

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



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

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

Hoofredacteur

Bastienne Wentzel

Redactie-adres

Eikenlaan 11, 3749 AE Lage Vuursche
lift.delta-schermvliegen@knvv.nl
(geen adreswijzigingen)

Redactie

Jesper Albers, Peter Blokker, Tamara
Blokker-Hondsmerck, Wouter de Jong,
Mario Spee, Maaike Zijderfeld

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Han Smit, Bastienne
Wentzel

Druk

Drukkerij Weemen.

Advertenties

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

Bijdragen voor Lift

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

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



X-Alps and chill

Heb jij afgelopen maanden ook alles op Netflix al bekeken wat enigszins de moeite waard was? Dan ben je vast net zo blij als ik dat het voorjaar zich aandient. En de lente gaat er vol voor dit jaar. Waar ik andere jaren af en toe voorzichtig een krokusje zijn kopje boven de grond uit zag steken, kleuren hele velden nu al paars en geel. En daar word ik dan weer heel blij van! Al blijft het bizar dat we in één week van -15 graden en schaatsen naar +15 en zonnebrand gingen.

De seizoenen zijn niet het enige wat snel verandert dit jaar. Afgelopen persconferentie waren daar ineens de eerste voorzichtige versoepelingen van de coronamaatregelen. En mijn agenda vulde zich meteen weer rijkelijk. Start van een opleiding, afspraken bij mijn masseur en natuurlijk de kapper... Je zou er bijna stress van krijgen, als het niet van die fijne dingen waren. We zijn natuurlijk niks meer gewend, na al die maanden thuisblijven. Even omschakelen dus, na die semi-winterslaap.

Ook de paragliding gear kan weer uit de winterstalling. De reserve moest gegooid en gevouwen, het scherm gekeurd en de helm werd opgepoetst.

Ook de paragliding gear kan weer uit de winterstalling. Mijn piloot was er de afgelopen weken maar druk mee. De reserve moest gegooid en gevouwen, het scherm gekeurd en de helm werd opgepoetst. Kortom: hij staat al te trappelen voor het nieuwe vliegseizoen. Herkenbaar?! Als het reservescherm nog op je to-do-lijstje staat, dan komt het artikel hierover goed van pas.

Totdat we weer naar de echte bergen mogen, kun je jouw skills in het groundhandlen verder verbeteren. Daniella ten Berge daagt je uit in deze editie. Mijn eerste groundhandling sessie van dit jaar zit er weer op. En die boxwedstrijd, die durf ik wel aan haha. Ook online kunnen we dit jaar van het echte werk genieten. De Red Bull X-Alps starten in juni namelijk weer. Hoe de deelnemers zich voorbereiden op dagenlang hike en hopelijk veel fly en korte nachten? Dat lees je in de interviews met drie van de deelnemers. Dus: X-Alps and chill!

Vouwkonijn

UFT

inditnummer

Cover: Ferdy van Schelven. Foto: Red Bull/Harald Tauderer

Red Bull X-Alps Special	4
-------------------------	---

X-Alps Academy - Ieren van de besten	20
--------------------------------------	----

Serie Reserves deel 2: Vouwen en monteren	26
---	----

Paramotorvliegen met een singleskin	30
-------------------------------------	----

Marokko: de onmogelijke reis	34
------------------------------	----

Lange vluchten in het deltaseizoen 2020	40
---	----

Fifty shades of paragliding - deel 3: Groundhandlen	46
---	----

Uit het logboek van...Mika Kuipers	50
------------------------------------	----

KNVvL berichten	51
-----------------	----

Ferdy van Schelven tijdens de Red Bull X-Alps van 2017, Brenta, Italië.

Foto: Red Bull Content Pool/Vitek Ludvik



Red Bull X-Alps 2021 Special

De tiende editie van de extreme hike&fly race Red Bull X-Alps gaat op 20 juni van start. Lift sprak alvast met enkele bijzondere deelnemers.

De Red Bull X-Alps is een zogeheten adventure race die elke twee jaar wordt gehouden. De atleten moeten een route afleggen langs vaste punten, de turnpoints, enkel te voet en met een paraglider. Half maart werd de verrassende route voor dit jaar bekend gemaakt. Die is 1238 km lang en loopt van Salzburg naar Zell am See via 12 turnpoints. Daar gaan de besten naar schatting minimaal 10 tot 12 dagen over doen.

Verrassend is dat de atleten niet in Monaco finishen zoals eerdere edities, maar rondom de Mont Blanc in Frankrijk omkeren en terug-

gaan naar het oosten. Het eindpunt is een vlot in het meer van Zell am See in Oostenrijk. Uiterlijk tot 1 juli 21:30 uur hebben de 33 geselecteerde atleten van over de hele wereld de tijd om de route door de Alpen af te leggen.

Racedirecteur Christoph Weber verklaart de nieuwe route: "Het wedstrijdcomité wilde de tiende editie van de race onvergetelijk maken, dus besloten we om te breken met het verleden en een compleet nieuwe route te ontwerpen; een waar atleten geografisch dichterbij elkaar zullen zijn. Dit zal een interessante dynamiek aan de race toevoegen."

Afgelopen oktober maakte de organisatie de selectie van atleten bekend. Daarbij maken ze een mix tussen veteranen en rookies (die voor het eerst meedoen), piloten uit verschillende landen en



5 DISCIPLINES 1 RACE

THE MISSION

RUNNING

HIKING

TRAIL RUNNING

MOUNTAINEERING

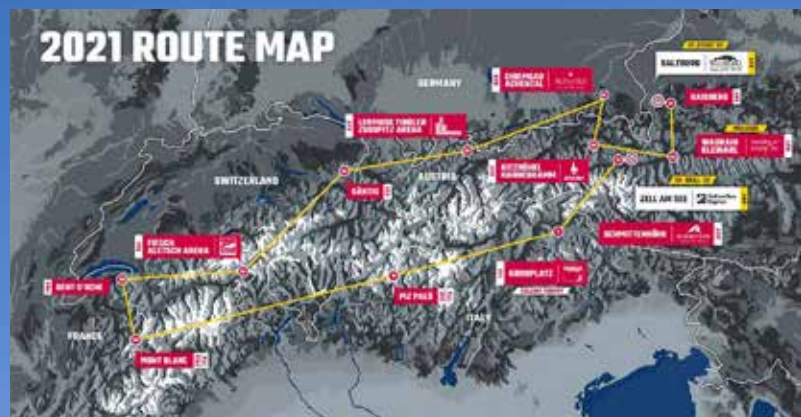
PARAGLIDING

deze keer ook maar liefst drie dames. In deze special lees je interviews met drie geselecteerde atleten: Ferdy van Schelven die voor Nederland strijdt, de jongste deelnemer ooit Tommy Friedrich uit Oostenrijk, en veteraan, boekenschrijver, podcastmaker en video-maker Gavin McClurg uit de VS.

Het belooft weer een spannende race te worden. Zal Chrigel Maurer weer gaan winnen, zoals de afgelopen zes edities? Of zal iemand hem eindelijk eens verslaan?

Volg de race vanaf de proloog op 17 juni 2021 (in Wagrain, Oostenrijk) of vanaf de start op 20 juni in Salzburg op alle sociale media en via Live Tracking.

Tip: volg ook de kanalen van de atleten zelf.



THE WORLD'S TOUGHEST ADVENTURE RACE



33 ATHLETES **FROM 17** NATIONS

FIND OUT MORE ON REDBULLXALPS.COM



Interview

De enige Nederlandse deelnemer



Ferdinand van Schelven

Veteraan Deed mee in 2011 (7de), 2013 (6de) 2015 (7e), 2017 (4e)

Team NED

Supporter Nicole van Schelven

Scherm Skywalk X-Alps

Social Media

Facebook: facebook.com/FerdyvanSchelven

Instagram: instagram.com/ferdyvanschelven

Tekst: Maaike Zijderveld

Foto's: Red Bull Content Pool

Voor de vijfde keer doet hij mee dit jaar: Ferdinand van Schelven. De enige Nederlander in de Red Bull X-Alps van dit jaar. Hij behaalde één keer de vierde plaats en zat alle keren in de top 7. Ferdinand mag dan wel voor Nederland meedoen, hij leeft eigenlijk al het grootste deel van zijn leven buiten Nederland. Jaren woonde hij in de Ardennen, sinds enkele jaren heeft hij België verruild voor de bergen bij Veysonnaz in Zwitserland. We interviewden hem over dit grote avontuur.





Waarom doe je nogmaals mee, je had toch gezegd dat vorige keer de laatste keer was?

Ik heb de vorige editie niet mee gedaan om te kijken of ik nog een keer wilde meedoen of niet. De vorige editie heb ik het wel gevolgd en ik merkte dat ik het eigenlijk wel miste en graag nog eens zou willen doen. Ik volgde race maar deed er niet aan mee. Toen ik tijdens de vorige editie ook aan het vliegen was, voelde het alsof ik weer in de race zat. Maar dan kwam ik's avonds thuis en kon lekker onderuit gaan zitten. Ik miste eigenlijk ook het hele gebeuren er omheen. De stimulans dat je moet doorgaan is fijn. Ik vind het ook een leuke uitdaging om weer te trainen. Ik ben nog niet oud, ik kan nu nog meedoen. Dit jaar heb ik een kind gekregen, daar gaat veel tijd in zitten. Als we er nog eentje krijgen wordt het misschien wel heel ingewikkeld. Dus nu is een mooi moment.

Ik train zoveel als ik kan, wat niet meevalt met die kleine erbij. Ik kom er redelijk aan toe. In het voorjaar is er hopelijk weer veel tijd om te vliegen. Tot de winter had ik niet zoveel tijd om te trainen, maar aangezien

het op werkvlak weer wat rustiger is kan ik er nu weer meer gaan trainen.

Waar moet je aan voldoen om mee te mogen doen?

De eisen zijn nu hoger dan voorheen. Het is eigenlijk best moeilijk om te bewijzen dat je goed mee kunt doen. Je moet in ieder geval competities hebben gevlogen, maar het is uiteindelijk veel meer dan dat. Je moet ook uithoudingsvermogen hebben en de hele race mee kunnen komen. Maar hoe bewijs je dat je dat kunt?

Hoe werkt het aanmeldproces?

Ik heb me gewoon ingeschreven. Red Bull bekijkt de aanmeldingen en wikken en wegen wat de beste kandidaten zijn. Je zou de hele wedstrijd met alleen Zwitsers, Oostenrijkers en Fransen kunnen vullen. Red Bull wil bekeken worden vanuit de hele wereld, dus voor publiciteit is het voor hun interessanter als meer landen meedoen. Een wereldkampioenschap met één land is ook niet zo interessant. Daardoor heeft een inwoner van Zwitserland eigenlijk wat minder kans om uitgekozen te worden, omdat meer

Zwitsers zich inschrijven.

Hoe ga je je voorbereiden?

Er zijn deelnemers die een heel trainings-schema hebben. Ik heb dat niet. Ik hou er niet zo van om gebonden te zijn aan allerlei verplichtingen. Ik probeer het trainen gewoon op een leuke manier te doen en te zorgen dat ik mezelf niet overtrain. Als ik kan probeer ik, ook als het niet vliegbaar is, te tourskiën. Als het vliegbaarder wordt ga ik zoveel mogelijk vliegen om weer helemaal relaxed onder mijn nieuwe scherm te hangen. Ik probeer zoveel mogelijk te trainen, voor zover mijn lijf aangeeft dat dat kan. Het is ook grotendeels mentaal, maar ik weet wat me te wachten staat, dus dat scheelt een hoop. Jonge deelnemers die voor de eerste keer aan wedstrijden meedoen lopen vaak direct hard van stapel zijn dan na drie dagen doodmoe presteren veel minder. Ik heb het idee dat ik wat gelijkmatiger ben en daar heb ik ook bij de Red Bull X-Alps veel aan.

Er zijn ook deelnemers die gesponsord zijn en zich daardoor goed kunnen focussen op de wedstrijd, omdat ze genoeg geld krijgen.



Paul Guschlbauer wordt bijvoorbeeld gesponsord door Red Bull, dus die hoeft alleen maar te trainen. Chrigel heeft ook genoeg sponsors om zich daarop te kunnen focussen. Ik heb gewoon een baan, dus ik kan niet fulltime trainen.

Heb je sponsors en zo ja, wie dan?

Ik krijg een lichtgewicht scherm van Skywalk en een harnas en reserve, maar verder nog niet echt. Ik ben er wel mee bezig. Als je 100% op de wedstrijd wilt focussen heb je wel een sponsor nodig. Ik ben dan ook niet zo'n goede marketingman die dat kan verkopen aan sponsors. Ik zou dat nu overigens ook niet meer willen. De eerste paar edities misschien wel. Maar ik heb nu geen zin dat het mijn hele leven ondersteboven haalt. Het is gewoon een groot avontuur, die hele Alpen doorvliegen. Als het goed gaat des te beter, anders... tsja, dan is het kut.

Wat kost meedoen met de Red Bull X-Alps?

De inschrijving voor de wedstrijd is gratis. Alles er omheen kost wel geld. Trainingen, er naar toe rijden, verblijf. Kilometers, de

mensen die je volgen, eten. We hebben al een camper dus dat scheelt wel.

Is de coronapandemie van invloed op je voorbereidingen?

Qua hoeveelheid training maakt het niet zo veel uit. Je kunt maar beter geen corona krijgen, omdat je dan weer een paar weken nodig hebt om fit te zijn. In Frankrijk kunnen ze nu volle bak trainen, dus misschien is het voor sommige andere deelnemers wel beter. Door dat harde trainen gaat Maxime Pinot fysiek wel in staat zijn om Maurer te verslaan. Die gasten leven er echt voor. Ik neem het iets lichter op.

Wat is je doel voor de race?

Winnen is in mijn hoofd gewoon onmogelijk omdat de rest zo ongelooflijk gefocust is. Ik denk dat het nu niet mogelijk is en ik er niet per se voor zal gaan. Misschien als ik voorin zit ga ik wel m'n uiterste best doen. Maar ik verwacht geen wonderen. In de eerste edities kon je nog wel verschil maken omdat er piloten bij waren die niet zo goed waren. Maar tegenwoordig zijn het gewoon allemaal heel goede piloten. Ik zou het top vinden als ik in de top 10 kan

eindigen. Dat is uiteindelijk het doel: zo goed mogelijk eindigen. Bij elke wedstrijd was ik verbaasd over m'n uiteindelijke positie. Afgelopen wedstrijd was het ook m'n doel zo goed mogelijk te eindigen. Ik denk dat je ook wel een beetje realistisch moet blijven. Als ik derde ben is het helemaal mooi, maar ik zie het niet gebeuren. Het is bijna onmogelijk om Chrigel Maurer te verslaan. Als je ook ziet wat voor training hij en sommige andere deelnemers doen. Hij is daar bijna 100% van de tijd mee bezig. Ik doe wel m'n best, ik ben geen toptaleet. Chrigel traint heel veel. Elke dag 3000 hoogtemeters. Ik ben allang blij als ik 's avonds na het werk nog even 1000 meters omhoog kan lopen ofzo. Dus dat is wel moeilijk te evenaren qua training. Ik vind het ook eigenlijk bizar dat ik zo hoog kan eindigen. Ik hoop dat ik dit keer niet ineens 25e ben ofzo. Misschien is het ook gewoon geluk. Het zijn soms ook kleine foutjes die heel veel uitmaken.

Wat verwacht je dat er deze keer anders is ten opzichte van vorige keren?

