

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



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

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

Hoofredacteur

Bastienne Wentzel

Redactie-adres

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

Redactie

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

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Han Smit, Bastienne
Wentzel

Druk

Drukkerij Weemen.

Advertenties

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



Winterslaap

Korte dagen, kou, kale natuur. Maar ook knus, Kerst en kaarsen.
Of je het nu haat of ervan houdt: it's the season.

En hoewel ik regelmatig verzucht dat ik in winterslaap ga, kan ik ook de fijne kanten van de winter waarderen. De fleecedeken is al tevoorschijn gehaald, net als de mutsen, sjaals en handschoenen.

Ook de schaatsen zijn weer geslepen. Je moet toch wat, want de kans op een vluchtje is minimaal in deze periode. En als je maar hard genoeg gaat, "vlieg" je over het ijs.

Hoe dan ook kan het meeste vliegspul nu in de winterstalling. Maar hoe berg je jouw gear het beste op? Als je meerdere schermen hebt, is strak opvouwen misschien je eerste ingeving. Zo nemen ze het minste ruimte in beslag en past het misschien allemaal net op de plek waar eerst de kerstversiering lag.

Zoals jij je buik wat ruimte geeft door je rits open te doen of een comfortabele joggingbroek aan te trekken, kan jouw scherm ook wel wat lucht gebruiken.

Sint vindt het vast niet erg dat de kerstboom er al vanaf november staat, en de energie-bedrijven ook niet ;-). Strak opvouwen is alleen minder goed voor je materiaal. Je wilt toch niet dat je scherm zich voelt als jouw buik na het kerstdiner? Vastgesnoerd in dat strakke omhulsel.

Nee hoor. Zoals jij je buik wat ruimte geeft door je rits open te doen of een comfortabele joggingbroek aan te trekken, kan jouw scherm ook wel wat lucht gebruiken. Losjes vouwen en in een snelpakzak laten rusten dus. Maar ja, dat ruimtegebrek hè? In een huis vol visite, cadeautjes en een kerstboom wil je niet ook nog eens struikelen over je scherm.

Zoals altijd is balans het magische woord. Net als wijzelf af en toe naar buiten moeten om het duffe gevoel van kachelwarmte van ons af te schudden, wil jouw scherm af en toe ook gelucht worden. Ga op een mooie winterdag dus eens groundhandlen. Of boek een vakantie naar een zonnige plek en maak daar een vluchtje. Wordt je scherm blij van en jij vast ook.

Ik tel in ieder geval al af naar het voorjaar. Stubaicup, here I come!
Maar eerst wens ik jullie fijne feestdagen. Cu in 2024!

Vouwkonijn

LIFT

inditnummer

Cover: Coupe Icare 2023 (foto: Erwin Voogt)	
Bizar mooi vliegen op de Lofoten (Noorwegen)	4
Luke de Weert: Wereldkampioen acrovliegen 2023	10
X-Swiss: hike&fly dwars door Zwitserland	16
Hike&fly voor iedereen in Grindelwald	22
Climb&fly-avontuur	26
Coupe Icare 2023	34
NK Berg paragliding	42
WK Deltavliegen	48
Techniek: kompas of niet?	54
Recensie: Gin Evora (EN-B)	56
Langs de Lift-lat: Michel Verhagen	60

Coupe Icare 2023, Icarnaval. Foto: Erwin Voogt

Bizar mooi: soaren op de

Lofoten

Tekst en foto's: Leonard Bik

Ver noord, nog boven de poolcirkel zelfs, ligt de Noorse eilandengroep Lofoten. Misschien niet de eerste plek op aarde die in je opkomt om te gaan vliegen, maar voor Lift-designer en Scandinavië-liefhebber Leonard Bik was het een droom die uitkomt. Dit is zijn avontuur.

Ik heb al jaren het plan om een keer naar de Lofoten te gaan. Je vindt daar de combi van spectaculaire bergen, mooie kusten, mogelijkheden tot prachtige wandelingen en fantastische plekken om te paragliden. Het moet er dus maar eens van komen. Omdat ik in mijn favoriete seizoen de herfst wil gaan mag ik me vanwege het onstuimige herfstweer natuurlijk niet teveel op het paragliden verheugen maar ik neem gewoon voor de zekerheid mijn scherm mee want je weet maar nooit.

Voorbereiding

Ik zoek op internet een mooie strategisch gelegen slaapplek uit waar vandaan ik een week lang alles op de Lofoten kan bereiken. Ik boek mijn vliegreis, auto en overnachtingen en zoek de mooiste hikes uit die ik graag wil doen. Verder bereid ik me niet veel voor. Ik laat het allemaal van het weer

afhangen want in de herfst is het weer zeer wispelturig op de Lofoten. Wel maak ik contact met een aantal locals op de Lofoten die aan paragliding doen. Ik vind twee enthousiaste piloten en spreek met ze af dat, als ik eenmaal op de Lofoten ben aangekomen, ik weer contact met ze zoek.

Weersvoorspelling

Als mijn vliegtuig op Narvik Evenes landt, waait het hard en is de lucht kraakhelder. Dat zou zomaar kunnen betekenen dat ik vanavond het noorderlicht kan zien. Om 22.45u krijg ik van mijn noorderlicht-app een alert. Na een half uur naar de donkere hemel te hebben gestaard komt het noorderlicht op gang en gaat het al snel helemaal los. Bizar mooi is dit fenomeen toch! Na een uurtje dooft het zomaar uit en zoek ik zo snel mogelijk mijn bed op. Wat een mooi begin van de vakantie!





De volgende morgen rijd ik naar Flakstad waar ik de rest van de vakantie verblijf en bestudeer bij aankomst als eerste het weer. De komende dagen blijft het hard waaien dus paragliden kan ik wel vergeten. Balen maar het was te verwachten. Na een paar dagen kom ik er wel achter dat de weersvoorspellingen op de Lofoten voor geen meter kloppen. Op de dag zelf maken ze nog een aardige voorspelling maar twee dagen vooruit is al niet betrouwbaar meer. Een paar dagen later zie ik dat later in de week één windstille dag wordt voorspeld. De kans op vliegen is er weer! Stiekem verheug ik me er al enorm op, maar ik weet ook dat het zomaar weer kan veranderen.

Wens in vervulling

Na een paar dagen genoten te hebben van de prachtige hikes kijk ik weer naar de voorspelling en zie dat er nog steeds voor morgen vrijwel geen wind wordt voorspeld. Ik

neem meteen contact op met de piloten op de Lofoten. Een daarvan blijkt naar Annecy te zijn gegaan om te paragliden. De ander is wel op de Lofoten maar zij moet elke dag tot 17.00 uur werken. Samen vliegen wordt het dus niet.

Er zit niets anders op dan te vragen waar er met noordenwind het beste gevlogen kan worden. De berg Veggen wordt mij aanbevolen maar dan zou ik vanaf de top moeten starten. Alle bergen op de Lofoten gaan verticaal omhoog dus dat wordt een enorme inspanning. Ik heb de afgelopen dagen al minstens drie pieken beklommen en ben eigenlijk al behoorlijk over mijn max gegaan. Maar ja, zo'n kans mag je niet laten schieten dus ik ga er voor.

Op Google maps ziet het er mooi uit, maar als ik er aankom is het in werkelijkheid nog veel mooier. Ik parkeer mijn auto bij het strand van Uttakleiv waar ik, als het goed is, ook weer land. Ik begin mijn wandeltocht

naar de top. Op een kwart van de beklimming kom ik op een plateau waarvandaan het weer steil omhoog richting top gaat. Mijn benen willen eigenlijk helemaal niet meer. Op de richel waar ik sta voel ik een behoorlijk windje en bedenk me dat ik toch ook omhoog zou moeten kunnen soaren. Toch maar even vragen via de whatsapp of zij dat ook weleens gedaan heeft in plaats van helemaal naar de top te klimmen. Helaas is het bericht dat ze altijd naar de top gaat. Ik ga er nog eens voor zitten en besluit eigenwijs te zijn en op de richel te starten en omhoog te soaren. Laat het nou gewoon werken! In no time zit ik boven de top. Ik zie een aantal mensen de berg beklimmen en ik haal ze met een enorme snelheid in. Ik ben zo blij dat ik het geprobeerd heb! Ik ben ook zo blij dat mijn grote wens in vervulling is gegaan om ooit een keer op de Lofoten te kunnen vliegen.



Locatie: Uttakleiv

Start

68°12'14.3"N 13°29'49.7"E

Richting: noordwest

Hoogte: 460 m

Top van de berg Veggen.

Alternatieve startplek: op kwart van de beklimming bereik je een plateau met een meer (hoogte 100 m). Vanaf hier starten en omhoog soaren.

Landing

Strand van Uttakleiv





Hamburger

Wat is dit een bizar mooie ervaring. De wolkenbasis zit vrij laag en dat maakt het heel magisch. Vanuit zee komt er weer een pluk bewolking op mijn hoogte aanzetten waar ik dan weer net even in zit en er dan weer uitvlieg. Af en toe ontstaan er wolkenflarden bij de stijgende lucht bij de top waar ik omheen en soms doorheen vlieg. Ik kan er geen genoeg van krijgen!

Ik begin moe en koud te worden en vlieg naar het prachtige strandje waar ik mijn auto had geparkeerd en land daar met een enorm voldaan gevoel. Ik rij met een big smile naar mijn Beach house in Flakstad en trakteer mezelf op een hamburger.

Tijdens het eten van die heerlijke hamburger zie ik dat de weersvoorstellingen voor de komende dagen niet erg gunstig zijn. Ik neem me dan ook meteen voor om eind van de middag mijn thuis-berg te beklimmen en daar te vliegen. Ik vraag aan mijn local of je daar kan starten maar ik krijg de mededeling dat het op de top niet lukt omdat het allemaal erg steil is en er nauwelijks plek is. Eigenwijs dat ik ben ga ik toch naar boven

met het idee dat ik spijt krijg als ik het niet probeer.

Startplek

De beklimming valt me heel zwaar. Jaartjes gaan toch tellen ben ik bang. Ik kom bij de top waar drie jonge mensen op me zitten te wachten. Ze hadden mij halverwege de berg al ingehaald. Ik zie dat er nauwelijks ruimte is om te starten. De startplek is dusdanig klein dat ik mijn scherm neer kan leggen en ik er net bij kan staan. Met de steile randen merk ik al snel dat daar vooral turbulente wind aanwezig is waardoor een scherm opzetten wel heel lastig gaat worden. Ik kan ook niet een klein aanloopje nemen want er is geen ruimte.

Ik vraag meteen om hulp, ze zijn er toch. Een van de drie wil graag helpen om mijn scherm omhoog te houden. Na drie pogingen lukt het om te starten. Ik had heel veel zelfvertrouwen dat het me zou lukken maar ik kan de startplek absoluut niet aanbevelen. Zodra ik loskom schiet ik meteen omhoog en dat voelt zo sensationeel!! Ik zwaai nog even naar mijn fans die het hele eind

nog weer naar beneden moeten klimmen. Weer een lage wolkenbasis, net boven de top. Toen ik naar de top wandelde lag de top ook regelmatig in de wolken maar nu zit de basis er gelukkig weer boven. Wanneer ik uitzak omdat ik over zee vlieg pak ik weer hoogte als ik terug naar de kam vlieg. Zo relaxed vliegen is dit!

Ik vlieg de hele kam af en heb weer een nieuw fantastisch uitzicht. Het is al aardig donker aan het worden. Dat zorgt voor mysterieus licht bij de ondergaande zon. Ik word na drie kwartier toch wel erg moe en koud en besluit naar mijn strand te vliegen en te landen. Ik zet de landing in en land super-relaxed op het strand.

Bij de landing hoor ik zelfs een applaus van de kampeerders die blijkbaar ook genoten hebben van het vliegfeestje. Tijdens het inpakken van mijn scherm krijg ik leuke reacties en een hoop vragen over het paragliden. Eenmaal weer in mijn beach huisje neem ik een lekkere warme douche, bak ik een lekkere pizza en geniet ik na van een ongelofelijke topdag.



Locatie: Flakstad

Start

68°05'59.9"N; 13°18'00.2"O

Hoogte: 480 m

Top van de berg Flakstadtind. Moeilijke startplek, zeer klein.

Alternatieve startplek: lager aan de voet van de berg starten en naar boven soaren

Landing

Strand van Flakstad



Wereldkampioen Acro 2023 Luke de Weert



Foto: Chimp Productions

Luke de Weert heeft een fantastisch jaar achter de rug. De strijd om de wereldtitel acro paragliding ging vanaf de eerste wedstrijd van het seizoen tussen hem en veteraan Théo de Blic. De twee gingen het hele seizoen nek-aan-nek en waren allebei gebrand op de hoogste eer: Acro World Tour Champion 2023. Dit is een verslag van het seizoen door Luke's ogen.

Interview: Bastienne Wentzel

Het is eind september 2023, we zijn in paragliding-paradijs Ölüdeniz in Turkije. De laatste run is bezig van de Acro World Tour Superfinal, de laatste vlucht van de laatste wedstrijd van het seizoen 2023. Wolken vormen zich rond de Babadağ en komen steeds lager. Ze kondigen slecht weer aan. Het maakt de paar piloten, de toppers van de wereld, die nog op de start staan nerveus: de start zal nu vanaf 1200 m zijn in plaats van 1700 meter. Dat betekent minder tijd voor je tricks. Er moet ter plekke een nieuw plan worden gemaakt, tricks weggelaten, volgorde veranderd. Het is een strategische puzzel om de hoogst scorende tricks in een vloeiende choreografie achter elkaar te vliegen zodat je de meeste punten krijgt van de jury die beneden op het strand meekijkt. Net wanneer alleen Luke en Théo nog op de start staan (de runs gaan in omgekeerde volgorde: de hoogst geplaatsten gaan als laatste) piept de zon onder de donkere wolken door en verlicht de berg en de prachtige baai van Ölüdeniz met een gouden gloed. Luke maakt zich klaar voor de start en Théo wacht op zijn beurt daarna. De twee vrienden, teamgenoten en rivalen wensen elkaar geluk: "Moge de beste winnen." Luke besluit om een veilige run te vliegen die toch hoog scoort, om er zeker van te zijn dat hij geen fouten maakt die punten

zullen kosten. Hij hoeft de Superfinal niet te winnen, als hij maar genoeg punten krijgt om het seizoen te winnen en kampioen te worden. Maar het verschil in punten tussen hem en Théo is minimaal.

Als hij landt op het strand zakt hij achterover door z'n benen: vermoeidheid en emotie. Maar hij is blij: de run ging vlekkeloos en hij heeft gedaan wat hij kon. Nu is het aan Théo, die er vol in gaat en een fantastische run vliegt. Luke feliciteert hem en weet dat het heel krap gaat worden.

