en voeg ik me bij de andere piloot. We genieten van de rustige lucht, spelen haasje over qua hoogte zonder dat het een wedstrijd is, geven elkaar de ruimte en genieten op de een of andere manier van elkaars gezelschap in de lucht. Ik maak wat foto's van de zonsondergang en zet een zomers muziekje op via spotify. Why not?

Een uurtje later land ik helemaal voldaan en uitgelaten. Het weekend is nu al geslaagd! Ik hike naar boven, verruil mijn bezwete shirt voor een vers exemplaar en installeer me met een biertje en een feestmaal van bij elkaar gesprokkelde ingrediënten op mijn campingstoel. Niet veel later komt ook de andere piloot terug boven. We drinken samen nog wat voordat hij naar huis gaat en ik in bed kruip. Toch wel een beetje spannend zo alleen in het bos :)

Zondagochtend

De nacht is rustig verlopen zonder enge ge-

luiden of mensen die plotseling op mijn bus bonken (dat had ik ook niet verwacht, maar stiekem een beetje gevreesd). De thermische activiteit belooft vandaag langzaam op gang te komen dus er is geen haast om naar de start te gaan: ik blijf lekker lang in bed liggen, lees een boekje, zet thee, bestudeer de meteovoorspellingen, bekijk de airspace van vandaag, bereid een vliegroute voor en leg contact met de vliegvrienden die ook naar Coö komen. De parkeerplaats druppelt langzaam vol en tegen half twaalf wandelen we naar de start. Vandaag vlieg ik met de Zeno2, mijn spiksplinternieuwe scherm waaraan ik nog maar een paar keer gevlogen heb. Het enige nadeel.... dat pakket inclusief competitieharnas en ballast is nogal zwaar om mee naar boven te hiken, dus vandaag wil ik liefst geen glijvluchtje maken maar meteen een mooie lange vlucht! Dat voert de spanning op om het juiste startmoment te kiezen...

Ik heb vandaag twee motto's in mijn hoofd voor het vliegen: "stay with the gaggle" en "de vlucht is pas voorbij als je op de grond staat, dus blijven vechten, ook als je laag zit".

Waiting game

De vliegday ziet er op papier goed uit en de weststart van Coö zit rond de middag bomvol piloten. De een na de ander maakt



een glijvluchtje. Niemand komt boven starthoogte uit. We optimaliseren onze parawaitingskills en bespreken uitgebreid alle nieuwsfeitjes met elkaar. Ons materiaal ligt al uren startklaar in een bolletje. Hmm.... ik geef mezelf het ultimatum dat ik ten laatste om 14:00 uur een poging zal wagen. Het heeft geen zin om de hele dag op de start te blijven zitten. En jahoor, net als ik mij begin klaar te maken slagen er wat piloten in om op hoogte te blijven. Ze komen zelfs boven starthoogte uit. Het begint er beter uit te zien... ik ga een poging wagen! Mijn vlucht begint wat turbulent met vinnige belletjes in combinatie met een scherm dat ik nog niet zo goed ken. Ik krijg een lelijke frontal collapse in het vallei'tje recht voor de start, waar dus veel parawaiters getuige van zijn, en heb ook een paar 'oortjes' tijdens het thermieken. Toch lukt het me uiteindelijk om uit te klimmen samen met Bert en Joren en nog enkele andere piloten. Wat verder naar voren zie ik alweer piloten uitzakken en landen, dus mijn geduld raakt op en ik beslis meteen op cross te vertrekken door mij te laten meedriften met het belletje. Helaas volgt er niemand anders van mijn thermiekgroepje en ben ik dus vanaf minuut 1 alleen onderweg... Het motto "stay with the gaggle" kan ik vandaag wel op mijn buik schrijven!