Of het echt zwaarder is geworden weet ik niet, maar er is wel meer druk van iedereen

"Ik vind het ook eigenlijk bizar dat ik zo hoog kan eindigen"



om je heen die continu blijft pushen om in Monaco te komen. Het is moeilijk in te schatten hoe het dit jaar zal zijn, maar ik denk niet veel anders dan andere jaren. De route wordt pas op 16 maart bekend gemaakt. Er staan wat dorpen en steden op de sponsorlijst, dus we weten al dat we daar langs komen. Maar verdere details moeten nog komen.

Waar zie je het meest tegenop?

Niks bijzonders eigenlijk. Ik weet wat me te wachten staat. Als ik ergens tegenop had gezien waar ik geen zin in had, had ik ook niet mee gedaan. Het is wel vermoeiend, met lange dagen en weinig slaap, maar als je daar eenmaal in zit komt dat ook wel goed.

Waar heb je het meeste zin in?

De mooie vluchten. Ik hoop dat het mooi weer wordt en we weer prachtige vluchten kunnen maken. Hopelijk zijn er ook wat nieuwe gedeeltes, dat we nieuwe mooie plekken mogen zien.

Wie zijn je supporters?

Mijn vrouw Nicole doet mee, net als de

vorige keer. Dat is mijn officiële supporter, vooral uit praktische overwegingen. En verder heb ik een goede vriend, Raphi, die berggids is en ook paragliders vliegt. Die gaat me meer helpen op het fysieke vlak en en met de route.

Wat is de belangrijkste rol van je supporter?

Mijn kracht in de wedstrijd is dat ik veel zelf beslis. Mijn supporters moeten mij vooral steunen. Nicole met het eten en het rijden van de auto en mentale support. En een beetje masseren en dat soort dingen. Raphi, de berggids, loopt bijvoorbeeld mee 's ochtends de berg op en kan dan dingen meenemen zoals eten. En hij beslist mee over het vliegen, het lopen door de bergen, de startplekken. Meestal heb ik betreft vliegen en startplekken zelf al een idee en zit ik niet te wachten dat iemand bedenkt waar ik moet vliegen. In sommige teams zijn anderen heel afhankelijk van hun supporter, dat is bij mij niet zo. Een andere kennis houdt het weer een beetje in de gaten. Dat deed hij bij eerdere wedstrijden ook al, maar dan vanuit huis. Dit jaar gaat hij de wedstrijd wat meer volgen en ter plekke zijn.

Hoe is de sfeer en het contact met de andere deelnemers?

Dat is het leuke aan de wedstrijd: elke keer als ik meedoe vind ik het leuk om iedereen weer te zien, iedereen helpt elkaar, het is een goede saamhorigheid. Aan het begin zie je elkaar heel veel, op een gegeven moment ben je behoorlijk op jezelf. Het is daarna wel eenzaam eigenlijk. Er zijn er één of twee die heel serieus zijn, maar de rest is wel open naar elkaar toe. Ik kan het bijvoorbeeld goed vinden met Tom de Dorlodot. Als we bij elkaar in de buurt zijn en samen kunnen is dat leuk, maar ik ga niet op een ander wachten, bijvoorbeeld als hij een verkeerde beslissing maakt of veel trager is.

Kunnen we je sponsoren of op een andere manier helpen bij de X-Alps?

Ik heb elke keer een soort crowdfunding gedaan. Dat werkt hartstikke goed, ik was ook blij hoeveel mensen daaraan meededen. Maar ik dacht dat het deze keer misschien ook leuk is om het op een andere manier te proberen, via een sponsor ofzo, dus niet perse met behulp van crowdfunding. Ik voel me ook een beetje schuldig dat mensen geld aan mij geven om aan zoiets mee



te kunnen doen. Ik vind het natuurlijk ook heel tof dat ze dat doen.

Heb je, behalve jezelf, een favoriet voor de komende Red Bull X-Alps?

Ik blijf het bijzonder vinden dat Chrigel elke keer weer wint. Ik hoop, een soort van, dat hij ook wel een keer verslagen wordt. Dat is ook wel eens leuk voor de wedstrijd. Verder niet echt. Ik hoop dat ik zelf hoog eindig.

Wat heb je met de organisatie van Red Bull te maken tijdens de wedstrijd?

Soms verandert de organisatie één of andere regel. Dat is niet altijd fijn, dat was toen ook gebeurd met Chrigel. Maar ze zijn wel redelijk relaxed. Ze vragen niet of je Red Bull wilt drinken. Ik drink het zelf heel af en toe.

Wil je verder nog wat zeggen tegen de lezers van de Lift?

Ik ga m'n best weer doen, ik hoop dat iedereen er van kan genieten enzo. Het is altijd leuk om de Nederlandse mensen te zien, die zijn zo enthousiast. Dat is leuk.



Het zijn soms ook kleine foutjes die heel veel uitmaken

Ferdinand is nog opzoek naar een sponsor voor de komende Red Bull X-Alps. Wil je sponsoren? Hij is via mail te bereiken:

ferdyvanschelven@hotmail.com



ITUS – Optimised to the core

3,7 kilo (maat M) inclusief reversibele rugzak | Honeycomb zitplank en SAS-TEC rug bescherming en een Airbag met 3 voorgevulde compartimenten.

De ITUS is een heel veelzijdig, licht en reversibel harnas met zitplank, airbag en SASTEC protector waarbij je het rugzak gedeelte, mocht je dat willen, van je harnas kunt afhalen (2,7 kilo in maat M). Extra zekerheid zit hem ook in de Airbag met 3 voorgevulde compartimenten die zich na het uitpakken zelf vult en dus direct bij de start al bescherming biedt. Daarnaast wordt door het 3D design van het reserve-compartiment het blokkeren van de reserve bij het gooien voorkomen; het maakt daarbij niet uit in welke richting je het reservescherm uit het compartiment trekt.

Proefvluchtje maken of meer informatie op www.nova.eu/en/harnesses/itus/
of bij de Nederlandse leveranciers: www.CloudtoCloud.nl / www.skygliders.nl



NOVA
Performance Paragliders

De X-Alps: ‘Absurd gevaarlijk



Gavin McClurg

Veteraan deed mee in 2015, 2017 en 2019

Team USA1

Supporter Reavis Sutphin-Gray

Schermer Niviuk Peak 5

Social Media

Facebook: facebook.com/GavinNMcClurg @GavinNMcClurg

Instagram: instagram.com/gavinmcclurg/

Twitter: twitter.com/cloudbasemayhem

Vimeo: vimeo.com/channels/cloudbasemayhem

YouTube: youtube.com/channel/UCle4C5jSMT-K69qw31PLiUxg

Tekst: Bastienne Wentzel

Foto's: Gavin McClurg

Gavin McClurg ken je misschien van zijn paragliding podcast Cloudbase Mayhem, of anders van eerdere deelnames aan de Red Bull X-Alps. Hij heeft ook prachtige films gemaakt over paragliding-expedities, onder andere 'North of Known' over een expeditie in Alaska (gratis te zien op internet). We spraken Gavin over hoe hij leerde vliegen, de voorbereidingen op de komende X-Alps editie en over zijn redenen om mee te doen.



maar het gaafste dat ik ooit heb gedaan”



Gavin, kun je iets meer over jezelf vertellen?

“Ik woon in Sun Valley, Idaho, het oudste ski-resort van de Verenigde Staten, met mijn vrouw en onze dochter van drie. Ik ben oprichter van het bedrijf Offshore Odysseys, waarmee we wereldwijd zeil, surf en kitsurf-expedities organiseren. Onlangs is de boot verkocht maar ik blijf betrokken. Mijn paragliding podcast Cloudbase Mayhem levert een inkomen en ik heb een heleboel goede sponsors. Zojuist is mijn boek Advanced Paragliding uitgekomen met verhalen uit de podcast en achtergrondartikelen.

Hoe en wanneer ben je begonnen met paragliding?

Zoals zo vaak kwam het door een meisje. Zij had zichzelf leren vliegen en wist ongeveer wat ze deed. Ze nam me mee en stuurde me een heuvel af. Ik vond het het saaieste wat ik ook had meegemaakt. Ook tandemvluchten vond ik saai. Later kon ik mee met een acrotandem, toen werd het al interessanter. In 2004 leerde ik zelf vliegen. Vanaf het mo-

ment dat ik zelf de controle had realiseerde ik me dat de mogelijkheden enorm waren. Je voelt de energie van het scherm. Vanaf toen was ik verkocht.

Je doet heel veel buitensporten, waar staat vliegen voor jou?

Ik trainde ooit voor Olympisch skiër maar bij een ongeluk verbrijzelde ik mijn knie en daarmee mijn kansen. Daarna heb ik veel gezeild, surfen, kitesurfen en kayaking gedaan, maar vliegen stond altijd op de eerste plaats. Ik ben rond de wereld gezeild, maar altijd wanneer we ergens aanlegden kon ik niet wachten om te gaan vliegen. De laatste tijd verandert dat en ben ik weer meer gaan skiën. Ik houd heel erg van paragliding maar ik voel me nog steeds een beginner. Dat brengt risico's met zich mee. Ik kan beter skiën dan ik ooit zal leren paragliden en daarom is het voor mij relaxter om te gaan skiën. Ik weet niet of dat te maken heeft met mijn gezin. Ik ben bijna 49, heb meer aan mijn hoofd en ik heb een hoop ellende gezien en vrienden verloren.

Je zegt dat de X-Alps 'absurd gevaarlijk' kan zijn. Waarom doe je eigenlijk weer mee?

Goede vraag... Ik had na mijn eerste keer in 2015 niet gedacht dat ik ooit weer mee zou doen. Maar het blijkt dat trainen voor de eerste keer veel zwaarder is dan de kerens erna. De eerste keer was wreed. Tijdens de race had ik blaar op blaar op blaar zodat ik niet meer wist hoe ik moest lopen. Maar het was het gaafste dat ik ooit had gedaan.

Is het gevaar ook de aantrekkingskracht van de race?

Deels wel, het hoort erbij. Adrenaline is een deel van de lol. Tijdens de race ben je zo zelfverzekerd dat er helemaal geen risico's lijken te zijn. Je start elke dag meerdere keren op plekken die je normaal gesproken niet in je hoofd haalt. Ik ben van kliffen gestart, slalomtussende tussen de bomen door. Aan de andere kant, je kunt veel gevaren 'eruit trainen'. Voor Chrigel is de race het minst gevaarlijk.



ADVANCED PARAGLIDING

What I've Learned from the World's Best Pilots



Gavin's boek 'Advanced Paragliding' is net gepubliceerd. Het is een verzameling van de 18 beste interviews uit de podcast Cloudbase Mayhem, onder andere met Bruce Goldsmith, Chrigel Maurer, Jocky Sanderson, Kelly Farina, Pál Takáts en vele anderen. Daarnaast voegde hij technische hoofdstukken toe met tips over alles van thermieken, lange xc's tot reserve gooien. De uitgever Cross Country zegt: "Advanced Paragliding zit boordevol inzichten van de allerbeste paragliderpiloten in de sport en is bedoeld voor alle gemiddelde tot gevorderde piloten."

Titel: Advanced Paragliding

Auteur: Gavin McClurg

ISBN: 978-1-8380173-5-4

254 pagina's in kleur.

Prijs: €31.95

Vanaf 21 april leverbaar.
Nu al te bestellen via Cross Country International Ltd.
xcmag.com/shop/product/advanced-paragliding

De eerste keer meedoen aan de X-Alps was wreed



Wat kun je ons vertellen over de race dat we als toeschouwers thuis niet meekrijgen?

Alles! Het weer bijvoorbeeld bepaalt alles in de race. Dat is lastig te bevatten als je niet ter plekke bent. Op live tracking lijken alle starts en vluchten alledaags. Ik ben eens gestart terwijl het onweer en bliksem al dichtbij was. Ik vloog dicht bij de grond om snel te kunnen landen. Toen mijn supporter, die normaal gesproken nergens van onder de indruk is, over de radio zei dat hij de situatie als gevaarlijk inschatte, ben ik geland. Nog voordat ik een fieldpack kon maken blies het gustfront me bijna van de berg. Precies op tijd dus: 'we nailed it'. We hadden een fantastische dag. En dit soort situaties maak je elke dag meerdere keren mee.

Hoe train je voor zo'n race?

Training is een fulltime baan voor mij de komende maanden. Ik start negen maanden voor de race, in september. Het eerste deel is spieropbouw, als een intense crossfit training. Het tweede deel is kilometers maken. Heel veel hoogtemeters en uithoudingsvermogen trainen. Het derde deel is race-simulatie. Meerdere dagen achter elkaar, weinig

slaap, de juiste voeding. Op het laatst train ik zo'n 40 uur per week, de tochten zijn 60 km per dag met veel hoogtemeters. Vliegen is natuurlijk ook deel van de training. Ik vlieg zo'n 250 uur per jaar, meest xc. In de winter train ik eindeloos toplandingen en ground-handling in de sneeuw bij harde, vlagerige wind.

Wat is het verschil tussen je eerste race in 2015 en nu?

Het niveau is zoveel hoger nu! Ik werd 8ste in 2015 en kwam 48 uur na Chrigel aan in Monaco. Met de nieuwe regels zou ik Monaco niet gehaald hebben. Met de skills en training die ik in 2019 had zou ik in 2015 veel hoger zijn geëindigd, maar ik werd 12e.

Wat is het verschil tussen een expeditie zoals North of Known in Alaska en de X-Alps?

De aantrekkingskracht van de X-Alps voor mij is de intense samenwerking met het team. Je bent zo afhankelijk van elkaar. Ik wil presteren maar we realiseren ons ook het gevaar. In ons team lachen we alle conflicten weg, dat is onze manier.

De X-Alps is een race, een competitie waar

alle logistiek is geregeld. Gewicht en voeding zijn essentieel. Ik draag minder dan 10 kilo en mijn voeding is voornamelijk vet en eiwit. In een expeditie als die in Alaska ben je op jezelf aangewezen. Het tweede deel van die tocht was ik alleen, zelfs de filmcrew was vertrokken. Ik houd van lekker eten en liep met 35 kilo te sjouwen. Daar kom je niet mee weg in de X-Alps.

Voor de vaste volgers van de X-Alps: hoe kunnen we de race deze zomer met andere ogen bekijken?

De reporters van Red Bull leveren geweldig werk, maar ze focussen begrijpelijkerwijs op de sponsors en op Chrigel. Veel atleten maken zelf geweldige reportages. Ferdy van Schelven vind ik geweldig om te volgen, die kiest bijzondere routes en lijnen. Paul Guschlbauer had een professionele dagelijkse videoblog. Anderen hebben een social media feed. Op de forums zijn locals die alles volgen en delen. Ik post zo vaak mogelijk live streams op Instagram. Het doet ons enorm goed als je een berichtje daar achterlaat. We kunnen ze niet allemaal beantwoorden maar we waarderen het zeer. Fans zijn zeer motiverend.



Interview

De jongste deelnemer:



Thomas Friedrich

Rookie: was eerder supporter van Simon Oberrauner

Team: AUT3

Supporter: Arno Flitsch

Scherm: Skywalk X-ALPS

Social Media:

Facebook: facebook.com/tom.friedrich.330 - @Thomas Friedrich

Instagram: instagram.com/tommy_flyhigh - @tommy_flyhigh

Tekst: Bastienne Wentzel

Foto's: Thomas Friedrich, Salewa, Red Bull

De Oostenrijkse piloot Thomas Friedrich, ofwel Tommy, is met zijn 19 jaar de jongste X-Alps piloot ooit. Hij is zo ongeveer geboren onder een paraglider en heeft al wat credits op z'n naam staan in hike&fly races, zoals een derde plaats in de Eigertour afgelopen jaar en de eerste plek in de Bordairrace 2019. Kan hij als rookie en jonkie de veteranen bijhouden? We spraken met Tommy over zijn vliegcarrière en de X-Alps.



“Ik wilde eigenlijk in 2019 al meedoen”



Tommy, kun je wat meer over jezelf vertellen?