Ze moeten lang wachten op de uitslag van de jury, maar als die dan eindelijk komt is de verrassing enorm: Luke heeft Théo verslagen met slechts 0,3 punten over het hele seizoen van 250 punten. Théo heeft de Superfinal gewonnen maar Luke is Acro World Tour Champion 2023!

Het gaat om het hele seizoen

Na alle pech vorig seizoen, waarin Luke zijn rug brak in een storm in Organyá heeft hij de hele winter hard getraind om aan te sterken. Zijn eerste vluchtjes in het voorjaar maakte hij aan het strand om het gevoel weer te krijgen en de eerste voorzichtige acrovluchten gingen daarna snel goed. In juni begon het acrocompetitieseizoen in Frankrijk en Luke was er alweer klaar voor. Als Luke vertelt over het seizoen en alle

wedstrijden kun je de spanning tussen hem en Théo voelen. Vanaf de eerste wedstrijd in St. Hilaire was het duidelijk dat het seizoen tussen die twee zou gaan. De rest ging voor 'the best of the rest'. Na elke run en elke competitie stond de één of de ander weer een half puntje voor. "Ik ging vanaf het begin voor het winnen van het seizoen, niet de individuele wedstrijden," zegt Luke. Maar dat gold ook voor Théo.

Beide piloten hebben een verschillende stijl: Théo is technisch heel goed en werkt hard. "Théo is een machine, bijna een robot. Zijn runs zijn technisch perfect," zegt Luke, die nu nog steeds vindt dat Théo de betere piloot is van hun tweeën. Théo is samen met Bicho Carrera (wereldkampioen in 2021) zijn voorbeeld. "Bicho is de King of Style," zegt Luke. "Als hij vliegt is het net of hij als een veertje in de wind waait. Het is net of hij danst in de lucht." Zijn eigen stijl zit er tussenin, vindt hij.

Nieuwe tricks leren

Halverwege het seizoen waren beide (zoals de meeste acropiloten) langere tijd in Organyá om te trainen. Dat was nodig om nieuwe tricks aan het arsenaal toe te voegen. Acropiloten mogen per wedstrijd elke trick van een vaste lijst maar één keer laten zien. Ze moeten evenveel rechts-





Foto: Vitezslav Richter

als linksom draaien en de tricks kunnen 'twisted' of 'reverse' zijn. Dat betekent dat de piloot ingedraaid zit en de draairichting van de opvolgende tricks verandert. De nieuwste ontwikkeling is 'hardcore' waarbij de piloot de draairichting van zijn twist verandert tijdens de overgang van de ene naar de andere trick. Hoe moeilijker de trick (volgens de lijst) en hoe beter de technische uitvoering, hoe meer punten je krijgt, maar een vloeiende choreografie scoort ook. Daarom moesten Théo and Luke de verschillende varianten van stall-to-infinity trainen, die veel punten kunnen scoren, zoals de flat-stall-to-infinity en diverse combinaties van tricks.

Daarnaast is krachttraining steeds belangrijker geworden voor acrovliegen, vindt Luke. "Veel piloten hebben getapede armen om pijnlijke spieren te ondersteunen. Ik doe zes dagen per week krachttraining juist om die spieren sterk te maken, armen en bovenlichaam. De sport van acrovliegen is professioneler geworden: vroeger was het feesten tot laat en de volgende dag een goede wedstrijd vliegen. Daarmee kom je er niet meer."

Rivalen maar ook teamgenoten

Luke en Théo vliegen ook samen in de synchrowedstrijden. Daarbij doen twee piloten tegelijk een run waarbij ze niet alleen voor de tricks punten krijgen maar ook hoe goed ze synchroon vliegen.

Hun teamnaam is Back2Back, wat slaat op het feit dat ze beide hun rug hebben gebroken vorig jaar, maar ook op synchroon vliegen en op het feit dat ze nek-aan-nek staan in de ranglijsten.

Het is geen verrassing dat Back2Back de synchrocompetitie won dit jaar, maar ze hebben weinig samen getraind, vertelt Luke. "Het is makkelijk samen te vliegen omdat we technisch hetzelfde kunnen. We vertrouwen elkaar volledig. We konden een uurtje van te voren onze run plannen, een keertje op de grond simuleren en hem dan vliegen bijna zonder met elkaar te hoeven



Foto: Chimp Productions

praten in de lucht. Dat is superfijn. En we kunnen nog veel beter worden volgend jaar." Théo zegt: "Het is een heerlijke manier om de stress kwijt te raken na het vliegen als rivalen in de soloruns."

De twee piloten vliegen wel met verschillende vleugels. "Dat maakt inderdaad wel uit," zegt Luke. "Mijn Sky Kooky 2 draait niet supersnel maar heeft wel een beter glijgetal dan Théo's Nova Glitch. Ik moest dus vaak een stukje extra afdalen."

Luke is blij met zijn Kooky 2: "Je kunt er alles mee doen. Toen ik overstapte naar het relatief onbekende Sky vroegen anderen zich af of ik daar wel goed aan deed. Ik heb

Sky geholpen met het verbeteren van de trim van de Kooky 2 en kijk: nu is het een Acro World Tour-winnend scherm!" Maar, zegt hij (en Théo is het met hem eens): "Het succes is 20% scherm en 80% piloot. Talent is belangrijk maar het is voornamelijk heel hard werken."

Wat nu?

Luke vertelt zijn verhaal met een schorre keel en een gezicht stralend van geluk en een beetje ongeloof, vanuit huis in Nederland. Een tijdje andere dingen doen dan vliegen is ook wel lekker, zegt hij. Deze winter gaat al het staal uit zijn rug en dan is



Foto: Acromax



Foto: Vitezslav Richter

het weer trainen om sterk te worden voor volgend seizoen. Zijn webdesign-bedrijfje heeft hij stopgezet en wil zich nu fulltime op het vliegen storten. "Ik wil nog meer doen op social media en we willen meer publiciteit en bekendheid voor de sport." Samen met Théo en enkele andere top-acropiloten hebben ze dit jaar de website, live stream en social media voor de acrocompetities opgezet. Théo zette zich in voor een verbeterde regelgeving voor de acrocompetities (zo mogen die dit jaar voor het eerst ook boven land plaatsvinden voor de top tien van de wereld). "Dit was het beste jaar tot nu toe," zegt Luke. "We hadden vijf competities wat veel is. We hadden veel publiek bij de wedstrijden boven de grond zoals St. Hilaire. En we hadden een live

stream en social media, wat heel veel werk was want we deden alles zelf. Er kan heel veel beter en dat willen we volgend jaar gaan doen. Daarvoor hebben we sponsors nodig, bijvoorbeeld voor het verbeteren van het camerawerk en de live stream. Ik denk dat de sport nog veel groter kan worden en aantrekkelijker voor een groter publiek." En wat wil Luke voor zichzelf nog bereiken, nu het hoogst haalbare al in de pocket is? "Dit jaar was vooral tussen mij, mezelf en Théo. Ik heb mijn doel bereikt door kampioenen te worden en professioneel piloot, maar dat is niet het einde. Ik wil wat nalaten voor de sport, net als Théo en anderen voor hem zoals Pál Takáts en Raul Rodriguez hebben gedaan. Je moet altijd een nieuw doel hebben, anders wordt het leven heel saai!"



foto: Vitezslav Richter



Foto: Elevate Paragliding



foto: Vitezslav Richter

Acro World Tour Champion 2023 (winnaar van het seizoen)

1 Luke de Weert (250.664)

2 Théo de Blic (250.348)

3 Axel Coste (230.388)



foto: Chimp Productions

Nest Games, Saint-Hilaire,

Frankrijk 9-11 juni

1 Théo de Blic

2 Luke de Weert

3 Maël Jimenez

Kings of the Box, Allevard,

Frankrijk 16-18 juni

1 Luke de Weert

2 Egor Hardcore

3 Axel Coste

AcroMax, Friuli, Italië 10-15 augustus

1 Théo de Blic

2 Luke de Weert

3 Egor Hardcore



foto: Chimp Productions



foto: Elevate Paragliding



foto: Elevate Paragliding



foto: Vitezslav Richter

Sonchaux Acro Show, Villeneuve, Zwitserland 18-20 augustus

1 Luke de Weert

2 Théo de Blic

3 Egor Hardcore

AWT Superfinal Ölüdeniz, Turkije 25-30 september

1 Théo de Blic

2 Luke de Weert

3 Bicho Carrera



foto: Elevate Paragliding



foto: Chimp Productions



foto: Vitezslav Richter

Hike & Fly



Simon op weg naar de Walensee.

*Tekst: Christopher Fromm en Anne Jan Roeleveld
Foto's: Cedric Hofer en Anne Jan Roeleveld*

Na het X-Swiss project van vorig jaar, waarbij we van zuid naar noord door Zwitserland onderweg waren (zie Lift 27, september 2022), hadden we het plan om dit jaar opnieuw een traverse te maken met een groep van elf piloten van de X-Alps Academy. Vanwege de geprognosticeerde westenwind besloten we de route te plannen van Montreux naar Konstanz. Van de Genfersee naar de Bodensee. Een route met vele mogelijkheden. De reis begon op maandag 14 augustus 2023 in Montreux met veel enthousiasme en een gezonde dosis spanning.

Van west naar oost Zwitserland



Groepsfoto in Montreux - het startpunt van ons avontuur.

Dag 1: Montreux - Jaun

Ons avontuur begon om 10:30 uur in Montreux. De beklimming naar de Roche de Naye was een mooie eerste hike. Met boeiende gesprekken en een goede sfeer vloog de klim van 1500 meter hoogteverschil voorbij. Toen we bij de startplaats aankwamen, wachtten ons moeilijke startomstandigheden. Toch slaagden de meesten erin om succesvol te starten. Het vinden van thermiek in de stabiele lucht bleek een uitdaging te zijn. Er werden verschillende strategieën toegepast. Uiteindelijk landden de meeste piloten in de regio rond Château d'Oex. Alleen onze teamleider Stefan slaagde erin om over de Jaunpass te vliegen en uiteindelijk in Boltigen te landen. Terwijl sommigen van ons de start niet durfden te wagen vanwege de stevige wind en lastige start en op weg gingen naar het inmiddels geboekte onderkomen, konden anderen na een klim nog iets magisch ervaren. 's Avonds, toen de

zon langzaam achter de bergen verdween en de lucht in warme oranjetinten oplichtte, beleefden we een onverwachte en prachtige avondvlucht. De stilte van de avond en de laatste thermiek van de dag lieten ons voor een moment de alledaagse beslommeringen vergeten en de schoonheid van de natuur waarderen. Deze onverwachte vlucht herinnerde ons eraan waarom we zo gepassioneerd zijn over dergelijke avonturen en die met elkaar te beleven. Drie piloten konden direct bij ons onderkomen, het Soldatenhaus in Jaun, landen. De dag verliep misschien niet zoals we hadden gehoopt, maar het enthousiasme was er nog steeds om de volgende dag opnieuw het maximale eruit te halen.

Leerpunten van de dag

- De natuur is onvoorspelbaar, maar vaak schenkt ze ons onvergetelijke momenten wanneer we ze het minst

verwachten.

- Flexibiliteit is de sleutel om voorbereid te zijn op onverwachte wendingen.
- Zelfs als de vliegomstandigheden niet optimaal zijn, kan een vlucht bij zonsopgang unieke emoties oproepen.

Dag 2: Jaun - Eriz

Na een goede nachtrust en een uitgebreid ontbijt was het plan om een glijvlucht te maken naar de andere kant van de vallei. We liepen tien minuten bij de hut omhoog en maakten ons klaar voor de eerste vlucht van de tweede dag. Maar wat ons te wachten stond na de start, overtrof al onze verwachtingen. De zon wierp haar eerste gouden stralen over de toppen van de Gastlosen toen we om 8:30 uur startten. Dankzij de zuidwestelijke wind, die zich door het nauwe dal bij Charmey had gekanaliseerd, konden we omhoog soaren bij de steile rotswanden van de Gastlosen, lokaal ook



Op zoek naar de beste startplek bij de Klausenpass

wel de Dolomieten van Berner Oberland genoemd. Het nadeel van deze wind was dat onze gekozen startplaats voor de thermische start volledig overspoeld was en dus niet startbaar. We pasten onze strategie daarop aan door een stuk verder te lopen naar de Schafberg. We hebben geleerd van onze ervaringen van de vorige dag. We vormden vandaag een team en zochten een geschikte startplek om ervoor te zorgen dat iedereen tegelijkertijd kon starten. Ieders voorstellen en bezwaren werden in overweging genomen en we bediscussieerden verschillende vliegplannen om het beste uit de dag te halen. Deze verbeterde strategie en teamwork versterkten niet alleen ons gevoel van gemeenschap, maar hielpen ons ook om de vliegomstandigheden beter te benutten. Toch was de wolkenbasis te laag om de Thunersee over te steken. Een poging om richting de Niesen te vliegen en daar weer hoogte te winnen eindigde in Aeschi. Sommigen van ons besloten om het meer met de boot over te steken, terwijl een enkele piloot toch de oversteek waagde naar de Sigriswilergrat. Eenmaal aan de overkant verliep de beklimming naar de geplande nieuwe startplek moeizaam en bleek

de startplek overspoeld te zijn waardoor we besloten om door te lopen richting Eriz en daar te overnachten.

Leerpunten van de dag

- Teamwork en duidelijke communicatie zijn essentieel om gemeenschappelijke doelen te bereiken.
- Leren van fouten en ervaringen van de vorige dag verbetert onze vliegstrategie.
- Het rekening houden met individuele behoeften in een team bevordert het groepsgevoel en succes.

Dag 3: Eriz - Stans

In de ochtend plunderde onze hongerige groep piloten de lokale dorpswinkel. We hopen dat er nog wat over is gebleven voor de lokale dorpsbewoners. Met hernieuwde energie begonnen we aan de klim naar een dal richting het oosten. Daar splitste de groep zich op omdat de fittere piloten ervoor kozen om de steile beklimming naar de Schrattenfluh aan te gaan. Een kleinere groep die minder fit was zag dit niet zitten vanwege de vele gelopen kilometers de afgelopen dagen en besloot vanaf Mar-

bachegg te starten. Daar kregen ze waardevolle tips van lokale piloten.

Het plan voor de Schrattenfluh betaalde zich uit: de groep startte 's middags en kon snel hoogte maken tot ongeveer 2000 meter. Daarboven was geduld nodig, want pas na een half uur lukte het om door te thermieken tot 2800 meter, gevolgd door een vlucht naar het oosten. In Giswil waren echter de eerste onweersbuien actief, en de Schrattenfluh-groep verloor elkaar uit het oog. Een deel van de piloten moest in de regio Giswil landen en wachten op het onweer, terwijl een ander deel genoeg hoogte had om naar het oosten te vliegen en te ontsnappen. Twee van hen landden in het Melchtal, terwijl Chris genoeg hoogte had om zelfs het Engelbergdal te bereiken. Ondertussen begon het Marbach-team ook aan hun vlucht, maar het optimale vliegvenster duurde slechts 10-15 minuten, en we verloren al snel de eerste piloot ter plaatse. Met een groep van twee piloten bereikten ze de Schrattenfluh, maar hadden te maken met schaduwvorming door de onweersbuien. Daar maakten ze de verkeerde beslissing door naar Hagleren te vliegen in plaats van naar Flühli. In Hagleren kon helaas geen



Boven de Walensee bij de Churfisten

Wat is de X-Alps Academy?