De vlucht

Het is feitelijk gezien een slecht begin van de XC vlucht, maar dat probeer ik uit mijn hoofd te zetten. Ik zit op 1280 meter op het moment dat ik op cross vertrek, dus ik heb een goeie 1000 meter om de volgende bel te vinden. Dat kan lukken! En... dat lukt ook. Het wordt warm onder mijn voetjes als ik na een lange glide en in een nulletje draaien nog steeds niks nieuws heb gevonden, en dan zie ik plots twee rode wauwen draaien laag boven de grond. Snel, 90 graden linksom en jahoor, zij redden mij voor mijn eerste low save! Ik werk mij terug omhoog naar 1260 meter. Intussen ben ik al bijna een uur aan het vliegen. Op de livetracking van XCtrack zie ik enkele andere piloten achter me aankomen, maar ze zijn nog te ver weg om op hen te wachten. Hopelijk nemen ze ongeveer dezelfde lijn en kunnen ze me inhalen! Dat gebeurt helaas niet, maar ik vlieg wel voor het eerst in mijn leven langs het mooie meer van Butgenbach en vervolgens over vele Duitse bosgebieden. Uiteindelijk land ik na 2 uur en een kwartier op ongeveer 60 km van Coö vandaan, in een prachtige wei met gele bloemetjes. De vlucht was niet simpel, best spannend en volledig solo, mooi in het thema van dit weekend! De eerste lange vlucht met de Zeno2 is

een feit. Die heeft zich heel goed gedragen en de handling is vergelijkbaar met mijn oude Zeno1. Ik denk dat we vriendjes zullen worden!

Terug naar huis

Deel twee van het paraglidingavontuur XC vliegen bestaat altijd uit twee delen: het vliegen en het terugliften. Dat terugliften gaat vandaag op de Duitse baantjes niet zo vlot... Ik wandel langs een vrij grote weg, maar er zijn weinig auto's en degenen die er zijn, willen vandaag niet stoppen voor een grote rugzak met twee blote benen eronder. Wel heb ik intussen contact met enkele

piloten die lokaal in Coö zijn gebleven. Ze stellen voor of ze mijn auto op een handigere plek kunnen parkeren? Ja heel graag! Mijn sleutel ligt in het sleutelkastje aan de trekhaak, dus nu kan iemand anders mijn auto alvast aan de afrit van de snelweg zetten, zodat ik niet het hele eind terug naar Coö moet liften. Lief van ze!

Zo eindigt het microavontuur iets meer dan 24 uur nadat ik eraan begon. De grote stad is met frisse energie weer gemakkelijker te behappen, de vorige werkweek lijkt al lang geleden en dit microavontuur is in alle opzichten geweldig geslaagd geweest!

Hét micro-avontuur

De puurste vorm van een microavontuur, die is zo simpel, dat er geen enkele reden meer is om niet uit je luie stoel te komen, zelfs niet midden in je werkweek!

1. **Pak een kop thee of koffie, kijk op de kaart en zoek een landelijk of bosrijk gebied in de buurt waar je nog nooit bent geweest.**
2. **Pak je tas in*, vraag een vriend mee (of ga alleen) en je bent ready to go!**
3. **Na het werk stap je op de trein richting je gebied en wandel je naar een rustige plek.**
4. **Slaap onder de sterren, sta op met de zon, voel het natte gras onder je voeten. Dan pak je alles weer in en wandel je terug naar de trein.**
5. **Om 9u zit je weer achter je bureau of op je werk, misschien niet helemaal uitgeslapen maar wel voldaan en blij!**

***Wat neem je mee? Slaapzak, matje, bivvy bag, muts, warme kleren, eten, kaart en zaklamp**

Tip: gebruik de hashtag #microadventure om je avonturen te delen en gelijkgestemden te vinden.



