

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

WFT



31

Oktober 2023



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, Titus
Verbeek, Maaik 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.



Met de tijd mee

“Verandering is de enige constante” leerde ik ooit op mijn werk. Een waarheid als een koe, zelfs voor vouwkonijnen. Ik woon weliswaar in de Noordhollandse duinen maar ben van alle gemakken voorzien. Een walk-in closet voor mijn scherm en paragliding kleding. WiFi, zodat ik op de niet-vliegbare dagen op YouTube toch mijn adrenaline-shot kan krijgen of een vliegtrip kan plannen. En een douche om het zand van me af te spoelen na een heerlijke soar-sessie. Afgelopen zomer was weer een echte Hollandse, dus zat ik wat vaker op internet dan gewent. Overal hoorde ik de term “ChatGPT”, een geavanceerde vorm van Artificial Intelligence. De teksten van deze chatbot zijn uniek en worden steeds beter. Scholieren hebben dit gat in de markt al ontdekt en laten de bot hun huiswerk maken. Zo houden ze tijd over voor leukere dingen. De leraren hebben er meer werk aan, want probeer maar eens te achterhalen of de werkstukken daadwerkelijk door de scholieren zelf zijn geschreven. Nieuwsgierig naar deze nieuwe ontwikkeling nam ik de proef op de som. Ik vroeg ChatGPT om een verhaaltje over een vliegend konijn, en dit kwam eruit:



In het hart van het Betoverde Bos woonde Nimbus, een opmerkelijke vliegende konijn met sneeuw witte vacht en glinsterende smaragd groene ogen. Nimbus was geen gewoon konijntje; delicate vleugels sierden zijn rug, waardoor hij kon zweven tussen de boomtoppen en dansen met de wolken.

Elke ochtend begroette Nimbus de zonsopgang met een sierlijke vlucht, waarbij hij de lucht schilderde met zijn luchtballet. Hij was een boodschapper van vreugde en liet sporen van fonkelend sterrenstof achter waar hij ging. Kinderen uit nabijgelegen dorpen verzamelden zich om zijn betoverende optredens te bekijken, hun gelach galmde door het bos.

Op een dag naderde een krachtige storm, die de sereniteit van het bos bedreigde. Onverstoorbaar klom Nimbus de lucht in, zijn vleugels droegen hem hoger dan ooit tevoren. Met vastberadenheid en een vleugje van zijn magische sterrenstof kalmeerde hij de storm en herstelde de rust. Nimbus werd een legende, zijn verhaal werd van generatie op generatie doorgegeven. Het vliegende konijntje dat leerde dat zelfs de kleinsten onder ons een groot verschil kunnen maken, en dat een moedig hart de hoogste hoogten kan bereiken.”

En heel eerlijk: ik was best onder de indruk. Tuurlijk, er staan wat grammaticale fouten in en de zinnen kunnen wat beter lopen. Maar met een paar kleine aanpassingen is het best een leuk stukje. Toen ik ChatGPT dezelfde opdracht nogmaals gaf, rolde er weer een ander verhaaltje uit. En dat allemaal binnen een minuut. Terwijl ik nu al zeker twintig minuten deze column aan het typen ben.

Verandering zorgt bij mij vaak voor onzekerheid en een zekere angst. Waar gaat dit heen? Worden de vouwkonijnen straks vervangen door robots? Schrijft een chatbot in de toekomst deze column? Dan haal ik rustig adem. De inzet van robots kan ons ook meer tijd geven voor de leuke dingen in het leven. Dus ik ga nu lekker vliegen! Doe!

Vouwkonijn



LIFT

inditnummer

Cover: Chrigel Maurer wint de X-Alps 2023 (foto: Erwin Voogt)

Red Bull X-Alps 2023: terugblik met de winnaars	4
Aerotherlon 2023	16
Een droom: vliegen op Sicilië	20
Denemarken: de mythe van de drakenrug	24
Dragonfly: waar een klein vliegtuigje groots in is	28
Eerste indruk: MiniMot, de kleinste paramotor	32
Recensie: Apco F3 paramotorscherm	34
EHBO op het veld	39
Langs de Lift-lat: Danielle Jager	42
NK Delta 2023	44
Nieuws: Luke de Weert leidt het acro-klassement	46

Foto: Jaap Bambacht

Red Bull X-Alps 2023



De Zwitser Chrigel Maurer won voor de achtste keer de Red Bull X-Alps, op de hielen gezeten door Damien Lacaze en Maxime Pinot, beide uit Frankrijk. Slechts zes dagen en zes uur deed de gedoodverfde winnaar dit keer over over de 1238 km lange route. Hoe heeft Chrigel de race beleefd, en wie zaten hem op de hielen?

Interviews en tekst: Bastienne Wentzel; Foto's: Bastienne Wentzel en Erwin Voogt

De snelste X-Alps ooit



De Red Bull X-Alps is de meest extreme paragliding-adventure-race die je je kunt voorstellen. De 32 beste hike&fly-atleten van de wereld hadden maximaal twaalf dagen de tijd om van Kitzbühel in Oostenrijk, rondom de Mont Blanc in Frankrijk terug naar Zell am See in Oostenrijk te vliegen. Of lopen.

De tussenliggende route wordt bepaald door 15 turnpoints, waar de atleten een scorebord moeten tekenen, een selfie nemen of simpelweg overheen moeten vliegen of lopen. Zo kwamen ze langs Chiemsee in Duitsland, Fiesch in Zwitserland, westwaarts om de Mont Blanc in Frankrijk heen naar de Dufourspitze, de Drei Zinnen in de Italiaanse Dolomieten en terug naar Oostenrijk. Daar wachtte het vlot op het meer van Zell am See, vijf meter groot, om op te landen. Onderweg moeten ze hun eigen vlieguitrusting en gps-tracker dragen, een pak van zo'n zeven kilo. Een supportteam reist mee voor schone kleren, eten en een slaapplek in de camper.

Als fan en toeschouwer van de race heb je een uitdaging: nadat de

groep vertrokken is moet je flink doorrijden wil je ze bij elk turnpoint nog kunnen zien. Als je niet thuis achter de computer de live tracking volgt is het daarom het leukst om de start te aanschouwen en dan door te reizen naar de finish: beide redelijk grote evenementen gezien onze kleine sport, met muziek, gezelligheid en natuurlijk de gelegenheid om de sporters live te zien landen op het vlot. Dat is precies wat de Lift-redactie deed. We moesten ons nog haasten ook om de finish van de winnaar niet te missen. Maurer was er een dag eerder dan de snelste voorspellingen. Het was een heerlijk spektakel met bovendien de mogelijkheid om de absolute wereldtop aan paraglidingpiloten te spreken. Dat blijken stuk voor stuk bescheiden en supervriendelijke mensen te zijn die voor iedereen tijd hebben voor een praatje. Misschien wel omdat onze sport zo klein is. Geniet mee van de verhalen die ze ons vertelden na afloop van hun spectaculaire race!

Chrigel Maurer



Chrigel Maurer

Veteraan Won al 7 keer eerder

Leeftijd 40

Team SU11

Supporter Lars Meerstetter

Scherm Advance Omega ULS

Beroep Professioneel paraglider

Gefeliciteerd met je achtste overwinning! Vooraf zei je dat je dit keer 'niet echt het gevoel had'. Wat bedoelde je daarmee?

Voor de race is er nog vanalles onduidelijk. Dat is altijd zo en dat vind ik oncomfortabel. De vorige race is zo lang geleden en de onzekerheid steekt de kop op. Ik moet me dan focussen op de race en onderdompelen in het avontuur, dan voel ik me weer goed.

Heb je dat nog steeds, zelfs na acht overwinningen?

Ja. Ik denk dat het normaal is, ik heb dat ook in andere situaties. ik ben altijd nerveus voor een lezing voor een grote zaal als er 1000 mensen zitten te wachten. Het is ook wel goed, ook voor het vliegen want vliegen is eigenlijk best gevaarlijk. Je moet je helemaal focussen om veilig te zijn. Als je nerveus bent ben je gefocust. Ik vlieg soms een makkelijke vleugel en dan doe ik allerlei andere dingen zoals appen omdat ik me comfortabel voel. Dan krijg ik juist inklappers omdat ik geen aandacht heb voor het vliegen. De afgelopen week heb ik 55 uur gevlogen. Het was een intense tijd maar als

je je goed focust lukt dat.

Er was wat gedoe over de ongebruikelijke wisseling van teamleden die vlak voor de race plaatsvond. Kun je nog één keer uitleggen wat er gebeurde?

Mijn team heb ik nodig voor de logistiek en voor een goede sfeer. Ze moeten samenwerken, ik wil niet de baas zijn die zegt wat ze moeten doen. Ik dacht dat ik een goed team had, maar tijdens de Fly Chablais Challenge hike&fly wedstrijd zag ik dat het team niet echt gelukkig was samen. We wonnen wel, maar er was geen harmonie. Thomas (Theurillat, zijn vaste supporter, BW) heeft veel ervaring maar heeft niks met electronica. Linda heeft die ervaring wel maar zij was nieuw in het team. We dachten dat het elkaar goed zou aanvullen maar er was teveel discussie. Dus besloten we een nieuw team te vormen.

Het was niet makkelijk om mensen te vinden met tijd en motivatie maar het is gelukt. We zagen elkaar pas voor het eerst op de dag voor de race. Maar ze hebben allemaal ervaring in competities en weten hoe het

werkt. Eentje wilde er zelf meedoen met de X-Alps maar was niet geselecteerd. Het team organiseerde zichzelf tijdens de race. We hebben wel lijsten maar die gebruikten ze niet: ze zijn groot genoeg om het zonder lijst te redden, zeiden ze. Dus het was freestyle. Maar als de juiste personen samenwerken heb je ook geen lijst nodig. Ze wisselden de taken af, ze communiceerden goed en hadden plezier samen. Met deze teamspirit werkte het erg goed.

Voor een toeschouwer leek er veel emotie te spelen in de race dit jaar. Hoe was dat voor jou?

Elke editie is anders, maar dat er dit jaar een Turnpoint was waar ik woon was heel speciaal. Daar wilde ik graag als eerste zijn. De teamwissel bracht wat onzekerheid met zich mee. Ook voor mij is op die manier de start van de race niet zo makkelijk. Maar na een paar dagen werkte alles goed, we maakten grappen en er was opluchting. Het was de combinatie van mooie vluchten, ik had een paar low saves en we vlogen samen met het team op heel mooie plekken.

De winnaar



Met Sebastian vloog ik Zwitserland in vanuit Oostenrijk vroeg in de ochtend. We deelden een paar heel intense momenten en dat geeft zeker meer emoties.

Je verwachtte zeker wel dat het zou lukken om als eerste in Frutigen, je woonplaats, aan te komen?

Verwachten is een ding, maar het waarmaken is heel lastig. De andere atleten deden het ook erg goed. Aan het begin van de derde dag zat ik heel laag in Thusis en ik zag de anderen mij passeren. Ik kreeg een behoorlijke achterstand en ik dacht dat het wel eens gebeurd zou kunnen zijn. Maar die middag had ik geluk en de anderen hadden regen en lijzijde en wind. Omdat zij voor mij uit vlogen kon ik zien wat zij fout deden en andere beslissingen nemen. Ik kon ze dus allemaal inhalen en met een Nachtpas (waarmee de atleten één nacht mogen doorrennen zonder te rusten, BW) was ik toch als eerste in Frutigen. Dat was absoluut een hoogtepunt uit mijn race. Maar ik had ook wel wat geluk.

Wat waren andere hoogtepunten voor jou? De vlucht in de ochtend van de Klosterpass met Sebastian en van de Lötschenpass naar Frutigen met Lars waren echt hoogtepunten. Maar ook de overnachting bij Tre Cime en dan 's ochtends de via ferrata en daarna vliegen naar Sexten, dat was heel mooi. Nog een hoogtepunt was de Veltlin vallei. We liepen meer dan 2000 hoogtemeters. Boven aangekomen zagen we de hele vallei in de schaduw. Dus we dachten, mmm, wat nu? Maar soms werken dingen gewoon. Ik startte en vloog direct een thermiekbels in van 3 m/s en alles was weer goed. Ik vloog weer voorop bij Trento, maar daarna werd de wind extreem sterk en er was veel sink. Maar het lukte me om voor te blijven.

Jouw vliegstyl is altijd om vroeg in de race voorop te vliegen en daar te blijven. Deze race was anders.

Als ik voorop vlieg kan ik mijn eigen beslissingen nemen en vrij zijn. In het verleden was ik altijd beter dan de anderen, maar nu zijn de anderen ook heel erg goed. Je ziet dat als zij goed racen dat ze sneller kunnen

zijn dan ik op de grond en in de lucht. Dus het is niet meer zo makkelijk voor mij om voorop te blijven.

Had je een 'magische zet' dit keer, zoals je de vorige keer een bijzondere route nam waardoor je voorop kwam te liggen?

Dit keer was er geen echte magische zet. De nachtpas bij Frutigen gaf me een klein voordeel maar ik werd de andere dag gewoon weer ingehaald omdat ik niet goed vloog. In de Dolomieten kon ik voor blijven vanwege de lastige vliegcondities met harde wind. Dan ben ik efficiënter en dat is mijn sterke kant en daar had ik wat voordeel bij. Maar het was ook gewoon geluk dat ik bij Tre Cime kon overnachten en de via ferrata vroeg in de morgen doen. Op die manier kwam de beste timing voor die dag ook uit.

Wat bedoel je als je zegt dat je efficiënt bent?

Dit jaar was ik erg slecht in het stijgen in de thermiek. Maxime Pinot en Pál Takáts waren daar veel beter in vooral in zwakke condities wanneer je goed naar de kern van de thermiekbels moet zoeken. Ook Patrick von



Känel en Aaron Durogati vliegen veel beter dan ik. Maar als de condities sterk zijn kan ik pushen en dan vlieg ik efficiënt en kan ik de juiste lijn vinden. Pushen is als je op speed tegen de wind in vliegt en toch je scherm kunt beheersen.

Neem jij meer risico dan de anderen in die condities?

Nee. Het is als een goede Formule 1-coureur. Die kan ook veel sneller door de bocht zonder eruit te vliegen. Dat is niet meer risico, dat is een beter gevoel voor hoe snel je kunt vliegen op welke momenten zonder inklappers te krijgen.