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

aansluiting worden gevonden en strandden ze in de sterke dalwind.

Nadat we tegen het einde van de middag eindelijk een accommodatie voor die avond hadden gevonden in Stans - voor zo'n grote groep bleek dit last minute erg moeilijk te zijn - snelden alle teamleden zich daarheen, bij voorkeur met Hike & Fly en indien nodig met het openbaar vervoer. Tijdens het avondeten werd er veel gesproken en gediscussieerd over de dag. Hoewel we hetzelfde avontuur deelden, had een ieder van ons toch verschillende ervaringen opgedaan en nieuwe lessen geleerd.

De dag leerde ons het belang van het nauwlettend volgen van de regenradar en live weerinformatie tijdens de vlucht. Het tijdig herkennen van weersveranderingen en het continu in acht nemen van veilige start en landingsplekken zijn essentieel om potentiële risico's te minimaliseren. Onze gezamenlijke veiligheid stond op de eerste plaats. Door de situatie telkens opnieuw in te schatten en te beoordelen zorgde dit voor verantwoorde keuzes tijdens onze vlucht.



Bovenop de Klausenpas

Leerpunten van de dag

- Het observeren en analyseren van het weer is cruciaal voor het nemen van veilige beslissingen.
- Toplandingen kunnen vaak veiliger zijn dan landingen in de vallei tijdens naderend onweer.
- De veiligheid van alle groepsleden heeft de hoogste prioriteit, en we zijn gezamenlijk verantwoordelijk daarvoor.

Dag 4: Stans - Klausenpass

De nacht op de hooizolder bij een boer in Stans was aangenamer dan verwacht. De eerste groep vertrok al om 6 uur richting Emmetten, waar de hele groep weer bij elkaar kwam. Van daaruit was er de mogelijkheid om ofwel met de lift omhoog te gaan of de hoogtemeters te voet te overwinnen.

De meesten kozen voor de klim te voet. De held van de groep, Sebastian Weber, was tot nu toe de enige die nagenoeg alles gelopen heeft. Er was inmiddels haast geboden, want er kwam een front aan. Een glijvlucht naar Altdorf kon nog net, waar we in een gezellig restaurant in veiligheid de regen afwachtten. De meeste piloten vervolgden als "Running in the Rain"-team daarna de klim naar de nieuwe accommodatie voor die avond op de Klausenpass. Ze besloten zonder rugzak te gaan zodat alles droog bleef. De andere piloten vormden het "Bagage"-team en zorgden ervoor dat alles droog boven aan kwam op de pas. Dat was nog een flinke uitdaging met zoveel rugzakken. Binnen 5 minuten stopten er 2 auto's die bereid waren om ons mee te nemen. Grote dank gaat uit naar alle vriendelijke au-

tomobilisten die ons als gestrande piloten altijd maar weer meenemen.

Leerpunten van de dag

- Flexibiliteit en aanpassingsvermogen zijn essentieel om uitdagingen het hoofd te bieden.
- Creativiteit kan ons helpen onverwachte obstakels te overwinnen en alternatieve oplossingen te vinden.
- In moeilijke situaties wordt de ware cohesie en kracht van een groep zichtbaar.

Dag 5: Klausenpass - St. Gallen

Het leek een logisch en eenvoudig plan: naar de pashoogte van de Klausenpass lopen en dan naar beneden vliegen richting Urnerboden. Maar zoals vaak het geval is

Kevin en Linda onderweg naar de Schafberg



Ebenalp, het doel is in zicht



met plannen, verliep de uitvoering niet zo soepel als gedacht. Op de pas was er flinke rugwind. Aanvankelijk werd er nog samen overlegd voor alternatieve startplekken, maar langzaam verspreidde de groep zich, iedereen liep in een andere richting, hopend op de beste vliegkansen. Uiteindelijk slaagden velen van ons erin om vanaf verschillende startplekken de lucht in te komen en naar beneden te vliegen. Vanwege de tijd en de motivatie om de optimale vliegomstandigheden te benutten, besloot de hele groep de bus en later de trein te nemen. De startplek in Braunwald staat bekend om langeafstandsvluchten en zo bereikten we snel de wolkenbasis. In eerste instantie vlogen we nog samen, maar al snel verloor de groep elkaar in de lucht. De leidersgroep met Cedric en Nicolas

slaagde erin om naar St. Gallen te vliegen, maar vond daar geen verdere thermische aansluiting. Andere piloten landden in Appenzell of Taufen.

Aan het einde van deze intensieve week waren we helaas niet tot aan Konstanz gekomen, maar we hadden wel samen een ongelooflijke mooie tijd beleefd. Het avontuur had ons hoogte- en dieptepunten gebracht, had ons uitgedaagd en had ons nieuwe ervaringen gebracht. Ieder van ons had zijn eigen verhaal te vertellen, en ondanks de verschillen in ervaringen hadden we allemaal iets gemeen: het enthousiasme voor het vliegen, het genieten van de uitzichten en de verbondenheid in de groep. En zo reisden we tevreden terug naar huis, met talloze herinneringen en een gevoel van succes in onze harten.

Leerpunten van de dag

- Het toepassen van bewezen strategieën kan helpen bij het succesvol omgaan met uitdagingen.
- Samenwerking en teamwork zijn ook belangrijk bij een individuele sport als paragliden.
- Het genieten van het moment en de natuur vanuit de lucht bewonderen is een waardevolle ervaring.



Hike & Fly op alle niveaus

Vliegavontuur rondom Grindelwald

Tekst en foto's: Peter Blokker

Grindelwald, de naam van dit Zwitserse bergdorp, lijkt uit een sprookje te komen. De indrukwekkende noordwand van de Eiger was het onderwerp in spannende boeken die zeker onder klimmers en alpinisten bekend zijn en uiteraard verfilmd zijn. De Witte Spin van Heinrich Harrer is eerder horror dan een sprookje. Wie zijn fantasie de vrije loop laat, vindt in het decor van de Eiger prachtige hike & fly routes.



Het dorp Grindelwald kent vele gezichten. Enerzijds ademt het Zwitserse tradities, anderzijds wordt het verstikt door de talloze toeristen. De Aziaten die de driedaagse Alpentour doen, stonden gisteren de Mont Blanc te bewonderen in Chamonix en zullen morgen de Matterhorn fotograferen in Zermatt. Een dagje in de schaduw van de Eiger staan mag dan niet ontbreken. Zodra je een willekeurig wandelpad op loopt – de bergen in – laat je het toerisme al snel achter je. De officiële startplaats First is het grondgebied van de tandemfabriek en binnen twee minuten vanaf de gondel te bereiken. Een geweldige startplek voor je eerste kennismaking met het gebied. Maar zoek je echt avontuur, lees dan verder.

First: erop en erover

De grote startplaats op de First ligt naast het hoogste bergstation van de prijzige kabelbaan op 2.137 m. Vanaf hier kun je prachtige cross-countryvluchten maken door het Jungfraugebergte. Starten kan in drie windrichtingen, waarbij zuid en zuidoost de standaardrichting is. Naar het westen toe is een

soort klifstart. Er is ruimte voor tientallen schermen en als je alleen bent heb je ruimte zat om je spelenderwijs over de startplaats te laten dragen. Het hoogteverschil met de landingsplaats bij het dalstation – een technische grote heuvelachtige weide omringd door kabels – bedraagt 1.173 m. First is een eerste hike & fly optie. Het kostte mij ruim anderhalf uur om van het dorp naar de top te lopen, maar bordjes geven een dubbele wandeltijd aan. Wil je niet brakend op de top staan, kun je een dikke twee uur aanhouden voor de wandeling. Dit is zeker niet de mooiste wandeling, maar vrij eenvoudig en het bespaart een kabelbaanticket.

Als je het kabelbaanstation uitstapt, zie je recht voor je (met je rug naar de Eiger) een grasberg met een scherpe graat. Er is geen wandelpad naar deze top maar de paar honderd hoogtemeters zijn in een half uur te beklimmen via de linker (westelijke) helling. Bij de top ligt een prachtige zuidgeoriënteerde driehoekige grashelling. Lekker spoorzoeken over geitenpaadjes naar de top, in alle rust je schermpje uitlegen en een paar minuten na de start hang



je ruim honderd meter boven de officiële startplaats.

Schwarzhorn klettersteig

De Schwarzhorn is bijna een drieduizender met zijn 2.927 meter. De beklimming kan via de niet al te moeilijke en goed gezeerde klettersteig, of via een wandelpad. In beide gevallen is het te overbruggen hoogteverschil zo'n negenhonderd meter. Het uitzicht vanaf de klettersteig en vanaf de top van de Schwarzhorn is enorm mooi. De puinvelden bij de top bieden geen geschikte startmogelijkheid. Terwijl je afdaalt via de "normaalweg", waar ook een paar luchtige passages in zitten, zie je een soort vrijstaande rotstoren met aflopend grasveld. Dat is de startplaats. Helemaal niets officieels, geen windvaan, geen andere piloten, niets... De helling is zuidwest gericht en met die windrichting ook het

makkelijkst te starten. In de namiddag zou de wind meestal goed moeten staan. De startplek is enorm groot en de vlucht naar het dal eveneens, met tweeduizend meter hoogteverschil. Dit is een verborgen pareltje dat garant staat voor een onvergetelijk avontuur.

Baeregg

De startplaats Baeregg is een "officiële startplaats" compleet met windvaan. En die vind je niet vaak op anderhalf uur loopafstand van de kabelbaan. Deze startplaats ligt aan de overzijde van Grindelwald, ten opzichte van First. De tocht kan vanuit Grindelwald te voet worden gedaan, of eerst met een kabelbaan naar Pfingstegg. Lopend door het bos over zigzagpaden is de klim naar Pfingstegg efficiënt en snel te doen, maar levert qua uitzicht niets op (het bespaart wel weer een gondelkaartje). Het eerste

mooi uitzichtpunt bevindt zich vlak na het terras van Pfingstegg, waar ook een smalle startplaats is gelegen. Vanaf hier is het – afhankelijk van je conditie en motivatie – tussen één en twee uur lopen naar Baeregg. De wandeling is adembenemend mooi en je komt steeds dichterbij de gletsjers in de buurt, die zich op hun beurt jaarlijks steeds verder terugtrekken en hun sporen nalaten. De laatste zigzags naar Baeregg zijn het pittigst, maar daar staan dan ook taartjes en Almdudlers op je te wachten. De windvaan op de helling boven de hut markeert de meest ideale startplek. Zelf geef ik de voorkeur aan de landing in het dal, Grindelwald Grund, in plaats van bij het kabelbaanstation. Dit levert een mooie lange vlucht langs de noordwand van de Eiger op.





Climb & Fly

Klettern en Vliegen op de grens



Grenzen zijn onzichtbare lijnen waar mensen betekenis aan hechten. Steeds dichterbij huis wordt erom gevochten. Met het schijnsel van mijn hoofdlamp voer ik mijn eigen strijd, over de Oostenrijkse bergflanken naar de top van de Zugspitze. De top is duidelijk veroverd door de Duitsers, getuige de schreeuwerige aanwezigheid van Deutschlands höchste Biergarten. Voor openingstijd ben ik alweer verdwenen en vervolg ik mijn tocht over de eindeloze klimpassages van de Jubiläumsgrat.

Tekst en foto's: Peter Blokker



Als je Duitse klimmers hoort praten over 'de Jubi' lijkt het misschien over iets schattigs te gaan, maar in werkelijkheid hebben ze het over de meest uitdagende alpiene route in Duitsland. De Jubiläumsgrat heeft alles in zich. Iedere bergbeklimmer met enige ambities moet deze tour dus één keer in z'n leven gedaan hebben. Voor mij blijkt één keer niet genoeg. Ik doe alweer ruim een jaar of tien behoorlijk intensief aan hike & fly tochten, maar mijn avonturen op de Jubi beleefde ik nog voordat ik vleugels had. Dit is één van die tochten die in mijn geheugen gegrift staat om te herhalen in een climb & fly combinatie. De schoonheid en uitdaging van het klimwerk en de minstens zo uitdagende startmogelijkheden staan garant voor eerste klas avontuur!

Teleporteren

De grootste kick van climb & fly avonturen zit voor mij in het gevoel van teleporteren. Een bekende uitspraak in het alpinisme is dat je op de top pas halverwege bent. Vaak staat een lange afdaling van de top te wachten voordat het avontuur voorbij is. Een urenlange afdaling besparen en de Gipfel-to-Ground-tijd tot een kwartier minimaliseren geeft altijd een apart gevoel. Alsof je vals speelt door te ontsnappen via de nooduitgang. Stiekem geniet ik van de jaloerse blikken van het publiek dat met open mond rondom het topkruis hangt. Maar zover is het nog lang niet. En we zullen zien wie hier als hero of zero uit de expeditie komt. Met scherm en al een duizenden meters hoge berg op en dan een tien kilometer lange graat over, met een absoluut ongeschikte windvoorspelling, alleen maar om dan letterlijk naast de Alpspitze-kabelbaan misschien-wel-misschien-niet te starten, dat... nou ja, kan wel eens net zo zinloos zijn als oorlogje voeren om een grenslijn.

Timing is essentieel

Deze tocht staat al enige tijd op mijn verlanglijstje maar de uitvoering kwam als een opwelling. Een warme nazomerweek deed de sneeuw op de graat verdampen en dit zouden wel eens de laatste dagen van het jaar kunnen zijn dat de graat er zo mooi bij ligt. Geen onweer voorspeld en geen harde wind. Wel geeft de verwachting een wind uit het zuiden in plaats van het wenselijke noorden, maarja... wie weet breekt de Bayerische wind door en draait het systeem om voordat ik er ben. Woensdagochtend stap ik in mijn auto en parkeer om vijf uur 's middags mijn auto in Ehrwald, net over de Oostenrijkse grens aan de voet van de Zugspitze. De Oostenrijkse Stopselzieher (kurkentrekker) route is de meest directe weg naar de Zugspitze. Tweeduizend te

overbruggen hoogtemeters, kort en steil, met wat bosjes, pistes, puin, struiken, een berghut, en dan een klettersteigroute naar de top. Om zeven uur check ik in bij de Wiener-Neustadterhütte, vlak voordat de spaghetti wordt opgediend. Tot zover gaat alles volgens schema.