- Officiële info over vliegsteek Coö: https://www.bvvf.be/flying_sites/coo-ouest/
- Tracklog van avondvlucht zaterdag: <https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:karlien/11.06.2022/17:25#fd=takeoff>
- Tracklog van XC vlucht zondag: <https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:karlien/12.06.2022/12:08#fd=flight>



Fifty shades of paragliding with mr.x

Nieuwe figuren leren bij de SLV

Het vorige stukje in de Lift had ik geschreven met m'n handen in het haar. Ik had een soort van laatste noodkreet geslagen hoe mijn hobby en passie te redden. Hier heb ik een aantal fijne reacties op gekregen, waarvoor dank. Ik ben er nog niet helemaal uit hoe verder, maar door het op te schrijven viel er al een last van mij af; ik hóef niet persé te vliegen. Maar tegelijkertijd jeukte het nieuwe dingen leren, de angst op zoeken zo erg, dat ik gelijk na het schrijven een siv-training heb geboekt die me weer een stapje verder kon helpen in mijn acrodroom. Zonder nieuwe dingen leren en mentaal bergen verzetten haak ik af, dus kom maar door met die zomer!

Voordat de training plaats zou vinden was ik nog een weekje in Tannheimertal te vinden, toch één van mijn favoriete vliegsteekjes. Ik hoef niemand te vertellen dat het goddelijk vliegweer was. In Tannheim kon ik dan ook binnen no-time de Neunerköpfle op om dan toch weer met knikkende knietjes bij de start te staan. Hoe verrassend! Hoe hoog ik ook slinger, die start blijf ik altijd zenuwslopend vinden. Voor mijn gevoel zijn die hellingen altijd te steil, te kort, te hobbelig, te druk. Afijn, altijd wel iets te vinden om ongelooflijk zenuwachtig voor te worden. Maar omdat dat voor mij een bekend verschijnsel is heb ik toch al mijn spulletjes uitgesteld. Ik sorteer en controleer dan alles op het autistische af, zodat er bij het starten nagenoeg niks mis kan gaan. Ik ga nog net niet met de strijkbout over mijn scherm heen, zo perfect ligt ie erbij. Uiteraard totdat er een windvlaag komt, of dat ie doodleuk de steile helling naar beneden zakt... Maar goed, bij de eerste start gebeurde dat niet en met het perfecte zuchtje wind was ik zo gestart. Rennen, net over het randje heen het diepe in springen en dan... ja weer niks hè. Ja heel leuk nog steeds hoor, maar die rand is dus letterlijk mijn drempel, daar eenmaal overheen zwevend valt alle angst van me af, iets te véél angst valt van mij af. Nou goed, dan maar even van het uitzicht genieten, beetje de huisbel opzoeken, wat slingerbewegingen maken en met een doellanding eindigen op de stip. Oké, wat gaan we nu doen?

"Du fliegst ganz nett"

Na een dag wat andere toeristische activiteiten te hebben uitgevoerd, begon het toch wel weer te kriebelen en besloot ik



weer naar boven te gaan. Vol vertrouwen in de start, want dat lukte laatst ook prima en was zelfs het hoogtepunt (letterlijk en figuurlijk) van de dag. Eitje dus. Wat denk je? Gewoon vijf keer een misstart gemaakt! Na één keer word ik wel echt zenuwachtig en gaat het van de zenuwen spontaan nog een keer fout, bijna standaard. Maar toen daarna één of andere oude, afgekeurde instructeur me de les kwam lezen en mij degradeerde tot beginner, werd mijn zelfvertrouwen wel helemaal tot de grond toe afgebrand. Eerst zei ik nog lieflijk dat ik door de zenuwen

alleen nog maar slechter ging starten, maar toen hij ook nog eens mijn lijnen ging controleren alsof ik voor het eerst een bergvlucht ging maken heb ik hem in mijn beste Duits toegesnuwd dat ik het op mijn eigen manier deed en hij zelf maar moest gaan vliegen. Godzijdank droop hij toen af. Op de landing kwam ik hem weer tegen en toen hij zei 'Du fliegst ganz nett', was mijn eerste reactie: 'NEE! IK Vlieg NIET NOG MAAR NET!' Maar toen ie met de staart tussen zijn benen afdroop bedacht ik me dat 'net' in het Duits 'netjes' of 'mooi' betekent. Oepsie...

Deel 9

“Er kan niets mis gaan” zei hij...