Ik weet niet waarom ik niet goed kan thermieken in zwakke condities, daar moet ik nog aan werken. Met een hike&fly-schermbaan kan ik niet goed thermieken, met een competitie-schermbaan wel. Het tegenovergestelde is pushen dus als het heel winderig is dan ben ik beter. Grappig he?

Het zorgde er uiteindelijk wel voor dat je een dag eerder dan de rest in Zell am See was. De harde wind gaf mij zo'n 30 km voorsprong op de rest en de goede positionering voor de Tre Cime en de vlucht daarna

gaf me nog eens 80 km voorsprong.

We zagen je landen op het vlot, en je was echt superblij. Zelfs al was je veruit favoriet en heb je al zeven keer eerder gewonnen.

Ja, ja, het is altijd geweldig om een project op deze manier af te sluiten. Om eerlijk te zijn dacht ik deze keer, ik word ouder, ik heb een nieuw team en ik wil zeker winnen, maar misschien is zeven keer ook wel genoeg. Het zou ook niet zo gek zijn als bijvoorbeeld Maxime zou winnen omdat hij sterker is op de grond dan ik, en vorige week is hij wereldkampioen overlandvliegen geworden. Dus ook in de lucht is hij supersterk. Maar uiteindelijk zag ik dat ook hij wat geluk nodig heeft. Zes, zeven dagen keihard werken, de hele tijd vol geconcentreerd zijn is zwaar. Dus ik dacht, misschien is hij ook weer niet zoveel beter dan ik. Het was zo close gedurende een paar dagen. Maar op het laatst had ik een klein voordeel en wist dat te behouden. Daar was ik supergelukkig mee en dat zag jij waarschijnlijk op het vlot. Voor mij was het al eerder, toen ik met Sebastian vloog en zag dat in de laatste vallei goede vliegcondities waren. Ik realiseerde me dat ik kon winnen en toen

was ik echt heel blij.

Daarna op de Schmittenhöhe, het laatste Turnpoint voordat we naar het vlot vliegen, wachtte het hele team mij op, samen met vrienden van thuis. Daarom bleef ik een hele tijd daarboven. Ik was gelukkig daar en wilde ervan genieten. Naar beneden vliegen is dan niet meer moeilijk en ook een anticlimax...het is echt alweer voorbij.

Doe je volgende editie weer mee?

Nou ja, dat is pas over twee jaar. Ik moet gezond blijven. Ik moet de motivatie weer vinden. Ik vind deze manier van hike&fly vliegen heel erg leuk, maar aan de andere kant zeg ik nu dat deze editie zo mooi was, dat kan nooit meer beter. In 2021 was het ook goed en in 2013 naar Monaco. Maar deze keer denk ik echt dat het niet mooier kan. Omdat we op plekken waren samen waar je anders nooit zou komen, vliegen, overnachten, ervaringen die je op geen andere manier kunt beleven. We hadden deze mogelijkheid met het team en het was geweldig. Ik heb geen enkel probleem gehad behalve vermoeidheid. Dus waarom zou ik stoppen?

“Deze editie was zo mooi, dat kan nooit meer beter”



Foto: Red Bull Content Pool

Damien Lacaze, 2e plaats



Damien Lacaze

Veteraan 2 races

Leeftijd 37

Team FRA2

Supporter Noé Court

Scherm Ozone Zeolite 2

Beroep Elektrotechnicus

Damien, gefeliciteerd! Je finish was bijzonder: je moest midden in de nacht naar het vlot zwemmen in plaats van erheen te vliegen?

Ja, dat was niet mijn droom-finish. Maar ik had geen keus als ik voor Maxime wilde finishen. Ik had op de start van de Schmitenhöhe kunnen wachten totdat we mogen vliegen om zes uur. Maar ik wist dat Maxime er dan ook al zou zijn. Om drie uur hadden we al sterke rugwind, dus als het om zes uur niet vliegbaar zou zijn moesten we alsnog lopen. Dan zou Maxime zeker sneller beneden zijn dan ik. Dat risico wilde ik niet lopen.

Hoe was je laatste race-dag?

Ik vloog zo'n 100 km in drie vluchten, zelfs met de harde noordwind, en ik liep veel. Aan het eind van de dag rende ik zo snel als ik kon de laatste pas op om voor de deadline van 9 uur aan de andere kant naar beneden te vliegen. Het leek onmogelijk omdat ik 7 km en 900 hoogtemeters moest afleggen in een uur, na zo'n uitputtende dag. Maar mijn supporter pushte me enorm en om 8:48u was ik in de lucht. Ik landde

om 8:57u. Daarmee verzekerde ik mij van de tweede plaats.

Je vestigde ook het record van de langste vlucht in de historie van de X-Alps (266 km in 11 uur). Hoe was dat?

Tot de Dufourspitze had ik prachtige condities met een cloudbase van 3.700m en goede thermiek. Na Domodossola kregen we sterke noordenwind. De rest van die vlucht was erg turbulent en moeilijk. Ik volgde Maxime en Chrigel en uiteindelijk kon ik soaren langs een noordwand tussen Zwitserland en Italië. Chrigel miste die kans. Met Maxime vloog ik verder langs de Sondriovallei en we landden vrijwel tegelijk. Ik was een stuk eerdere gestart dus mijn vlucht was langer. Het was een mooie dag.

Wat was het moeilijkste moment van de race?

Op de één na laatste dag vloog ik met Chrigel in de thermiek in sterke wind. Hij is beter dan ik in die condities dus hij kon verder en ik kwam vast te zitten in een vallei. Zonder speed vloog ik achteruit. Ik vocht

anderhalf uur lang en kon geen enkele bel vinden. Ik landde in de vallei. Ik was bang en moe en kon niet meer helder denken. Ik was aan het overleven en maakte me zorgen over de harde wind bij de landing. Dat viel gelukkig mee maar ik heb wat grote fouten gemaakt. Achteraf was het best mogelijk geweest uit de vallei te raken en ik kreeg zelfs advies met een appje van mijn vriend Luc Armant (designer bij Ozone, BW), maar die heb ik niet goed gelezen.

Hoe heb jij de vliegcondities tijdens de race ervaren?

Toen de sterke noordenwind tot op de bodem van de valleien raakte was het permanent naar en gevaarlijk. Het is moeilijk om dan te stoppen en te landen. Ik sprak later met Patrick (von Känel, die vijfde werd, BW) over een stuk dat we samen vlogen. Zijn hoofd zei stop, ik ben twee minuten langer blijven proberen en vond een rustiger bel zodat ik een stuk verder kon landen. Dat is gewoon geluk, als Patrick een minuut langer was gebleven had hij die ook

De talentvolle amateur



Foto: Red Bull Content Pool

gevonden. Zulke kleine verschillen bepalen het podium.

Hoe heb jij je voorbereid voor de race?

Het is lastiger voor mij omdat ik geen professionele paraglider ben. Ik werk als elektriciën voor EDF en ik heb een familie met twee jonge dochters. Het is moeilijk om de tijd te vinden om te trainen. Ik wist dus dat ik lang niet zo goed voorbereid was als Maxime of Chrigel dus mijn doel was niet het podium. Ik wilde gewoon finishen en een mooie race hebben. Maar paragliding heeft een hoog gehalte aan willekeur. Het gaat niet persé om geluk maar om kansen. Die moet je grijpen.



Foto: Red Bull Content Pool

Maxime Pinot, 3e plaats



Maxime Pinot

Veteraan 3 races

Leeftijd 31

Team FRA1

Supporter Mathias Francou

Scherf Ozone Zeolite 2

Beroep Paraglider piloot

Maxime, gefeliciteerd met je mooie race en de derde plaats! Hoe kijk jij terug op je race?

Ik ben erg blij met mijn podiumplaats. Na zoveel jaren paragliding weet ik dat het moeilijk is om altijd het podium te halen, omdat er zo veel factoren zijn die je prestaties beïnvloeden. Dit is een erg goed resultaat.

Hoe zou je deze editie van de Red Bull X-Alps beschrijven?

Zwaar is het woord denk ik. We konden wel veel vliegen, maar we hadden ook erg zware condities, vooral aan het eind met de noordföhn. We hadden erg stressvolle momenten in de lucht en ik was soms bang. Zoveel angst in één vlucht was te veel. Ik ben geland omdat ik aan mijn limiet zat. Op dat moment vloog ik achteruit met vol speed. Ik denk dat het verstandig was om stoppen voor mijn veiligheid. Er was zoveel risico dat ik even afstand moest nemen van de competitie. Misschien was het voor Chrigel op dat moment nog ok, maar voor mij niet. Ik kan dat nu wel accepteren.

Wat was je beste moment?

De lange vlucht van Sondrio, bijna 260 km. Mijn team was er ook toen ik landde en we waren superblij. Damien startte voor mij en had een nog langere vlucht. Tijdens deze vlucht heb ik ook de droomroute gevlogen dichtbij de Matterhorn en de Dufourspitze.

Heb je je dit jaar anders voorbereid dan voor eerdere edities?

Twee weken voor de X-Alps won ik de wereldkampioenschappen. Een goede voorbereiding voor beide wedstrijden betekende veel vliegen. Op de Worlds moet je veel beslissingen nemen in een korte tijd, dat is ook een goede voorbereiding voor de X-Alps. Mentaal heb ik nog wat werk te doen. Ik heb soms last van negatieve emoties. Het idee is om die te accepteren. Als ik boos ben kan ik even ergens tegenaan schoppen en dan kan ik toch verdergaan. Eerder zat ik dan vast in die emoties. Dit ging al veel beter tijdens de race.

Wat is het verschil tussen de wereldkampioenschappen en de X-Alps?

De Worlds gaan over groepstactiek, hoe je de controle houdt over hoe je vliegt. In de X-Alps is het een mix. Tegenwoordig vlieg je ook daar veel samen omdat het niveau van de piloten hoog is. Het verschil tussen de eerste paar turnpoints was zo'n 70 km, dat is net zoiets als een taak in de Worlds. De tactiek was dus ook hetzelfde. Later valt het veld uit elkaar en moet je je eigen beslissingen nemen tijdens het vliegen. Dat is het grootste verschil. Ik vlieg ook een ander scherm en ik neem minder risico's, want als je uitzaakt moet je lopen. Het is een balans tussen zo snel mogelijk vliegen en zo min mogelijk risico nemen. Beide wedstrijden zijn twee kanten van paragliding die ik erg leuk vind. Racing met 120 mensen is spannend, maar hier, zeven dagen lang in de lucht en op de grond samen met je team, dat is een compleet ander niveau.

Is het risicomanagement ook anders in beide wedstrijden?

Ja zeker. Tijdens xc-competities is het enige

De ambitieuze wereldkampioen



Foto: Red Bull Content Pool

echte gevaar een botsing in de lucht. Daar heb ik nooit moeite mee omdat ik een andere stijl van vliegen heb. Ik houd er niet van in de gaggle te vliegen dus ik ga er omheen en vind altijd een manier om iets hoger te zijn. De condities waarin we vliegen tijdens een xc-competitie zijn lang niet zo zwaar als bij de X-Alps. De taak zou allang zijn afgelast. We starten niet eens.

Wat ga je nu doen?

Mijn seizoen was buitengewoon goed tot zover. Ik heb even rust nodig, een paar weken niet vliegen. Ik heb zo'n 100 uur gevlogen in tweeënhalve week. Ik heb ook een hoop vragen na deze race over risicomanagement. Twee dagen geleden zei ik nog, dit doe ik nooit meer. Het is gekkenwerk. Ik wil weten of ik in dit opzicht nog beter kan worden. Dat zal een zware training zijn want het gaat over iets heel persoonlijks: je eigen veiligheid. Maar ik zal het missen als ik niet meer mee zou doen volgende keer. Op dit moment weet ik het echt nog niet.



Foto: Red Bull Content Pool

Eli Egger



Eli Egger

Rookie
Leeftijd 32
Team AUT4
Supporter Nadine Beck
Scherf Ozone Zeolite
Beroep Paraglidinginstructeur

Eli, gefeliciteerd! Je bent de eerste vrouw ooit die de finish haalde van de Red Bull X-Alps. Bizar! De race was zoveel tegelijk, ups en downs, juichen en falen. Ik heb een paar weken nodig om het allemaal te verwerken. Op camera was het altijd lachen omdat we zoveel plezier hadden met het team. Maar in de lucht was ik soms in tranen omdat ik zo bang was.

Wie is Eli Egger eigenlijk?

Ik kom uit Dachstein in Oostenrijk. Ik ben 28 en startte op mijn 14e met vliegen bij Flugschule Aufwind. Nu ben ik deels eigenaar van die school en instructeur. Ik heb net mijn Masters afgerond in geodesie (meten en in kaart brengen van de aarde) voordat ik voor de X-Alps werd geselecteerd.

Hoe heb jij je voorbereid?

Ik had niet erg veel hike&fly-ervaring voordat ik me inschreef, maar ik ken Ferdi Vogel de racedirecteur goed. Hij wist wel dat ik goed ben in xc-competities. Ik wandel veel met mijn hond Kappa maar ik wist niet hoe het in de bergen zou gaan. Maar uiteindelijk

maakte ik me het meest druk over de ballast die ik mee moet nemen.

Kun je iets meer vertellen over je spullen en die ballast?

Ik vlieg de Ozone Zeolite die van 65-85 kg gaat. Hij vliegt het beste bij 75 kg, met minder voelt hij aan als een ballon. Ik weeg 55 kg en ben zo'n 4 kg kwijtgeraakt tijdens de race. Dus met 7 kg aan andere spullen betekent dat ik 15 kg ballast mee moet nemen om aan die 75 kg te komen. Ik had een vest van 7 kg en een waterzak die ik aan mijn karabijnen kan haken zodat hij op m'n schoot rust. Die ballast betekent dat ik andere beslissingen moet nemen. Het is lastiger om hiermee te starten en mijn supporters moeten de ballast de berg op sjouwen. Ik moet bij een weg landen op een goede landing. Ik kan niet even toplanden en 200 m omhoog lopen. Dit alles maakt dat ik me meer zorgen maak, het geeft extra risico's en maakte me langzamer.

Wat was jouw beste moment?

De finish, op het vlot landen natuurlijk, met

al die mensen. Mijn doel was altijd om Mont Blanc te halen en nu ben ik hier in Zell am See! Maar ook bij Sondrio waar we na een mooie vlucht bij een tennisbaan sliepen met een douche. We speelden kaartspelletjes en hadden lol tot na middernacht. Plezier met het team is zo belangrijk.