Luchtig

Om vier uur 's ochtends gaat m'n wekker en tien minuten later schijnt mijn hoofdlamp de klettersteigpassages van de kurkentrekker aan. Hoewel ik nog niet gevlogen heb, voelt deze spontane spoedexpeditie een beetje als een jetlag. Slapen in een berghut is er vaak niet echt bij als je koud van zeeniveau komt en inlopen is er vandaag ook niet bij. Bij daglicht zijn de passages op deze westflank van de Zugspitze behoorlijk luchtig; de lichtbundel van mijn hoofdlamp verdwijnt zo nu en dan in de afgrond. Ver beneden dansen er kleine lichtjes in de vallei. Wat een gevoel om hier hoog in de rotswand te klimmen terwijl alles beneden slaapt.

De kurkentrekker is vernoemd naar de beroemde rotsopening waar je doorheen klimt, gevolgd door passages waar je steeds naar markeringen en steenmannen moet zoeken.

Over de top

Rond zes uur 's morgens sta ik op de top van de Zugspitze. De kabelbaan staat nog stil en samen met wat andere klimmers heb ik de top voor mezelf. De opkomende zon reflecteert oogverblindend in het spiegelende glas van één van de topstations. De Duitsers laten wel even zien hoe je een top bouwt. Het vinden van de juiste weg over terrassen, trappen en ladders naar het kitscherige topkruis is bijna het grootste oriëntatieprobleem van de route.

Grappig, voor anderen zou het hier al klaar zijn. Voor mij is het slechts het begin van iets groots. Hoewel ik nu tweederde van de hoogtemeters achter me heb, heb ik nog tweederde van de afstand voor me.



Klimmers op de graat

Jubiläumgraat

Hier ben ik in mijn element. Dit terrein is precies mijn ding: vaste rots met goede grepen, gemakkelijke klauterpassages afgewisseld met derdegraads terrein en inspirerend uitzicht. Je kunt bijna constant naar links of rechts doodvallen, maar als je blijft opletten in de goed beklimbare rots hoeft het zover niet te komen. Terwijl de zon opkwam aan de wolkenloze hemel, maakte ik flink wat vorderingen. Na een paar uur op de graat komt er toch een moment dat je je

realiseert dat je even niet zo lekker staat en naar beneden kijkt de diepte in. De duizend hoogtemeters die je met de traverse op de graat aflegt, moeten toch ergens vandaan komen. Onder andere precies van dit gedeelte: enkele honderden hoogtemeters naar beneden over losliggend puin waar je je geen foutje of slippertje kunt permitteren.

Gerinkel op de graat

Op zo'n mooie dag als dit ben je nooit



Klimmer op de graat met de rode bivakhut in de achtergrond

alleen op de graat. Al uren luister ik enkel naar het gekrijs van Alpenkauwen, het geruis van de wind en zo nu en dan mijn eigen gehijg.

Plotseling wordt dat ritme onderbroken door luid gerinkel. Een thermosfles stuitert de diepte in. Niet mijn fles, maar van een paar andere klimmers die me tegemoet komen. Ze hebben een overnachting gemaakt bij de rode bivakhut die ongeveer halverwege de graat staat. Ze vertellen me dat een andere klimmer gisteren zijn hele rugzak van de graat heeft laten vallen en een bivakzak moest delen met zijn klim-

maatje. De bergen geven en de bergen nemen... Het enige wat ik verlies op deze route is wat zweet en het profiel onder mijn trailrun schoenen. De Salomons zijn er niet echt voor gemaakt en krijgen steeds meer ventilatiegaten. Omhoog, omlaag, langs een stuk staalkabel, omhoog, omlaag, nog meer staalkabel, omlaag, omhoog, langzaam-aan behoorlijk onverwacht veel staalkabel. Hoewel deze graat zeker geen klettersteig-route is, zijn er onderweg wat pieken die overwonnen moeten worden en met aardig wat staal zijn uitgerust. Hier zitten ook wat overhangen tussen. Met een rugtas en al

zes uur in de benen op drieduizend meter hoogte gaat dat allemaal niet meer even soepel. Hoewel ik tot nu toe alles zonder zekeringen geklommen heb, ben ik blij dat ik vanmorgen toch mijn gordel en klettersteigset omgebonden heb. De klettersteig-passages (D) zijn echt steil, maar langzaam komt het doel dichterbij: de Alpstitze.

De laatste druppels

Na ongeveer zes uur op de graat verlaat ik eindelijk de beroemde bergkam en daal via zigzagpaden en vervolgens een onaangename puinhelling af. Ik passeer de



Griesskarscharte en begin aan de beklimming naar de Alpspitze. Dit is nog best een lange klim om het een eindsprint te noemen, maar doet zeker niet onder voor het uitzicht vanaf de Jubiläumgrat. En dan sta ik opeens tussen de klimmers op de top van de Alpspitze, het officiële einde van de Jubiläumgrat. Zevenhonderd hoogtemeters onder me ligt de officiële startplaats van de Osterfelder Kopf. Bijna alle klimmers die zich op de top verzameld hebben zijn vanaf daar in anderhalf uur naar deze top geklommen. Ik zie paragliders starten, tandems voornamelijk en dat is geruststellend. Wat me meer zorgen maakt is mijn nabije uitdroging en de laatste slok water die ik naar binnen giet.

Een fieldplek

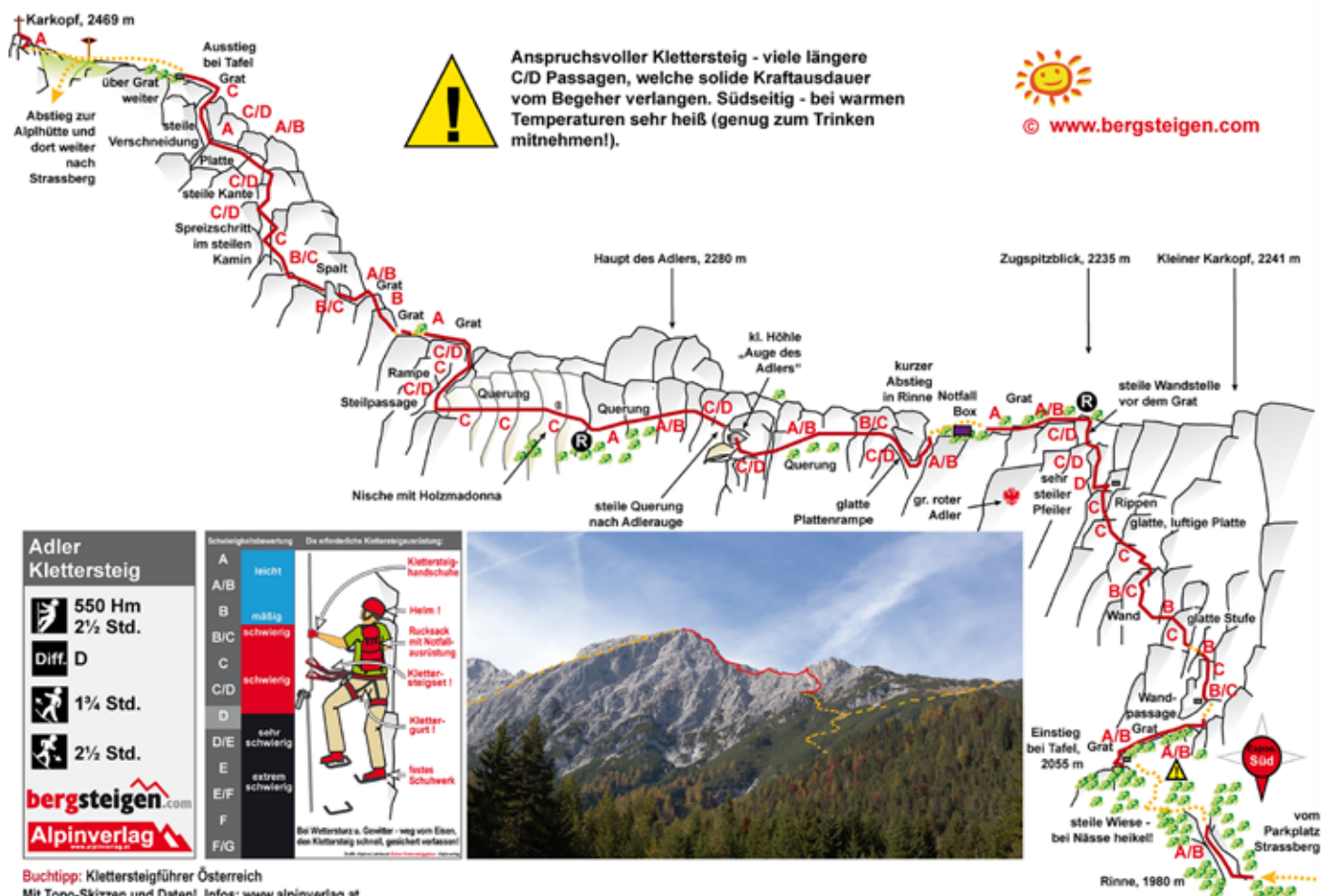
De Alpspitze zelf biedt ook een startmogelijkheid. Voor zover ik weet alleen als er wat sneeuw op ligt die de lijnvtretende rotscherven bedekt. Er is precies een plekje om een fieldpack neer te leggen. Een "startplek" waar je alleen een fieldpack kwijt kan, noemen hike & fly piloten een fieldplek en dit is precies zo'n plekje. Als ik een paar zigzags in het pad afdaal, zou het dan mogelijk zijn om... ja toch? De wind uit het zuiden is er precies geschikt voor. Dan vlieg ik op enige hoogte de oostgraat wel over en zet ik koers

naar Garmisch-Partenkirchen. Het idee laat me niet los en ik besluit een poging te wagen en haal mijn AirDesign UFO uit mijn rugzak. Je hebt wel eens van die dagen dat het allemaal mee zit en dit is er zo een. Precies terwijl een bel langs de helling trekt komt mijn scherm boven mijn hoofd en tilt me van de berg af. Het telepor-

teren is begonnen! Ik geniet van het uitzicht op de graat waar ik me uren lang over heb bewogen. De tandempiloten kijken verbaasd naar me om... hoe kan hij nog zo hoog hangen met dat kleine schermpje? Dolblij land ik op de officiële landingsplek van Garmisch-Partenkirchen. Wat een dag!



Dikke pret bij de afdaling.



De tocht

Start: treinstation Ehrwald

Klettersteig Stopselzieher

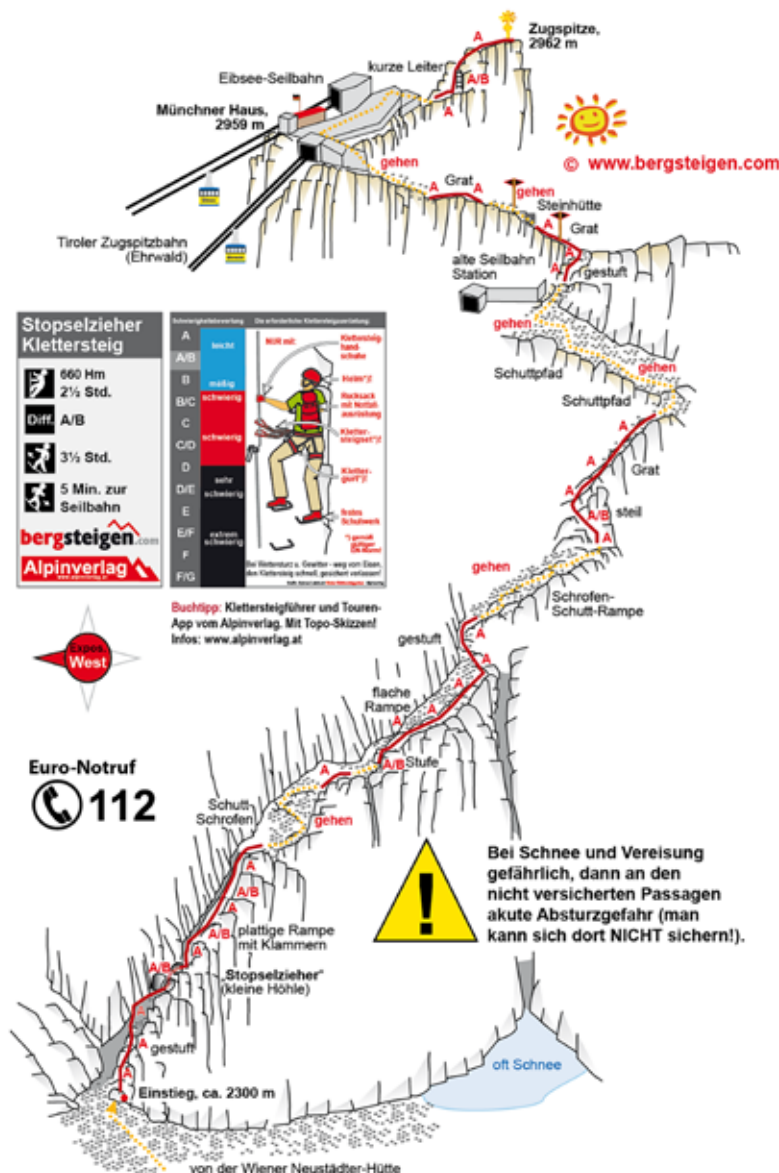
1.750 hoogtemeters, 6 km, ca. 5 uur. A/B-Klettersteigpassages. Als er wat sneeuwvelden zijn kunnen stijgijzers handig zijn. Overnachtingsmogelijkheid in de Wiener-Neustädter-Hütte of in het Münchner huis op de top. Reserveren noodzakelijk.

Jubiläumsgat

Klimpassages tot de derde graad, klettersteig in moeilijkheidsgraad D tegen het eind van de route. Zeer luchtige en lange tour. Alleen geschikt voor klimmers met ervaring en goede conditie. Niet aan beginnen met slechte weersvoorspellingen. Slechts één mogelijkheid om de tocht onderweg in te korten via de afdaling naar de Knorrhütte. Overnachting in de rode Bivak voor maximaal 12 personen. 6 km naar de Alpspitze, 700 hoogtemeters stijgen en 1.000 hoogtemeters afdalen, ongeveer 8 tot 10 uur.

Startmogelijkheden

- Top van de Alpspitze, voor de piloten met extreem goede starttechniek en kleine schermen. Met restsneeuw beter te doen.
- Osterfelderkopf, te bereiken door 600 hoogtemeters af te dalen vanaf de Alpspitze via de Nordwand-Ferrata (eenvoudige doorlopend gezeerde klettersteig) of de normaalweg. Startrichting oost.





En de winnaar is...

De diversiteit aan inzendingen was groot. De jury kon kiezen uit een bonte verzameling van paragliders, paramotors en delta's in actie. Alle drie de disciplines zijn ook in de prijzen gevallen. Wim de Gier kreeg met zijn delta foto overtuigend de eerste plaats. Tineke van Oort maakte vanuit de paramotor een foto van een mooie inversie in de Dordogne. Ronald Verdier vertegenwoordigt de paragliding-discipline en komt op de derde plaats, met zijn soarfoto, schijnbaar genomen op de punt van de wereld.