Daniella ten Berge leerde paragliden in 2017. In deze rubriek geeft ze haar geheel eigen kijk op het leerproces; de diepte- en hoogtepunten, het psychologische spel, de emoties en de keuzes. Mister X, haar favoriete scherm, is haar trouwe begeleider bij dit proces.



Ik MOET een nieuw figuurtje leren

Weer een dag later nog wat vluchtjes gemaakt maar toen was ik er ook wel klaar mee. Op naar de siv-training om wat nieuws te leren! Bepakt en bezakt doorgereden naar de Achensee. De training leek aardig in het water te vallen gezien de weersverwachtingen, maar toch de eerste dag er twee vluchtjes uit weten te persen. Het idee was: wij zeggen niks en jullie laten zien wat je kunt. Een soort van proefvlucht. Dus een nette spiraal getrokken en de wingovers laten zien, maar dat kon ik al en daarvoor kwam ik niet naar de siv. Mijn motivatie was dan ook naar een dieptepunt gezakt die dag en met de derde vlucht moest ik echt iets nieuws leren, anders was ik er klaar mee. Ik had me voorgenomen om tijdens deze cursus één nieuw figuur te leren, namelijk de asymmetrische spiraal. Maar ja, die was me nog niet uitgelegd en ook meerdere filmpjes hebben me vooraf niet kunnen helpen. Daar sta je dan bovenop de berg te discussiëren wat ik zou kunnen doen. Toen ik net een beetje in mijn hoofd had om de spiraal ‘verkeerd’ uit te leiden en er dan weer in te duiken (want dat is eigenlijk de asymmetrische spiraal), werd er geroepen dat we niet meer gingen vliegen omdat de dalwind aan zou gaan. Ondanks dat ie uiteindelijk uitbleef en ik prima met hardere wind kan landen (graag zelfs), moet ik zeggen dat ik hun keuze wel de beste vond: geen onnodige risico’s nemen. Er gebeuren te vaak ongelukken, klein en groot, en die ervaring wil ik gewoon niet.

Een goede piloot weet wanneer ze niet moet vliegen

Toen het de volgende dag tijdens een winddowntje toch nog een beetje vliegbaar leek, ben ik dan ook als enige niet gestart. Het was een mix tussen nulwind en rugwind. Nulwind is voor Mister X die razendsnel kan opkomen al heftig (dat laatste stukje fingerspitzengefühl mis ik nog steeds bij het starten, waardoor hij nog wel eens voorschiet). Of beter gezegd voor mij is het heftig. Ik kan hem dan niet bijhouden waardoor ik nog wel eens een start afbreek of erger, languit in het gras beland. Bij een stei-

le helling waarbij ik mezelf al naar beneden zie rollen en dan ook nog meer rugwind dan nulwind, laat staan een zuchtje van voren, hou ik het voor gezien. Balen, dat wel, want ik wilde wel wat nieuws leren. Maar toen ze even later het vliegen stop hadden gezet in verband met het weer wist ik dat ik de juiste keuze had gemaakt. Met een vol daan gevoel kon ik dan ook naar beneden. Ha! Niet gevlogen, maar je wel een goede piloot voelen, doe dat maar eens na! De rest van de dag was het niet vliegbaar en was het heel veel theorie, gelukkig wel de asymmetrische spiraal uitvoerig kunnen bespreken en toen was ik er ook echt klaar voor: let’s do it!

De asymmetrische spiraal

De volgende dag had ik me dan ook goed voorbereid zodat ik het maximale aan vluchten die dag er uit zou persen en natuurlijk de asymmetrische spiraal kon doen. Ik had me daar echt de afgelopen twee dagen mentaal op moeten voorbereiden maar nu was ik er aan toe. Eenmaal in de lucht de spiraal ingezet, uitgeleid, weer ingezet, uitgeleid, in, uit, in, uit... Ja!! Dat was em! De asymmetrische spiraal! Eigenlijk best makkelijk en... voelde ik daar nou een lichte teleurstelling? Is ie soms te makkelijk? Heb ik em helemaal kapot gedacht in m’n hoofd waardoor hij te goed ging voor een eerste keer? Gauw nog maar een keer naar boven om dat uit te zoeken. De tweede en derde vlucht hem nog eens ingezet. Hij was dus echt niet moeilijk, maar het blijft een stuk techniekbeheersing dus een leuke opdracht om thuis mee verder te oefenen.