Ik ben opgegroeid in Graz, Oostenrijk, waar mijn vader, Willi Friedrich, de Flugschule Steiermark leidde. Ik ben nu 19 jaar en woon nog steeds in het huis waar ik ben opgegroeid. Afgelopen augustus stierf mijn vader na een ziekbed. Mijn vader was altijd een van mijn voorbeelden, hij was mijn idool. Hij was een supergoede xc-piloot en vloog diverse records.

Hoe heb je leren paragliden?

Mijn vader nam me mee op mijn eerste tandemvlucht toen ik vijf was. Ik was bijna elk weekend met hem op de trainingsheuvel en na schooltijd met mijn jongere broer. Mijn vader zorgde voor ons, ik was altijd aan het groundhandlen met de Swing Savage 13 m². Later kreeg ik een Gin Bolero 3. Ik vond het fantastisch, die was groot genoeg om korte vluchtjes mee te maken. Toen ik 11 jaar oud was, zei mijn vader dat ik mee naar boven mocht om te vliegen. Ik dacht dat het een grapje was, hij plaagde me altijd en zei dat ik mee mocht om te

vliegen, maar het mocht nooit. Deze keer was het echt waar. Ik weet het nog als de dag van gisteren, het was november 2012. Ik vloog een Gin Yeti, een 24 m². Ik woog slechts 40 kg. Mijn vader startte me weg. Op mijn vijfde vlucht was ik aan het thermieken boven alle anderen, omdat de vleugel zo groot was. Ik vond het geweldig.

Wat is je opleiding of achtergrond?

De technische school heb ik niet afgemaakt. Elke dag als ik thuiskwam van school was het donker en te laat om te vliegen. Ik besloot dat dit niet is wat ik wil met mijn leven. Mijn ouders waren eerst teleurgesteld, maar later begrepen ze het. Ik heb toen zes maanden in het leger gezeten. Dat was supercool, elke dag trainen met ski's in de bergen van Stiermarken. Daarna heb ik mijn vlieg instructeursbrevet gehaald en ben ik op de vliegschool van mijn vader gaan werken, Flugschule Steiermark. Nadat hij stierf, nam ik de vliegschool van hem over. Ik had wel verwacht dat ik ooit de school zou runnen, ik zou geen ander werk willen doen. Maar niet nu al. De eerste

twee maanden was er behoorlijk wat werk aan de winkel en had ik het erg druk. Het is nu beter, ik heb meer meer tijd om te gaan vliegen.

Wat voor sporten beoefen je zoal?

Vliegen is mijn belangrijkste sport en zal dat altijd blijven. Maar ik vind het ook leuk om sporten te combineren, zoals toerskiën, bergbeklimmen, fietsen of hardlopen en dan naar beneden vliegen. Hike&fly is mijn hoofdactiviteit maar ik doe ook best veel overlandvluchten. Het probleem met xc is dat je moet kiezen. Het is misschien ook een goede dag voor skiën of langlaufen en kies je daarvoor. Aan het eind van de dag voel je je slecht omdat anderen een lange vlucht hebben gemaakt, ook al heb je een geweldige dag gehad met een andere activiteit.

Waarom wil je meedoen met de Red Bull X-Alps?

Mijn vader kende veel mensen zoals Hannes Arch, de oprichter van de X-Alps. Ze vlogen samen. Ik leerde de X-Alps dus al lang geleden kennen. Mijn vader leerde Paul Guschl-



bauer paragliders vliegen. Paul kwam meer dan tien jaar geleden naar onze school en zei dat hij wilde paragliden om deel te nemen aan de X-Alps. Toen hij meedeed volgde ik elke dag de race en ik wist meteen dat ik dit ook wilde doen.

Ook een andere deelnemer aan de X-Alps, Simon Oberrauner, leerde vliegen in onze school. Hij begon rond dezelfde tijd als ik grote vluchten te maken. Ik was toen superjong maar een paar jaar later, toen ik rond de 14 was, kon ik matchen met Simon en gingen we heel vaak samen vliegen. Ik vlieg nog steeds veel met hem en hij is instructeur op onze school.

Ik ben heel competitief. De eerste keer dat ik in 2018 tegen Simon in de IronFly competitie vloog, dacht ik dat dat vreemd zou kunnen zijn. Maar met hem is het anders. Het was geen gevecht, we vliegen samen. Ik denk dat het heel belangrijk is om samen te vliegen.

Je bent de jongste deelnemer ooit aan de X-Alps, hoe ging de selectie?

Ik wilde eigenlijk al in 2019 deelnemen. Ik was 17 en wist niet zeker of ze me zouden

toelaten. Uiteindelijk heb ik me toen niet aangemeld, wat een goede beslissing was. Ik ben er nu klaar voor. Ik was er vrij zeker van dat ze me deze keer zouden selecteren. Maar je weet het nooit zeker, dus het was een super leuk moment toen ik de e-mail kreeg dat ik geselecteerd was.

Hoe ziet je trainingsschema eruit?

Ik doe vijf tot zes dagen per week conditietraining. Op een doorsnee dag doe ik eerst een hike&fly, daarna werk ik de hele dag op de school, cursussen geven. Op andere dagen doe ik duurtraining en ga dan vliegen. Ik doe zoveel mogelijk hike&fly, samen met mijn supporter Arno Flitsch en met Simon. Ik heb geen rigide trainingsschema. Ik train zo veel als ik kan, maar het is gemakkelijk om je te overtrainen.

Met welk scherm vlieg je?

Ik ben een teampiloot voor Skywalk sinds mijn veertiende. Ze gaven me een Chili en zeiden dat ik in het team kon komen. Ik vlieg meestal met de Skywalk X-Alps 4, maar ik wissel graag af. Ik vind de Tonka erg leuk. Die is geschikt voor hike&fly, bergvluchten,

thermieken en als miniwing. In de X-Alps vlieg ik ook met een Skywalk scherm. Er is ook de samenwerking met Salewa, dat is geweldig voor kleding en spullen en ook voor fotoshoots.

Zie je ergens tegenop in de race?

Ik weet wat ik kan verwachten van de X-Alps. Ik zat in het team van Simon tijdens de X-Alps van 2017 en 2019. Het is erg belangrijk om tijdens een lange race als deze niet gewond te raken. Als je tien dagen blijft lopen met ook maar een kleine blessure, wordt die vanzelf groot. Mijn doel is om in Monaco aan te komen.

Hoe ziet je toekomst eruit?

Over twee jaar hoop ik mijn tweede X-Alps te vliegen. De X-Alps is voor mij niet eenmalig. Het zou ook een droom zijn om ooit de Dolomitenmann-race te winnen. Ik wil dit soort races zo lang mogelijk blijven doen, maar ik zal ook zeker op de school blijven werken. Ik neem de dingen zoals ze komen. Dat is mijn levensmotto. Leg jezelf niet te veel druk op en neem de dingen zoals ze komen.

"Ik weet wat ik kan verwachten van de X-Alps"



In 2014 (links) zag Tommy het ook al wel zitten, die X-Alps. En ook van Chrigel Maurer (boven) is hij al fan van jongs af aan. Ze vlogen bij deze gelegenheid ook samen, Tommy aan z'n kleine Skywalk Tonka (onder). "Chrigel is zeker een van mijn voorbeelden."





X-Alps Academy Chrigel Maurer

Hogeschool voor hike & fly



Tekst en foto's: Anne Jan Roeleveld

De Nederlandse paragliderpiloot Anne Jan Roeleveld vliegt nog maar sinds 2018 en was eigenlijk vorig jaar in Nederland al wel uitgekeken en -geleerd. Zijn passie is hike&fly en hij is met name in de Alpen te vinden. Daar sloot hij zich aan bij de X-Alps Academy van Chrigel Maurer. Hoe hij daar terecht kwam en wat dat inhoudt lees je hier.



Hoe ik met de X-Alps Academy in aanraking ben gekomen? Het vliegen heeft altijd al gekriebeld. Tijdens de zomervakanties in Zwitserland fascineerde het me altijd. Telkens zag ik ze weer vliegen bo-ven onze huisberg de Niesen in Berner Oberland. Ik heb op de basisschool 20 jaar geleden zelfs een spreekbeurt over paragliden gehouden. De afgelopen 10 jaar ben ik veel wedstrijden gaan lopen. Niet alleen in Nederland maar ook in de bergen. Toen ik op de langere afstanden, en met name met dalen, last kreeg van de knie-en heb ik de knoop doorgehakt om te beginnen met paragliden. Hoe gaaf is het om naar boven te rennen en naar beneden te vliegen.

Eerste solovluchten

In maart 2018 ben ik in Nederland begonnen met vliegen bij Maurik Paragliding. Deze liercursus heb ik geboekt nadat ik me had ingeschreven voor de bergcursus bij Air Time Paragliding. Ik wilde al ervaring opdoen en dat leek me een mooie mogelijkheid.

Na m'n eerste solovluchten was ik om. Het gevoel van vrijheid, de uitzichten, het een zijn met de natuur, fantastisch. Het ging toen allemaal vrij snel. Theorie meteen gedaan in juni en in augustus had ik al genoeg vluchten gemaakt en alle oefeningen afgerond zodat ik met m'n brevet op zak in de zomervakantie van 2018 in Zwitserland mijn eerste zelfstandige berg-vluchten kon maken. Al snel combineerde ik het vliegen met lopen en keek ik voorzichtig al naar de eerste wedstrijden.

Investeren in groundhandling

Tijdens de vakanties in Zwitserland kwam ik er bij de vlietschool Cloud-7 in Frutigen achter dat een goede schermbeheersing key is. Bij die vlietschool heb ik de fijne kneepjes geleerd door veel tijd te investeren in groundhandling. Het zorgt er niet alleen voor dat je in de lucht veiliger vliegt, ook bij de starts ben je veel zelfverzekerder. In het najaar van 2018 ruilde ik mijn schoolscherm Swing Mito RS in voor een Swing Arcus RS, een dynamischer scherm

wat me meteen al heel goed beviel. Dankzij het rast-systeem heb je wat langer de tijd om te reageren op inklappers en is het van voordeel bij starts omdat het scherm sneller gevuld is (het voorste gedeelte).

In het voorjaar van 2019 haalde ik na een aantal thermiek- en overlandweken bij Air Time Paragliding mijn brevet 3 en mocht ik officieel langere overlandvluchten maken. Ik kon meevliegen met de Eigertour en deed mee met Flyback Frutigen, een hike&fly wedstrijd. Daar kwam ik in aanraking met veel andere wedstrijd-piloten. Aan het eind van het vliegseizoen in 2019 vloog ik net geen 100km driehoek, 96km. In verband met mijn wedstrijdambities waarbij elke gram telt heb ik eind 2019 de Helios RS van Swing testgevlogen en begin **2020 aangeschaft**. Een fijn scherm met nog meer dynamiek en een betere performance. De maat S weegt 3,9kg.

Klaarstomen voor hike&fly-wedstrijden

Begin 2020 heb ik contact gezocht met Bernhard Senn die met Chrigel Maurer de



X-Alps Academy leidt. De X-Alps Academy heeft Chrigel opgezet om zijn kennis en ervaring door te geven aan de volgende generatie en ze klaar te stomen voor hike & fly wedstrijden op hoog niveau. Ik merkte namelijk al snel dat ik op een niveau kwam waar ik bij de meeste vliegscholen niet heel veel verder mee kwam. Daarom wilde ik graag leren van toppiloten met jarenlange ervaring in hike & fly wedstrijden en overlandvliegen. De Academy is daarvoor ideaal.

Binnen de Academy, die bestaat uit zo'n 50 piloten, is er een 'race' en 'pro' team. In het race-team zitten atleten die serieus bezig zijn met hike & fly wedstrijden en hier beter in willen worden. In het pro-team zit een select aantal atleten die als ambitie hebben om aan de Red Bull X-Alps mee te doen. Voor de komende Red Bull X-Alps editie zijn drie atleten geselecteerd: Yael Margelisch, Patrick von Känel en Hannes Kämpf. Daarnaast uiteraard Chrigel zelf.

Lid van het race-team

Sinds begin 2020 ben ik deelnemer van het 'race' team en train ik samen met hen. Niet

alle atleten zijn Zwitsers, er zijn ook een aantal andere deelnemers uit andere landen. Wel wonen ze allemaal in Zwitserland. Tijdens de corona tijd in het voorjaar was ik in Zwitserland en daarom was dit voor mij een ideale mogelijkheid om mezelf voor te

Hoe gaaf is het om naar boven te rennen en naar beneden te vliegen

bereiden op het wedstrijdseizoen.

De wekelijkse training bestaat bijvoorbeeld uit een intervalsessie of duurloop met 1000 hoogtemeters inclusief uitrusting. Naast de wekelijkse trainingen zijn er workshops over bijvoorbeeld veiliger en zelfverzekerder vliegen, xc vliegen, navigatie, meteo

etcetera. Zo deelde deelnemer Fabian Umbricht (meteoroloog) zijn kennis over het weer. Speciaal voor hike&fly tochten en wedstrijden ontwikkelde hij het H&F Meteo 3x3 model. Ook zijn er trainingen waarbij we een wedstrijd nabootsen en op één dag een parcours af moeten leggen en op bepaalde plekken moeten toplanden. Of trainen we speed toplandingen waarbij alles draait om energie en timing. Bij de laatste training begin januari was bijvoorbeeld het doel om de startprocedure te optimaliseren. We kregen de opdracht om het op te nemen om daarna te kunnen analyseren welke stappen efficiënter kunnen. Welke tips ik kreeg om eens uit te proberen? Als je je kleren en helm uit je tas pakt meteen aandoen en opdoen, anders pak je ze twee keer vast. Harnas aan je scherm verbonden houden in je rugtas. Scheelt lijnen sorteren. Geen compress-bag/schermhoes gebruiken. Scheelt tijd en gewicht. In de winter ligt de focus op krachttraining en traint het team voornamelijk zelfstandig. Via de groepsapp houden we elkaar op de hoogte en maken we nieuwe plannen voor 2021.



Meer weten of zelf oefenen?

Groundhandling oefeningen die je nog niet kent:

<https://drive.google.com/file/d/1ejN8RlnBUY4kzpe2wKAdi4Hzw9dgWeR5/view>

Toplandingen oefenen:

<https://www.youtube.com/watch?v=NPzIRSlj-9k>

Challenge wie het snelste kan pakken:

https://drive.google.com/file/d/1eJv8W2mB7iEty0_a1fqiUD8aHDJyf9T0/view

Gebruik je handschoenen voor checklists:

https://www.basisrausch.ch/images/manual/CMR_chrigel_maurer_Anleitung.pdf

Startprocedure optimaliseren:

<https://www.youtube.com/watch?v=FhaYvckak6g>



Vlnr: Chrigel Maurer, Bernhard Senn (teamleider van de Academy) en Anne Jan Roeleveld





Laat de zomer maar komen! Soaren in Wijk aan Zee met Max Morriën en Thomas Maas aan de tandem. Max hielp Thomas leren vliegen voor het televisieprogramma Over Winnaars. Thomas, die in een rolstoel zit, leerde groundhandlen en maakte in Annecy een solovlucht. Hij is nog regelmatig in Wijk aan Zee te vinden. Foto: Erwin Voogt

Voorkom problemen voor ze beginnen

Reservescherm, noodchute, reddingsparachute. Hoe je 'm ook noemt, het pakketje dat verbonden zit aan het felgekleurde handvat aan je harnas is er om in een noodgeval je leven te redden. Hoewel de meesten van ons nooit zo'n noodgeval zullen meemaken - gelukkig - is het van het grootste belang dat je er zelf voor zorgt dat je reserve functioneert zoals het hoort voor het geval dat je hem wél nodig hebt. In deze serie artikelen geeft Lift je een overzicht van de belangrijkste zaken die je daarvoor moet weten.