En je slechtste moment?

Ik maakte een domme fout in het begin. Ik verliet de groep in de lucht, terwijl ik best weet dat de groep altijd gelijk heeft. Ik kwam achteraan te liggen en moest vechten om niet geëlimineerd te worden. Dat was mentaal zwaar. Maar uiteindelijk was het ook een voordeel om wat achter te blijven. Ik kwam niet in de bizarre condities terecht waar de leiders in kwamen. Er was veel lijzijde en harde wind, maar die had ik meestal in mijn rug dus om te vliegen was het wel ok.

Wat vind jij van een speciale ranglijst voor vrouwelijke paragliders?

Er zijn niet genoeg vrouwelijke piloten die wedstrijden vliegen om een aparte ranglijst

De eerste en beste vrouw



voor vrouwen te maken vind ik. In de school zie ik genoeg vrouwen die beginnen met paragliding maar zodra er kinderen komen stoppen ze. Het is ook wel een maatschappelijk ding: jongens die paragliden zijn cool en meisjes zijn gek dat ze zo'n gevaarlijke sport doen. Vrouwen die blijven vliegen hebben meestal een sterke persoonlijkheid en hebben daar geen last van.

Wat is jouw advies om te beginnen met hike&fly-wedstrijden?

Begin met heel veel te vliegen. Je moet buiten je comfortzone treden om iets te leren, maar niet te ver. Het helpt niet om bij 50 km/u op een berg te gaan staan, dan word je alleen maar bang. Eén stap tegelijk. Praat met anderen, daar kun je altijd wat van leren. Ga vliegen met piloten die net iets beter zijn dan jij. Die stimuleren je. Blijf aan de veilige kant en overdrijf het niet. Je belangrijkste vaardigheid zal zijn om te kunnen zeggen: ik ga lopen, als de condities niet geschikt zijn voor jou om te vliegen. Dat wordt je sterkste punt.



Foto: Red Bull Content Pool

Hollen, rollen en vliegen

Het gebeurt wel eens dat ik boven op een berg zit te wachten tot mijn vliegmaatjes bovenkomen en we de schermen kunnen uitleggen. Het is echter voor het eerst dat ik met een busje naar de startplek wordt gebracht en kan wachten tot mijn atleet, mijn tandepassagier, de duizend verticale meters heeft overwonnen. Met respect en gemengde gevoelens kijk ik naar de atleten die ademloos en bezweet de startplaats bereiken. Welkom bij de Aerothlon!

Tekst en foto's: Peter Blokker



De Aerothlon is een uniek sportief evenement waarin de sporten trailrunnen, paragliden en mountainbiken worden gecombineerd. Het evenement wordt jaarlijks georganiseerd in Malinalco (Mexico) door Pablo Lopez Garibai. Door de inspanningen van Paul Guschlbauer (ja, van de Red Bull X-Alps) kun je nu ook dichterbij huis deelnemen aan dit fantastische evenement. In het Oostenrijkse Wagrain-Kleinarl werd de Aerothlon op 8 juli 2023 gehouden onder wel heel zomerse omstandigheden.

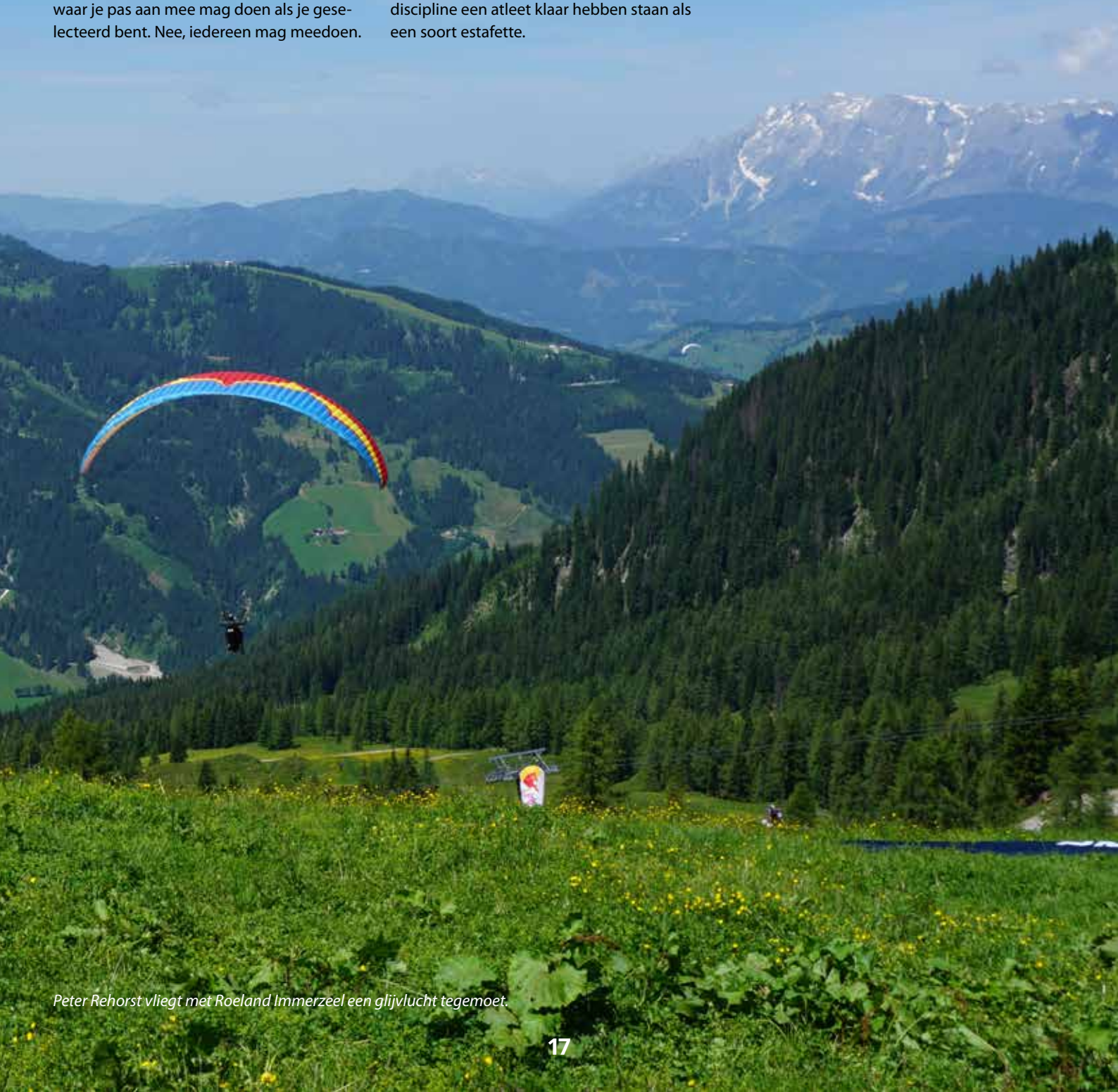
De uitdaging

Deelname aan het evenement staat open voor iedereen die de uitdaging aan wil gaan. Het is dus geen wedstrijd waar alleen topt atleten het tegen elkaar opnemen en waar je pas aan mee mag doen als je geselecteerd bent. Nee, iedereen mag meedoen.

Maar lang niet iedereen staat er. Je moet ook wel een beetje gek zijn, om een berg op te rennen, eraf te vliegen en dan meteen weer een berg op te fietsen om daar vanaf te stuiteren. Ik werd getipt door Jitske Kupeus, helemaal gek van avontuur, maar met paragliden was ze nog niet in aanraking gekomen. De tandemdiscipline bood uitkomst om atleten zonder vliegvaardigheid deel te laten nemen. Zodoende had ik voor de verandering alleen maar zittend werk als tandempiloot en mocht Jitske het rennen en fietsen voor haar rekening nemen. Een tweede Nederlandse atleet, Roeland Immerzeel, vond ook een tandempiloot en ging met Peter Rehorst de uitdaging aan. Naast solo en tandemteams zijn er ook nog trio's onder de deelnemers die voor elke discipline een atleet klaar hebben staan als een soort estafette.

Zure benen

Kleinarl-Wagrain, het lijkt een slapend dal waar twee dorpen de handen ineen geslagen hebben om nog iets voor te stellen. Maar op 8 juli werd dit dal wakker geschud! Om 11:00 uur klonk het startschot en rennen de deelnemers duizend hoogtemeters onder een skilift omhoog over een afstand van maar 3,9 kilometer. Het is meer klauteren dan lopen want een pad ontbreekt en met elke kilometer die verstrijkt wordt het pad steiler en worden de benen zuurder. Terwijl ik fris op de startplaats klaar sta zie ik Jitske drijfnat van het zweet onder de finishboog door naar haar harnas rennen. Kort daarop hangen we in de lucht. Helaas net te laat om de van de thermische omstandigheden gebruik te maken.



Peter Rehorst vliegt met Roeland Immerzeel een glijvlucht tegemoet.



De route van de Aerothlon 2023.

Het speelkwartier is voorbij

Het is zo heet op de berg dat de lucht stabiel is en het speelkwartier voor thermiek ligt in het nabije verleden. We tikken het eerste turnpoint aan en keren meteen om naar het tweede turnpoint. Net als de meeste deelnemers halen we dat niet vliegend en moeten we nog een stuk rennen met de bepakking. Mag ik toch ook nog even zweten! Veel rust heb ik Jitske niet kunnen geven want een vlucht in dode lucht is snel voorbij. Het enige wat ik kan doen is zoveel mogelijk bepakking op mijn rug gooien en

naar de mountainbikes te rennen. Zonder scherm arriveren leidt tot diskwalificatie en dat willen we niet hebben.

Op de nieuwe MTB-route

Mijn taak zit er weer op als ik Jitske op haar fiets zet. Als getraind mountainbiker trapt ze het achttien kilometer lange parcours normaal gesproken zo weg. Maar nog even negenhonderd hoogtemeters maken naar de Kleinarler Hütte en dan via een nieuw aangelegde technische trail terug het dal in knallen, is niet niets met de hoogteme-



Jitske rent de berg op.

ters en kilometers nog in de benen. Maar dit is waar het om gaat bij een Aerothlon, alle disciplines zo snel mogelijk achter elkaar afwerken. En snel is ze! Op de fiets is Jitske in haar element en geeft nog wat deelnemers het nakijken. Het is een wonder dat ze nog zo soepel het podium op kan klimmen om de derde plaats in de tandemdiscipline ontvangst te nemen! Dat Paul Guschlbauer met zijn Colombiaanse atleet de eerste plaats bestijgt is hem gegund, geen schande om daarvan te verliezen. Met Peter Rehorst en Roeland Immerzeel op de

Red Bull X-Alps-veteraan Paul Guschlbauer start een kwartier eerder weg met zijn Colombiaanse atleet en is niet meer in te halen. Geen schande om van hen te verliezen.





Jitske en Peter kunnen even invliegen op de dag voor de Aerothlon.

tweede plaats nemen wij als vlaklanders
toch even twee podiumplaatsen in beslag!

Volgend jaar weer!

De organisatie van dit evenement is voortreffelijk. Paul heeft duidelijk veel energie gestoken in het overbrengen van zijn passie. Het weer hielp een handje mee en iedere deelnemer kwam aan zijn of haar trekken. Ik weet zeker dat ik volgend jaar weer een aantal tegen ga komen want waarom zou je dit niet nog een keer willen beleven? Wil je ook meedoen? Houd dan de website aerothlon.at/about in de gaten voor de volgende editie. Ik ben er weer bij!



Het podium van de tandemdiscipline: op de eerste plaats organisator Paul Guschlbauer met xxx, op de tweede plaats Peter Rehorst en Roeland Immerzeel en op de derde plaats Peter Blokker met Jitske Kuperus.



Mijn droom: Vliegen in de bergen van Sicilië

We zijn er!

Wat?! Waar zijn we? Gaan we hier vliegen?! Maar er zijn hier allemaal obstakels en stekelige struiken?!... Hoe waren we hier eigenlijk terecht gekomen? En hoe ervaren ben je eigenlijk – als je net je brevet 2 in je broekzak hebt? Met zeven piloten allemaal opgeleid door paraglidingschool Paragliding Holland zijn we dit eens gaan onderzoeken. Hopelijk inspireert het verhaal, leer je van onze ervaring en word je ook enthousiast om in Sicilië te vliegen.

Tekst en foto's: Rudolf Brugman



Het idee ontstond zo'n zes jaar geleden. Ik was weer eens bij mijn schoonfamilie op bezoek in het prachtige Madonie-gebergte. Behalve de vulkaan Etna (3357m) kent Sicilië het Nebrodi gebergte (ruim 1800m) en het Madonie gebergte (met als hoogste piek de Pizzo Carbonara van 1.979m). Eigenlijk is de hele noordkant van Sicilië bezaaid met heuvels en bergen. Sicilië is zonnig, heeft schitterende ruige natuur, je kunt er heerlijk eten en is vanuit Nederland goed bereikbaar. Best ideaal om te paragliden dus. Houd er rekening mee: in de zomer kan het er soms zeer heet zijn (40+°C)... Echt veel te heet om te paragliden, hoewel ik ze ook in de zomer weleens zie soaren in Cefalu of bij Gela.

Leren vliegen op Sicilië?

Ok - ik wilde zes jaar geleden dus leren vliegen in Sicilië. Intikken in Google. Helaas kom je dan eigenlijk alleen aanbieders van tandemvluchten tegen en geen school waar je het kunt leren.

Tot ik op de site van Adriano Patti belandde. Toch een soort school. Maar helaas – Adriano geeft alleen les aan gevorderden met eigen spullen. Niet aan beginners. Adriano is Siciliaan en een zeer ervaren paragliding-instructeur en examiner. Hij is begonnen in de jaren tachtig, heeft lang in Oostenrijk gewoond en is weer teruggekeerd naar Sicilië. Hij spreekt Italiaans, Engels en Duits. Een ideale gids dus. Ik beloofde Adriano dat ik opnieuw contact zou opnemen wanneer ik mijn brevet en spullen zou hebben.

'Even leren vliegen' duurde dus ruim vijf jaar. Telkens een weekje vliegen in onder andere Bassano, Lijak, Ahornach...en toen had ik eindelijk mijn brevet! Inmiddels kende ik ook zowat alle cursisten van Paragliding Holland...ik had immers best wel wat lessen nodig.