Wim wint met zijn inzending het boek "The Beginners Guide – Hike & Fly", aangeboden door Pedro Verticalo Adventures. Namens de redactie onze felicitaties voor de winnaars, alle overige deelnemers worden bedankt voor hun inzendingen.



Verras ons met je foto's!

Ook in de volgende editie van Lift willen we graag weer een fotowedstrijd organiseren. Verras ons met je fraaie foto's en mail ze naar Lift.delta-schermvliegen@knvvl.nl.

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

De winnaar van deze editie van de fotowedstrijd wint een Birdz Swift zonnebril met onbreekbare glazen, perfect voor alle vliegsporten. Aangeboden door Pedro Verticalo Adventures.



Eerste plaats:

Vlucht vanaf de Col Rodella in de Italiaanse Dolomieten: je ziet de Langkofel, Plattkofel, Sella Ronda, Pordoi en Marmolada Gletsjer. **Fotograaf:** Wim de Gier



Tweede plaats: Tineke maakte deze foto tijdens zonsondergang in oktober in de Dordogne gedurende een paramotorvlucht vanaf vliegveld Domme-Sarlat. **Fotograaf:** Tineke van Oort



Derde plaats: Soaren bij Legzira in Marokko. **Fotograaf:** Ronald Verdier

50th Coupe
Icare

Coupe Icare

Een **halve eeuw**
en
springlevend

Tekst: Bastienne Wentzel, Foto's: Erwin Voogt en Bastienne Wentzel



De jaarlijkse Coupe Icare, het vliegfeestijn in het Franse Saint-Hilaire du Touvet beleefde dit jaar haar vijftigste editie. Na een paar magere jaren tijdens de coronapandemie is het festival weer op volle sterkte. Op de volgende pagina's vind je een (foto)verslag, alle nieuwtjes uit de beurstent en de prijswinnende films van het filmfestival.

In de aanloop naar het feestweekend maakten we ons zorgen over de weersvoorspelling. Maar ondanks storm en regen op donderdag en vrijdag zijn er toch zo'n 110.000 bezoekers geweest gedurende de zes dagen, aldus de organisatie. De Coupe Icare is echt terug-van-weggeweest dus, want in 2022 waren er 'slechts' 50.000 bezoekers. De organisatoren zijn er blij mee en de sfeer was als vanouds optimaal gezellig.

Op woensdag en donderdag hebben de ruim 100 ingeschreven piloten tijdens Icare Test goed gebruik gemaakt van de mogelijkheid en de mooie vliegcondities om spullen te testen van 19 fabrikanten. Zelfs harnassen waren te leen, een bijzonderheid op festivals. Nieuw dit jaar Swas de Icare 'Conf op donderdag en vrijdag. We waagden een poging om de interessant klinkende lezingen in het Frans te volgen, onder andere over hoe je kunt starten met acrovliegen, bergreddingen en mentale aspecten van vrij vliegen. We zaten in ieder geval droog.

Een bezoek aan de beurstent op de natte dagen was eveneens een goed idee. Zo'n beetje alle fabrikanten van vliegmetaal, harnassen, technologie en accessoires op het gebied van paragliding, delta en paramotor waren aanwezig met het nieuwste aanbod.

Op zaterdag vonden we 's ochtends vroeg een gaatje in het wolkendek om te vliegen samen met de heteluchtballonnen die vanuit het dal opstijgen. Eén van de mooiste vluchten die je kunt voorstellen en zeer de moeite waard om vroeg voor je bed uit te gaan. Het weer zat gelukkig ook mee op zondagochtend voor het Icarnaval. Een record van 150 gecostumeerde piloten vlogen mee waaronder een motorfiets, een ziekenhuisbed, skateboards, diverse draken, monsters en een paraglider in de vorm van een varken. Ze konden uitgebreid in de thermiek blijven draaien alvorens weg te vliegen naar de landing in Lumbin. Ook dat moet een van de mooiste vluchten zijn die je kunt maken!





De mooiste vliegfilms

De wind raasde om de filmtent heen en veroorzaakte tijdens sommige sessies zoveel geluid dat ze werden afgelast. Desondanks was er een mooie selectie films te zien op de andere dagen. Dit zijn de prijswinnaars.

Tekst: Steve Uzochukwu, Bastienne Wentzel



DU VENT DANS LA GUEULE

Prijs: ICARE D'OR

Vallen en opstaan

De winnaar van de grote prijs behandelt een bekend thema voor veel vrije vliegers: een ernstig ongeluk. Dit verhaal begint met zo'n ongeluk: een landing op het strand in Marokko gaat verkeerd en de piloot, Arnaud Martin, belandt tussen de rotsen. Hij breekt zijn been op een ongelukkige manier en wordt niet optimaal geholpen in het ziekenhuis in Agadir. We volgen daarna zijn revalidatie, nog een operatie en een hoop frustratie. Tussendoor zien we lichtpuntjes: de vooruitgang bij het staan en lopen. Arnaud zweert dat hij weer gaat vliegen en krijgt dat uiteindelijk voor elkaar. Een prachtige film over iets waar we liever niet over praten maar wat wel gebeurt.

De teaser is hier te zien: youtube.com/watch?v=s-dW_FHgpf



GAME HAWKER

Prijs: PRIX SPÉCIAL DU JURY

Valkenier in arm Amerika

Shawn Hayes is een zwarte valkenier uit een arm gebied aan de westkust van de Verenigde Staten. Hij is van jongs af aan in vogels geïnteresseerd en vertelt hoe hij het als arme zwarte jongen voor elkaar kreeg om valkenier van beroep te worden. Hij is wereldberoemd in die wereld maar dat staat in sterk contrast met de discriminatie die hij thuis te verduren krijgt. Het verhaal heeft ook een element van natuurbehoud: valkeniers uit regio claimen dat zij de vogels voor uitsterven hebben behoeft. Sinds de jaren zeventig is het aantal valken in de regio gestegen van 53 broedparen naar meer dan 2000.

youtube.com/watch?v=hfCaLMGmSxQ

NO WAY

Prijs: ICARE DE LA RÉALISATION

Next level stuntvliegen

Deze nieuwe film van Jean-Baptiste Chandelier is al online sinds de zomer en de meesten zullen hem wel gezien hebben. Zo niet: ga direct naar de link hieronder, hij is gratis te zien! Het is weer een hoogstandje van choreografie, actiefvliegen, prachtige beelden. Natuurlijk is het van begin tot eind gescript, maar de vlotte montage en humor maken dat je minutenlang aan het scherm gekluisterd zit. Zoals we van JB gewend zijn. Blijf kijken bij de aftiteling, want dan volgen nog de bloopers. JB zelf zegt dat er drie verschillende paragliders zijn gebruikt tijdens de opnamen en dat slechts één daarvan licht beschadigd is geraakt. Alle stunts zijn echt, alleen bij de tunnelscène zit een truc: de tunnel die ze inrijden is niet dezelfde tunnel die ze uitrijden...

Gratis op YouTube youtube.com/watch?v=cnmxtHmS25I





L'AIR DE RIEN

Prijs: COUP DE COEUR

Levensdoel

Deze ingetogen animatiefilm gaat over een oude man in een verzorgingshuis. Het leven gaat z'n saaie gangetje, als er op een dag een meeuw op het terras komt die hij stukjes lunch voert. De meeuw wordt tam, tot er op een dag een storm woedt. Tijdens de storm hoort de man de roep van de meeuw die in een net verstrikt is geraakt. De man redt de meeuw en verstopt hem in de schuur om te verzorgen. Het verhaal gaat over de stiekeme reddingsactie waarbij de man langzaam weer plezier in het leven krijgt en de meeuw weer opknapt van alle lekkere hapjes die de man voor hem meesmokkelt. De prijs is voor de film met de grootste emotionele impact.

Hier is een zwart-witversie te zien: vimeo.com/391368872



MERCI SOLEIL

Prijs: PRIX DU PUBLIC

Voortgedreven door de zon

Dit is het verhaal van basejumper en fietser Franck Malléus. Hij bouwt zijn oude fiets om naar een elektrisch aangedreven fiets, maar heeft dan ook een karretje nodig voor het zonnepaneel dat de batterij gaat laden en al de spullen die hij nodig heeft om de film te maken van zijn reis. Op enkel zonne-energie maakt hij vervolgens een reis van 1700 km door de Alpen in 31 dagen en 17 basejumps. Vandaar de titel (Dankjewel zon). Malléus reist autonoom, maar niet alleen. De avontuurlijke en positief gehumeurde Franck ontmoet allerlei mensen. Hij neemt deel aan de Bornes to Fly wedstrijd als assistent en wint daarmee een prijs voor de milieuvriendelijke manier waarop hij reist. De prachtige beelden van de Alpen maken het plaatje compleet van de film die bijna een uur duurt. Een welverdiende prijs.

Hier vind je de teaser: youtube.com/watch?v=LfRmvNqw3Lo&t=3s



THE GIRL WHO FOUND HAPPINESS

Prijs: ICARE PRESSE

Dansen in de lucht

Een korte film over een vrouw die haar liefde voor dansen combineert met vrij vliegen. Hangend onder een helieluchballon boven de wolken geeft ze een acrobatische show weg, totdat ze valt - waar je toch even van schrikt. Tot haar skydive-scherm opent en ze weg zweeft door de wolken heen.

A very short teaser: youtube.com/watch?v=wAUJ2Xb9IwA





Airdesign

Gouden tijden voor Airdesign die hun gouden Sock in de stand hadden hangen. Het succesvolle harnas Sock heeft nu een lichtgewicht variant. Het harnas is verkrijgbaar in drie maten met een eigen kleur. Je kunt ook je eigen ontwerp samenstellen uit maar liefst 9 kleuren.

De Sock Superlight heeft een lichtere zitting en softlinks in plaats van karabijnen en is daardoor een kilo lichter dan de gewone Sock.

Ook het superlichtgewicht harnas Le Slip 2 is uit, comfortabeler dan de eerste en met een makkelijker systeem om de airbag te bevestigen. De oude airbag past nog wel. ad-gliders.com

Flow

Prominent in de stand is het grote nieuwe XC-podharnas de Vissta XC (foto). De cockpit is groot genoeg voor meerdere instrumenten én een kop koffie en een bak yoghurt voor ontbijt. Geen grap. Er zijn twee cuphouders aan beide zijden van de cockpit. Bedoeld voor serieus overland- en competitievliegen, weegt het harnas zo'n 5 kg en heeft plaats voor twee reserves en een dragchute die je vanaf beide kanten kunt bereiken, plus een vak voor ballast.

Daarnaast heeft Flow ook een EN-C tweelijner uitgebracht, de Mystic, die in december klaar zal zijn. Geplaatst boven de Fusion die als 'lage' C zal blijven, is de Mystic een lichtgewicht scherm van 3,9 kg in de maat M. Het ontwerp is nieuw met enkel nitinol staafjes.

flowparagliders.com.au



Foto: Flow

Neo

Neo is een specialist in harnassen en draagsystemen (rugzakken voornamelijk). De fabriek in Doussard (vlakbij vliegsteek Annecy) in Frankrijk is recent twee keer zo groot geworden door een flinke verbouwing. Er werken nu 27 mensen waaronder een dozijn naaisters. Neo maakt al zijn harnassen hier en de meeste materialen komen uit Frankrijk. De spullen zijn daardoor wel wat duurder.

Een nieuw harnas is de standaard pod Suspender 2 (foto, met Maxime Pinot als model). Het mooi ontworpen harnas is beschikbaar in maar liefst vijf maten ook voor heel kleine piloten. Daarnaast zit er een slim speedsystem aan dat zelf blokkeert zodat je niet de hele tijd kracht hoeft te zetten. Het laat wel direct los als je je benen intrekt. De reserve tot slot heeft een speciale ophanging, het Standup rescue system, zodat je beter hangt mocht je de reserve ooit moeten werpen. Het harnas komt beschikbaar in maar liefst vijf maten (de meeste zijn er in drie of vier), zodat zowel hele lange als hele korte piloten de juiste maat vinden. Tevens is er een voetkussen beschikbaar waarmee je de pod wat korter kunt maken als het nog niet past.

fly.neoatelier.fr





Nearbirds

Het Oekraïense bedrijf Nearbirds heeft een eigen versie gemaakt van het submarine-harness (dat Ozone als eerste bracht). Hun unieke inbreng is vooral het kleine pompje dat de pod in vorm houdt. In plaats van een hermetisch gesloten en nogal zweterig ding maakt dit het harnas comfortabeler om te dragen en is het beter van vorm dus heeft ook minder weerstand. De pod sluit met een reeks magneetjes (zie foto). Eerdere kritiek betrof het geluid dat het pompje maakte; je wil geen urenlang gezoem in je oor. Het nieuwe pompje is vrijwel geluidloos, kunnen we ter plekke vaststellen. De batterij gaat 9 uur mee, zegt ontwerper Volodymyr Perevalov.

harnesses-nearbirds.com



Nova

Een paar gelukkigen konden de nieuwe EN-C tweelijner van Nova, de Codex, proberen op de Icare Test. Nova zegt dat het een makkelijk C-scherm is, geschikt voor piloten die de Mentor 7 helemaal in de vingers hebben. De strekking is slechts 6.1 De eerste drie maten zijn al gecertificeerd, de L volgt nog. In januari moet het scherm klaar zijn voor productie.

Ook het lichtgewicht podharnas Artus komt eraan. Dat is een consumentenversie van het X-Alps harnas van Nicola Donini (foto). Wanneer deze op de markt komt is nog niet bekend.

nova.eu

Gin

Nog een submarine-type podharnas: de nieuwe Genie Race 5 hangt als een enorm luchtschip op de stand van Gin. De stof en de naden zijn nieuw van Koreaanse makelij en superglad, vertelt Gin manager Jungmok Park (rechts op de foto). De pod en cockpit zijn makkelijker toegankelijk dan bij de Ozone-variant en heeft betere ventilatie. Daarnaast is er een nieuw hike&flyscherm de Yeti 6 met de golvende leading edge zoals we als eerste bij het sportscherm Bonanza 3 zagen. Park zegt dat de golvende voorkant vanaf nu op elke Gin scherm zal zitten, zoals ook de nieuwe Calypso 2. Het stabiliseert onder meer het aanduiken (pitch) van het scherm.

gingliders.com





Triple Seven

Triple Seven heeft nu een derde EN-A scherm: de Matrix. De andere twee zijn de Deck en Pawn. De normale Matrix is er in vijf maten en doordat er een 'extended weight range' is kun je ook een maat kleiner kiezen voor hike&fly. Je kunt er ook lichtgewicht kevlar risers bij bestellen. De M-light is de lichtgewicht versie met ander doek en ook de lichte risers. Ook de Matrix heeft winglets, de kleine vleugeltjes op de tips die meerdere merken na Advance nu gebruiken, voornamelijk om de rolstabiliteit en het gedrag in de spiraal te verbeteren.