In deel 2: Waar moet je op letten bij het monteren zodat je reserve doet wat hij moet doen in geval van nood?

Tekst en foto's: Peter Blokker

Deel 2: Vouwen en monteren

Geef je reserve een kans

Je reservescherm is een soort levensverzekering. Je moet er maar van uitgaan dat hij uitkeert als de tijd rijp is. Het terugkerende vouwen en onderhouden van je reserve is de premie die je betaalt. Het naleven van de montagehandleiding en instructies zijn de algemene voorwaarden. Wil je er op kunnen rekenen dat de reserve doet waar hij voor is bedoeld, zal hij op de juiste manier gebruiksklaar gemaakt en gehouden moeten worden. In deel twee van de serie reserves helpen we je op weg.

De meeste reserveschermen zitten verstopt in het harnas. Niet alleen het scherm, maar ook de binnencontainer, de riser, de bridle en alle verbindende onderdelen zijn aan het zicht onttrokken. Je denkt dat het wel goed zit. Het zit daar goed beschermd toch? Aan de ene kant is dat waar, maar boosdoeners zoals vocht, corrosie, uitdroging en gruis kunnen stiekem je materiaal aantasten. Om deze reden vouwen we minimaal eenmaal per jaar de reserve opnieuw. Hoe je dit moet doen kan je het beste leren van een professional of het gewoon uitbesteden, daar gaan we vanwege de omvang en diversiteit in dit artikel niet verder op in. Veel scholen organiseren een gooien en vouwdag, waarbij je in een zaaltje het trekken van je reserve kan simuleren. Ook handleidingen van de fabrikant en filmpjes op Youtube laten gedetailleerd zien hoe je je reserve moet vouwen, maar ga niet zelf experimenteren met vouwen en monteren zonder



Buitencontainteer met handvat en pinnen

begeleiding of training. Naast je reservescherm zelf zijn er nog meer onderdelen van de keten die aandacht nodig hebben en proefondervindelijk zelfs in één op de twintig gevallen een goede werking belemmeren.

Waarom een repack?

Het ene harnas is het andere niet, maar zand en gruis vinden vaak een weg tot tussen het doek. Ik krijg met regelmaat reserves te vouwen die meer zand bevatten dan mijn volgelopen schoenen na een dag soaren. Door de schurende werking van de kleine scherpe korrels beschadigt je reserve. Condens van nat gras en koude opslag kan schimmel veroorzaken waardoor de stof verkleeft en de openingstijd wordt vertraagd. Elastiekjes drogen uit met een lijndump tot gevolg, sluitloopjes kunnen gedraaid zijn en de sluitpinnen kunnen beschadigd zijn. Ook als je je scherm niet gebruikt, verouderen de materialen. Door een regelmatige vouwbeurt, tenminste jaarlijks, komen gebreken tijdig aan het licht.

Waar zit je reserve?

De reserve zit gevouwen in zijn eigen hoesje, de binnencontainer. Daaraan vast zit het felgekleurde handvat. De riser van het reservescherm steekt uit de binnencontainer en zit vast aan de bridle van het harnas of de frontcontainer. Dit pakketje gaat in het speciale vak onder of achter in je harnas, de buitencontainer. Die sluit je volgens de voorschriften van de harnasfabrikant met een pinnen-systeem van metalen haakjes of een gele teflonkabel. Sommige harnassen hebben geen buitencontainer, zoals hike&fly-harnassen. In dat geval kun je een reserve in een aparte buitencontainer meenemen, de frontcontainer. Die heeft zelf een Y-bridle waaraan je de riser van het reservescherm bevestigt. Deze Y-bridle komt dan aan je harnas, bijvoorbeeld met softlinks aan de ophanglussen van de hoofdkarabijnen of aan de hoofdkarabijnen zelf. In dat laatste geval helpt je reserve je niet meer als één van de hoofdkarabijnen breekt. Het voordeel van frontcontainers is dat je de greep van je reserve altijd in zicht hebt en zowel links- als rechtshandig kan trekken.

Past het wel?

Bij gooi- en vouw workshops gebeurt het wel eens – eigenlijk te vaak – dat reserves niet goed of helemaal niet uit het harnas komen. Soms is het vak te klein. Je kunt het volume van het vak soms in de handleiding zien en vergelijken met dat van het reservescherm. Of het vak wordt samengedrukt zodra je zelf in het harnas zit. Met name podharnassen zonder zitplankje hebben dat probleem nog wel eens. Bij hogere G-krachten kan het zijn dat de reserve klem wordt gedrukt in het vak onder je harnas, wat bij een frontcontainer



Binnencontainer met reserve en bridle



Verstopt onder de greep is roestvorming ontstaan bij de pin en ring en aangetaste sluitloop



Laat je reserve pakken door een professional. Dan weet je zeker dat dit (op de foto) niet gebeurt.

Welke maillon voor welke toepassing?

1. Merk De standaard maillon is de zogenaamde Maillon Rapide van de fabrikant Pequet (foto). Kies altijd voor de roestvrijstalen variant. Pas op voor voordelige nepmaillons vanwege de twijfelachtige sterkte. De reserveketen is zo sterk als de zwakste schakel.

2. Dikte De dikte van de maillon is afhankelijk van de positie en het gebruik (solo of tandem). Over het algemeen gebruik je maillons met een dikte van 7 mm voor het verbinden van je de reserve aan de bridle. Voor de twee maillons voor de bridle aan harnas verbinding volstaat 6 mm. Voor tandem toepassingen wordt 1 mm bij de dikte opgeteld, dus 8 mm bij de bridleverbinding en 7 mm in de spreader.

3. Vorm De vorm van de maillon is afhankelijk van de breedte van het bandmateriaal dat met elkaar verbonden wordt. Als de breedte van de bridle 20 mm is, en de breedte van de riser van de reserve ook, gebruik je dus een vierkante maillon (square) met een



niet zal gebeuren. De Duitse DHV beveelt daarom een zogeheten K-prüfung aan. Daarbij test je of je de reserve wel uit het vak kunt trekken als je in het harnas zit. Dat kun je uiteraard zelf doen: hang je harnas op en trekken maar!

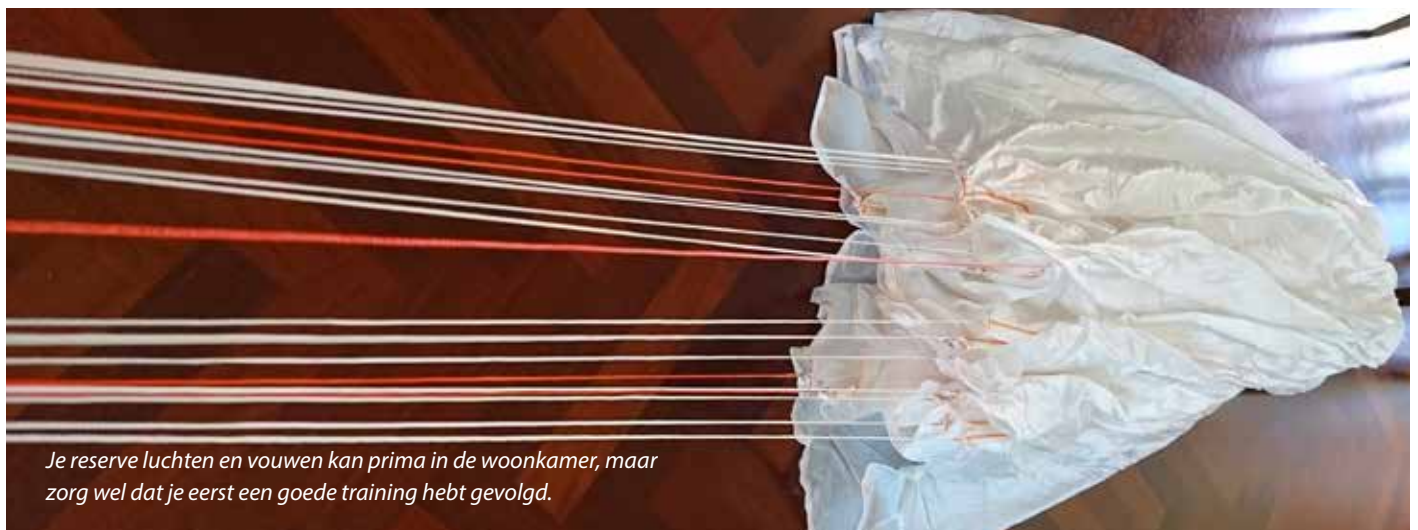
Volledige controle

Het beste vouw je niet alleen je reserve opnieuw, maar voer je een volledige controle van alle onderdelen van het reservesysteem uit. Allereerst check je de sluitpins of teflonkabel en of deze met genoeg maar niet te veel weerstand door de loopjes bewegen. Je trekt de buitencontainer open en kijkt of de binnencontainer soepel tevoorschijn komt. Soms krijg je het sluitsysteem niet eens goed geopend, met name als de strap die de greep met de binnencontainer verbindt te kort is. Als bij het harnas een binnencontainer wordt

geleverd is het beter om die te gebruiken dan de binnencontainer die bij de reserve wordt geleverd, tenzij je reserve bijzonder groot of klein is. Als je de reserve niet zelf hebt geïnstalleerd, is het handig om van iedere tussenstap foto's te maken en goed op te letten op de sluitvolgorde van de flappen van de buitencontainer en de routing van de bridle.

De bridle

Het reservescherm is verbonden aan het harnas bij de schouderbanden, of ter hoogte van de hoofdkarabiners (bij een frontcontainer), of aan de tandemspreader. Als je een reservescherm aanschaft, heb je dus nog wat materiaal nodig om de verbinding te maken, in ieder geval de bridle. In sommige harnassen zit de bridle al vanaf de fabriek vastgenaaid aan de schouderbanden van het harnas.



Je reserve luchten en vouwen kan prima in de woonkamer, maar zorg wel dat je eerst een goede training hebt gevolgd.

binnenmaat van 20 mm. Is de toepassing een verbinding tussen breed en smal, gebruik je een driehoekige of trapeze, afhankelijk van de breedte. Een koppeling met aan beide zijden smal (lichtgewicht) kan het beste met een ovale maillon.

4. Vast is vast Als je de maillon handvast hebt aangedraaid, geef je deze met een steeksleutel nog een kwart slag tot een halve slag. Niet meer. Als je de maillon te vast draait kan het schroefdraad beschadigen en de sterkte behoorlijk verminderd worden. Dus niet overdrijven.

5. Borging De positie van de bridle in de maillon moet altijd geborgd worden. Het meest geschikt hiervoor zijn rubber O-ringen van 40 mm (zie fotoserie links). Elastiekjes doen hun werk ook goed maar moeten met de vouwbeurt ook vervangen worden.

6. Covers De maillons steken altijd uit ten opzichte van de bridle. Hoewel ze goed zijn afgerond kunnen ze – meer theoretisch dan praktisch – ergens achter blijven haken. Er zijn speciale covers beschikbaar om de overgang tussen dik en dun te stroomlijnen, zie bijvoorbeeld de complete setjes van Gin (foto rechts). Een stuk racefiets binnenband kan ook voor dit doel worden ingezet.



In andere gevallen moet je de bridle zelf aanschaffen. Het aanbod is divers in lengte, dikte, materiaal en gewicht, maar bijna altijd een omgekeerde Y-vorm. De lengte van de bridle beïnvloedt de pendelstabiliteit van de reserve, dus het is het beste om er een aan te schaffen van dezelfde fabrikant als van je reserve. Bij bestuurbare reserves zit de bridle inclusief stuurtoekkels al aan de reserve vast. De risers van de bestuurbare reserves worden direct in de schouderophangpunten of ter hoogte van de hoofdkarabiniërs ingehangen.

Knopen of schroeven

De verbinding van de bridle met het harnas, en van de bridle met het reservescherm, kan op verschillende manieren. Het meest gebruikelijk zijn de bekende rvs maillons die in vele vormen en diktes (sterktes) verkrijgbaar zijn. Meer over de juiste keuze van de maillons zie je in het kader bij dit artikel. Een andere manier, waarmee je wat gewicht kan besparen, is een soft link gebruiken voor de verbindingen. Deze kunnen voor alle verbindingen worden ingezet, zolang je maar geen fouten maakt bij het 'knopen' leggen. Een derde mogelijkheid is de band-op-band verbinding zonder tussenkomst van karabiniërs. Als de bridle geschikt is voor deze toepassing, eindigt deze ook in een lus die groot genoeg is om de complete binnencontainer doorheen te halen.

Band-op-band

Zorg dat de ankersteek goed aangetrokken wordt, zodat deze niet kan verschuiven, anders bestaat er het risico op afscheuren door wrijvingswarmte bij de openingsschok. Dit risico wordt aanzienlijk verminderd als het bandmateriaal is beschermd tegen oververhitting (kevlar hoesjes om Dyneema genaaid) of de verbinding in positie gehouden wordt met een transparante kous. Ga nooit met tape om de knoop zwachtelen, hierdoor kan het materiaal aangetast worden. Volg de handleiding van je reserve en harnas om te kijken of een directe verbinding is toegestaan.

Onderhoudstips

Tot slot nog wat tips om je reserve in goede conditie te houden:

- Laat je reserve niet onnodig in de zon liggen vanwege de schadelijke invloed van UV straling;
- Een natte of klamme reserve moet zo snel mogelijk open gelegd worden om te drogen in de schaduw of binnenshuis;
- Voorkom dat een gepakte reserve wordt blootgesteld aan grote temperatuurverschillen en hoge luchtvochtigheid;
- Behandel een reserve voorzichtig op de grond na een opening of tijdens een SIV training;
- Na contact met zeewater moet de reserve door en door gespoeld worden met vers water;
- Maak de reserve alleen schoon als dat nodig is met een beetje neutrale zeep, maar nooit met schoonmaakmiddelen;
- Chemicaliën, insecten en schimmelvorming kunnen je scherm en de sterkte daarvan net zo erg aantasten als mechanische beschadigingen;
- Heb je een binnencontainer met messing ringen waar elastiekjes doorheen lopen, vervang deze dan door een nieuwe binnencontainer met verzinkte (of rvs) ringen. Messing tast het rubber sneller aan dan je het vervangen kan. De reserve valt dan al uit je binnencontainer voordat je deze kan gooien in de richting en op het moment dat je wilt.

Volgende keer in deel 3: Reserve werpen

Waarom zou je het doen, en waarom niet?

Paramotor vliegen met een singleskin

Tekst en foto's:

Peter Blokker en Tamara Blokker

Als fanatiek hike&fly piloot en grammenjagend alpinist, maak ik de meeste bergvluchten onder een enkeldoeks scherm. Deze singleskins passen in dat krappe hoesje waar je je regenpak met moeite in opgeborgen krijgt en wegen hooguit drie kilo. Een aantal singleskins is ook gecertificeerd voor het paramotor vliegen. Een zinloze combinatie als je toch al dertig kilo aan motoruitrusting om je heen hebt hangen? Of zitten er toch voordelen aan? Hoog tijd voor een praktijktest.

Om echt de aandacht te trekken met een singleskin moet je wel naar een exotische vliegplek reizen. In de meeste vlieggebieden zijn de elegante schermen zonder onderdoek geen vreemde vogels meer. De keuze is behoorlijk toegenomen en de prestaties zijn verbeterd. Singleskins onderscheiden zich inmiddels ook van elkaar. Er zijn singleskins die nog geen kilo wegen en je in je jaszak mee kan nemen, zoals de Dudek

Run&Fly. Dit is een typisch afdaalscherm, voor diegenen die hard omhoog willen rennen om vervolgens het dal in te storten. Ook zijn er singleskins die qua prestaties moeiteloos meedoen in de thermiekbellen en gewoon weinig bagageruimte in beslag nemen, zoals de Niviuk Skin 3. Sinds kort zijn er dus ook singleskins die geschikt (en DGAC luchtwaardig) zijn voor het paramotor vliegen. Bij het paramotor vliegen wordt

gewicht en omvang voornamelijk door de motor bepaald. Een singleskin snoept maar iets van de marge af. Zinloos dus, of zijn er nog andere beweegredenen om toch eens enkeldoeks te gaan?