Nu kon ik mijn droom waarmaken. Tenminste zes piloten had ik inmiddels weten te enthousiasmeren. Zij zagen het wel zitten om mee op avontuur te gaan en een beetje fun te maken in Sicilië...allemaal fris en vers met hun Brevet 2!

Waarschuwing: "Sicilië is wild!"

Daar stonden we dan: op het vliegtuigveld Punta Raisi, het vliegveld van Palermo. We hadden een 9-persoons minibus gehuurd, volgens het plaatje een Opel Vivaro. Nou krijg je in Sicilië nooit de auto die je besteld hebt. Ik heb me laten vertellen dat dat uit veiligheid is. Mensen zouden anders de onderdelen van de huurauto gebruiken om te ruilen voor oude onderdelen - ik weet het niet - in Sicilië verbaast me niet meer zo gauw iets. Sicilië is niet zo rijk. Ik ben altijd al blij als er überhaupt iets geregeld is. Maar dit keer kregen we een gloednieuwe Volk-

wagen Transporter! Hier pasten we gelukkig goed in met onze pakzakken en bagage. Adriano had me twee dagen voor vertrek nog een rustgevend mailtje gestuurd. *"Tell to your guests that Sicily is a wild land. Do not expect perfect take offs and enormous landing places, because we have some good and big of them, but you can find them little with even stones, high grass and thistles (specially in this hot period)."*

Het leek me weinig constructief om mijn medereizigers nog eens extra zenuwachtig te maken...dus ik heb ze gezegd dat Adriano er zin in had en dat ons in ieder geval avontuur te wachten stond. Tegenover Adriano heb ik benadrukt dat het vooral veilig moet zijn! Beter een een dagje Canoli's eten in Palermo dan iemand die zijn vertrouwen verliest of anderszins een vervelende ervaring zou krijgen.

Adembenemende uitzichten

Het werd fantastisch. Adriano was geweldig. Een echte professional. De eerste dag hebben we gelijk twee mooie vluchten gemaakt bij Piana degli Albanesi, de huisberg. Daarna werd het weer wat minder en hebben we wat moeten zoeken, onder andere naar soarplekken bij Chiacca en Balestrate. Over het algemeen is Sicilië vrij zeker wat weer betreft. Toen het weer beter werd hebben we prachtig kunnen vliegen met adembenemende uitzichten op zee, strand, oude steden en moderne windmolens. Onze langste vlucht was ruim twee uur! Elke avond en ochtend werden we op zijn Siciliaans in de watten gelegd met zeer uitgebreid ontbijt en avondeten. Wijnen, kazen, vlees en groenten allemaal lokaal van het land. Zeer lekker klaargemaakt, echt onovertroffen. Elke avond kwamen we

woorden te kort om elkaar te vertellen wat we beleefd en meegemaakt hadden. Mocht je zin hebben gekregen om eens in Sicilië te vliegen dan raad ik je aan om contact te zoeken met Adriano Patti of een andere lokale vlieger. Sicilië is een bijzonder eiland, zeker niet zo gereguleerd als het noorden van Italië. Je kunt er dus prachtig vliegen, maar tips van locals zijn onontbeerlijk.

Onze leercurve was enorm. Buitenlandingen, starten onder lastige omstandigheden met wind, soaren langs kliffen, bomen en huizen, we hebben veel geleerd. Niemand heeft zich bezeerd en er is geen materiaal kapot gegaan. Iedereen is veilig en vol inspiratie weer teruggekeerd in Nederland. Eén persoon heeft er zelfs een week aan vastgeplakt. Hoezo was ik jaloers? Het was een mooi avontuur!





Vliegen op Sicilië

Je kunt alle vliegstekken op Sicilië terugvinden op Paraglidingmap (paraglidingmap.com)

Onze lokale paraglidinggids in Palermo, Sicilië, aan de noordwestkant van het eiland was Adriano Patti:

Telefoon en WhatsApp: +39 360 763 440

Web: asvl.it/contatti.asp

Facebook: Accademia Siciliana Volo Libero

Ook Fly Tour Sicily organiseert paraglidingtrips rond Palermo, gerund door Michel Falzone en zijn Siciliaanse vrouw Cristina.

Hij is half Siciliaans en woont de rest van het jaar in Annecy, vandaar Franse contactgegevens.

Telefoon en WhatsApp: +33 617550689

Email: garfly@hotmail.fr

Web: flytoursicilia.jimdofree.com



Deltavliegen in Denemarken

De mythe van de drakenrug

Tekst en foto's: Ivo van der Leeden

Tekst en foto's: Ivo van der Leeden



Alweer een aantal jaren gaan we met een clubje naar Denemarken. We gaan daar soaren op de uitgestrekte kusten van Jutland. Geleid door een twintig jaar oude landkaart van Denemarken trekken we er bij iedere windrichting op uit. De groep is zo gegroeid dat er zelfs een competitie is ontstaan. We huren een bungalow en gaan vanuit daar op pad om te vliegen. Vervolgens snel weer naar het huisje om te koken en vlieg filmpjes te kijken. Voorafgaand aan het soaren zijn wij dit jaar een dag wezen lieren op een stek genaamd Fasterholt.

Op vrijdag 29 mei trekken zes Nederlanders naar het noorden: Wouter, Caspar, Erik, Rob v H, Rob(bie) en ik, om deel te nemen in de jaarlijkse Jutters-derby! In deze tweede editie van de derby neemt Airborne het op tegen Moyes. De auto is al in- en opgepakt. Koffie pakken en gaan dus. Maar eerst een stop in Fasterholt, hier bevindt zich de Deense lierclub. Met een kampvuur worden

we warm onthaald, waarop wij een bed in het clubhuis toegewezen krijgen. De volgende ochtend worden onze spullen naar de start gebracht en krijgen we een kopje koffie. De toppers uit Denemarken zijn present. Ze zijn erg enthousiast in het delen van hun vliegplannen. Er staat een redelijke oosterwind, dus het zou een out en géén return worden. Het lieren lijkt er nogal bruut

aan toe te gaan.

Erik verschijnt aan de start en laat even zien hoe het moet. Het voelt toch wel relaxed en gecontroleerd aan. Daarmee kunnen Caspar en ik zelf niet achterblijven, dus omhoog naar wolkenbasis en gáán. Niet veel later komen de Denen eraan. Met hun nieuwe toestellen is het net of de Freccie Tricolori voorbijkwam scheuren. Last but not least



is het Robbie, met zijn oranje C4, die hoog komt en de achtervolging inzet. Deze is zeer geslaagd en met de Denen vliegen zij naar de westkust. Rob en Wouter krijgen een onvergetelijke rit in de terreinwagen. We zijn klaar om verder te gaan naar het noorden, naar onze bungalow in Løkken.

Volgende stop: de vuurtoren van Løkken

De eerste stop is maandag bij Frederikshavn, helaas is het tegenwoordig verboden om hier te vliegen. Er is wel een erg leuk bunker-museum op het bergje. Als je hier toch staat is het zeker een bezoekje waard.

Dinsdag is het dan zover. Aangekomen op Løkken is de wind marginaal. De parapenters hangen er, dus dat kunnen wij ook! Dit enthousiasme slaat om in treuzelen, want wie gaat er laten zien dat het (niet) kan? Plots is daar Erik, de recente aanwinst van team Moyes. Geen genade en daar gaat hij. 2-0 voor team Moyes. Lichte paniek slaat toe bij team Airborne; achter staan in punten is een onbekende ervaring. Puttend uit deze angst begint een oranje Funnetje dapper te ritselen in het helmgras. Daar meldt Rob zich aan de start met zijn prachtige vliegma-

chine. Vaillant vertrekt hij met zijn Airborne. De gelijkmaker is binnen! 2-2; tijd voor een biertje.

Woensdag is de wind op Løkken cross en hard. Uiteraard gaan we vliegen, maar het is niet gemakkelijk. De kop is eraf, s'avonds lekker koken in het huisje, wijntjes drinken en vliegfilmpjes kijken. De volgende dag is het raak. Een stevige wind staat recht op de duinen van Løkken. De Denen en zelfs een Nederlander komen uit alle windrichtingen om deze wedstrijddag te aanschouwen. En zelf te vliegen natuurlijk.

Iedereen heeft een goede start en kan op grote hoogte genieten van het uitzicht. De vuurtoren van Løkken is een bekend begrip. Hier zijn deze dag ook diverse 360ers en wingovers gemaakt. Caspar laat zien uit welk hout hij gesneden is. In de hoogste versnelling komt hij voorbij, waarop Wouter en ik de achtervolging inzetten. Zelf houd ik het niet meer vol, waarna zelfs de grote Wouter terugkwam. Maar Caspar niet! Over de boten-in-onderhoud, de enorme strandopening en dan nog over de honderden strandhuisjes. Hij heeft ze allemaal overwonnen en scheert naar het zuiden. Bij Gronhoj

kan hij opgepikt worden, een overland van 25 km in rechte lijn. Deze prestatie brengt team Moyes weer op een gelijkspel van 9-9. Caspar oppikken en snel door naar het restaurant van Wouter. De analyse van Caspar zijn vlucht eindigt met de mythe van de drakenrug die hij gezien zou hebben bij Lonstrup.

Doel: vliegen over de drakenrug

De laatste dag is aangebroken. De condities voor Lokken zijn wederom fenomenaal. Beide teams weten dat het erop en eroverheen moet worden. Op de start wordt druk gediscussieerd wat de winnende strategie zou zijn. De oranje Sting wringt zich naar de start. Kabels worden losgelaten en pang! Daar scheur ik plankgas over de duinen, kin op het stuur, voeten tegen de kiel en op naar Lonstrup. Met maar één doel: vliegen over de drakenrug. Zou hij echt zijn? Of toch een fabel bedacht als strategische afleiding? Voorbij de vuurtoren gaat het prima.

Kruipend over de lager wordende duinen verdwijnen de opties om te landen. Daarentegen ziet de vorm van het duin er goed uit en de wind is hard. Gelokt door mythe en



fabel ga ik verder, vertrouwend op het feit dat mijn vleugel alle problemen zou kunnen weerstaan.

Uit het niets komen daar ineens drie richels. De drakenrug! Nu moet ik er nog op zien te komen. Even pauze en de situatie beoordelen. De strandopening tussen mij en de rug is ruim en het is nog steeds niet landbaar. Het voordeel is dat er een restaurant in de opening staat. Als het mis zou gaan dan was het bier tenminste dichtbij. Daar ga ik en het bleef maar zakken en zakken en zakken. Gewoon doorgaan! En ja hoor: Bij de drakenrug gaat het weer skyhigh! Wat een prachtig uitzicht! Vol vuur knap ik euforisch terug, waar ik Erik en Caspar bij de vuurtoren tegenkom. Druk bezig met diverse stunts om en langs mekaar heen scheren zij door de enorme soarband. Wat een prachtig gezicht. Terug in het huisje komen onder het genot van een biertje de sterke verhalen los. De puntentelling wordt gedaan en de eindscore opgemaakt. Het was 14-14, een gelijkspel! De prijzen worden in ontvangst genomen door Rob en Erik. Een topeinde aan een prachtige week, op naar volgend jaar.



Fun fact: Ieder toestel van Airborne wordt in de lucht geassembleerd, deze zal de grond pas raken als de assemblage voltooid is. Hiermee is elke vlieger ook daadwerkelijk in de "lucht geboren".



Waar een klein vliegtuigje **groots** in is



Tijdens een kampioenschap deltavliegen in Australië regelt Rob in 't Groen voor zijn vader een duovlucht in een Dragonfly. Zo ontstaat een passie die in 2005 is begonnen en nog altijd even hevig is. De enige vaste plaats in Nederland waar gesleept wordt, vliegveld Stadskanaal, plukt hier de vruchten van.



De Kampioenschappen deltavliegen te Hay in Australië, daar is de liefde voor het ultralichtvliegen bij mij ontsproten. Mijn zoon Rob, die op dat moment deelneemt aan dat kampioenschap, heeft me in dezelfde week een introductievlucht in zijn Dragonfly laten maken met Bob Bailey, de compagnon van Bill Moyes, bekend van het gelijkname Australische merk delta's.

Tot op dit moment heb ik zo'n Dragonfly nog nooit eerder gezien, of er ook maar van gehoord. De introductievlucht regelen blijkt een heel goede actie van Rob, want het wordt meteen duidelijk dat ik vanaf de eerste seconde in de lucht helemaal verknocht raak aan dit wendbare, open vliegtuigje. Bob laat me zien hoe een rivier te volgen, hoe de schapen bijeen te drijven en zelfs van heel dichtbij alligators te naderen. Bovendien doet hij voor mij heel wat acrobatische toeren om te laten zien wat een bijzonder vliegtuig de Dragonfly is. Ik lijk wel opnieuw geboren en ben zo enthousiast over de prestaties van deze kist dat ik denk: "Dit wil ik ook leren".

Een bijzonder vliegtuigje

De Dragonfly, in 1993 door Bob Bailey ontworpen te Florida, is speciaal ontwikkeld voor het slepen van deltavliegers. Toen Bob later in contact kwam met Bill Moyes (legende en pionier in het deltavliegen) is het vliegtuigje in Australië in productie genomen in de fabriek van Bill. Omdat de Dragonfly zo succesvol is in het slepen van deltavliegers, zijn er inmiddels meer dan 150 van gebouwd. Ze vliegen en slepen over de hele wereld op vliegparken en wedstrijden.

De Dragonfly is een drieasser met een gecertificeerde sleepinrichting. De sleepkabel is 60 meter lang, gemaakt van Dyneema, en heeft aan de kant van de sleepkist een breukstuk van 125 kg en aan de deltapiloot kant een breukstuk van 90 kg. Bij het slepen gaat de deltapiloot na de nodige pre-flight checks in de vlieghouding liggen op een driewielig startkarretje (dolly). Via arm en knik signalen wordt het startsein tussen beide piloten gecommuniceerd. Met de Dragonfly zijn beide vliegtuigen na 100 m al airborne. De deltapiloot fixeert zich op de Dragonfly en houdt deze op één lijn met de horizon. Samen zoeken ze in de sleepcombinatie naar een thermiekbel en bij voldoende hoogte koppelt de deltapiloot zich los van de sleepkabel om vervolgens in de thermiek verder te gaan. De Dragonfly duikt vervolgens naar beneden en neemt de sleepkabel mee terug naar beneden. De deltapiloot heeft 4-10 minuten energie ontvangen van de Dragonfly, dat is genoeg om uren lang vliegplezier te kunnen hebben door na het

loskoppelen gebruik te maken van thermiek. Naast het slepen is het ook gewoon mooi vliegen in deze kist. In één woord samenvat is 'Vrijheid' wel het meest toepasselijk. De instrumenten zijn heel basic, dus het is echt VFR vliegen. Door de openheid heb je ontzettend veel zicht aan alle kanten, links, rechts, voor achter, boven en onder, overall lucht. De snelheid voel je met de luchtdruk op je wangen. De Dragonfly is zo ontzettend wendbaar in alle richtingen en kan zelfs 4G hebben. Het landen is ook telkens een genoegen omdat je zo ontzettend weinig rolbaan nodig hebt. Met een wind van 18 kts kun je als een helikopter tegen de wind in stil blijven hangen.