777gliders.com



Macpara

Winglets! De kleine vleugeltjes op de wingtips die altijd het kenmerk van Advance paragliders waren, zitten nu bij diverse andere merken op de schermen. Zo ook de nieuwe EN-C tweelijner Verve van Macpara. Ze zijn bedoeld voor meer rolstabiliteit vooral bij full speed. De Verve is lichtgewicht en sneller dan de Elan die in het assortiment zal blijven als 'lage' EN-C. De Verve is gecertificeerd en leverbaar.

macpara.com



Niviuk

Niviuk heeft twee nieuwe hoge-B schermen uitgebracht, de Ikuma 3 and 3P (foto links). Het zijn 2/3-lijns hybride schermen (slechts twee lijnengalerijen in de tips), met het inmiddels gebruikelijke B/C systeem voor sturen met de achterste risers.

Daarnaast heeft Niviuk een heel scala aan nieuwe harnessen, waaronder de Drifter 2 (het topmodel competitieharnas), de Arrow P race lichtgewicht pod (foto rechts) vanaf 1,4 kg en de Roamer 2P, een superlichtgewicht stringharness vanaf 189 g (zonder protector).

niviuk.com



Charly/Finsterwalder

De Paralock 3 is een slimme quick-release karabiner speciaal voor paragliders. Deze kun je onder belasting eenvoudig openen door met één hand de rode knop te draaien en het zwarte hendeltje erboven weg te duwen. Dat is handig voor (acro)piloten na het werpen van een bestuurbare reserve of base-parachute om het hoofdscherm af te koppelen, of voor tandempiloten na een landing in sterke wind. De vorige versie moest je met twee handen bedienen. Om de karabijnen aan de risers te maken open je ze op dezelfde manier en sluit je ze door het hendeltje weer terug te duwen

zodat het systeem vastklikt. Een pin scheidt de riser van de ophanglus van het harness (en deze moet je dus ook verwijderen om de karabijnen aan het harness te maken). Je kunt deze pin ook gebruiken om het quickout systeem te vergrendelen als je bang bent dat die te makkelijk opent bijvoorbeeld bij de start. Maar dan werkt het quickout-systeem ook niet meer en zijn het eigenlijk gewone karabijnen. De karabiner heeft een breeklast van 28 kN en is slechts 75 gram.

finsterwalder-charly.de



Supair

De Evo Lite 2 is een innovatief modulair harnas met schuimprotectie. Het is een standaard zitharnas met plankje, maar je kunt er een beenzak bij kopen om er een pod van te maken. Zonder de pod weegt het harnas 3,6 kilo in de maat M. Je kunt er ook ook een cockpit bij kopen.

supair.com



Phi en Zoom

Het bedrijf van ontwerper Hannes Papesch (ex Nova, ex Advance) heet Papesch GmbH en daarbinnen heeft hij de paraglidermerken Phi en nu ook Zoom. Zoom bestaat sinds dit voorjaar en brengt in november zijn eerste scherm uit, de EN-C tweelijner X2C. Drie maten zijn al gecertificeerd. Alex Höllwarth (ex Skywalk) is de ontwerper en werkte als laatste aan de Skywalk Mint EN-C tweelijner. De X2C lijkt daar dus op, maar zal onder andere een lagere remdruk hebben, zegt Alex. Zoom schermen zijn via Phi dealers te bestellen maar er komt ook een Zoom website.

phi-air.com



Apco

De Nestra Light is de nieuwe hoge B van Apco. Het is een 2/3-lijns hybride zoals veel van deze klasse. De strekking is hoog met 6,0 en volgens Apco heeft het scherm een topsnelheid van 52 km/u. In plaats van schroefkarabiners zijn er V-links die de lijnen aan de risers verbinden, die licht en makkelijk te openen zijn. Ook zijn er de interne lijnbevestigingspunten die Apco heeft uitgevonden. De stof in de neus is 44 g/m² waardoor je je afvraagt hoe het scherm nog 'light' kan zijn. Dat is 'ie dan ook niet. De maat M weegt 4,55 kg, tegenwoordig het standaardgewicht.

apcoaviation.com



Skywalk

Een verrassing was de presentatie van de eerste Skywalk singleskin Pace op de beurs. Deze is ontworpen door Jean-Baptiste Chandelier die ook de Run&Fly van Dudek maakte. Geen wonder dat de schermen op elkaar lijken. De Pace moest geschikt zijn voor een groot publiek. Het scherm heeft een EN-B classificatie en heeft simpeler risers en is van stevige materialen gemaakt. Ook is hij makkelijker te landen. Als je het hele pakketje koopt met harnas Sleeve, reserve Tapa X-Alps, compressiezak en 18l rugzakje, ben je met minder dan drie kilo op pad. JB werkte samen met trailrunner Francois d'Haene om de Pace geschikt te maken voor meer dan alleen paragliders, zoals bergsporters, klimmers en trailrunners die graag naar beneden willen vliegen.

skywalk.info



Wie neemt dit jaar de titel mee naar huis...



Van 2 tot en met 9 september 2023 was het weer zo ver: het Nederlands Kampioenschap Berg voor paragliding. Zoals gebruikelijk sluiten we ons dit jaar weer aan bij het Brits kampioenschap. De organisatie door de Britten is piekfijn in orde.

Tekst: Karlien Engelen en anderen

Beeld: Anne Jan Roeleveld, Marcin Krawczyk, Karlien Engelen

We beginnen de week met 50 tot 70 km/u wind. De eerste paar dagen vullen we daarom met bijkletsen, prachtige wandelingen maken, uitdagende via ferrata's doen en lekker koken. Daarna belonen de weergoden ons met vijf goede vliegdagen op een rij. Na de algemene briefing van meet director Steve Senior en een uitleg van lokale weer-expert Mario, organiseren we elke ochtend met de Nederlanders nog een korte briefing om de belangrijkste routekeuzes door te spreken. Zo helpen de meer ervaren piloten de nieuwelingen. Vijf deelnemers vertellen hieronder over hun ervaring van deze week.

Taak 1 - dinsdag 5 september 2023
62,7 km race to goal van Organya naar Tremp

Matthijs Groeneveld

Het is tijd voor mijn allereerste taak ooit hier in Spanje. De organisatie kiest de wereldberoemde acro-stek Organyà als startplek. Dat is voor mij sowieso een highlight. De taak is gezet op 62 kilometer richting het meer bij Tremp.

De start is voor mij eigenlijk het spannendste moment. Ik vlieg net mijn eerste tweelijner (de Ozone Photon) en ben nog aan het leren hoe ik dat ding de lucht in krijg. Ik heb daarom vandaag twee pogingen nodig. Eenmaal in de lucht ben ik gelijk in mijn element en is het leuk spelen om de juiste positie voor de start te vinden. Vier minuten voor de start vind ik een mooi belletje en zit ik in een goede positie naar de eerste bergkam.

Mijn mooiste moment in de task is wanneer ik na de ridge samen met Matthijs en Ronny een thermiekbelletje aan het uitdraaien ben. Stiekem steek ik een momentje eerder weg, om te ervaren hoe het is om voor deze toppers te vliegen. Eenmaal in de Isonavallei pingpongen we heen en weer tussen de verschillende turnpoints. Ik heb Iwan in het vizier richting het laatste turnpoint en denk hem te kunnen verschalken. Maar Iwan heeft weer eens een magisch momentje en schiet omhoog, en weg is hij. De final glide over het meer is erg mooi en het is altijd leuk om goal te halen in de eerste taak. De sfeer in goal is super en het landingsbier-tje smaakt erg goed. Maar het zwemmen nadien en het gezellige etentje maken de perfecte dag echt af.

Taak 2 - woensdag 6 september 2023
85,5 km race to goal van Àger via Castejón de Sos naar Vall de Boí

Anne Jan Roeleveld

Woensdag 6 september kan dankzij het fantastische vliegweer de tweede taak van de wedstrijd worden gevlogen. Het taakcomité zet een taak van 86km uit van Àger richting



het noorden. Met een basis van 2000m tot 2500-3000m later op de dag in de hoge bergen is het een veelbelovende dag. Na mijn vroege landing gisteren is mijn plan om vandaag niet te agressief te vliegen en in ieder geval goal te halen.

Na de start om 14 uur vliegen we hoog de lijzijde van de hoofdkam over. We zitten in de derde groep die wegvliegt. Het duurde voor ons wat langer om maximale hoogte te maken boven de start. Direct na het wegsteken naar het noorden vind ik weer thermiek samen met Rick.

De bellen zijn sterk, over het algemeen 3-4m/s met af en toe zelfs uitschieters naar 5-6m/s. Het is soms pittig dus een goede schermcontrole is wel vereist. In zulke condities is het belangrijk om een veilige afstand te bewaren van het terrein en andere

piloten.

Op de helft van de taak is de zuidwesten-wind steeds duidelijker aanwezig. Samen met andere piloten kan ik telkens weer hoogte maken. En als er geen andere piloten zijn, helpen de gieren me om de sterkste thermiek te vinden. Een van de sleutelpunten is het turnpoint in het dal bij Castejón de Sos. Gelukkig kan ik net ervoor nog hoogte maken tot 2200m, waardoor ik het turnpoint gemakkelijk haal en daarna hoog genoeg terug op de bergflank aankom.

Het laatste gedeelte heb ik wind mee en is de thermiek boterzacht. Heerlijk! Boven de bergen op de westflanken de bellen uitdraaien. Hier ben ik in mijn element. Boven de wilde paarden, schapen, gemsen geniet ik enorm van dit laatste stuk. Als 6e Nederlander haalde ik vandaag goal waar ik, zeker na gisteren, erg blij mee ben.

Taak 3 - donderdag 7 september 2023
80,3 km race to goal van Àger naar Tremp Joost Visschedijk

Bij het vliegen en bij wedstrijden in het bijzonder, is het van belang dat je organisatie van je spullen op orde is. Alles heeft een vaste plek tijdens het opbergen, transport en vliegen. Handschoenen in je helm, zonnebrandcrème in het zijvak van je tas, zonnebril in het voorvak van je pakzak etc. Altijd dezelfde plek: dan ben je zelden iets kwijt. Vandaag beslis ik eens m'n andere vliegtelefoon ook mee te nemen, dat is wel handig als extra kaart met thermiekcen-treerkaartje. Vanwege de extra gsm pas ik de schermindeling en instellingen van mijn andere vlieginstrument aan.

Wat een leermoment... door af te stappen



van mijn vaste-plekken-schermindeling staat er ineens een woud aan getallen op het scherm en zie ik door de bomen het bos niet meer. Resultaat: ik mis essentiële getallen die laten zien wanneer je bij de berg moet vertrekken om op tijd bij de start te zijn. Ik start dus te laat. Dit betekent dat ik vanaf het begin achter de grote groep aan hobbelen en veel te langzaam vlieg. Ik kom gelukkig wel op goal maar heb onderweg veel tijd verloren.

Dus, ook op je instrumenten heeft alles een vaste plek. Hoogte, snelheid, afstand tot keerpunt, glijgetal naar goal. Mijn persoonlijke leermoment: niet meer op het laatste nog van alles wijzigen of instrumenten toevoegen. Nu slapen en morgen weer een nieuwe taak op de vaste plek.

Taak 4 - vrijdag 8 september 2023

85,3 km race to goal van Åger naar Ainsa Esther Dielissen

Vandaag rijden we voor de derde dag op een rij de start van Åger op en de sfeer zit er goed in: de muziek in de bus staat voluit aan en het feestje gaat nog even door op de start, meerdere piloten sluiten zich aan voor een dansje en verzoeknummers. Lekker ontspannen en vrolijk de dag beginnen, voordat het serieuze werk - onze routine van spullen klaar maken, taak briefing en starten - weer begint.

De windvaan en de in verhouding tot de voorgaande dagen stevige windvlagen, maken duidelijk dat de wind er vandaag al vroeg bij is. Ook nieuw is de duidelijke oost-component in de meteo. Toch zou het een mooie dag moeten worden en de organisatie zet een 85 km taak eerst naar het Noorden de Isona vallei in en daarna naar het westen met goal bij het kasteel van Ainsa. Tegen de tijd dat het startwindow open

gaat, hebben we 25-30 km/h gusts op de start. Starten is nog steeds prima mogelijk, maar de winderige condities leveren voor sommige piloten die voor me aan de beurt zijn in de startrij toch al wat zij- en buikschuivers op en het organisatie-team roept alle piloten nog een keer expliciet op om zo snel mogelijk te starten, ook wanneer dat 1 tot 1,5 uur wachten in de lucht betekent. In de rij voor de start loopt de spanning bij een misstart ook altijd wat op, aangezien de startcondities langzaam winderiger worden en we met onze vliegkleden en zware harnessen flink staan te bakken in de zon. Gelukkig loopt het bij de piloten in mijn rij relatief vlot en dan is het toch opeens snel mijn beurt! Met een voorzichtig gebouwd muurtje en een wat rustiger momentje in de wind kom ik gelukkig mooi weg. Het pushen langs de ridge gaat langzaam tegen de oostenwind in, maar het gaat. Ook de thermiek is best goed, al is het wel af en toe goed turbulent als we van de achterkant een bel in vliegen. Op een bepaald moment komt er bij het thermieken een thermische gust door de startgaggle heen waardoor ik en nog tien andere piloten vrijwel precies tegelijkertijd links, rechts, boven en onder letterlijk uit de bel vallen. Even oppassen. Gelukkig is er genoeg tijd om te herstellen en rustig meer hoogte te maken, waardoor ik op het moment van de airstart een vrij goede positie ten opzichte van de cylinder heb en mooi hoog zit. We halen de start, vliegen terug naar de ridge, maken nog wat hoogte om de lee erachter te kunnen overvliegen en duiken dan over the back de Isona vallei in.

Vanaf daar loopt het super, de thermiek is mooi, de inversie breekt wat op en de basis stijgt van 2000 naar uiteindelijk wel 2500m, wat in deze vallei ruim voldoende is voor



mooie lange glides. Tot aan waypoint 1 is het dan ook echt cruisen en genieten, ik kan mijn hoogte goed vasthouden door af en toe een paar rondjes in een bel te draaien en leg daarbij vlot afstand af. Bij waypoint 1 kom ik wel wat lager bij het terrein aan, en stijgt het in de bel die ik vind aanvankelijk wat traag, maar het gaat steady weer tot basishoogte.