Crazy Chicken met kippenkracht

Het leek me helemaal fantastisch om twee nieuwe figuurtjes mee naar huis te nemen, dus de allerlaatste vlucht dacht ik ‘dan doen we ook nog even de Crazy Chicken’. Een eenvoudig figuurtje die ik prima begreep hoe uit te voeren en die er dan een beetje uitziet als een helico (maar absoluut niet is). Bovenop de berg nog even de handelingen doorgenomen en een dubbelcheck gedaan: ‘Nein is ganz einfach’, ‘Nein kann

nichts passieren’, ‘Nein ist gar nicht gefährlich’. Oké, appeltje eitje dus. Beetje Spielerei. Maar eenmaal boven het water kon ik met mijn kippenkracht amper de inklapper er in krijgen. Uiteindelijk lukte het om hem vast te houden en toen kwam de opgave om het scherm aan één kant te stallen. Dat lukte dus maar half en daarna vloog me alles uit de handen wat resulteerde in een enorme ongecontroleerde zwiepert. Die zag ik niet aankomen (‘Da kann nichts passieren’). Nee ik leef nog, inderdaad, maar het heeft wel drie jaar van mijn leven afgesnoept. En de teleurstelling was (en is) wel enorm: Ik heb overduidelijk geen kracht in mijn armen. Echt nul. Gewoon een fatsoenlijke inklapper kost me al extreem veel kracht, dus laat staan als ik m’n hele scherm uit de lucht wil trekken. Wat voor ravage gaat dat worden? Nee, Mister X en ik houden vooral van vliegen, graag met een beetje swung en vaart er achter. Wat nou je scherm laten stoppen met vliegen? Ik geef hem groot gelijk dat ie daarna een enorme slinger maakt. Beetje als een paard dat gehinderd wordt door strontvliegen. Gewoon even goed bokken en weer doorgaan. Maar ja, ik besef me nu dus wel dat heel veel acrofiguurtjes te maken hebben met je scherm (deels) laten stoppen met vliegen en de vraag is of ik dat wel zie zitten. Ik kan wel elke dag aan de krachtraining gaan, kan, ik wijs het nog niet af, maar dat lijkt me echt geen leuke hobby. Daarnaast ook iemand een stall zien trekken, met het idee dat je daarmee leert je scherm weer uit de knoop te kunnen halen indien nodig, die hem juist door de stall in één hopeloze, getwiste vrot kreeg. Mijn hemel, wat wil ik mezelf aandoen? Wil ik dit wel? Of was dit echt mijn grens? Vooralsnog weet ik het niet. Ik heb wel wat nieuws geleerd waar ik komend jaar lekker boven Nederlandse bodem op kan oefenen en heb ook mentaal weer enorme stappen gemaakt. Stiekem vind ik dat ook wel heel leuk, dat het gewoon zo’n enorme emosport is. Het is namelijk niet de blijdschap en trots, maar juist die angst en onzekerheid en vooral de overwinning daarop dat mij later weer een heerlijk voldaan gevoel geeft.

SkyGliders investeert in elektrisch lieren



Joost achter de lier.



Goed zicht op de lierbaan.



De installatie met drie lieren en een generator.

Onlangs publiceerden we over de ontwikkeling van een elektrische lier van Nova paragliders. Blijkt dat we in Nederland ook al een elektrische lier hebben staan! Joost Mineur van Skygliders schafte er onlangs een aan met maar liefst zes kabels. Lift ging kijken.