De eerste en enige in Nederland

Na de spannende vliegtijd down under en wederom thuis aangekomen, heb ik in overleg met mijn zoon vrijwel direct de bestelling voor een Moyes Dragonfly gedaan, nu zo'n 16 jaar geleden. We hadden daarbij nog niet nagedacht over zaken als: Waar kan er opgebouwd worden? Waar kan de Dragonfly gestald worden? En wat staat je allemaal te wachten voordat je uiteindelijk kan en mag gaan vliegen in Nederland?

Het eerste plan is om bij de ULV-vereniging op de Maasvlakte te gaan bouwen, echter deze blijkt vanwege uitbreiding industrie en tweede maasvlakte al een tijdje ontmanteld te zijn door de stad Rotterdam. Hmm, wat nu? Via de TU Delft heeft Rob een contactadres op het vliegveld Arnhem in Midden Zeeland gekregen. Misschien is daar nog plaats?

En ja hoor, een prachtige hangar, verwarmde vloer, douche, toilet en heel veel gereedschappen zijn hier aanwezig. De ideale plek om een Dragonfly in elkaar te zetten. Na aankomst van het bouw pakket op Midden Zeeland bouwen Rob en ik de Dragonfly, onder begeleiding van Bob Bailey die speciaal daarvoor vanuit Florida overkomt.

Uiteraard moet de Dragonfly groen van kleur worden, dus nadat een dappere man van Vliegwerk Holland in 5 uur spuiten alle onderdelen groen heeft gemaakt is het vliegtuig pas helemaal klaar. En ja, Bob wil hem wel uitproberen! Dat kan nog net, want het vliegveld gaat bijna sluiten. Na een geweldige testvlucht vertelt Bob dat hij een zó fantastisch vliegende Dragonfly nog niet heeft meegemaakt. (Ik denk dat hij de dikke koele Nederlandse lucht even was vergeten). Geweldig wat een feest! De Nederlandse Dragonfly (2005) is geboren.

Slepen in Nederland

Rob en ik hebben zowel op vliegveld Midden-Zeeland als op Quest-Air te Florida en op vliegveld Stadskanaal veel vliegles-

sen gehad en uiteindelijk na veel studeren voor de theorievakken en het behalen van het praktisch examen beiden ons brevet behaald. Bovendien hebben we in Florida op Quest-Air leren slepen van Bob Bailey. Quest-Air is een flight park voor deltavliegers, waar meerdere Dragonflies aanwezig zijn om de deltapiloten de lucht in te slepen. We hebben daar heel veel ervaring kunnen opdoen, zodat we vanaf dat moment ook zelf kunnen slepen in Nederland. In de jaren dat de Dragonfly klaar was en dat wij onze papieren nog niet hebben behaald heeft Harm Darwinkel het genoeg om gebruik te kunnen maken van de Dragonfly om deltapiloten te slepen, waaronder ook voor een NK.

Sinds 2008 staat de enige Dragonfly van Nederland op vliegveld Stadskanaal (EHST). Er zijn een vijftigtal deltapiloten die er regelmatig gebruik van maken om door de Dragonfly het luchtruim in gesleept te worden. Inmiddels is Desirée van der Leeden ook een heel betrouwbare Dragonfly piloot geworden. Zij is de eerste vrouwelijke Dragonfly-sleeppiloot van Europa! Stadskanaal is voor het deltavliegen een zeer waardevolle plaats geworden omdat de omgeving ook heel thermisch actief is en veel landingsmogelijkheden biedt. Tevens zijn er vanaf deze locatie al vele persoonlijke en landelijke records behaald door deltapiloten die soms ruim 6 uur in het luchtruim aan het vliegen zijn.

EHST is bij goed weer op woensdag, vrijdag, zaterdag en zondag geopend. In overleg kan het soms ook op andere dagen. Deltapiloten kunnen dan hun hart ophalen door opgesleept te worden door de Dragonfly. Vooraf even aanmelden via de Agenda op www.mintgroen.nl.

Tevens is de vliegclub Westerwolde, die gehuisvest is op vliegveld Stadskanaal, een gezellige club met veel faciliteiten, leuke mensen en instructeurs die je van A tot Z kunnen begeleiden voor het behalen van een RPL(A) brevet ten behoeve van het MLA vliegen. Na het behalen van zo'n brevet kun je ook in zo'n supermooie gave Dragonfly vliegen. Coen heeft inmiddels zijn brevet behaald en vliegt de C42 en de Dynamic en is vorig jaar begonnen met het omlessen voor de Dragonfly. Het zou mooi zijn als Coen dit jaar ook de Dragonfly kan vliegen en voldoende ervaring kan op doen om te slepen.

De Dragonfly wordt sinds kort ook ingezet voor een voor Europa vrij nieuwe methode om te leren deltavliegen. Bij Randonaero kunnen leerlingen nu namelijk al duovliegend met een instructeur leren vliegen. Als startmethode wordt hierbij gesleept. Het blijkt een erg effectieve en snelle manier te zijn om te leren vliegen.

Wisseling van de Dragonfly

Aan het einde van de vakantieperiode in 2015 komt Zsolt met zijn familie langs op EHST in een reuze grote camper. Het is een ongelooflijk enthousiaste man die zo ontzettend graag deze Dragonfly wil kopen. Zijn vrouw (Hongaars deltapiloot kampioene) zou hij dan ook meer kunnen laten vliegen. De charmes van deze man en het idee om weer plezier te beleven aan een nieuwe Dragonfly bouwen zijn voldoende om de handen met Zsolt te schudden. Mijn vriend Nico en ik zijn daarop rond de kerstdagen in een bijzonder avontuurlijke rit met de Dragonfly in de trailer naar het vliegveld van Békéscsaba te Hongarije gegaan. We zijn daar allervriendelijkst en

gastvrij ontvangen door Zsolt, zijn vrouw en kinderen. De Dragonfly heeft een nieuw plekje en het voelt heel vertrouwd aan dat er goed voor gezorgd gaat worden door de nieuwe trotse eigenaar.

In de daar op volgende zomer heeft Wizz-air me er nog heen gevlogen en kan ik Coen en Cornelia ter plekke slepen met de Dragonfly. Dat is wel heel cool.

Nieuwe Dragonfly

In maart/april 2016 komt Bob Bailey opnieuw naar Nederland om van de onderdelen weer een Dragonfly te bouwen zodat er weer een sleepkist voor het deltavliegseizoen klaar kan staan. Nu niet in Midden Zeeland maar op EHST te Stadskanaal. Voor Bob die 40 graden Celsius gewend is, is het hier maar erg koud. Toch gaat de bouw voorspoedig en vele mensen hebben ook hun steentje bijgedragen tot weer een goed (en groen!) resultaat. Inmiddels is het 2023 en hebben de groene Dragonflies de deltavliegers opgeteld inmiddels ruim 2 miljoen meter op hoogte gebracht. Dat is toch wel heel groots te noemen!

Dit artikel verscheen eerder op de website van deltavliegschool Randonaero: deltavliegschool.com/over/rinus-en-de-dragonfly





Bailey-Moyes Dragonfly

Bron: Wikipedia https://en.wikipedia.org/wiki/Bailey-Moyes_Dragonfly

Eigenschappen

Capaciteit: één piloot en één passagier
 Lengte: 5,94 m
 Spanwijdte: 10,36 m
 Hoogte: 2,29 m
 Vleugeloppervlak: 16 m²
 Leeg gewicht 233 kg (met de Rotax 582 motor)
 Brandstof: 23 liter
 Motor: 1 × Rotax 582 twin cylinder, tweetakt luchtvaartmotor, 64 pk (48 kW)

Prestaties

Kruissnelheid: 40 kn (74 km/u)
 Stallsnelheid: 17 kn (31 km/u) bij minimumgewicht zonder motor
 Actieradius: 65 nmi (121 km) met een 20l tank, zonder wind
 Plafond: 16.000 ft (4.900 m)
 Klimsnelheid: 700 ft/min (3,6 m/s) bij 51 km/u bij maximum belading
 Daalsnelheid: 450 ft/min (2,3 m/s) bij 56 km/u, solo
 Lift-to-drag ratio: 7:1



's Werelds kleinste paramotor (die werkt)

Tekst: Peter Blokker

Foto's: Peter Blokker en Raffaele Benetti

Wat begon als een weddenschap van de directeur van RB Paramotors is nogal uit de hand gelopen. Raffaele Benetti bouwde met de MiniMot niet alleen de kleinste paramotor maar bracht deze ook uit in serieproductie. Nu is een kleine paramotor bouwen niet zo heel ingewikkeld als je deze alleen voor kleine of lichte piloten bouwt. RB Paramotors beweert dat er voor piloten tot 85 kg ook prima mee gevlogen kan worden en als je zwaarder bent is het met het juiste scherm ook nog te doen. Dat klinkt veelbelovend, maar is de MiniMot in de praktijk ook echt zo volwassen? Lift legt de MiniMot onder de microscoop en neemt de proef op de som.



De minimot is een handig reismaatje.

Met slechts 13 kg gewicht onderscheidt de MiniMot zich opvallend van gewone paramotoren. De kleine kooidiameter van negentig centimeter maakt het veel gemakkelijker om te hanteren tijdens start en landing. Het risico op mislukte starts of landingen met schade is hierdoor aanzienlijk verminderd. Dit klonk mij als paramotorinstructeur als muziek in de oren. Niet alleen om een motor te hebben die voor kleinere cursisten goed hanteerbaar is, maar ook om de volgroeide cursisten te laten oefenen als tussenstap naar de 'echte' motor. Als dat al nodig is... want met een machine waar ook tandems mee gevlogen worden heb je toch geen grotere motor meer nodig? Daar kom ik later op terug, laten we eerst eens inzoomen op de MiniMot.

Net een rugtas

Je kunt de MiniMot gemakkelijk als een rugzak om je schouders hangen zonder te hoeven bukken om het zware gewicht van standaard paramotoren op te tillen. Dat is niet alleen fijn voor je rug, maar ook voor je kleren want je hoeft niet op je knieën in het gras te zitten om je motor om te hangen. Ook in de lucht is een kleine, lichte motor een wereld van verschil. Voor paramotorpiloten die de paraglider willen uithangen, dus motor af en thermiekbellen indraaien, is de MiniMot heel goed bruikbaar.

Het ontwerp

Het frame van de MiniMot is gemaakt van superlicht en hoogwaardig vliegtuigaluminium 7075, met nette lasnaden. De kooi is weliswaar gemakkelijk demonteerbaar, maar dit is zelden nodig, omdat hij met een hoogte van slechts 90 cm gemakkelijk in elke auto past, in de kofferbak of op de achterbank. Anders kan het volledige frame indien gewenst in minder dan een minuut worden ingeklapt. De swingarms (gooseneck bars) zijn een compliment waard. Ze zijn elegant, licht en goed instelbaar op het pilootgewicht. Met een Quickpin worden de swingarms bevestigd en draaien ze soepel in de kogellagers en scharnieren. Hierdoor is er beweging om twee assen mogelijk wat zowel het aantrekken (op de grond) als het sturen op gewicht (in de lucht) vergemakkelijkt. Dankzij de Quickpin bevestiging zijn de swingarms samen met harnas snel los te koppelen van het frame, mocht dat nodig zijn voor transport. Het chassis van het frame is voorzien van een carbonplaat aan de achterkant, voor afscherming van de motor en het dempen van trillingen. Het harnas van fabrikant Apco is zeer comfortabel en kan worden uitgerust met een reservecontainer. De reserve kan dan aan de zijkant van het

De voor- en nadelen van de MiniMot

- Geen risico op beschadiging van de propeller door lijnen.
- Aanzienlijk minder luchtweerstand, dus perfect voor thermiekvliegers.
- Aanzienlijk lager risico op persoonlijk letsel.
- Geringe kans op schade aan het materiaal bij een misstart of kontlanding.
- Makkelijk mee te nemen in de kofferbak van je auto.
- Elektrische start voor moeiteloos starten.
- Laag brandstofverbruik van slechts vier liter per uur.
- De MiniMot is in aanschaf half zo duur als de gemiddelde standaard paramotor.
- ✖ Zonder wind houdt het met een naakt pilotengewicht van 80 kilo wel op bij een normale schermafmeting.
- ✖ De Chinese motor heeft wat exotische onderdelen, zoals de bougie, die niet eenvoudig te krijgen zijn.

Geluid

De MiniMot is, ondanks de verbeterde uitlaat, iets storender qua geluid dan een standaard paramotor, daarom moet er verantwoordelijk mee worden omgegaan tijdens de vlucht en moeten dorpen worden vermeden. Eigenlijk is dat voor een normale paramotor niet anders, maar zoals gezegd is het geluid wat luider of de frequentie wat hoger.

harnas worden bevestigd met een ritssluiting. De motor is een DLE 170cc tweecilinder boxermotor. Deze worden in massa geproduceerd in China en veelvuldig toegepast in grote modelbouwvliegtuigen. Hoe betrouwbaar de motor is en in hoeverre hij bestand is tegen urenlang vol vermogen, is niet bekend en ook nog niet te zeggen.