Ik steek met een klein groepje op de koerslijn richting het westen weg en begin aan de oversteek het brede rivierdal nabij het dorpje Arén, het "dorpje in de rots". De oversteek loopt goed, maar mijn voorvliegers zie ik met een lijn links van mij in in de diepte wegzakken, wow daar is veel sink! Ik pas mijn lijn aan naar rechts en zie dan op eens een gier voor me in rap tempo opdraaien. Dan pats, een knoepert van een bel. Binnen no-time ben ik 1000 meter hoger dan de piloten met wie ik net nog samen was, die zijn stipjes boven het bos. Omdat ik er nog steeds niet veel voor voel om me bij hen aan



te sluiten en ik inmiddels sky high zit kies ik voor een vrij directe lijn richting een wolkje wat boven het plateau hangt dat we daarna moeten oversteken. Daar aangekomen (zuidflank, met wolk en boven ridgehoogte) word ik echter compleet verrast, door een speciale sinkzone maar wel door een gebrek aan überhaupt variogeluid. Hoe kan het nou dat hier niks zit? En waarom wilde ik hier alleen heen? Ik zoek in het rond maar het valt vies tegen en er is lager in de vallei ook nauwelijks landbaar terrein, dus uiteindelijk land ik op een ver verlaten akkertje vrij hoog op het plateau. Balen van de taak, het ging net nog zo goed! Maar hej, wat een mooie plek eigenlijk! Geen levende ziel te beken-nen. De retrievechauffeur weet me na enige tijd toch te vinden, hij vond het ook een avontuurlijke weg en dat wil wat zeggen. We pikken nog een piloot in de buurt op aan de andere kant van het massief maar net zoveel in de rimboe. De terugrit naar Åger in het namiddaglicht is prachtig, we zien zelfs twee hertjes, een aantal geologische sites en het vanuit de lucht zo herkenbare "dorpje in steen" Arén, waar vanwege alle fossiele dino-vondsten in de omgeving ook een dinosauriërmuseum is. Niet dat ik niet liever goal heb, maar dit is ook leuk.

Taak 5 - zaterdag 9 september 2023
69,1 km race to goal van Åger via Adons naar Tremp
Tom Peek

Na vier ongelofelijk goede vliegdagen met gave taken zit de British and Dutch Open er weer bijna op. Na de lange terugweg vanaf goal gisteren (meer dan twee uur), ben ik blij als duidelijk wordt dat we vandaag een iets kortere taak vliegen en goal een stuk dichterbij Åger ligt. Op dag 5 stuurt de organisatie ons bekend terrein in; heen en weer over



de Isona-vallei, een hogere kam naar het noorden aantikken en landen bij het half opgedroogde meer van Tremp. De condities zijn duidelijk minder goed dan voorgaande dagen. De hoge druk, stabiliteit en oostwind houden aan. Dat betekent dat het vlak bij de start soms turbulent is en het lastig is om voldoende hoogte te sprokkelen voor de eerste oversteek. Vol vertrouwen sta ik aan de start om mijn eerste echte wedstrijdweek goed af te sluiten. De voorgaande drie dagen stond ik immers op goal, er is een kortere taak, en ik weet waar dat de triggers voor de beste thermiek zitten. Ik weet dat ik met een goed resultaat een paar plekken omhoog kan schuiven op de ranking, maar besluit mijn eigen race te vliegen. Het is tijd om me voor

te bereiden voor de start: ik neem de taak nog een keer door in mijn hoofd, bepaal mijn tactiek voor een goede start, en ik visualiseer dat ik in een loeiharde bel omhoog draai terwijl ik me relaxed voel en er volop van geniet. Let's go! Vlak na de start verdwijnt mijn zelfvertrouwen als sneeuw voor de zon. Ik vlieg direct de sink in, en terwijl de nare toon uit mijn uit mijn vario aan blijft houden moet ik snel de plannen aanpassen. Een stuk of twintig piloten zitten ook laag op de eerste kam, en we hebben moeite om te overleven in de stabiele condities en tegenwind. Shit, dit kwam niet voor in mijn plannen! Met het mes op de keel weten we met een aantal man de startcylinder laag aan te tikken en werken we onszelf geduldig omhoog tot



aan het einde van de kam. Fred waagt de eerste grote oversteek naar achteren al, terwijl we niet erg hoog zitten. Twee andere piloten besluiten eerst bij te tanken aan de andere kant van de rivier. Ik moet snel een keuze maken; volg ik Fred richting het volgende keerpunt, of neem ik de omweg en speel ik het op veilig? Ik kies voor het eerste, en moet de katrollen van mijn speed-systeem vol over elkaar trekken om bij te kunnen blijven op mijn B-vleugel. Wedstrijd-vliegen lijkt vooral een spel van keuzes en ik ga er snel achter komen of ik de juiste heb gemaakt.

Tijdens de glide is het tijd voor een slokje water, en maak ik een plan voor de volgende move. We lijken te laag aan te komen en ik zal direct een low save nodig hebben om in de race te blijven. Ik probeer langs een klein rotswandje te schrapen waar de bomen lijken te bewegen, maar dat is vals alarm. Ik zet meteen plan B in, want met 100 meter boven de grond is er geen tijd en hoogte te verspillen. Dan maar met de wind mee naar een rotsachtig kommetje boven een groot veld wat goed in de zon ligt te bakken. Ik heb een klein wonder nodig en vlieg volledig gefocust aan op deze textbook

thermiek trigger. Zie ik ergens een vogel vliegen of een struik bewegen? Misschien ruik ik het boerenveld onder me, voelt de lucht ineens warmer of komt er wat geluid omhoog vanaf de grond? Nog geen drie minuten later is het doek gevallen voor me, en mag ik in de intense Spaanse hitte mijn spullen op gaan ruimen. Terwijl ik me realiseer dat mijn wedstrijd helaas erop zit, trekt de wind ineens goed aan en lijkt de bel waar ik op hoopte een paar minuten te laat los te komen.

'Tegenslag hoort ook bij de sport' vertel ik mijzelf tijdens de wandeltocht naar de dichtstbijzijnde weg. De wedstrijdorganisatie heeft inmiddels een busje met chauffeur mijn kant op gestuurd. Snel zie ik dat ik niet alleen ben. De Nieuw-Zeelandse wedstrijdveteraan Chris heeft dezelfde fouten gemaakt als ik. We geven elkaar een dikke high-five en evalueren waar het mis ging. Verlies samen delen verbreedert, en het zou zonde zijn om dit leermoment aan me voorbij te laten gaan. Een van de leuke dingen aan een wedstrijd is het contact met andere piloten. Chris vliegt al twintig jaar world cups, is ervaren acropiloot en SIV instructeur, en zit boordevol met goede ver-

halen en tips. Hij nodigt me uit om in Nieuw Zeeland langs te komen voor een gave vol-biv in de backcountry. Wie weet in de toekomst?! In de bus terug kijk ik nog snel op de livetracking waar de andere Nederlanders vliegen. Het lag toch echt aan mij en niet aan de condities.. Op afstand juich ik ze richting goal, en kan niet wachten om ieders verhalen te horen.

Het NK Berg zit er na vijf intense en vermoeiende dagen op, en ik kan tevreden terug kijken. Vooraf was het doel om een hele hoop te leren en erachter te komen of wedstrijden vliegen iets voor mij is. Elke dag heb ik in mijn schriftje een pagina vol kunnen schrijven met alle leerpunten en ben ik stiekem ook trots op mijn resultaat; drie dagen op goal, een dag end-of-speed gehaald maar 1500m van goal en de laatste dag vroeg uitgezakt. Niet slecht voor mijn eerste echte wedstrijd! Ook was het ontzettend gaaf om veel andere Nederlandse wedstrijd-piloten te ontmoeten. De sfeer was erg goed en gezellig, iedereen moedigde elkaar aan en de ervaren piloten hebben ontzettend veel tips gedeeld en de nieuwelingen erg welkom laten voelen. Een ding is zeker: volgend jaar ben ik weer van de partij!

Resultaten NK Berg 2023

Nederlands kampioen sportsklasse (t/m EN-C schermen):

- 1 Matthijs Groeneveld (Ozone Photon)
- 2 Marcin Krawczyk (Ozone Alpina 4)
- 3 Anne Jan Roeleveld (Swing Libra RS)

Nederlands kampioen dames:

- 1 Karlien Engelen (Ozone Zeno2)
- 2 Esther Dielissen (Ozone Mantra7)
- 3 Leontien Kragten (Ozone Rush6)

Nederlands kampioen totaal:

- 1 Ronny Geijssen (Ozone Enzo3)
- 2 Matthijs Derks (Ozone Enzo3)
- 3 Matthijs Groeneveld (Ozone Photon)

**Iedereen van harte gefeliciteerd
met de prestatie en de einduitslag!**

De volledige uitslag vind je
hier:
airtribune.com/bpc2023/results





Ons huwelijk met de Britten

Al jarenlang schommelt het deelnemersaantal van de Dutch Open tussen de 15 à 25 deelnemers. Dat is te weinig om een eigen kampioenschap te organiseren. Daarom haken we ons karretje graag aan bij de British Open. Ze ontvangen ons altijd met open armen. Het kampioenschap heeft een gezellige sfeer met een gemixt publiek. Dit jaar deden er een aantal echte topers mee (20 deelnemers die in de top 300 staan van de wereld volgens de CIVL ranking) maar ook 56 deelnemers met een EN-C scherm of lager. Dit zorgt ervoor dat het niveau voor iedereen leuk is. Totaal waren er 22 Nederlanders, 51 Britten, 15 Fransen, 10 Spanjaarden en nog heel wat andere nationaliteiten dit jaar.

Volgend jaar vindt het Brits en Nederlands Kampioenschap waarschijnlijk plaats in Saint André les Alpes in de eerste week van september. Inschrijvingen starten meestal eind januari. Schrijf het alvast in je agenda!







WK Deltavliegen 2023

Van 7 tot en met 19 augustus 2023 vond het WK Deltavliegen plaats in en rond de plaats Krushevo, in Noord Macedonië. Arne Tänzer, Joost Eertman, Sander van Schaik, Anne Conijn en Gijs Wanders deden namens Nederland mee. Zij vlogen samen met 100 andere deltapiloten mee in klasse 1: flex wings. Daarnaast streden er ook 25 piloten in klasse 5 (rigid wings) om hun eigen wereldtitel. En tot slot was er ook het WK voor dames in de flex wing klasse 1, met zeven deelnemers.

Tekst: Gijs Wanders

Foto's: Gijs, Arne, Mathijs, Jochen Zeischka



Startplek. Foto: Jochen Zeischka

Een WK is altijd een strak geregisseerd evenement. Dat begint al bij de procedure van de inschrijvingen en dat loopt vervolgens door in de registratie, openingsceremonie, meteo- en taakbriefings, protestprocedures en de uiteindelijke huldiging van de wereldkampioen(en). Ook in Krushevo is alles weer tiptop in orde, met een organisatie die ook veel parapentwedstrijden in goede banen leidt. Schitterend om te zien hoe wedstrijdleider Goran, meeteoman Martin en de vele andere vrijwilligers het allemaal geweldig doen.

Logistieke ramp

Tegelijkertijd is het voor het Nederlands team ook een behoorlijke logistieke operatie om vleugels, harnessen, retrievers en retrieve-auto op de plek van bestemming te krijgen en weer terug. Joost en zijn vriendin Marieke hebben aangeboden om de bus met alle vleugels, harnessen, reservemateriaal en bagage in een week tijd van Nederland naar Noord-Macedonië te rijden. Helaas krijgen ze bij Magdeburg (voormalig Oost-Duitsland) te maken met een motorstoring in de huurbus. Wat een drama! Vooral door een totaal niet behulpzame verhuurorganisatie. Na een boel gedoe en discussie met deze verhuurmaatschappij, besluiten Joost en Marieke met de trein terug naar Nederland te gaan om een andere bus te zoeken. Wonder boven wonder lukt dat met hulp van Brookhuis taxivervoer uit Oldenzaal. Met die bus rijden ze de dag erna weer naar Magdeburg om alle spullen over te laden en hun reis te vervolgen. Een duidelijk gevalletje van hoe je je vakantie niet wil beginnen. De rest van het team gaat per vliegtuig of in het geval van Anne Conijn per auto vanuit zijn woonplaats in Zuid-Frankrijk naar Noord-Macedonië. Ondanks de logistieke ramp met de huurbus komt iedereen op tijd op de plek van bestemming.

Invliegen

Bij aankomst in Krushevo op zaterdag 5 augustus is het nog niet optimaal vliegweer, waardoor er ook op zondag voldoende tijd is om te acclimatiseren, boodschappen te doen en de omgeving te verkennen. Een aantal piloten doet op maandag 7 augustus mee aan de oefentaak, een aantal niet. Dinsdag 8 augustus begint het WK Deltavliegen met taak 1: een klassieke zig-zag-taak door de brede vallei richting het zuiden naar een goolveld nabij de Griekse grens. Slechts 1 Nederlander weet goal te halen: Joost Eertman! Hij vertelt over deze taak dat het veel schrapen en krabben is geweest om boven te blijven en zo beetje bij beetje het doel te kunnen halen. Er volgen nog zeven taken, die allemaal door de grote hoeveelheid keerpunten bij elke taak in mijn hoofd een beetje door elkaar zijn gaan lopen. Daarom geen verslag per taak, maar vooral een verslag van wat opvallende ervaringen.

The Dutch Rocket

Arne vloog als een raket! Meerdere taken zat hij goed voorin mee of voerde zelfs het veld aan. Heel knap om zoveel initiatief te nemen en de gaggles (groepen vliegende piloten) voor te blijven. Basisprincipe is: de gaggle is vrijwel altijd sneller dan een individu. De gaggle heeft meer kans thermiek te vinden door de grotere verspreiding van zoekende deltaxvliegers in zo'n gaggle en bovendien zijn ze daardoor beter in staat sneller de beste kern te vinden en goed te centreren. Met tijdswinst als gevolg. Soms wordt er in de gaggle echter ook te behoudend gevlogen of een omweg genomen. Dat doet zich dit keer door het aparte weer ook zeker voor. Arne staat in het overall klassement van dit WK lang in de top 10. Hij weet ook een dag bijna te winnen. Door een minder resultaat op de een-na-laatste dag wordt hij uiteindelijk 11e overall over alle taken. Na zijn 11e plek bij het EK vorig jaar bij Monte Cucco opnieuw een



Onderweg aan boord bij een van de piloten.

zeer sterke prestatie, die voor zover mijn geheugen reikt niet eerder door een Nederlander is neergezet op een WK!