Het enkeldoeks principe

Singleskins zijn er in verschillende vormen. De eerste generatie singleskins heeft niets wat op een cel lijkt, niets wat zich met lucht



zig, de luchtstroom wordt daardoor minder efficiënt gescheiden, de vormweerstand neemt toe en de vliegsnelheid neemt af. Alle singleskins zetten snel en eenvoudig op, zelfs zonder wind. In de lucht zijn ze in alle richtingen rustiger en gedempt. Ze pendelen niet, duiken niet aan en zijn erg stabiel. Deze eigenschappen zullen een paramotorpiloot zeker aanspreken. Met weinig wind het scherm in alle rust volledig controleren, uitdraaien, een paar passen en weg... Geen gewiebel tijdens de vlucht en uiteindelijk met lage snelheid weer binnenkomen voor de landing. Alles gaat beheerst. Maar over de landing is nog wel wat te zeggen.

De flop-landing

De schaduwzijde van de rustige en betrouwbare vliegeigenschappen van een singleskin is de lagere performance, daarmee het gebrek aan snelheid en daardoor het aanzienlijk verminderde flare-effect. Door het verhogen van de weerstand (het flaren met de stuurtokkels), verhoog je kortdurend de lift en haal je daarmee zowel de neerwaartse als de horizontale snelheid uit je scherm. Als er al weinig snelheid in het scherm zit en de weerstand sowieso al aan de hoge kant is, blijft er van de flare niet veel meer over dan een korte aarzeling van het scherm die je als landing kan benutten. Dit is de zogenaamde flop-landing. Natuurlijk kan je hier wat aan doen door met een pendelbeweging binnen te komen, trimmers open te houden of de timing te perfectioneren, maar het flaren is minder effectief dan bij een conventioneel scherm. Wat werkt, is een zogenaamde powered-landing, waarbij je met een beetje motorvermogen landt, alsof je een footslide maakt. Dit is beter voor je gestel, maar de voordelen van een motorloze landing qua veiligheid, materiaalbescherming en geluid ben je dan kwijt.

Singleskins voor paramotor

Momenteel zijn er twee fabrikanten die singleskins in hun assortiment hebben met een luchtwaardigheid voor paramotor vliegen. Dit zijn de Dudek V-King en de Apco Hybrid. Deze schermen zijn overigens ook geschikt voor het bergvliegen en liervliegen, geclassificeerd als EN-B scherm. Van de Hybrid is ook een tandemversie, misschien wel de meest interessante toepassing voor paramotor vliegen met deze schermen. Voor een voetstart paramotor tandemvlucht is het enorm behulpzaam als het scherm goed te controleren is en je genoeg tijd hebt voor correcties en daarbij niet veel zijdelings hoeft te lopen. Vervolgens ben je lekker snel los vanwege de lage startsnellheid die het scherm verlangt. Met stevige wind schieten singleskins te kort. Ten eerste blijven ze niet

netjes liggen terwijl je je uitrusting gereed maakt, maar ook in de lucht kom je door de lagere vliegsnelheid niet tegen de wind in. De singleskins zijn je ideale kameraadje met weinig of geen wind.

Dudek V-King testvlucht

Volgens de windvaan komt de wind van boven, ze hangt strak langs de stok. Het voordeel is dat ik kan starten in de richting van de meeste ruimte, maar een nulwind start is niet mijn favoriet. Eerst is de V-King aan de beurt. Volgens Dudek zet je het scherm op door de risers over je armen te leggen (ja, ook de A-riser) en alleen de tokkel in je hand te houden. Ik ben benieuwd of dat ook geldt voor de nulwind condities en neem de proef op de som. Bam, het scherm staat al na drie flinke passen. Vijf passen later ben ik los. Dat gaat wel erg makkelijk. Het scherm stijgt vlot en doet daarmee niet onder voor mijn trouwe dubbeldoeks. De voorwaartse snelheid ligt duidelijk lager. Sturen gaat erg licht en hoe wild je de bocht ook inzet, na een halve pendel vlieg je weer rechttuit. Kenmerkend voor een singleskin. Sturen op de achterste risers voelt ook erg prettig. Dan is het tijd voor de gevreesde landing. Ik hou niet van landen met de motor aan dus ik moet het van de timing hebben. Halverwege de flare voel ik de flarepower toenemen en valt het voor een singleskin best mee. De stuurlijn is verbonden met de C-riser, zodat bij het diep remmen en flaren een groter deel van het scherm mee gaat helpen. Het lijkt iets te helpen.

Apco Hybrid testvlucht

Onder dezelfde omstandigheden vlieg ik met de Apco Hybrid. Qua ontwerp zijn er duidelijke verschillen in deze schermen, maar in de praktijk vooral gelijkenissen. De Hybrid is zwaarder en robuuster uitgevoerd dan de V-King, maar zet ook op als een veertje. Dit is een heerlijk scherm als je alles rustig aan wilt doen. Relaxt starten, lekker cruisen... Volgens Apco kan je er nauwelijks een wingover mee inzetten, maar ik moet zeggen dat dat met de juiste timing prima lukt. En als je geen zin meer hebt in heftig bochtenwerk, kan je op ieder moment stoppen en leidt het scherm zelf de manoeuvre uit. Voor je het weet vlieg je weer rechtdoor. Hard gaat het allemaal niet, en ook niet vooruit. Met een startgewicht in het midden van het gewichtsbereik vlieg ik 28 km/h. Dat is de prijs die je betaalt voor een easy start met nulwind. Vooral met een tandemconfiguratie (voetstart) is dat een prima deal.

kan vullen. De meeste moderne singleskins hebben wat cellen, doorgaans 5 of 6, verdeeld over het scherm, om extra stabiliteit en luchtmassa te geven. Andere hebben een "hybride" ontwerp, waarbij de leading edge met lucht wordt gevuld of de voorste helft van het scherm dubbeldoeks is opgebouwd. Over het algemeen hebben alle singleskins en hybrides een paar eigenschappen gemeen. Het onderzoek is grotendeels afwe-



Dudek V-King

Wat opvalt aan het ontwerp is de zelf-opblazende leading edge. De neus van het scherm heeft celopeningen aan de voorzijde, maar niet aan de achterzijde. Hierdoor ontstaat een soort harde voorrand, die het scherm extra stabiliteit en hardheid geeft. Van voor naar achter zijn er vijf cellen voor stabiliteit in de andere richting. De risers zijn van het slanke Dyneema, waar paramotor piloten hun wenkbrauwen voor zullen optrekken. De stuurtokkels zitten op magneten, maar om de tokkel los te maken moet deze ook omlaag getrokken worden. Een prachtig systeem om z'n plek te houden. Als je niet zo gek bent op de niet-gemantelde lijnen, heeft Dudek ook V-King ES in het assortiment. Hetzelfde scherm, maar dan met gemantelde lijnen. De risers zijn uitgevoerd met trimmers.

Dudek V-King

Maten	16, 18, 20, 23
Certificering	EN-B / DGAC
Aantal cellen	37
Uitgelegd oppervlak (m²)	16 18 20,5 23,5
Startgewicht freefly	50-74 60-85 80-100 100-130
Startgewicht Paramotor	50-105 60-120 80-135 100-155
Schermgewicht	1,96 2,12 2,32 2,54
Strekking	4,80





Apco Hybrid

Apco heeft met de Hybrid een nieuw soort scherm ontwikkeld, een hybrid. Het voorste deel van het scherm met sharknose profiel ziet er uit als een gewoon scherm en is dat eigenlijk ook. De achterste helft van het scherm is enkeldoeks uitgevoerd. Het idee hierachter is dat het scherm vliegt als een 'normaal' dubbeldoeks scherm en op de grond het gemak heeft van een singleskin. In de praktijk gedraagt het scherm zich vooral als een singleskin. De Hybrid is niet bijzonder licht in vergelijking met volledige singleskins, maar dat was het doel ook niet. Er is gebruik gemaakt van duurzame sterke materialen en voor de paramotor versie zijn de stamlijnen gemanteld uitgevoerd en de risers voorzien van zowel speedkatrollen als trimmers. Van de Hybrid is ook een tandemversie verkrijgbaar.

Apco Hybrid

Maten	S, M, L, XL en Tandem
Certificering	EN-B / DGAC
Aantal cellen	48 (XL 50) en tandem
Uitgelegd oppervlak (m²)	20 22 24 25,56 35
Startgewicht freefly	50-75 70-90 85-105 100-120 110-190
Startgewicht Paramotor	70-95 85-110 100-125 115-140 110-240
Schermgewicht	3,0 3,1 3,2 3,25 4,27
Strekking	5,1 (XL 5,25)



Met Vriesair paramotorteam naar Marokko

De onmogelijke reis

Tekst en foto's: Ron Tovar.



In maart 2019 reistde een groep Nederlandse paramotorpiloten naar het verre Marokko. Ze maakten er vrienden voor het leven. Dit is het reisverslag van Ron Tovar. Zoals hij zelf zegt: "De schrijfstijl heeft een zekere vrijheid in zich. De schrijver heeft zijn ervaringen gedeeld, er kan een verschil van inzicht zijn."



Komt het nu omdat een teamlid tegen Omar zei: "hey Omar, wanneer gaan we eens naar Marokko?" Of omdat Omar uit zichzelf zei: "Ik kan wel een reisje naar Marokko organiseren"? Feit is dat in januari de eerste vergadering over de Marokkoreis plaatsvindt bij Joost thuis, dat het op die plek gebeurde en niet in de werkplaats, geeft wel aan dat het een serieuze onderneming wordt.

Benzinepakketjes in de bus

Tijdens de eerste vergadering wordt al duidelijk dat de spullen per vliegtuig meenemen grote praktische problemen met zich mee zou nemen. Een enkeling kan wel eens door de douane slippen met een naar benzine ruikend pakketje maar dat een grote groep er helemaal mee wekomt is een te groot risico. Tevens zijn de kosten niet eenduidig en kan er maar beperkt extra materieel mee. Deze nadelen verdwijnen als Joost voorstelt om zijn bus ter beschikking te stellen en samen met een medechauffeur de reis naar Marokko per auto te doen. Een medechauffeur is snel gevonden in Joost zijn bijna broer Wijnand, allebei makkelijk en van het alles-kan-principe. Datum, transportkostenberekening (brandstof, afschrijving, derving inkomen, tol), wie gaan er mee? Wat kan en wat moet er mee? We proberen aan alles te denken. Later nog een extra verzekering voor de bus, logisch want Marokko is geen Europees land en wel even anders dan Canada of Amerika, wat toch ook geen Europese landen zijn. Dat bleek later.

Tickets boeken, typisch op zijn Vriesairs, iedereen doet maar wat en we zitten allemaal op dezelfde vlucht, er lijkt geen overleg maar toch komt alles goed. Wij krijgen vaak te horen 'welkom in Afrika of welkom in Marokko' ik kan net zo makkelijk roepen welkom bij Vriesair, zit al jaren bij de groep maar het blijft apart (ben een westerling). Daar komt onze begeleider Abdes ook achter...

Bijzondere prestatie

Op zaterdag brengen we de spullen en maken we de bus van Joost klaar. Alle betimmering eruit, imperiaal eraf en laden. Alles gaat erin en past. Zelfs nog na te brengen vliegschoenen en extra tassen voor degenen met alleen handbagage kunnen erin. Omar zijn motor moet nog komen. Gelukkig past deze er bij de definitieve lading op maandag nog bij. Op dinsdagavond 7 maart, het moment van vertrek, leveren we de laatste papieren nog aan in Lunteren. Als er geen stempels waren had Marokko deze uitgevonden.

Al weken is Omar, middels telefonische contacten met de vliegclub die ons uitnodigt en met de Marokkaanse tegenhanger van de KNVvL, bezig om de papieren rompslomp rond te krijgen. Later sluit ik aan om hem hierbij te helpen, gesprekken met de KvK, ANWB, Nederlandse ambassade in Marokko, Marokkaanse ambassade in Nederland. Alles proberen we dicht te timmeren om het Joost en Wijnand mogelijk te maken om de grens met Marokko makkelijk te passeren. Een ordner vol met papieren. En ijdele

hoop blijkt achteraf. Paramotoren zijn een bedreiging. Het bezit van de koning moet beschermd worden.

Wij, het Vriesairteam, zijn de eersten die zo een operatie hebben volbracht op een dergelijke officiële manier is ons verteld. Na ons zal het makkelijker gaan zeggen zij. Ter info: er zijn maar zeven paramotorpiloten in heel Marokko. Pierre Albert, de eigenaar van Papteam woont naast Marokko, zelfs hij had er een hard hoofd in. Hij verwacht dat het niet mogelijk is om binnen te komen met een paramotor. Zelf heeft hij nog nooit in Marokko gevlogen. Eens te meer blijkt hier de bijzondere prestatie van Vriesairteam. Na een nacht bij Pierre kopen Joost en Wijnand een ticket voor de ferry en melden zich bij de douane, overhandigen de ordner waarin de papieren en een brief in het Frans wat zij in Marokko gaan doen en wat zij vervoeren. De voertaal is Frans. Alle papieren met en zonder stempels ten spijt, hebben Joost en Wijnand 36 uur aan de grens gestaan. Tientallen telefoontjes, whatsappjes en nog meer papieren zijn er nodig om het land met deze lading binnen te komen. Ook met het uitreizen is er weer 12 uur wachten bij de douane overheen gegaan. Dit was feitelijk de enige dissonant op deze reis. Het heeft een deel van het plezier van deze beide mannen aangetast, echter ook zij spreken van een geweldige ervaring.

Andere wereld

De mannen die per vliegtuig reizen vertrekken donderdag rond 10.00 van Schiphol voor een vier uur durende vlucht naar Casablanca, alwaar de contactpersoon die Omar had geregeld ons zou opvangen met een bus geschikt voor 14 personen. Er zouden tijdens ons verblijf nog enkele personen (vrienden van Omar en lokale piloten) kunnen aansluiten.

Een prima vlucht en dito aankomst op GMMN, naar de uitgang maar niet voordat je in lange rijen langs boos kijkende en arrogante douaniers bent gegaan die de nodige problemen maken over een spelfout en je weer achter in de rij sturen.

Buiten gekomen begint de verbazing, andere wereld. De 14-persoonsbus had pech, dus Abdes, de regelaar heeft vervangend vervoer: een camper uit 1822 stond klaar (zijn camper) met een extra auto waar 3 à 4 personen in kunnen.

Wonder boven wonder passen allen met bagage in de camper en de taxichauffeur werd niet nodig geacht maar de regelaar had hem geregeld dus er werd geregeld dat hij geregeld meereed. Tenminste op die dag. Het werd nog een gezellige boel, echt waar. Onderweg thee en koffie en op naar de vliegplek en ons onderkomen in Sidi





Rahal. Dit is een plaats aan de kust ongeveer 4 à 5 uur rijden van Tanger-MED, de aankomstplaats van de ferry. Casablanca ligt daartussen op ruim een uur van Sidi.

Op de boulevard wordt het eten geserveerd wat Abdes heeft geregeld. We zitten bij een soort paviljoen dat thee en koffie schenkt en daar komt het eten naar toe. Een soort hak-kieballen gemaakt van gemalen sardientjes, groenten aardappelen. Die vrijdag is de ploeg nog zonder Joost en Wijnand naar Casablanca gegaan.