De vliegervaring

Het lopen bij het opstijgen en landen is een geheel nieuwe ervaring. De bewegingsvrijheid die je als piloot hebt voor het onderlopen en uitdraaien is vergelijkbaar met die van een paraglider. Er drukt geen zitplank tegen je kont, geen motor tegen je rug, alles hangt aan je schouders en beweegt makkelijk mee. Met wind aan de bovengrens is het voor mij (met 80 kg) een verademing om met de MiniMot te groundhandlen en te spelen voordat ik de lucht in ga. Iets wat met een normale paramotor al snel te vermoeiend is. Thermiekvliegen met de MiniMot is leuker dan met een normale paramotor, maar vanwege je rechtep zittende positie is het niet zo comfortabel als een paraglider in een ligharnas, of een speciaal daarvoor bestemde paramotor zoals de Scout Zero. De elektrische start van de MiniMot maakt het wel heel makkelijk om de motor regelmatig uit te zetten, of weer door te starten na de landing. Het feit dat ik heel langzaam stijg onder niet-thermische omstandigheden, met de gashendel maximaal ingeknepen, betekent wel dat ik bijna

constant vol gas vlieg. Dat betekent meer geluid en brandstofverbruik en vermoedelijk een kortere levensduur van de motor, hoewel ik daar nog niets over kan zeggen.

Full throttle

Als er geen of heel weinig wind staat, heb ik wel honderd meter nodig om los te komen (met een bergscherm voor mijn gewicht). Een tandemvlucht met de MiniMot zou ik alleen doen als vluchtverlenging vanaf een bergstartplaats. Mijn eerlijke mening is dat dat vooral een promotiestunt is. Niet eerlijk is het, om de MiniMot op de markt te zetten als de paramotor die alle andere grote paramotors overbodig maakt. Als je zwaarder bent dan 80 kg, kun je de MiniMot alleen inzetten onder bepaalde condities (veel wind, grote schermen). Als je lichter bent dan 80 kg, heb je inderdaad niets anders nodig dan een MiniMot. Maar de machine kent haar grenzen.



Een minimot draag je met een glimlach.

Recensie Apco F3

Tekst: Peter Blokker

Foto's: Frank Mulder



**Is de F3 echt een
allround scherm
of slechts een
'baby F1'?**



Apco presenteert de F3 als het ultieme allround scherm voor zondagsvliegers. Het scherm is een mix van de makkelijk te vliegen Lift en het supersnelle F1 scherm. Apco ontwierp het scherm voor piloten die zoeken naar de performance van de F1 gecombineerd met een hoge stabiliteit en veiligheid. Tijdens de ontwikkeling kreeg het scherm de bijnaam 'baby F1' omdat het design veel weg heeft van dat van zijn grote broer.

Ik heb er zin in om het scherm te testen, maar een hardnekkige sterke noordoostelijke wind houdt de Nederlandse paramotorpiloten al meer dan vijf weken aan de grond. Windfinder geeft continu dezelfde windsnelheid en -richting aan; de wind pompt onophoudelijk als een Zwitserse machine. Een week later zijn er eindelijk twee dagen met redelijk vliegweer. Geen stralende blauwe luchten en witte cumulus wolkjes voor mooie foto's, maar het is vliegbaar, en dat is alles wat ik nodig heb.

Een ongeschreven regel

Er is een ongeschreven regel die me in leven houdt tijdens het paragliden, BASE jumpen en paramotorvliegen. Verander nooit meer dan één onderdeel tegelijk aan je uitrusting, en test jouw nieuwe materiaal op een vertrouwde plek met perfecte omstandigheden. Nu ik weken aan de grond heb gestaan en de nieuwe F3 erom schreeuwt om gevlogen te worden, moet ik deze regel breken. Tijdens de niet-vliegbare weken heb ik aanpassingen aan mijn motor gedaan en nieuwe vliegvelden gezocht. En nu, na een

lange winter, sta ik hier dan eindelijk onder een bewolkte lucht om eindelijk de F3 uit te pakken. Als het scherm zich gedraagt zoals Apco zegt, hoef ik me geen zorgen te maken en worden we vast gauw vrienden.

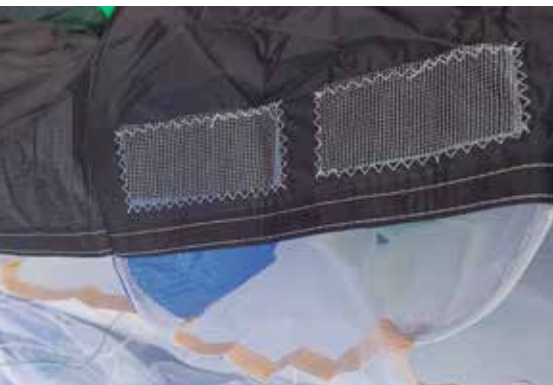
Het ontwerp van het scherm

De F3 is een lichtgewicht paramotorscherm. En al lijkt lichtgewicht in eerste instantie niet relevant voor paramotorvliegen, het heeft meer voordelen dan alleen minder kilo's en een kleiner pakvolume. Het scherm komt makkelijk omhoog bij nulwind en het scherm reageert direct op de gegeven input. De grootste gewichtsbesparing zit aan de onderkant van het scherm, dat slechts 27 gram/m² weegt. De bovenkant van het scherm bestaat uit dubbelgecoat ripstop nylon van 42 gram/m². Dit maakt het een erg duurzaam scherm en garandeert een langdurige porositeit. In de flyer van de F3 staat een lange lijst met productspecificaties, consistent aangegeven met drieletterige afkortingen en technische afbeeldingen. Sommige eigenschappen zijn echt opvallend, zijn uniek voor Apco en zag ik meteen

toen ik het scherm uitvouwde. Langs de leading edge zit gaas, waar de HIT ventielen zich bevinden. Als je snel vliegt met een kleine invalshoek dan raakt de luchtstroom de ventielen en helpen deze om de druk in het scherm te behouden. Tijdens de vlucht ziet het getrainde oog dat de ribben in de richting van de luchtstroom liggen. Dit vermindert de parasitaire weerstand. Ook heeft het scherm meer algemene eigenschappen zoals 3D shaping van de leading edge en wingtips met zelfreinigende ingangen.

Risers en lijnen

Op het eerste gezicht ziet de riserset er ingewikkeld uit. Er zit meer metaal op dan ik ooit gezien heb bij risers, maar ze zitten er met een goede reden. Tijdens de vlucht waardeerde ik ze allemaal terwijl ik het volledige potentieel van het scherm verkende. De F3 heeft een gescheiden/dubbele A riser: met de ene zet je het scherm op en met de buitenste A riser trek je grote oren. De riser is voorzien van een speedsysteem en trimmers. Apco koos voor de F3 een trimmerontwerp waarbij ook de B riser vrijgegeven



Het naaiwerk van deze ventielen verdient geen schoonheidsprijs, maar ze helpen wel mee om het scherm op druk te houden bij een kleine invalshoek.



Mooi detail, de interne bevestiging van de lijnen aan het scherm.



Comfortabele remtokkels met sterke magneten.



In ontgrendelde positie maakt dit systeem het mogelijk om het volledige snelheidsbereik met de trimmers te regelen.

wordt. Dit resulteert in een gestroomlijnd en efficiënt profiel. Interessanter is de One Action Acceleration System (OAA). Ik moest in de handleiding het nut van de brummelhaakjes onderaan de achterste riser opzoeken. Als je deze brummelhaakjes losmaakt, kun je de volledige snelheidsrange bedienen met de speedbar. Met één soepele beweging van de speedbar kun je de maximumsnelheid van het scherm bereiken zonder de trimmers te openen. Heel slim, en het werkt heel goed. Het verschil in luchtsnelheid tussen gebogen en volledig gestrekte benen is behoorlijk indrukwekkend. Als je geen fan bent van speedbars, dan zorgen de lange trimmers voor een grote snelheidsrange. De trimmers zijn makkelijk op dezelfde hoogte te stellen dankzij de gekleurde stiksels die verder op de band breder worden. Rode stiksels geven de positie weer voor tijdens de start en langzame triminstelling. De blauwe stiksels gebruik je voor vliegen in een neutrale positie en als de OAA actief is. De verschillende gele stiksels laten je steeds sneller vliegen. Mochten de markeringen ooit vervagen, dan kun je de banden van de trimmers makkelijk vervangen. Het laatste opvallende aan de risers zijn de comfortabele tokkels voor het bedienen van de wingtips. Hoewel ze smaller zijn dan de remtokkels zijn het de beste die ik ooit gezien heb bij een paramotorscherm. Ze houden prettig vast met meer dan twee vingers en veel makkelijker te pakken dan die smalle bandjes die op andere schermen ergens verborgen zitten achter de B-risers. Als je langere tijd op volle snelheid vliegt, zul je deze tokkels waarderen. Voor een hogere inhang en trikes is er een 14KIT met langere stuurlijnen voor de tips en lagere bevestigingspunten aan de risers. De risers zitten met roestvrijstalen karabijnen vast aan de omhulde Kevlar lijnen. Ik stel de keus voor Kevlar lijnen op prijs, omdat het scherm hierdoor langer goed getrimd blijft. De kortere bovenste lijnen zijn gemaakt van Dyneema-vezels en zijn aan het scherm verbonden met Apco's geïntegreerde bevestigingspunten in plaats van standaard lussen. Dit ziet er strak en stevig uit en komt met een levenslange garantie.

Starteigenschappen

Het is voor een paramotorscherm erg belangrijk dat het scherm soepel omhoog komt. De meeste piloten zijn uitgeput na drie mislukte startpogingen en geen enkele piloot wil langer rennen dan nodig is om in de lucht te komen. De F3 begrijpt dit heel goed. Het Flexon batton systeem dat Apco heeft uitgevonden en gebruikt om de leading edge in vorm te houden vergemak-

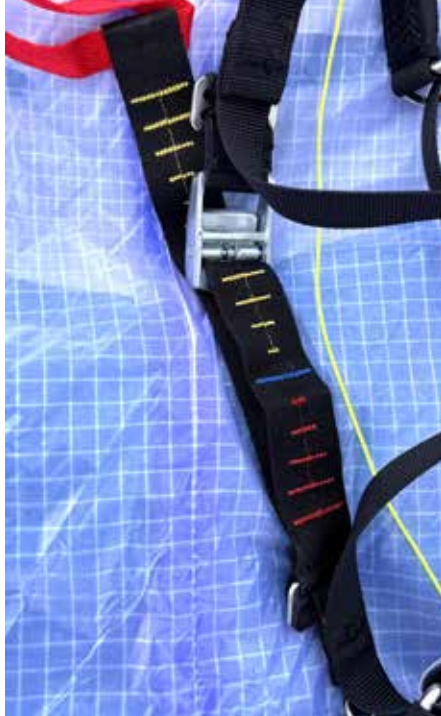
kelijkt de start. De leading edge komt gretig omhoog met de keurig uitgelijnde wijf open cellen. Het scherm komt vlot omhoog zonder voor te schieten en heeft weinig tot geen reminput nodig. Tijdens mijn eerste voorwaartse start met bijna nulwind was ik verrast door de directe lift die het profiel genereerde toen het scherm boven mijn hoofd stond. Ik moest voorzichtig zijn met de remmen en het gas om een schildpad-situatie te vermijden. Ik wordt liever in de lucht getrokken dan achterover op mijn rug. Blijkbaar hoefde ik alleen het scherm op te zetten, gas te geven en een paar stappen te zetten met een beetje reminput. De volgende starts met iets meer wind waren nog makkelijker. Bij een achterwaartse start kwam het scherm vrij snel boven mijn hoofd, maar het ontwerp en het reflex profiel voorkomt dat het scherm doorschiet. Opnieuw moest ik voorzichtig zijn met de remmen om lift te voorkomen voordat ik gedraaid was. Met volledig gesloten trimmers tijdens de start zijn er maar drie stappen nodig om los te komen bij een achterwaartse start. Je hoeft maar een paar minuten te groundhandlen om gewend te raken aan het gedrag van dit scherm en je bent klaar voor veel succesvolle starts. Als je met dit scherm een misstart maakt, is het je eigen schuld.

In de lucht

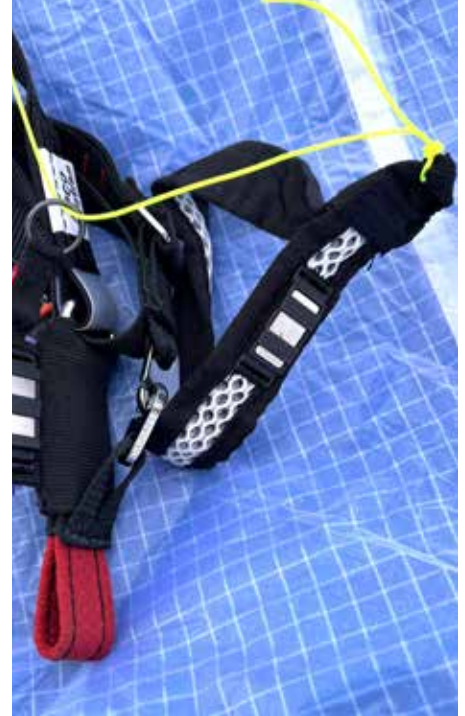
De F3 wordt in de markt gezet als een allround scherm. Normaal gesproken ben ik wat sceptisch over allround schermen. Het is niet makkelijk om een scherm te ontwerpen dat veilig, makkelijk vliegbaar, stabiel, snel en speels is. De F3 is één van de weinige schermen die ik gevlogen heb die de titel allround echt verdiend. Langzaam getrimd is de Apco een leuk speeltje om scherpe bochten mee te maken en tegelijk vertrouwen te hebben bij hoge interne druk. Met volledig geopende trimmers ging ik ongeveer 15 km/u sneller dan in neutrale positie (37 tot 52 km/u). Het intrappen van de speedbar leverde nog eens 10 km/u op. Hoe sneller ik vloog, hoe stabiel het scherm voelde, dankzij het reflex profiel. Wat een fijne manier om kilometers te maken! Dus ja, het scherm is inderdaad ook goed voor cross country vliegen. Ik was benieuwd naar het One Action Acceleration System (OAA). Dus zette ik de trimmers in neutrale stand en activeerde het systeem door de brummelhaakjes te openen. Met alleen het gebruik van de speedbar kreeg ik het scherm van 37 naar 60 km/u. Ik gebruik zelf liever trimmers dan een speedbar en als het OAA geactiveerd is, is het gebruik van de speedbar overbodig. Tijdens mijn eerste vluchten met de F3 was de lucht wat



De risers bieden veel mogelijkheden om de vliegsnelheid in een brede range aan te passen.



De trimmers zijn lang, maar de markeringen maken het makkelijk om de linker- en rechterzijde symmetrisch in te stellen.