Tekst en foto's: Erik Recter

SkyGliders is als eerste Nederlandse vliegschool overgestapt naar elektrisch lieren. Op de liervelden werd tot nu toe gebruik gemaakt van liersystemen die op diesel of benzine draaien. Meestal worden hier oude automotoren voor gebruikt, die men ombouwt tot lierin- stallaties.

Efficiënter draaien

SkyGliders liert in Aarlanderveen, vlakbij Alphen aan de Rijn. Ze wilden de capaciteit vergroten en efficiënter draaien. De nieuwe installatie overtreft alle verwachtingen, zegt Joost Mineur van SkyGliders: "We waren klaar met het onderhoud en falen van de benzineliër. Er ging iedere week wel iets kapot. Dat is met veel onderhoud wel op te vangen, maar daar hebben we geen tijd voor. Deze elektrolieren komen uit Duitsland en ze hebben veel minder mechanische onderdelen. De mechaniek met koppelingen, assen en snaren is verdwenen, er zijn geen mechanische remmen meer, alles is nu elektrisch. Zes grote elektromotoren drijven ieder een trommel aan en alle level wind systemen (een systeem dat ervoor zorgt dat de kabel netjes wordt opgerold) hebben ook een eigen motor. Het aantal mechanische onderdelen is daardoor heel klein en de kans op mechanisch falen is bijzonder klein."

Met zes trommels is de capaciteit ook flink uitgebreid. Het betekent zes kabels waarmee piloten in de lucht getrokken kunnen worden en het lieren loopt vlotjes door. De kracht die voorheen alleen met de gashendel via een gemodificeerde versnellingsbak wat moeilijker te controleren was, wordt nu volledig elektronisch geregeld en reageert direct op input van de operator en op de (veranderlijke) wind. Dat is aan beide kanten van de kabel heel plezierig, vertelt Joost.

Aggregaat

Het lierterrein in Aarlanderveen bestaat uit twee velden en je kan in feite met alle windrichtingen starten. De lierinstallatie kan op diverse plekken staan afhankelijk van de wind. Het aanleggen van een vaste stroomaansluiting is dus onhandig. De installatie krijgt voeding van een grote dieselaggregaat die in een aanhanger stilletjes zijn werk doet. Waar zit de winst dan? Joost: "De aggregaat behoeft nauwelijks onderhoud en het uiteindelijke benzineverbruik is zo'n 70% minder." De investering is dus fors, zegt hij, maar de voordelen van een robuuste installatie in combinatie met de huidige hoge brandstofprijzen maken een overstap steeds interessanter.

Elke **centimeter** telt



Vlieg jij altijd recht op je doel af en is jouw glijhoek ideaal? Meld je dan aan voor het NK Precisie.

Het doel is landen op een stip van 3 cm. Na een liertrek zoek je het doel op. Met de juiste paraglidingskills land je zo dicht mogelijk bij de stip. Van drie pogingen telt de jury de centimeters op. De piloot met de minste centimeters wint.

Aanmelden kan als team, aanmelden als individueel kan ook, je wordt dan in een team geplaatst.

Dit jaarlijks evenement vindt plaats op het lierterrein Falcon Air, vlakbij Venlo.

Informatie

NK Precisie 2022

Wanneer: Weekend 24/25 september

(bij slecht weer uitloop weekend ermna)

Waar: Falcon Air, Wouterstraat 21 Horst America

Categoriën:

Open klassen (met speciale schermen)

Gewone klasse (met de bekende bergschermen)

Via www.liftparagliding.nl houden we je op de hoogte en geven we informatie over de inschrijving.

Aanvulling

In het artikel over cursussen na je brevet (Lift 26) stonden geen Nederlandse scholen vermeld die SIV-cursussen geven.

Hierbij de KNVvL-erkende scholen die SIV-cursussen aanbieden:

- Paragliding Holland
- Paraglidingschool Inferno
- Action Paragliding
- Airtime
- Sky Gliders

In Lift 3 (2016) staat een uitgebreid artikel over SIV-cursussen.

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@knvv.nl en het verzoek om toezending van de digitale nieuwsbrief.

Paragliding

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





Foto: Erwin Voogt