Onderweg naar Casablanca even een tussenstop bij een Marokkaanse vriend van Abdes. De plaats is mij even ontschoten, wat ik nog wel weet dat zijn vrouw eten stond te koken voor de burens die daar een huis aan het bouwen waren. Zo gaat dat, je helpt elkaar. Ook voor ons werd er gelijk weer thee en broodjes neergezet. En net als in de villa, banken heel veel banken.

Beetje door Casablanca toeren, op zich al een belevenis, de souk van de stad bezoeken

waar je overvallen wordt door verkopers en naar de Hassan II moskee (grootste van Marokko), kunnen Ab en Omar gelijk het vrijdaggebed doen.

Vrijdagavond komen Joost en Wijnand aan in Sidi Rahal. Zaterdag wordt veel wind verwacht in Sidi maar zou het in Marrakesh goed vliegbaar zijn. Dus direct een plan gemaakt om zaterdagochtend om 05.00 te vertrekken naar Marrakesh. Het eten die avond, couscous.

Vliegen!

De volgende dag zijn we rond 12 uur in Marrakesh, Joost en Wijnand met de auto, ondergetekende en Cors met een lokale piloot en de rest met de camper. Zaterdagmiddag worden er al vluchten gemaakt. Niet door iedereen, het is er 27 graden en toch wel thermisch. Later op de dag hangt iedereen in de lucht. Prachtige uitzichten, vliegen over vlaktes en bergen met in de verte het Atlasgebergte met de besneeuwde toppen.

We worden in het dorp in de buurt van Marrakesh hartelijk ontvangen door de burgemeester en de voorzitter van de Royal Maroc Paramotor Organisation (die van de stempels). We maken deel uit van een plan om het dorp op de kaart te zetten door een vliegsteek te creëren. Daarmee worden dan activiteiten naar dat dorp gehaald en kan de jeugd zich ontwikkelen, zo werd ons voorgedragen. Wij zijn plotseling belangrijk. Overigens wordt ons hier ook duidelijk dat wat Vriesair had bewerkstelligd voor hen heel interessant is, want dat werd door hen bijna voor onmogelijk gehouden. We waren een soort van wegbereider. Die dag was er eten voor ons, aangeboden door de burgemeester: Couscous.

Smerig en imposant

Zaterdagavond naar Marrakesh.....alles wat je er over leest is waar. Groot, imposant, smerig maar alles went, overigens is dat smerig relatief. Op het grootste plein van



Afrika - Djemaa el Fna - is Henk door een aap op zijn kop gezeten en daar wilde die aap 100 dirham voor hebben (10 euro) daar heeft die gierigaard zich met 50 dirham vanaf gemaakt.

Uiteraard hebben we in de medina (alle kleine straatjes) met winkeltjes en restaurantjes gegeten. Ik heb verder niemand gehoord maar die nacht ben ik rie kilo afgevallen..... Overigens is er verder de hele week niemand ziek geweest, begrijpelijk als je weleens mee eet in de werkplaats of op locatie.

Zondag maakt een deel van ons een ochtendvlucht en is er weer een maaltijd aangeboden door de burgermeester. Heel lief, we worden overal met open armen ontvangen en de mensen zijn heel hartelijk. Sommigen spreken een beetje Frans maar ja, dat doen wij weer niet. Dus een Abdes en een Omar in de groep als tolken is best lekker.

Later schuift nog een vriend van Omar, Rachid (ook een Almeerse Marokkaan) bij ons aan. We besluiten vanwege de hitte maar nog meer vanwege het veld om in de middag weer te vertrekken naar Sidi. Het 'veld' waar wij ook feedback aan de burgermeester op hebben gegeven bestond uit kleine stenen, middelgrote stenen en grote stenen. Vol goede moed - er zit immers geen douane tussen Marrakesh en Sidi - vangt Joost met Gerben en Wijnand in zijn bus de reis naar Sidi aan. De rest gaat met Abdes in de camper. Nu is het verschil van aankomst twee uur. Het was bergop en er moest geplast worden. Die avond heeft Wijnand nog even kunnen vliegen. Mooie testvlucht.

BBQ en vliegen

Zondagavond BBQ in de stad. Je koopt bij een slager vlees levert dat in bij de kok en die maakt er iets eetbaars van. Daarna naar de kapper en een bakje koffie of thee veel veel thee....Wandelen beetje tv kijken (voetbal) en dan weer naar de villa voor een biertje oei oei...

Maandag langs de kust overdag lange vluchten gemaakt, korte vluchten, met de groep, zonder groep, lunchen, zwemmen, vliegen, echt vakantie. s 'Avonds BBQ aan de boulevard....super. Toestellen stallen in een garage nabij het strand, naar de villa voor een illegaal aangeschaft biertje.

Dinsdag van hetzelfde laken pak alleen geen BBQ maar eten in de villa na een hele dag vliegen.

Woensdagochtend met de groep voor de laatste vliegbewegingen naar het strand. De meesten maken een lange vlucht naar het noorden, voorheen zuidwaarts. De indrukken blijven onverminderd indrukwekkend, waarom? Tja.... tentzeilen dorpjes met vis-

sertjes, afgewisseld met dure projecten aan de kust. Ongerepte natuur afgewisseld met stortplaatsen. Vriendelijk zwaaiende mensen die niet weten wat ze zien.

Woensdag rond 11.00 gaan we in de inpakmodus...alles de bus in en Joost en Wijnand zullen het gevecht met de overheid weer aan moeten gaan. Rond 12.00 nemen wij afscheid van de twee kilometervreeters en zwaaien hen uit. Wij als achterblijvers hebben nog tot donderdag 10 uur alvorens wij

uit de villa vertrekken.

Wegen en tijd van elastiek

Abdes stelt ons voor om deze dag te gebruiken om naar 'de boerenmarkt' te gaan, het is maar een paar kilometer verderop en een bezoek waard. Wij zijn intussen gewend dat de wegen en de tijd van elastiek zijn in Marokko, de wegen lijken altijd langer te worden om van de tijd maar niet te spreken. Het moet gezegd, Appie zoals ik hem noem,



is altijd exact op tijd. Van veel van de dingen die we beleefd hebben maak ik geen precieze beschrijving, deze markt is echter iets anders. Hier vind je precies datgene waaruit blijkt dat de politiek in Nederland gek geworden is. Auto's uit het jaar kruik dampend en stampend, een afgeleide van een tuktuk, karretjes met ezels er voor, levende kippen op de markt, je wijst er één aan (of twee of drie), de koopman loopt naar de slachtbank vinger in de strot, mes door de keel omgekeerd in een plastic waterkan even besterven dan in een bak kokend water roeren met die kip en dan makkelijk veren plukken. Verser dan vers, warm van buiten door het water, warm van binnen door het leven. Op dezelfde markt zit de tandarts, pijn in je mond, geen probleem de 'dokter' helpt door je kies te trekken, zonder verdoving. Natuurlijk is ook hier weer een kapper, één scheermes, één handdoek, één scheerkwast. Schapie kopen? Kan ook. Graan? Geen probleem. Kruiden? Zat. Biertje? Helaas.

Dit is natuurlijk niet Casablanca of Marrakesh of Rabat (de hoofdstad) maar ook niet echt er ver vandaan. Een totaal andere wereld. En veel, veel, veel groter dan Nederland. Jammer dat de mannen van de kilometers dit niet mee kunnen maken.

Geopende deuren

We gaan naar de villa wat drinken en we besluiten weer naar de slager te gaan voor het eten.

Door deels een miscommunicatie hebben we maar de helft van het heerlijke stoofvlees wat onze regelaar voor die avond geregeld had kunnen nuttigen. Ab, het smaakte geweldig! Na het eten gaat een

deel naar de kapper of een bak koffie doen. Cors, Dirk, Ron en Abdes gaan naar de hammam, geweldige ervaring. Voor degenen die mij kennen, weten dat ik dan niet over de kapper spreek.

Later op de avond nog een drankje en donderdagochtend klaar maken voor vertrek. Weer met ons transportmiddel van deze week (de camper uit 1822) naar de luchthaven waar onze begeleider van deze week onder onze (echt hartelijke) dankzegging

afscheid van ons neemt.

Ik spreek uit eigen ervaring: Abdes heeft deuren voor ons geopend en ons meegesleept naar plekken die je zelf niet snel zal ontdekken, zeker niet in zeven dagen waarbij we ook nog heel veel gevlogen hebben. Daarvoor zijn we Abdes veel dank verschuldigd, ook dank aan Rachid voor zijn praatjes maar bovenal hulde voor Omar die deze reis heeft geïnitieerd.

Omar bedankt.



PanchoAmelia
An Sport Equipment Trading

Alle **ALFA cross** Retter
15 Jahre Betriebszeit
FlugGeräte

IMPORT DIRECT AF FABRIEK

ALFA cross 100 EN/LTF ZULASSUNG EP 218.2018 SINKEN BEI 100 kg ABFLUGGEWICHT 5.47 m/sec GEWICHT MIT INNENCONTAINER 0.979 kg	 	ALFA cross 115 EN/LTF ZULASSUNG EP 150.2016 SINKEN BEI 115 kg ABFLUGGEWICHT 5.41 m/sec GEWICHT MIT INNENCONTAINER 1.230 kg	
ALFA cross 140 EN/LTF ZULASSUNG EP 242.2018 SINKEN BEI 140 kg ABFLUGGEWICHT 5.47 m/sec GEWICHT MIT INNENCONTAINER 1.470 kg	 	ALFA super cross 220 EN/LTF ZULASSUNG EP 263.2019 SINKEN BEI 220 kg ABFLUGGEWICHT 5.14 m/sec GEWICHT MIT INNENCONTAINER 2.395 kg	

WIR VERWENDEN NUR BESTES MATERIAL

LEIHEN VON:  GEWEBE VON:  PRODUKTION: NATO FALLSCHIRMFABRIK CONDOR RUMÄNIEN

Panchoamelia.com

portoshop.nl

Voor vario's portofoons en meer




WWW.TOUCH-THE-SKY.AT
Paragliding safari's & tandemflights

PARAGLIDING SAFARI'S

Net gebrevetteerd en klaar voor de volgende stap?

Een fanatieke xc-piloot of gewoon een vliegende levensgenieter?

In alle gevallen zit je met een vliegsafari van Touch The Sky goed!

Voor meer informatie fly@touch-the-sky.at
www.touch-the-sky.at
0043-6644009586 (Oostenrijk)

PanchoAmelia
An Sport Equipment Trading



Delta producten

Icaro helm 4fight LT jet
Carbon Optic Long Tail
€ 270,00 ~~€ 295,00~~



Swivel voor reserve parachutes € 89,-
incl. webbing loops voor bevestiging.



Reserves met DHV certificaat

Alfa 100 kg	€ 775,-	€ 912,-
Alfa 115 kg	€ 508,-	€ 840,-
Alfa 140 kg	€ 788,-	€ 985,-
Alfa 220 kg	€ 1.112,-	€ 1.390,-

Winkel en Webshop

Winkel open op : Dinsdag en Vrijdag op afspraak
Adres: Weesperstraat 118 U
1112 AP Diemen - Amsterdam
Email: info@panchoamelia.com

www.panchoamelia.com

Lange vluchten en drie kampioensdagen in deltaseizoen 2020

Tekst en foto's: Martin van Helden

Het jaar 2020 is voor heel veel mensen anders gelopen dan gehoopt. Het jaar van covid-19 bracht veel te weeg en is nog lang niet voorbij. Velen hebben hiermee te maken, met name de zorg sector en kwetsbare ouderen, economie op zijn gat, de horeca dicht en sportief was het niet veel beter. We zagen sport wedstrijden zonder publiek of veelal afgelast. Zo ook het grootste sportevenement, de Olympische spelen, kon geen doorgang vinden en de amateur team sport moest ook wachten tot het virus zich voldoende had terug getrokken. Ook het deltavliegen had zo zijn ongemakken, mooie vliegdagen verstrekken zonder in de lucht te zijn en bijna alle delta vlieg wedstrijden werden afgelast. Maar toch, wat er over bleef was zeker niet slecht.



NK 2020 Salland. Starten met dolly.

Het vliegseizoen van deltist Martin van Helden was ook succesvol: uiteindelijk maakte hij 60 vluchten waarvan 24 vluchten in de Alpen en 36 boven Nederland, twee keer meer dan 100 km en 1x meer dan 200 km. Het seizoen begon op 16 mei met een lierstart in Vlijmen, maar de topper was het weekend van 29 en 30 mei. Nederland had weer te kampen met een droogte periode wat meestal onze hobby ten goede komt. Vrijdag 29 en zaterdag 30 mei werden absolute topdagen en je moest zorgen dat je erbij was. Martin neemt ons mee in zijn vliegseizoen 2020.

Twee superdagen in Nederland

Vrijdag 29 mei, Rinus in't Groen en zijn DF waren er klaar voor en zodoende was het vrijdag al lekker druk op Stadskanaal, niet vreemd want de condities waren top. Vooraf had ik mijn doelen lijstje kenbaar gemaakt, ik had zoveel vertrouwen in het weer dat ik vrijdag een 100km+ FAI driehoek voorzag en voor de zaterdag had ik een goalvlucht richting huis aangekondigd oftewel een 200 km+ taak. Vrijdagochtend, tijdens opbouwen, werden de plannen van een FAI driehoek van circa 117 km met de keerpunten gedeeld. Eerst een stukje oost dan richting zuid naar Klazienaveen vervolgens Beilen-Noord en weer terug naar Stadskanaal. Rond 12:00 uur starten want het was al goed en boven wachten op elkaar want samen vliegen is altijd een stuk leuker en je kunt elkaar helpen. Arne sloot al gauw aan daarna volgde er niemand dus gingen Arne en ik rustig beginnen met het eerste been(tje) en daarna op naar Klazienaveen. Uiteindelijk met Arne de FAI driehoek gevlogen van totaal 117 km. Een prachtige vlucht over mooie gebieden en dat binnen de vier en half uur gerond, wat kan Deltavliegen toch mooi zijn, maar de topper zou de volgende dag zijn.

Zaterdag 30 mei, Rinus stond ook weer op tijd klaar en ook Arne, die net als ik, een vlucht van Stadskanaal naar huis nog open had staan op zijn bucket list. Iets na 12:00 uur start Arne en ik volg gelijk er achteraan, gooi los in een bel en een paar minuten later hang ik al op 1800m hoogte. Zo vroeg op de dag en dan deze wolkenbasis, dat heb ik nog nooit mee gemaakt in Nederland en dit zegt iets over de perfecte condities. Misschien op eerste gezicht wat onnodige info maar zoals we nu weten is in Vlijmen de laatste piloot, Carlos,

geland om 20:30 uur. Dus er was een thermiek window van meer dan tien uur en dat hebben we niet zo vaak in Nederland. Ook Gijs Wanders was in Vlijmen en vloog zijn eigen duurrecord, ooit gevlogen in Forbes, Australië, uit zijn boeken met een vlucht van 7 uur en 45 min met een FAI driehoek van 150 km. Een fantastisch duurrecord en dat in Nederland. Het was super die zaterdag, 3/8 cumulus, hoge basis en een licht windje uit het oosten, volgens zwevers de beste dag ooit en ik was er bij die dag. Samen met Arne eerst richting de Hondsrug, daarna ging Arne meer richting ZW waar ik meer een zuiden koers aanhield dus richting Lemelerberg, daarna Holterberg, vervolgens richting ZW naar de zuid kant Veluwe en dan het land van Maas en Waal op. Dit laatste is normaal een lastig gebied maar eenmaal aangekomen bleek ook daar heerlijke thermiek aanwezig, alsof alles omhoog ging. Dat vinkje om thuis te landen was het doel, achteraf was 300km+ makkelijk te halen zeker gezien ik maar 4 uur en 45min airtime had voor 219 km. Het was een superdag, wat is deltavliegen toch een mooie bezigheid en een andere keer die 300+ dan maar.