De tokkel voor de tips is makkelijk te pakken en comfortabel vast te houden

onstabiel en turbulent. Ondanks de onrustige omstandigheden sneed het full reflex scherm door de turbulente lucht als een warm mes door boter zonder schokkerige bewegingen. Op volle vliegsnelheid kun je de tips comfortabel en effectief bedienen.

Landing

Het brede snelheidsbereik van het scherm is erg handig tijdens de landing. Met de trimmers ingesteld tussen neutraal en nul

(de laatste tijdens nulwind) is de grondsnelheid goed te regelen. Je kunt de remmen mooi diep naar beneden trekken, waardoor het makkelijk is om snelheid om te zetten in flare. Ik liet het scherm het liefst zakken met de achterste risers, nadat ik naar het scherm toe was gedraaid. Als je de remmen gebruikt tijdens sterke windcondities dan genereren de remmen namelijk trekkracht en lift. Over het algemeen zijn de flare en landingseigenschappen van de F3 perfect

en is daar verder weinig aan toe te voegen.

Manoeuvres

Doordat er maar een paar min of meer vliegbare dagen waren, heb ik ongeveer twee uur onder de F3 gevlogen verdeeld over vijf vluchten. Het scherm voelde zo stabiel dat ik zelfs met deze beperkte airtime de basis SIV manoeuvres aandurfde. Zoals verwacht was dit niet heel spannend. De F3 herstelt snel na asymmetrische inklappers





en front stalls. Het trekken van grote oren ging makkelijk dankzij de dubbele A-risers en dit zorgde voor een nette daalsnelheid van 6 m/s. De daalsnelheid door middel van een spiraal lag hoger. Dit speelse scherm is daarnaast makkelijk in een spiraal te trekken. Volgens de handleiding moet het mogelijk zijn om een B-stall in het scherm te trekken. Voor mij werkte dit niet; ik trok mezelf uit het harnas omhoog voordat de B-stall stabiliseerde. Ach, er zijn toch betere manieren om af te dalen...

Het oordeel

Apco belooft een allround scherm en de F3 verdient deze titel echt. Het is een heel stabiel scherm waar je tijdens lange vluchten veel plezier van zult hebben. Het speelse scherm is snel genoeg om afstanden af te leggen tijdens crosscountry vluchten. De bijnaam 'baby F1' doet het scherm geen recht. Het is een volwassen scherm

met high level performance. Volgens Apco is het geen beginnersscherm en dat klopt, want hij is vrij snel in de bochten en heeft een hogere landingssnelheid. De F3 is een geschikte opvolger voor jouw school- of beginnersscherm, vooral als je een speels scherm zoekt dat geschikt is voor langere afstanden. Je kunt hiermee je vaardigheden verbeteren en jouw grenzen verleggen.

Dit artikel verscheen eerder in Cross Country magazine nr 243, September 2023.

Feiten en cijfers

Apco zegt: De F3 is het sportieve cross country scherm voor paramotors. Bedoeld voor zondagspiloten die zoeken naar pure, fijne, betrouwbare en vertrouwenwekkende prestaties.

Gebruik: Voetstart solo paramotor of lichte trike. Grote broer F3bi is gecertificeerd voor een indrukwekkend gewicht van 430 kilo en is geschikt voor tandem trikes.

Soort piloot: gebrevetteerde piloten op zoek naar een opvolger van het schoolscherm.

Groottes (uitgelegde m²): 22, 24, 26, 36 (tandem)

Gecertificeerd startgewicht (kg): 70-100 (120 trike), 70-120 (140 trike), 70-140 (165 trike), tandem 430

Schermgewicht (kg): 4,35; 4,6; 5,05; 8,30

Aantal cellen: 56, 58, 60, 58 (tandem)

Flat aspect ratio: 5,77; 6,0; 6,23; 6,0 (tandem)

Certificering: DGAC, loadtest volgens EN-926-1

Apcoaviation.com

Peter vloog de F3 maat 24 (70-120 kilo) met een Scout One harnas met een Vittorazi Moster 185 motor met een totaalgewicht van 110 kilo.

EHBO zelf toepassen of toch een ambulance laten komen?

Een ongeluk zit soms in een klein hoekje. Een enkelverstuiking, arm uit de kom, bloedneus of erger. Het zijn situaties waar je zomaar mee in aanraking kan komen bij het beoefenen van onze sporten, zowel paramotor, paragliding als delta. Weet jij wat je moet doen als er iets gebeurt op het veld, met jezelf of een ander? DirkJan Kakebeeke, fervent paraglider en ambulancebroeder in de regio Haaglanden zette een en ander op een rijtje.

Disclaimer: dit artikel is geen EHBO-opleiding. Het moet gezien worden als, wellicht, een refresher en geeft stof tot nadenken.

Tekst: DirkJan Kakebeeke en Jesper Albers

Je hoopt het nooit mee te maken maar we beoefenen nou eenmaal een risicosport. Het zou zomaar kunnen voorkomen dat je een ongeval ziet gebeuren en als eerste bij de situatie bent. Wat zijn de eerste stappen die je moet ondernemen?

- Als belangrijkste, denk aan je eigen veiligheid! De eventuele ambulance heeft er niets aan als er ineens twee patiënten zijn.
- Als de patiënt niet aanspreekbaar is, ademhaling en hartslag controleren, gelijk 112 bellen en eventueel starten met reanimeren.
- Als de patiënt aanspreekbaar is probeer dan te achterhalen of de patiënt verward is door middel van het stellen van simpele vragen als: Wat is je naam, welke dag van de week of welke datum is het.
- Probeer als je letsel verwacht de patiënt zo min mogelijk te bewegen. Kijk of er brandbare stoffen zijn in combinatie met een potentiële ontstekingsbron en probeer die van elkaar te scheiden, dan wel de patiënt van de combinatie te scheiden.
- Probeer vervolgens te achterhalen wat er gebeurd is en waar de patiënt last van heeft.
- Laat, indien de situatie dusdanig ernstig is dat 112 gebeld moet worden, de patiënt nog even niet eten of drinken.
- Indien noodzakelijk, bel zelf of laat iemand 112 bellen, waarbij deze bij je in de buurt blijft zodat eventuele vragen of opdrachten vanuit de centrale makkelijk uit te voeren zijn.
- Blijf rustig praten tegen de patiënt om deze gerust te stellen en om te controleren of de situatie verslechtert.

Soms is het lastig om in te schatten wanneer nou wel of niet een ambulance gebeld moet worden. Hierbij moet ook zeker niet de kracht van adrenaline worden onderschat. Adrenaline drukt de sensatie van pijn weg en brengt mensen in een hoge staat van energie.

Wanneer bel je 112?

Wat moet je doen in het geval van deze vrij waarschijnlijke kwetsuren in onze tak van sport? (HAP = Huisartsenpost, SEH = Spoedeisende hulp):

Wat is het letsel?	Wat doe je?
Schouder uit de kom	Mitella om en naar de HAP/SEH
Verstuikte of gebroken enkel	Staat de voet normaal? Naar de HAP/SEH
Bloedneus	Blijft het bloeden? HAP/SEH
Gebroken vinger	Naar de SEH
Brandstof in oog	Ruim spoelen en naar de SEH
Grote open wond	Bel 112
Brandstof ingeslikt dan wel sterke concentraties ingeademd (onwel)	Bel 112
Open breuk	Bel 112
Bewusteloosheid of verwardheid na bijvoorbeeld een val	Bel 112

In vroegere tijden hielp dit bij het verslaan van sabeltandtijgers, in het actuele geval kan het mensen overmoedig maken. Onthoud, bij twijfel kies je altijd om wél 112 te bellen.

112 contacten en dan?

Er zijn een aantal manieren om met de meldkamer in contact te komen, denk aan het laten bellen vanaf een andere plek als waar de patiënt zich bevindt, als patiënt zelf direct 112 bellen of bijvoorbeeld via een app 112 contacten. Allen hebben voordelen en nadelen.

Als je een ander laat bellen heb je zelf je handen vrij om bijvoorbeeld te beginnen met reanimeren of het verzorgen van de patiënt. Nadeel is echter weer dat vragen vanuit de meldkamer altijd via een omweg gaan, wat zeker bij het bellen van een plek die niet dicht bij de patiënt is lastig kan zijn.

Als het kan is het zelf (als patiënt) bellen met een mobiele telefoon natuurlijk erg fijn omdat de meldkamer dan direct contact heeft en de situatie ook direct kan beoordelen. Zij houden rekening met het effect van adrenaline.

Wat bij bovenstaande situaties vaak slecht overkomt is de locatie. Als buitensporters kan het soms erg lastig zijn om de exacte locatie door te geven. Zeker ook omdat je soms op een plek terecht komt die je niet kent en de aanwijzing "bij de kromme boom 300 meter verder het weiland in" niet direct zal helpen. Bellen met je mobiele telefoon geeft al een aardig indicatie van waar je je bevindt vanwege de positiebepaling via de gebruikte zendmasten. De GPS-locatie wordt echter niet altijd meegestuurd.

Er is ook de mogelijkheid om via de 112-app met de meldkamer in contact te komen. Als hier gebruikt van wordt gemaakt, wordt je GPS-positie altijd meegestuurd als je hier toestemming voor geeft.

De meldkamer in Nederland zal dan een aantal vragen stellen waarmee een protocol in werking wordt gezet:

1. Wat is de situatie (wat is er gebeurd)?
2. Sta je veilig?
3. Is de luchtweg vrij, kan de patiënt ademen?
4. Wat is de volgende info van de patiënt?
 - a. Naam
 - b. Contact gegevens ICE (In Case of Emergency).
 - c. Medische info als bloedverduunners bijvoorbeeld
 - d. Heeft de patiënt een "Niet reanimeren" verklaring?

Doorgeven van de bloedgroep is niet nodig, indien nodig krijg je universeel donorbloed.

Als wordt gemeld dat de hulpdiensten eraan komen, zorg dan indien mogelijk dat er iemand op een goed zichtbare plek de hulpdiensten opwacht en doorstuurt.

Eenmaal ter plaatse wordt via een aantal stappen gekeken naar de ernst van de situatie en wordt het besluit genomen voor een "Scoop-and-run" of een "Stay-and-Play". Dat betekent: wordt de patiënt direct naar het ziekenhuis gebracht of ter plekke behandeld. Daarbij wordt onder andere gekeken naar de vitale functies en het stoppen van grote uitwendige bloedingen.

Bovenstaande is een samenvatting van hoe het werkt in Nederland. Het stappenplan kan altijd gevolgd worden en de hulpstappen die, bijvoorbeeld, in de EHBO-app staan zijn ook altijd toepasbaar. Binnen de EU kan in principe altijd 112 gebeld worden, het kan echter wel zo zijn dat er nog aanvullende nationale nummers zijn.



Op het veld moet altijd een set eerste-hulpspullen aanwezig zijn. Foto: Tineke van Oort



In sommige gebieden heeft je mobiel mogelijk geen bereik en soms heb je zelfs geen gps. Vlieg altijd met meerdere piloten, neem een tracker mee en laat mensen op de grond weten wat je plan is. Foto: Scout

Handig voor onderweg

Wat is slim om bij je te hebben, al dan niet tijdens het vliegen, maar zeker op het veld? Tijdens het vliegen is meenemen van bagage maar beperkt mogelijk. Daarnaast is er een verschil tussen lange XC-vluchten en een vluchtje rond de startplaats. In beide situaties zijn er een aantal zaken die erg handig kunnen zijn (zie ook het kader hiernaast).

Let op dat je mobiele telefoon opgeladen is en fysiek bereikbaar is. Ook als je onder je motor in het gras ligt of in een boom hangt. Daarnaast zijn er (ook in Nederland) nog steeds witte vlekken op de dekingskaart waar je dus slecht tot geen bereik hebt. In het buitenland kunnen deze vlekken nog veel groter zijn, of je Nederlandse aanbieder heeft geen roaming-overeenkomsten met alle lokale aanbieders. Het is dus altijd zinvol om met meerdere piloten te vliegen en om iemand op de grond te informeren dat je vliegt en wanneer de globale planning is dat je weer aan de grond staat. En laat dan ook weten dat je weer veilig aan de grond staat!

Handige spullen

Op het veld

- Brandblusser (met name voor paramotorvliegen en bij een lierinstallatie)
- Fles water
- Schaar
- Linecutter
- Mitella
- (Snel)verband

Tijdens het vliegen

- Mobiele telefoon
- Snelverband
- Helm met daarop een ICE-nummer

Apps en links

Android EHBO-app

<https://play.google.com/store/apps/details?id=nl.rodekruis.android&hl=nl>



Android 112-app

<https://play.google.com/store/apps/details?id=org.landelijkemeldkamer.app112&hl=nl>



Apple EHBO-app

<https://apps.apple.com/nl/app/ehbo-app-rode-kruis/id403206332>



Apple 112-app

<https://apps.apple.com/nl/app/112nl/id1444115456>



Jocky Sanderson (bekend van de instructievideo's Security in Flight en van SIV-cursussen) maakte samen met arts Matt Wilkes een video waarin ze uitleggen wat er in een eerste hulppakket voor buitensport en vliegsport zou kunnen zitten, compact en licht van gewicht.
<https://youtu.be/5UroXqzOpg>

0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29



Danielle Jager van Boetzelaer (30)

“Pas op, het is verslavend”

We spreken Danielle op een regenachtige dag in Greifenburg (Oostenrijk). Op het terras van het Griekse campingrestaurant zitten we onder een afdakje waar regendruppels vrolijk tikken. Haar hele leven draait om paragliden maar Air Time doet het vandaag even rustig aan en Danielle dus ook. Zij noemt zich het ‘manusje van alles’ bij de school. Wekelijks strijken hier groepen piloten neer voor de diverse paraglidingopleidingen en vrij vliegen. Dat is een hele organisatie voor Danielle. In maart is ze getrouwd met Ayke Jager (eigenaar Air Time). Een echte vliegfamilie dus, met thermiek in de aderen. Sportief was Danielle al op jonge leeftijd, zo koos ze de basisschool uit, met de mooiste gymzaal.

Wanneer ben je begonnen?

Als kind zeilde ik in Splash & Valk bootjes, spelen met de wind vond ik toen al prachtig. Het water werd lucht. In 2012 boekte ik een cursus bij Air Time, de eerste vlucht weet ik niet meer precies, ik zat vol spanning. Maar ik vond het wel fantastisch, ik ging toen ieder jaar trouw naar Greifenburg met vriendinnen. Toen de liefde tussen mij en Ayke opbloeide vloog ik veel meer.