Onverwacht een uitdagende, maar prima dag

Op 8 augustus was ik weer in Stadskanaal, nu met veel andere omstandigheden, het was 35 graden heet, met moeilijke blauwthermiek en weinig belangstelling van collega-deltisten. Het plan was een vlucht richting huis maar hoe moeilijk het was bleek al gauw. Na loskoppelen ging het rustig omhoog tot 1050m dus stak gelijk door richting Stadskanaal daar wilde ik flink hoogte pakken voor de eerste serieuze steek richting de Hondsrug. Uiteindelijk heb ik een uur lang boven Stadskanaal gevlogen tussen de 600 m en 950 m voordat ik eindelijk en goede bel kreeg tot 1300 m dus eigenlijk veel te laat om op route te gaan. Maar het plan was een dikke overland richting huis, taak is taak, retrieve standby, dus gaan. Zelfde route, Hondsrug, Lemelerberg, stukje Holterberg en richting Veluwe. Tot zo ver ging het zeker goed maar het werd al later en de zon werd al minder sterk. Uiteindelijk aangekomen boven het Land van Maas en Waal maar dit maal hield de thermiek echt op en moest landen. Het werd een vlucht van 4 uur en 30 min en 141 km en bij het plaatsje Huissen geland. Tijdens de hele vlucht ben ik slechts een zwever



Taak 1 NK slepen Salland 2020.



Samen opbouwen met zweevers van zweefvliegclub Salland.

tegen gekomen en vond dat best apart, zeker in de buurt van de Veluwe had ik meer zweevers verwacht. Oké, het was ook moeizame thermiek maar daardoor des te uitdagender met veel leer momenten, delta vliegen is ook uitdaging tenslotte.

Het NK sleep op zweefvliegveld Salland

Dus keer 100 km+ boven Nederland is niet verkeerd en het seizoen was nog niet voorbij. Er stond nog een NK slepen op het programma nadat het NK berg reeds was afgelast. Eind augustus was gepland voor het NK slepen, maar vanwege slecht weer werd de reserve datum begin september ingezet. In eerste instantie zouden we een superweek tegemoet zien maar restanten van orkaan Laura kwam ons feestje deels verpesten. Uiteindelijk hadden we drie doorgangen van de vijf geplande dagen. De aftrap was op woensdag 2 september, we konden gelijk starten met goede thermische omstandigheden en een mooie taak van 55 km over drie keerpunten. Eerst richting Rheezerveen, daarna Hellendoorn en het laatste keerpunt Holt dat is iets ten noorden van Salland en tenslotte goal

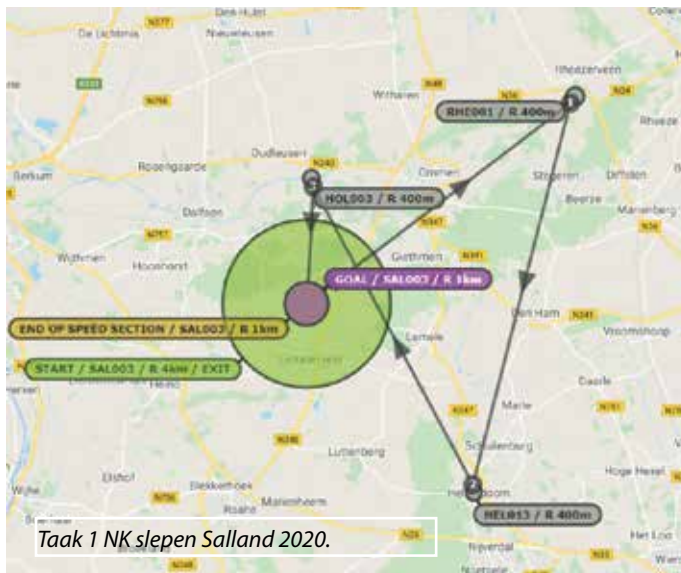
op zweefvliegveld Salland.

Ik mocht aftrappen en om 13:15 uur ging ik achter Rinus omhoog die mij direct in een bel afleverde en kon op 400m losgooien en rustig omhoog draaien. Rinus als een speer naar beneden om de volgende op te halen en even later hing Arne al bij me. De condities waren goed maar ik wilde ook niet lang wachten om op route te gaan want je weet maar nooit, dus ik schoof rustig op naar de Leme-lerberg. Daar gebeurde niets maar wel ten zuid-oosten ervan, boven het dorpje Lemele. Hier stond een wolk met een bijbehorende bel van 3,5 m stijg en eenmaal boven besloot ik nogmaals terug te gaan de start cirkel in om opnieuw te starten. Dit plan werkte goed en daarna door richting eerste keerpunt, Rheezerveen, wat tot grote schrik geheel in een enorm blauw gebied lag.

Als plan heb ik me boven de Beerzer heide geparkeerd om daar goed hoogte te pakken voor de eerste grote steek in het blauwe richting het eerste keerpunt. Het duurde even maar toch die bel gevonden die mij naar 1550 m bracht en vandaar rustig richting keerpunt Rheezerveen. Een steek van 6 km heen in volledige gladde



Zondag 6 september. Met wedstrijdleider Annet, scorer Andre, sleeppiloot Rinus en happy pilots.



lucht, na het keerpunt dus weer zes kilometer terug en de Beerzer heide weer op waar ik op 650 m hoogte aankwam. Dus ondanks het zo blauw was, was de lucht niet verkeerd.

Voor mijn gevoel was dit het moeilijkste gedeelte van de dag wat dan ook best veel tijd had gekost. Dit was voor mij ook het moment om te schakelen en voorzichtig de taak uit te vliegen. De bellen die ik nu had waren 1,5 m tot af en toe 2 m stijg en ik kreeg het gevoel dat het begon te stabiliseren.

Vanaf de Beerzer heide voorzichtig richting Hellendoorn, op route was slechts een wolk te zien en die bracht een moeizame 1 m stijg, dus geduld. Daarna door naar keerpunt Hellendoorn hier waren meer wolken en betere thermiek aanwezig dus kon weer wat vlotter naar de basis draaien. Hier vandaan kijkend richting laatste keerpunt en goal zag ik vooral veel blauwe lucht, dus geduld en hoog blijven was nog steeds het advies.

Vanaf Hellendoorn ben ik richting noord gevlogen naar een wolk die gestaag richting het zuid-oosten dreef. De bovenwind was ondertussen duidelijk NW geworden. De wolk bracht me weer op

1400 m maar ook uit koers en vanuit hier zag ik een restant van een wolk vanaf de Lemeler berg mij tegemoet komen maar daarachter was het nog steeds blauw. Vanaf de basis richting NW met op koers een oplossende wolk en de Lemeler berg. De wolk bracht wat minder zink af en toe een piep maar meer ook niet, dus door naar een wolkenloze Lemeler berg. Deze berg is geliefd maar ook berucht want hij doet het niet altijd even goed en geduld is dan een schone zaak en dat heb ik geweten met het NK 2018. Dus naar de berg want een alternatief had ik niet.

Met de NW wind ging ik me plaatsen aan de west kant van de berg en kwam daar op 900m aan. Ik had voor mezelf besloten om hier de laatste benodigde hoogte te gaan vinden, wilde niet gokken om de resterende hoogte in het blauwe te moeten zoeken. In 2018 deed ik dat laatste wel en stond twee kilometer voor goal aan de grond en daar heb ik nog lang over na gedacht.

In mijn vastberadenheid om dus boven de Lemeler berg de resterende hoogte te vinden, gaf mijn vario aan de west kant al gauw een nulletje aan, na even doorzoeken gevolgd door stijg en ik kon



beginnen met draaien. Mijn instrument vertelde dat ik 13 km te gaan had voor goal, dat werd nog iets meer door de NW wind die mij verzette. Maar uiteindelijk wist ik 1350 m te halen en dat leek mij genoeg om met iets tegenwind het laatste keerpunt en goal te halen. Het keerpunt Holt werd op 750m hoogte gerond en ik kon gas geven richting goal waar ik op 350m hoogte aankwam. De taak van 55 km gerond in 1u en 54min met een gemiddelde van 27 km/u. Ik ging ervan uit dat er al meer piloten op goal stonden, echter dat bleek dus niet. Arne en Emiel waren ver gekomen maar sneuvelden een paar kilometer voor goal, wat mij twee jaar geleden ook was overkomen. Voor mij deze eerste dag een prachtig resultaat en dik aan de leiding in het klassement. Arne had 's avond nog een ongelukje met klussen op en rond zijn huis en zou niet meer starten. De donderdag werd afgelast vanwege regen. Vrijdag 4 september begon met een wegtrekkende bui, een behoorlijke aanwezige westenwind en daarna veel bewolking en af en toe zon en zwakke thermiek. De taak was een vrije afstand van 45 km in een richting naar eigen inzicht. Iedereen kon uiteindelijk wel een bel vinden of werd door Rinus in stijg weggezet en dus op route gaan maar een tweede bel vinden was er vaak niet bij. In mijn geval kon ik onder een donkere uitgestrekte wolk met 0,5m stijg wat mee drijven met de wind, maar het maximale was de basis van 900m. Daarna dus met de wind mee opzoek naar die tweede bel. Geen zon, alles overcast, vloog ik richting de Beerzer heide daar waar ik woensdag mijn beste bel van de dag had. Na vele kilometers in gladde lucht

vond ik hier mijn tweede bel en tevens ook laatste, goed voor 1 m stijg van 350 m terug naar 700 m. Hier vandaan met wind in de rug wist ik nog 12,5 kilometer verder te komen. Met 28 km totaal had ik ook deze dag gewonnen en zette mij stevig op de eerste plaats van het kampioenschap.

Zaterdag 5 september nog iets meer wind en dezelfde taak. Ook hier moest je wat geluk hebben. Gijs startte als eerste en vloog 84km weg. Op Gijs en mij na is er niemand meer gestart of weg gevlogen de condities verslechterde snel en hield iedereen aan de grond.

Zondag 6 september minder wind maar veel meer buien en hebben we de dag afgeblazen en zo konden we nog net voor de buien uit de prijsuitreiking doen.

Onverwachts Nederlands kampioen

Door het wegvallen van het berg-gedeelte was de uitslag van het slepen ook de einduitslag voor het NK en zo werd ik voor de tweede maal Nederlands Kampioen deltavliegen.

Drie taken uit vijf dagen was ook een mooie opsteker voor alle deelnemers. Mijn dank naar bestuur zweefvliegclub Salland voor hun gast vrijheid, naar alle vrijwilligers, de wedstrijdcommissie, wedstrijdleader Annet Vieregge en sleeppiloot Rinus in't Groen die ons weer een prachtig en goed georganiseerd NK sleep hebben bezorgd. Hoop ook dit seizoen 2021 wederom mijn titel te verdedigen in het prachtige Salland.



Op 30 mei vloog Martin van Helden van Stadskanaal naar Hank - een tocht van 219 km. Daar deed hij 4 uur en 45 minuten over. Dit is zijn landing op zweefvliegveld Salland.

Sky Monkey

BONOB



Traveler

Ga dit jaar eens op een vliegvakantie

Neem alles mee met je **Bonobo**

- Passend voor elk frame

- verschillende opties,

rem
extra 15L tank
16cm banden

WWW.SKYMONKEY.NL



Stadskanaal, met op de achtergrond, bijna onzichtbaar, de Dragon fly van Rinus in het Groen(e) hoge gras.

PanchoAmelia
AND
Avi Sport Equipment Trading



Veiligheid

Voor het in noodgevallen snel afkoppelen van het scherm, zijn dit de juiste karabines.



De **Paralock** is voor solo schermen.
Weegt slechts 69 gr en is getest op
een breukbelasting van 2.800 DaN.
Prijs per stuk € 78,00

De **Quickout** is voor tandems.
Weegt 200 gr en is getest op
een breukbelasting van 4.000 DaN.
Prijs per stuk € 74,50

Winkel en Webshop

Winkel open op : Dinsdag en Vrijdag op afspraak
Adres: Weesperstraat 118 U
1112 AP Diemen - Amsterdam
Email: info@panchoamelia.com

www.panchoamelia.com

portoshop.nl

Ruime keuze portofoons en helmsets
Zowel analoog als digitaal
Van eenvoudig tot zeer uitgebreid

PMR446
LPD
UHF (70cm)
VHF (2meter)
Luchtvaartband (VHF AM)



Koop je tevens een
vario vraag om een
combideal !!!

www.portoshop.nl
info@portoshop.nl
0614020577



Fifty shades of paragliding with mr.x

Ik oefen me suf om showmaster te zijn

Zo'n drie-en-een-half jaar geleden had ik mijn eerste goede kennismaking met de prachtige paraglidesport door twee weken in de bergen van Oostenrijk te vertoeven. De eerste dagen waren wat wennen, maar daarna was ik om en binnen een week was ik verslaafd. Ik weet nog wel dat ik aan het einde van de twee vliegweken helemaal down raakte om weer naar Nederland te moeten gaan. In vredesnaam, wat had ik daar te zoeken als je daar niet fatsoenlijk met de sport bezig kunt zijn? Inmiddels weet ik wel beter.



scherm zag opzetten en dat hij daarna een hele poos bleef staan showen om vervolgens na een poosje pas weg te vliegen. Dat beeld hield ik voor ogen. Ik hou ook best van patsen dus ik zou me suf oefenen totdat ik ook showmaster in groundhandling zou zijn.

Van sleuren naar soaren

De rest van de zomervakantie heb ik me kapot geoefend in het weiland. Van met nulwind je het zweet in de bilnaad werken tot aan bij iets onderschatte wind het halve weiland door gesleurd worden. Al doende leert men. Gaandeweg ging ik vooruit. Het achterwaarts starten had ik mezelf eigen gemaakt en deze kon ik gauw afstrepen van mijn takenlijstje. Ook in andere situaties had ik het scherm redelijk onder controle maar wat kun je nou nog meer met zo'n lap? D'r moet toch wel meer uit te halen zijn? Doordat ik wat soarlessen ging volgen en een nieuw scherm kocht (mijn vriendje alias Mister X) ging er een wereld voor me open.

Showen met een oude fiets

De fase 'je moet het leren op de een oude fiets' was voorbij en met mijn nieuwe aanwinst ging ik met grote sprongen vooruit. Het roestige stalen ros werd ingezet voor het soaren en opeens was groundhandlen met dat scherm ook peanuts. Het valt me op dat ik wel vaker van die momenten heb. Dan moet ik eerst een hele poos worstelen, vechten en trainen en dan opeens valt het kwartje. Tijd voor de volgende fase dus. Zo maakte ik het me eigen om het scherm op één tip te zetten en rustig te wisselen naar de andere tip, leerde ik de inverted start

Gelukkig had ik toen al wel van lieren gehoord en voor de eerste de beste liercursus had ik me al ingeschreven, maar ook dat zou me nog te lang duren. Tijdens een winderige, niet-vliegbare middag kwam het groundhandlen om de hoek kijken. Ik kon er echt nog helemaal niks van, maar mijn ogen waren geopend: hier kan ik me de komende tijd in Nederland wel kostelijk mee gaan vermaken!

Muurtje bouwen en succes ermee

Zo gezegd zo gedaan. Nog geen dag

terug in Nederland ben ik op m'n fietsje gesprongen en heb ik de omgeving van mijn woonplaats afgespeurd naar een mooi oefenweilandje. Die vond ik op nog geen tien minuten lopen vanaf mijn huis. Via een kennis kon ik een scherm en harnas lenen. Na uitleg over hoe ik een muurtje moest bouwen was het "veel succes!" en daar stond ik dan met mijn goede idee. Oké, ik kon lijntjes sorteren en voorwaarts starten ging op zich ook prima, maar daar was dan ook alles mee gezegd. Ik weet nog dat ik in Oostenrijk iemand op de startplek het

Deel 3

Groundhandlen

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



en rende ik het hele weiland door met m'n scherm in de kitestand. Toch liep ik ook in deze fase uiteindelijk vast, want wat doe je nou nog meer met je scherm? Ik merk dat ik het vooral heel fijn vind om die ultieme controle te hebben over mijn vliegviandje, om alles heel gecontroleerd en beheerst te kunnen uitvoeren, maar in grove lijnen kan ik dat nu, dus nu gaat het om het echte fingerspitzengefühl en daarin ben je volgens mij nooit uitgeleerd, daar kun je altijd beter in worden. Is het niet om voor showmaster op een startplek te staan, dan is het wel om je scherm in de lucht gewoon al dan niet bewust onder controle te kunnen houden in bizarre situaties.



Zelf aan de slag

Omdat ik me het groundhandlen zelf eigen heb gemaakt, maar toch regelmatig stuk liep over hoe nu verder, heb ik hieronder een aantal leuke oefeningen, van beginners tot gevorderd omschreven. Mocht je net zo'n die-hard groundhandlaar zijn of willen worden als ik, doe er je voordeel mee. Weet je nog leuke trucjes voor mij; ik hoor ze heel graag!

Muurtje bouwen, achterwaarts opzetten

Als je ingedraaid staat (je kijkt in je scherm) til je je scherm met je A-risers wat op, waardoor de wind er lekker in waait en er een muurtje ontstaat. Trek je hem verder door, dan zet je dus achterwaarts op.

Achterwaarts opzetten, in- en uitdraaien

Als je je scherm eenmaal achterwaarts kunt opzetten, moet je natuurlijk uitdraaien voordat je wegstart. Soms wil je scherm dan nog wel eens instorten of scheefzakken. Door dit in- en uitdraaien lekker vaak te oefenen leer je vanzelf voelen wat het juiste moment van omdraaien is en leer je dit ook telkens beter gecontroleerd uit te voeren.

Tip-Tip, kitestand en rennen maar

Een stapje verder is je scherm met één tip de grond aan te laten raken of er net boven te laten hangen zonder dat ie als een plum-pudding in elkaar zakt met de A-lijnen en remlijnen. Als dat tip-tip lekker gaat kun je je scherm ook aan één kant laten staan en de wind het werk laten doen en zo het weiland doorrennen of een stapje verder: het duin of ander leuk heuveltje op.

Inverted start (lekker showmomentje)

Een lekker technisch standje. Je begint met je scherm op de kop (met neus naar de grond) met alle lijnen uit de knoop (dus niet gekruist). Je hele scherm zit nu andersom in elkaar, want in plaats van met je A-lijnen, kun je nu met je remlijnen een muurtje bouwen. Als dat muurtje mooi staat, trek je uiteindelijk aan één remlijn en dan zie je dat de tip omhoog wil. Trek je hem te ver door dan valt ie op een gegeven moment dubbel, maar door nu je (middelste) A-lijn van die zijde erbij te pakken, blijft die tip (als je het fingerspitzengefühl door begint te krijgen) heel mooi omhoog staan. Trek je wat verder door dan wordt het net een cobra die uit z'n

mandje omhoog komt en nog iets verder door en tjakka! Je hele scherm heb je opgezet en je staat nu in de achterwaartse start.

Groundhandlen op gevoel

Deze spreekt voor zich. Vooral niet meer naar je scherm kijken. Probeer te voelen. Wat gebeurt er eigenlijk? Welke kant valt mijn scherm op? Ren ik onder of trek ik juist aan de andere kant mijn scherm weer in gareel? Door te voelen wordt het een tweede natuur. Heel handig als je scherm een onverwachts dansje doet in de lucht!

Scherf op half zeven houden

Nou ja, niet letterlijk de klok er op gelijk zetten, maar juist je scherm laten balanceren tussen muurtje en achterwaarts helemaal omhoog. Je houdt je scherm dus in balans op 45 graden. Het makkelijkste bij wat zwakkere wind.

Ergens tegenop klimmen

Het duin is een mooie basis, maar kies ook eens een stukje duin uit dat te steil lijkt of veel te grillig of klim eens op een stoel, hek of... Eigen risico, dat wel ;-).

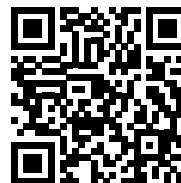
Nieuwe trainingvideo's voor paramotorpiloten

Via verschillende kanalen kwamen, vaak dezelfde, vragen binnen bij het bestuur van paramotorvliegen, over bijvoorbeeld 'hoe het weer te interpreteren' of 'hoe zit het met het luchtruim rond mijn veld'. Vanzelfsprekend is het fantastisch dat deze vragen binnenkomen. Ook vanuit overheden kwam de feedback dat paramotorvliegers soms kennis ontberen. Om op dit alles een zo goed en compleet mogelijk antwoord op te geven, heeft voorzitter Frank Moorman besloten een aantal Video Training Modules te maken en te publiceren op ParamotorWeb.



Als lucht varende, in welke tak van luchtvaart dan ook, dien je veel kennis te hebben om goed en veilig gebruik te kunnen maken van het luchtruim. De inhoud van de Video Training Modules moet je dan ook zien als aanvullend op de bestaande leerdoelen en de praktijk. Soms heb je een zetje in de rug nodig om bijvoorbeeld de ICAO luchtvaartkaart goed te leren gebruiken, ook in combinatie met het AIP Netherlands en de NOTAMs.

Elke video behandelt een van de veel gevraagde onderwerpen. De video's zijn te vinden op de website van de KNNvL (Paramotor) onder het kopje Opleidingen en natuurlijk op Paramotorweb.nl. Als je na het bekijken van de video's nog vragen hebt, of natuurlijk zelf een goede suggestie hebt voor een interessant onderwerp, laat dit dan weten via info@paramotorweb.nl.



paramotorweb.nl/modules.html

Nederlandstalige paragliding podcast boordevol ervaringen

Tekst, foto en logo: Harro Brouwer

Juli 2020. Onderweg naar een startplek bij La Clusaz in Frankrijk. Met mondkapje op stap ik de stoeltjeslift in, met drie piloten die ik al jaren ken. Het is prachtig weer. We drinken wat op een terras voordat we starten. Een route hebben we niet afgesproken, het is puur vrij vliegen. In een thermiekbel laat ik me meevoeren richting Annecy. We landen kilometers bij elkaar vandaan. Die dag besluit ik definitief een Nederlandstalige podcast te maken over paragliding: Paragliding Vliegpraat.

Want ik ben nieuwsgierig naar de keuzes van andere piloten. Waarom vliegen zij zoals ze vliegen? Hoe zijn zij met paragliding in aanraking gekomen, wat maakt de sport voor hen zo bijzonder? Wat zijn hun doelen en ambities? Natuurlijk bespreek je 's avonds de vluchten onder het genot van een drankje. Maar dat voelt niet altijd als een geschikt moment om eens even een diepgaand gesprek te beginnen.

Eerste opnames

Daar biedt de podcast uitkomst: het is een krachtige tool om je boodschap te vertellen. Een podcast is laagdrempelig en je kunt ernaar luisteren wanneer het jou uitkomt. Kortom, een nieuwe mogelijkheid om ervaringen en verhalen van piloten te delen. Een paar Engelstalige podcasts over paragliding inspireerden mij een tijd geleden al om een Nederlandse variant te maken. Dus afgelopen najaar ben ik begonnen met de eerste opnames. Soms



op locatie, soms thuis, met inmiddels een compleet mobiele opnamestudio. En een speciale online app voor podcasting op afstand, wel zo handig in deze tijd.

Groene lampjes

Nog even terug naar La Clusaz. Eén van de piloten vertelt in de podcast dat hij, naast de gebruikelijke checks,

een soort startprotocol in zijn hoofd heeft, waarbij alle lampjes op groen moeten staan voordat hij start. Nooit van hem geweten. Ik snap nu wel beter waarom hij zo mooi kan starten. Gelukkig reageren ook piloten die ik niet of nauwelijks ken, vaak enthousiast als ik ze uitnodig voor de podcast. De verhalen en ervaringen voelen elke keer als een verrijking. Ik hoop dat dat ook voor jou geldt, ongeacht of je een beginnende of wedstrijdpiloot bent.

Veel luisterplezier!

Paragliding Vliegpraat is te beluisteren op de bekende luisterplatforms zoals Spotify, Apple en Google Podcasts. Het is de bedoeling dat er elke twee weken een nieuwe aflevering verschijnt. Dus abonneer je snel en luister naar boeiende en inspirerende gesprekken over onze sport! Heb je zelf een interessant verhaal of is er een onderwerp waar je absoluut meer over wilt horen? Mail mij: harro@hebmp.nl

Verbeter je skills

Meer nieuwe media: de Nederlandse paragliderpilote Karlien Engelen vond het tijd voor een nieuwe website met allerlei artikelen over paragliden, van xc-vliegen en vol bivouac tot het instellen van je vario. Karlien vliegt sinds 2010 en woont sinds enkele jaren in België. Ze vliegt vooral graag overland. Karlien is ex-Liftmedewerker (toen nog Riser geheten) en heeft dus al bewezen dat ze kan schrijven!

Het aantal artikelen neemt snel toe dus er valt al heel wat te lezen op de site. Bedoeld om, zo valt te lezen, je te "inspireren om het meeste te halen uit jezelf en je passie."

paraglidingskills.org






ARAK Air Ultralight

Het scherm van het jaar 2021

De **ARAK AIR** is het perfecte scherm voor alle piloten die graag in **X-Alps stijl** vliegen en willen vertrouwen op de passieve veiligheid van een **EN: B** scherm.

Size	XXX	XS	S	M	L
Cable	5.7	5.7	5.7	5.7	5.7
Area Rat (m²)	21.4	23.3	24.8	26.4	28.6
Area projected (m²)	19.3	20.3	21.2	22.6	24.5
Wingspan Rat (m)	10.75	11.22	11.58	11.94	12.42
Wingspan projected (m)	9.61	9.96	10.20	10.50	10.90
Aspect ratio Rat	5.45	5.83	5.85	5.49	5.45
Aspect ratio projected	4.03	4.03	4.03	4.03	4.03
min. profile depth (cm)	58	61	63	66	67
max. profile depth (cm)	242	211	201	200	200
Glider weight* (kg)	2.9	3.1	3.3	3.5	3.7
Recommended certified weight range (kg)	55-75	70-85	80-95	90-105	100-120
Carthage weight range (kg)	50-80	60-90	70-100	80-110	90-120

€ 4.380,00
op deze prijs een maximale inruil van - 25% op elk oud scherm.



uit het Logboek



van Mika Kuipers

Datum: 9 april 2017

Start: Stegeren, Eurofly paragliding

Scherf: Nova Prion

Al van jongs af aan ben ik bezig met vliegen, mede door mijn vader

Graag vertel ik jullie mijn verhaal hoe ik op mijn 15de begon met paragliding. Al van jongs af aan ben ik altijd bezig met vliegen. Dit mede door mijn vader. Mijn vader deed aan paragliding. Op vakantie was dit altijd heel bijzonder, het hele gezin naar het landingsveld en mijn vader de berg op. Op dat moment wou ik altijd

maar één ding; ook vliegen. Dit probeerde ik dan ook met kleden en zelfgemaakte parachutes. Maar zonder resultaat.

We gingen op vakantie naar

Italië. De vliegclub waar mijn vader toen bij zat was daar ook en ik mocht mee als tandepassagier. Dit was erg mooi en ik was er honderd procent van overtuigd dat zodra ik het kon ik ook zou gaan vliegen. Toen ik 15 was heb ik veel geoefend met mijn vaders scherm. Uren heen en weer rennen door weilanden om het scherm maar zo lang mogelijk boven mijn hoofd te houden. Op een dag waren we fanatiek bezig en stond het scherm mooi recht boven mij. Een klein duwtje was genoeg. Ik vloog voor de eerste keer in mijn leven alleen. Weliswaar slechts 10 meter, maar het was een hele beleving.

De uren die ik al op het lierveld had doorbracht en de vele tandems die ik al had gedaan geven mij veel vertrouwen. Samen met mijn vader gingen we naar het lierveld, ik heb een dag laten zien hoe mijn schermbeheersing was. De instructeurs vertrouwden het. Het weer was goed de wind was mooi en we gingen er voor. Mijn eerste solovlucht was een feit. Ik was 15 en had mijn eerste solo vlucht gemaakt. Al snel ging ik mee naar Italië met mijn vader en de vliegclub. Ik kocht mijn eigen spullen haalde en haalde mijn brevet. De beste keuze die ik ooit kon maken.

Nu, drie jaar verder doe ik het nog met heel veel plezier en ben ik ontzettend dankbaar dat ik door mijn vader de schoonheid van het vliegen heb leren kennen. De momenten die je met elkaar deelt op de grond en in de lucht zijn ontzettend mooi!

In deze terugkerende rubriek nemen we een kijkje in een logboek van één van onze lezers en lichten we er een bijzondere vlucht uit.

Misschien heb je ook wel een vlucht in je logboek staan met een uitroep in de kantlijn. Een vlucht die bijzonder voor je is, vanwege de locatie, prestatie of om andere redenen. Heb je er ook nog een fraaie foto bij en kan je in ongeveer driehonderd woorden vertellen waarom dit een vlucht is die je nooit meer vergeet?

Stuur het verhaal met foto dan op naar riser.schermvliegen@knvvl.nl



Stem op jouw Afgevaardigde van de Individuele Leden

Tijdens de Algemene Ledenvergadering van onze afdeling, kunnen Afgevaardigden invloed uitoefenen op de keuzes die worden gemaakt. Afgevaardigden hebben stemrecht op reglementswijzigingen en kunnen voorstellen indienen.

Bij het sluiten van de redactie konden mogelijke Afgevaardigden zich nog verkiesbaar stellen. Vanaf 23 maart staat de lijst met Afgevaardigden op de website. Vanaf die datum tot en met 14 april kun jij stemmen op een van de kandidaten. Op 19 april wordt de uitslag van de verkiezing vastgesteld.

Hoe meer stemmen iemand heeft, hoe groter zijn of haar invloed

Waar gaat dit over?

De KNVvL afdeling Paragliding is een vereniging. Dat betekent dat leden van de vereniging - jij dus - zeggenschap hebben over de besluitvorming van het bestuur. Omdat dat met ons ledenaantal individueel erg moeilijk te regelen is werken we met Afgevaardigden namens de Leden.

Er zijn twee soorten afgevaardigden. Namelijk *afgevaardigden namens een vereniging* óf *afgevaardigden van individuele leden*.

Ben jij lid van een paragliding vereniging? Grote kans dat jouw stem dan al via deze vereniging wordt vertegenwoordigd.

Leden van onze afdeling die verder geen lidmaatschap hebben noemen we Individuele Leden. Individuele leden kunnen elke twee jaar stemmen op een Afgevaardigde die hun belangen vertegenwoordigt. Hoe meer stemmen ze hebben, hoe zwaarder hun stem weegt.

Check of je vertegenwoordigd wordt én stem op jouw Afgevaardigde

<https://www.knvvl.nl/paragliding/organisatie/verkiezingen-afgevaardigden>



Informatie

De afdelingen Deltavliegen, Schermvliegen 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.

Schermvliegen

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



IETS ANDERS ERBIJ DOEN MET ONZE MOOIE VliegSPORT?

MELD JE AAN ALS BESTUURSLID



SCAN ME