Met hoeveel regelmaat vlieg je?

Van half april tot en met oktober zit ik voornamelijk in Greifenburg voor Air Time, dan vlieg ik hier veel. Maar tijdens een drukke cursus week is er even geen tijd. In de winter is de werkdruk minder en vliegen we geregeld in Zwitserland, wintervliegen is zo leuk.

Mooiste vlucht?

Vanaf de Wiesflecker, heel vroeg, half 7. Er hingen nog wat lage mistflarden en dan zie je je schaduw in een halo over de wolk. Bizar mooi was dat. O ja mijn eerste thermiekvlucht, dat je uren boven blijft. Ik startte op de Emberger Alm van 1500 meter en steeg door tot 2200, dat vergeet ik nooit. Het was voorjaar en koud. De bellen waren rustig en zacht, heel chill. Maar dat vind ik dan ook wel hoog zat, als ik te ver boven bergtoppen uitstijg vind ik het erg spannend en stap ik uit de bel. Ik heb de angst dat ik niet meer omlaag kom. Sommige vinden dat raar, maar ik zak dan weer rustig omlaag en vind ergens anders wel weer thermiek. Ik vlieg op mijn tempo en condities, prima zo.

Langste vlucht

Drie uurtjes tijdens een tweelandentrip. Op de Wildkogel gestart en de ridge gevolgd naar Hollersbach, toen weer terug. Als je een duidelijk doel hebt, vliegen de uurtjes zo voorbij.

Grootste angstmoment?

Vroeger rond mijn twintigste kende ik nauwelijks angst. Het gekke is naar mate je ouder wordt en meer ervaring krijgt, word je toch

voorzichtiger en weeg je gevaren meer af. Echte angstmomenten heb ik niet meegemaakt, meestal vliegen we in een groep en dan heb je ook steun aan elkaar. Ik vlieg echt veilig, als het te bakkig is, blijf ik liever aan de grond.

Favoriete vliegstek?

Achensee. Met een liftje omhoog. Boven start je bij een authentiek stationnetje, je vliegt door een kloofje en ineens hang je boven de Achensee. Echt prachtig.

Favoriete scherm?

Swing Serac RS. Een lichtgewicht EN-B scherm. Je kan er leuk mee spelen, maar deze is ook geschikt voor langere vluchten.

Favoriete harnas?

Swing Connect Reverse 3. Omkeerbaar tot rugzak, dat maakt hem compact en ik vind het fijn om met een zitplankje te vliegen. Met mijn gewicht kan ik wat meer input geven en makkelijker sturen.

Handige vlieggear?

Een opvallende roze jas, als er ooit iets mis gaat dan ben je goed te vinden. En nog een tip, de zendknop van de radio zit op mijn duim. Ik kan mijn stuurtokkel vasthouden terwijl ik zend met de porto.

Welk gevoel brengt paragliding?

Ultieme vrijheid. Het echte vlieggevoel, zonder motor en hulpmiddelen. Toch ook wel spanning, daarom wordt het niet saai.

Welke vliegdoel heb je nog?

Een spectaculaire oversteek wil ik nog eens maken. Een mooie lange route vliegen en dat mag overal zijn. In rustige omstandigheden maar wel met goede thermiek. Het moet niet te spannend worden.

Paragliding tip voor starters?

Gewoon doen. Pas op, het is verslavend.

“Don’t put salt on every snail”

Tekst: Adrie Bijsterbosch

Foto's: Lo Tänzer

Na enkele jaren waarin het lastig was om een Nederlands kampioenschap berg te organiseren, hebben we dit jaar een fantastisch kampioenschap gehad vanaf de Emberger Alm te Greifenburg in Karinthië, Oostenrijk. Het vond plaats van 18-22 juni 2023.



Met een nieuw team: Martin van Helden, Ronald de Bats, Eppo Heerding en Adrie Bijsterbosch hebben we weinig tot geen ervaring in het organiseren van een evenement als dit. Twee voorgangers met ervaring (Harm en Annet) in het organiseren van een NK Berg/Dutch Open zijn ons helaas overleden. Maar met hulp van enkele ervaren wedstrijdpiloten en hulp van de lokale vliegclub te Greifenburg en veel uitzoeken en overleg hebben we dit jaar een mooie wedstrijd kunnen organiseren.

De inschrijving stond open vanaf kerstavond 2022. Omdat er niet zoveel wedstrijdpiloten zijn in Nederland staat de inschrijving ook open voor buitenlandse piloten. We willen minimaal graag een 20 piloten verwelkomen met een maximum van 40.

Twintig piloten... dat hebben we geweten. Rond oud en nieuw stond de teller al op 40, en eind januari op ruim 80 (88 uiteindelijk). Na beraad hebben we toen de limiet op 50 en niet veel later op 60 gesteld. Voor de organisatie en zeker ook voor de ruimte op de opbouw- en startweide wilden we het behapbaar houden. Dan moet er dus een selectie gemaakt worden. Niet voor alle ingeschreven piloten is er plaats. Uiteraard mogen alle Nederlanders deelnemen dat zijn er zestien. En omdat er zo weinig dames vliegen ook alle dames, slechts drie. Verder hebben we gekeken naar de volgorde van inschrijven, dat leek ons het eerlijkst. Naast de 16 Nederlanders, 27 Duitsers, 3 uit Polen, 4 Litouwen, 1 Frankrijk, 1 Engeland, 4 Oostenrijk, 2 Italië, 1 Zwitser en 2 uit Tsjechië, Met recht dus een Dutch Open. Na overleg met de lokale vliegclub (delta en parapente) en afstemming met de camping Fliegercamp is gekozen voor zondag 18 juni t/m zaterdag 24 juni 2023.

In de voorafgaande week stroomde de camping langzaam vol met deelnemers. En met alle spanning volgen we de weersvoorspellingen. Is het eerst een week met veel vocht, al naar gelang de 17e juni dichterbij komt worden de voorspellingen positiever. En dus hebben we zaterdagavond de 17e onder een stralende ondergaande zon de inschrijving en eerste briefing op de camping. Ieder kan zich opmaken voor een prachtige week.

Dag 1: zondag 18 juni

Al vroeg gaat de wekker want om 09.00 uur komt de touringcar voorrijden. Bij aankomst bouwen we gelijk op op de weide. Er zijn twee klassen in categorie 2 (CIVL) deze wedstrijd. Class 1 zijn de delta's zonder mast, de competitie-delta's. De Sport Class vliegt met iets minder snelle toestellen met een mast (bovenbekabeling). Het is prachtig weer, weinig wind en het lijkt erop dat het een prima 'taakbare' vliegday is. Rond 11.30 uur is de briefing. Na de veiligheidsbriefing en het weer is het de beurt aan de taak-commissie. Voor Class 1 is een niet malse taak van ruim 136 km uitgezet rond de Embergeralm. Voor de Sport Class ongeveer de helft, een taak van net geen 66 km. Rond 13.00 uur gaat de window open en starten vlot achter elkaar de piloten. Dan kun je als commissie alleen maar afwachten wat het wordt. Natuurlijk weten we al dat er niveauverschil is, maar ieder krijgt zo goed mogelijk een eerlijke kans. Dat wil niet zeggen dat ieder die ook gebruikt. Helaas zijn er piloten die al rap een landingsveld (liefst bij de camping) moeten opzoeken. Maar het merendeel maakt gelukkig goed gebruik van de warme opstijgende lucht. Prachtig te zien hoe gedisciplineerd de piloten om elkaar heen draaien. En hoe ze, nadat de taak is vrijgegeven op een afgesproken tijd, aan hun opdracht beginnen. Enkele uren later staan we op het landingsveld bij de camping te genieten van de binnenkomst van hen die de complete taak hebben gevlogen. En uitgelaten worden de emoties en ervaringen gedeeld na op goal te zijn geland. Zij die niet de taak hebben kunnen afronden zijn open-

gehaald door collega's. Met vreugde en spanning worden die avond de resultaten verwacht. Helaas duurde dit wat langer dan gewenst. Eppo onze scorer deed er alles aan om de goede resultaten te delen. Uiteindelijk is het goed gekomen. Hoewel we nog prachtige dagen kregen, is achteraf deze zondag de beste dag van de week.

De andere dagen

Maandag 19, dinsdag 20, woensdag 21 en donderdag 22 juni zijn een kopie van de eerste dag. We hebben prachtig rustig weer, we kunnen elke dag vliegen al worden de taken wat kleiner omdat de weersvoorspellingen soms noden om niet te lang in de lucht te blijven ivm over-ontwikkeling (regen en onweer). De vrijdag en zaterdag zijn geen taakbare dagen, te veel wind en regen. Wat vanaf dag één eigenlijk al duidelijk is, dat het een strijd in Class 1 is tussen Arne Tänzer (NL) en Primož Gricar (D). Om en om wordt door hen in de voorste regionen een dag gewonnen. Ook Lorenzo de Grandis (Ita) en Kajo Clauss (D) strijden dapper mee. In de Sportclass strijden Konrad Lueders (D), Roberto Nichele (Sui), Frank Seide (D) en Carsten Friedrichs (D) om de prijzen en dagzege's. Bij de dames gaat de strijd tussen Corinna Schwietershausen (D) en Sasha Serebrennikova (O) en Maya de Best (NL) die nipt in het voordeel eindigt voor Corinna (1), Sasha (2) en Maya (eervol 3).

Zout en slakken

Tijdens de prijsuitreiking zaterdagochtend kijken we heel dankbaar terug op deze Dutch Open. We danken ieder die geholpen heeft aan dit geweldige evenement. Speciale dank aan de commissie. Aan Wolfgang, ons plaatselijk contact die veel voor ons geregeld heeft. En aan de hulp van Konrad die ons in voorbereiding en uitvoering met zijn kennis ons enorm geholpen heeft. En natuurlijk aan alle deelnemers die zeer sportief deelgenomen hebben en bereid waren te luisteren naar mijn wat matig Engels.

En dat brengt ons bij de wat vreemde kop. "*We don't put salt on every snail*". Wellicht door wat onkunde, wellicht door ervaring, wellicht door spraakverwarring, wellicht door problemen met scoring, natuurlijk is deze week niet vlekkeloos verlopen. Daarom is er tijdens een van de eerste briefings aangegeven dat er best een ander kan gaan. We vragen begrip. En mogelijk zijn er vragen of opmerkingen, maar accepteer en beperk je opmerkingen of vragen indien mogelijk. Dus: *Don't put salt* ... maar of iedere (buitenlandse) piloot deze opmerking begrepen heeft... we zullen het nooit weten. Op naar een net zo gezellig en wellicht nog beter Dutch Open 2024.

Resultaten

Dit waren de taken: Class 1 dag 1 - 136 km dag 2 - 76 km, dag 3 - 94 km, dag 4 - 77 km, en dag 5 - 105 km. Sportclass dag 1 66 km, dag 2 - 54 km, dag 3 - 58 km, dag 4 - 57 km en dag 5 - 51 km.

Uitslag NK Berg

Class 1: (1) Arne Tänzer 4640 pt, (2) Anne Conijn 2950 pt, (3) Gijs Wanders 2781 pt.

Sport Class: (1) Andreas Cate 1796 pt, (2) Fred Lanning 1356 pt, (3) Ronald de Bats 1337 pt.

Uitslag Dutch Open

Class 1: (1) Primož Gricar 4793 pt, (2) Arne Tänzer 4640 pt, (3) Lorenzo De Grandis 4182 pt.

Sport Class: (1) Konrad Lueders 3510 pt, (2) Roberto Nichele 3474 pt, (3) Frank Seide 2605 pt.

Luke de Weert leidt het wereld-acroklassement

Het acro-seizoen is in volle gang en Luke de Weert is koploper na vier succesvolle competities.

Op dit moment hebben zich vier stops van de Acro World Tour afgespeeld waarbij Luke tweemaal de eerste plek heeft weten te pakken en tweemaal de tweede plek heeft veroverd tegen zijn rivaal Théo de Blic. Ook in de synchro-discipline weet Luke het podium te veroveren waarbij hij samen met Théo tweemaal de eerste plek heeft gewonnen. Op dit moment is Luke dus koploper op het gebied van solo en synchro.

Recap

Dit seizoen is spannender dan ooit tevoren. De piloten hebben meer competities op de agenda staan dan ooit tevoren: vijf solo-competities en drie synchro.

Eind vorig jaar hadden Luke en Théo allebei een ongeval waarbij ze beide een ruggenwervel braken. Dit jaar hebben ze zich herpakt en

vechten nu nek aan nek voor de wereldtitel die van 25-30 september plaatsvindt in Ölüdeniz, Turkije. In Ölüdeniz als superfinale worden de piloten uitgedaagd voor vier runs zonder enige repetities te maken. Ze mogen dus geen enkele trick dubbel vliegen. Na de vierde run zal er een 'reset' komen en worden de piloten toegelaten om tricks van de vorige runs te hergebruiken. Vele piloten verwachten dat de laatste run van de superfinale hoogstwaarschijnlijk de meest gescoorde en daarbij ook de meest indrukwekkende run wordt uitgevoerd in de geschiedenis van acro paragliding.

Synchro

De superfinale wordt dus een groot spektakel. Ook zullen de piloten hun laatste synchro-competitie vliegen van het seizoen. Luke en Théo (Team Back2Back) staan nu op de eerste plek en hebben een



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



goed gevoel voor de finale. Samen hebben ze veel ervaring en kunnen zich daarom goed aanpassen aan elkaars vliegstyl. Dat ontdekten ze tijdens een paar trainingssessies eerder dit jaar, legt Luke uit: "We kwamen tot de ontdekking dat de chemie goed ligt en dat we een goede kans maken om te winnen."
"Onze sport is zo prachtig want alleen in onze sport vliegen de atleten in solo als concurrenten en samen back to back als teammaten in synchro."

Volg de Acro World Tour online

Website: acroworldtour.com

Instagram: [@acroworldtour](https://www.instagram.com/acroworldtour)

De superfinale wordt live uitgezonden op het YouTube kanaal van de Acro World Tour: [youtube.com/@acroworldtour](https://www.youtube.com/@acroworldtour)



50th Coupe Icare



Saint Hilaire - Lumbin, France

September 19 - 24, 2023

An exceptional anniversary edition for the 50th anniversary of the largest
global event dedicated to free flight & light air sports.