Communicatie

Waar altijd veel over te doen is, is de radiocommunicatie tijdens de vluchten, zo ook in het Nederlandse team. De één heeft een kraak als 'ie praat, de ander heeft zijn radio niet opgeladen en is dus helemaal niet te horen en weer een ander is alleen zacht te horen. Dat is dit keer gelukkig heel anders; iedereen is op de radio hoorbaar en slechts een enkele keer is er een radio niet opgeladen. Het resulteert in duidelijke communicatie over de kracht van de thermiekbellen. Daardoor kun je een goed beeld van de ontwikkeling van de vlieg-dag krijgen. En je kan tactische beslissingen nemen om een bel toch even helemaal uit te draaien of juist om door te racen naar een volgende, maar waarschijnlijk sterkere bel. We vinden het van belang om cijfers en feiten te benoemen in plaats van waarde-oordelen. Kortom we delen: "Hier piloot x, 40 km voor goal, in een plus 3 m/s bel." In plaats van: "Ik heb bij de voet van de berg een sterke bel." Want wat voor de één een sterke bel is, is voor de ander maar matig ten opzichte van de verwachting. Ook de afweging om een route via de bergen of via het dal te nemen kwam dit keer goed aan bod tijdens de vluchten, waardoor nuttige informatie zowel betere individuele als betere teamprestaties opleveren.

Retrieve

Piloten ophalen of *retrieven* is dankzij prima mobiel internet in Noord-Macedonië niet heel complex. Gewoon 'Volg het pijltje' op basis van de mobiel gedeelde locatie van de landingsplek. De wegen en de infrastructuur is echter heel wat minder prima dan het internet. Het voelt in Noord-Macedonië, zeker op het platteland, of

Uitslag

Plaatsing Nederlandse deelnemers:

Arne Tänzer	11
Gijs Wanders	19
Joost Eertman	62
Sander van Schaik	73
Anne Conijn	84



Meer informatie en alle uitslagen zijn te vinden op:
civlcomps.org/event/hgworlds2023/results



Mathijs, Arne en Gijs op goal.



Links en boven: Arne en Gijs op goal na taak 6.
Onder: Gijs op goal.



je 50 jaar terug in de tijd gaat. Slechte wegen, oude auto's - Yugo's, Zastava's en dergelijke -, veel vervallen en slecht onderhouden huizen. Dat maakt het avontuur des te interessanter, zeker in combinatie met de vele vriendelijke, geïnteresseerde en behulpzame mensen. De eerste week is Marieke onze retriever. De tweede week wordt haar rol vakkundig overgenomen door Mathijs. Allebei waren zij al eerder mee geweest naar deltavliegwedstrijden, dus zij weten hun taak perfect te volbrengen. Daarnaast hebben we ook nog de lokale taxichauffeur Stavre, die we nog kennen van wedstrijden uit 2016 en 2018. Hij helpt met retrieven, maar ook met vervoer van en naar het vliegveld (Thessaloniki, Griekenland) of bijvoorbeeld lokale simkaarten voor onze telefoons. Als je na een lange vlucht weer in de auto terug naar het hotel zit, voelt dat toch wel als de ultieme luxe en kers op de taart. Dus ook via deze weg: superveel dank Marieke, Mathijs en Stavre!

Shifting gears

Het vliegweer is dit jaar minder 'standaard' dan eerdere jaren. Vooral de eerste dagen blijken behoorlijk verraderlijk. De wolken zien er strak uit, maar blijken vaak niet te werken. Dat het rondom de startplek uitdagend is om omhoog te komen, hadden we in 2016 en 2018 al ervaren. Maar toen ging de dag vanaf de start van de taak 'aan' en kon je prima racen. Dit jaar is dat de eerste dagen duidelijk anders, getuige de vele toppers die vroegtijdig aan de grond staan. Ook Anne, die het gebied nog niet kent, heeft moeite om het in de vingers te krijgen. Gelukkig vliegt hij op dag 2 naar goal en is dat *in the pocket*, maar hij is verrast door de veranderlijke en verraderlijke omstandigheden. Niet het vliegweer dat hij uit onder andere Frankrijk gewend is. Zelf heb ik ook gezocht naar waarom juist deze wedstrijd erg goed

uit de verf komt voor mijn doen. De verklaring vind ik in mijn net wat meer conservatieve vliegstyl. In de loop der jaren heb ik wel leren racen, maar dat is niet persé mijn voorkeurs-vliegstyl. Voor mij zit de uitdaging vooral in de hele route vliegen en niet zozeer in een ander achter me laten of van de ander winnen. In de evaluaties van vluchten komen we tot de conclusie dat *shifting gears* dit jaar bij uitstek van belang is. Als de thermiek op een vliegtag op basis van de weersverwachting (en vervolgens ook in de praktijk) eerder toeneemt en goed aanstaat, vraagt dat opschakelen naar een hogere versnelling. En evenzo afschakelen, wanneer aan het eind van de dag de thermiek eerder afneemt. Beter leren versnellen of vertragen is een mooie uitdaging in dit spelletje van wedstrijdvliegen.

Een sterk einde

Sander heeft ondanks de eerdere ervaring in het gebied van de EK's in 2016 en 2018 een aanloop nodig om goed in de wedstrijd te komen, maar weet de laatste twee dagen knap goal te halen. Met geduld, doorzettingsvermogen en solide vliegen haalt hij bij taak 7 zijn eerste goal in Krushevo. En dat is zeker geen Mickey Mouse taak, namelijk 152 km! Blijkbaar smaakt die persoonlijke overwinning zo goed, dat hij de dag erna bij taak 8 na 125 km vliegen opnieuw goal haalt en zo belangrijke punten weet binnen te harken voor de Nederlandse teamscore.

Bij klasse 1, de Flexwings, werd Alex Ploner (Italië) opnieuw wereldkampioen. Bij klasse 5, de Rigid wings, won Tony Raumauf uit Oostenrijk. Bij de dames tenslotte won Sasha Serebrennikova, voorheen uitkomend voor Rusland, maar nu vliegend voor Oostenrijk.

Lier(her)keuring Paragliding Terlet 2024

De Technische Commissie van de KNVvL Afdeling Paragliding geeft op zaterdag 24 februari en zaterdag 9 maart 2024 liereigenaren de gelegenheid tot het keuren van lieren die gebruikt worden voor paragliding.

Net als voorgaande jaren kunnen liereigenaren hun lier inschrijven voor een vrij tijdslot. De beschikbaarheid van tijdsloten is te vinden via de volgende link :

<https://www.knvvl.nl/paragliding/veiligheid/veilig-lieren>.

Liereigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het laten keuren van hun lier. De vervaldata van de lieren die voor de herkeuring in aanmerking komen staan op de KNVvL website voor de afdeling Paragliding onder "Veiligheid" en vervolgens "Gekeurde lieren" of via de link: <https://www.knvvl.nl/paragliding/veiligheid/gekeurde-lieren>

Stuur een mail naar de Technische Commissie van de afdeling Paragliding met het gewenste tijdslot. Op volgorde van aanmelden zullen de tijdsloten uitgegeven worden. Het verzoek is om (ruim) op tijd aanwezig te zijn zodat op tijd gestart kan worden met de keuring.

Info en aanmelding

De herkeuring van de lier, ongeacht of deze goedgekeurd of afgekeurd wordt, kost € 45,00. Het keuren van een 'nieuwe' lier of een lier waarvan de keuring meer dan 2 jaar verstreken is, kost € 75,00

Plaats: Parkeerplaats van Terlet

Adres: Apeldoornseweg 203

Aanvang: 9:30 uur

Afsluiting: 14:00 uur

Aanmelding: per e-mail naar techniek.paragliding@knvvl.nl

KNVvL Afdeling Paragliding

Technische Commissie

Gerard, Rob, Job en Sander.





Kompas komt van pas

Tekst en foto's: Jesper Albers

Een kompas mee tijdens het vliegen kan je redding zijn als je ineens het zicht verliest. In sommige gevallen is het zelfs verplicht. Maar welk kompas is geschikt en waar laat je hem?

Tekst en foto's: Jesper Albers

Vanuit de wet wordt verwacht dat iedere paramotorpiloot een (standby)kompas bij zich heeft waarmee een rudimentaire plaatsbepaling en koers kan worden opgesteld. Voor paragliders en delta's is het sterk aan te raden. Hoe handig is het niet om naar een collega vlieger te melden dat je ten noordoosten van plaats X vliegt, of dat hij om bij je te komen een koers van y moet vliegen? Het is ook van belang voor je veiligheid. In de wolken vliegen mag uiteraard niet, maar je kunt verrast worden. Verlies je al het zicht boven en onder je, dan is een kompas een heel zekere manier om koers te houden. Ik heb een tijdje rondgevlogen met een tasje op schoot waar ik mijn kompas in had liggen (en de snacks voor onderweg). Dat moest dan ook altijd mee, wat ik persoonlijk niet altijd wil. Na een korte zoektocht heb ik een bolkompas gevonden dat op de risers geïnstalleerd kan worden. Het grote voordeel hiervan is dat je het altijd bij je hebt en

waarvoor je geen extra tasjes mee hoeft te slepen.

Ervaringen

Vanwege oa. het weer heb ik er in de lucht helaas nog niet mee kunnen experimenteren maar statisch, wandelend en fietsend heb ik het kompas kunnen vergelijken met een GPS en een ander kompas. Zoals reeds gemeld is het een bolkompas dat gemonteerd zit in een 3D-geprinte behuizing. In hoeverre dit bestand is tegen het starten en landen waarbij het scherm in gras en zand ligt moet nog blijken. Monteren op de risers is in principe geen enkel probleem. Eerst de zekerlijn monteren en daarna het kompas om de riser haken. Let hierbij wel op dat de werking van het speedsysteem en de trimmers niet gehinderd wordt.

Het kompas is goed af te lezen, heeft wel wat last van na-ijlende beweging (damping is wat te licht). Vanwege het principe van

een bolkompas (je kijkt tegen de achterkant van de bolle kompasroos) moet je even onthouden dat dit anders werkt dan een vlakkompas waar je bovenop kijkt.

De cardinale (hoofd)koersen (N, O, Z, W) worden goed aangegeven en het kompas is nauwkeurig genoeg om een aangegeven koers te kunnen volgen. Een bijkomend voordeel van een kompas met een koersroos is dat je ook een doorgegeven koers kan volgen als je in contact staat met een grondstation en je bent verdwaald of op zoek naar een landingsplaats in de bergen.

Wat meer over kompassen

Wellicht handig om even te kijken naar de verschillende kompassoorten. De gebruikelijke kompassen die veel voor bijvoorbeeld wandelen gebruikt worden zijn vlak en worden van bovenaf bekeken. Het noorden is meestal met een opvallende kleur aangegeven. Daarnaast zit er vaak een draaibare

schaalverdeling op waarmee een koers kan worden ingesteld.

In vliegtuigen (en in de scheepvaart) worden deze zelden gebruikt. Meestal wordt hier gebruik gemaakt van een bolkompas waarbij in een vloeistofoplossing een bol gemonteerd is met een magneet onderaan. De cardinale koersen en eventueel een schaalverdeling zijn hierbij op de buitenkant van de bol aangegeven.

Beide bovenstaande kompassen zijn gebaseerd op magnetisme. Ander oplossingen (die ik hier niet zal uitleggen) zijn bijvoorbeeld systemen gebaseerd op gyroscopen (navigatie in het poolgebied), lasers en GPS. Voor ons zijn vanwege de eenvoud en draagbaarheid de magnetische en de GPS-varianten de meest gebruikte.

Terminologie

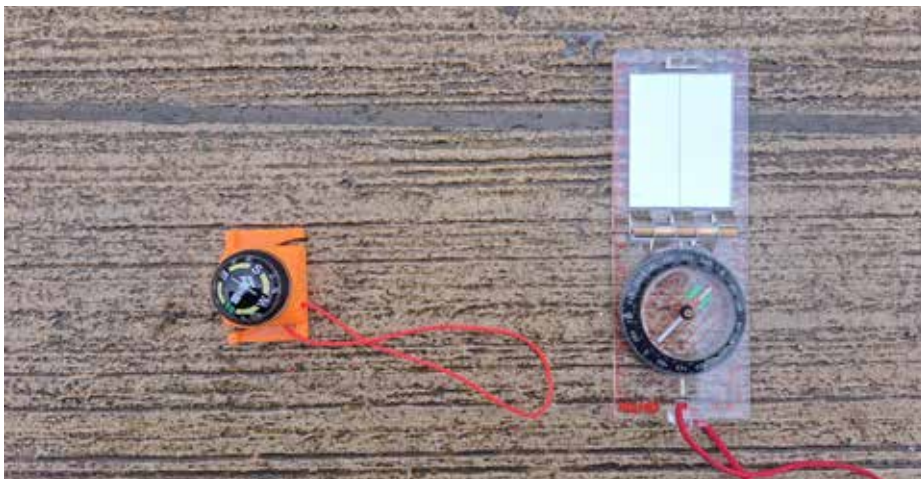
De belangrijkste termen die je tegenkomt bij het navigeren op kompas zijn de volgende.

Er zijn twee 'noorden', namelijk het **magnetische noorden** (*magnetic north*) en het **ware noorden** (*true north*). Tussen beide punten kan een verschil van 1080nm (2000km) zitten waarbij het magnetische noorden beweegt.

Het ware noorden is het punt waarop alle **meridianen** bij elkaar komen. Meridianen zijn lijnen die noord – zuid over de aarde lopen en altijd haaks op de evenaar staan. De nulmeridiaan bevindt zich in Greenwich (UK). De lijnen 'rechts' van deze meridiaan geven het oosten (east) aan en lijnen 'links' van de nulmeridiaan geven het westen (west) aan. Dit loopt door tot aan de tegenoverliggende meridiaan die op 180° ligt. Wij navigeren op de kaart richting het ware noorden, het kompas wijst echter altijd naar het magnetische noorden. De hoek tussen deze twee wordt de **variatie** genoemd en deze varieert over de aarde. Punten met gelijk variatie worden middels **isogonen** met elkaar verbonden en zijn als zodanig ook op de ICAO-kaart te vinden.

Daarnaast is er **deviatie** dat ook een verschil veroorzaakt tussen de kompas koers en de (gewenste) vliegkoers. Deviatie wordt veroorzaakt door de installatiepositie van het kompas in het toestel en wordt onder andere veroorzaakt door ijzeren delen die het magnetische kompas verstoren. Iedereen kent het effect van het kompas bij een magneet houden. Het is belangrijk dat je je kompas niet te dicht bij ijzeren delen monteert, dus liefst vrij ver van de karabijnen vandaan als die van staal zijn (aluminium is niet magnetisch).

Op het kompas staan minimaal de **cardinale koersen** aangegeven. Dit zijn Noord, Zuid, Oost en West. Daarnaast zit er idealiter



ook een schaalverdeling met getallen op zodat een specifieke koers benoemd kan worden.

Conclusie

Ik houd een dubbel gevoel over aan het uitproberen van dit kompas. Is het een handig kompas (al dan niet als standby kompas)? Ja. Er zitten echter wel een aantal nadelen aan waarvan een deel niet aan het kompas zelf ligt maar aan de combinatie van risers en kompas. Een nadeel(tje) van het kompas zelf is dat de demping wat sterker had mogen zijn waardoor de kompasroos minder wiebelt.

Zo heeft mijn Ozone Spyder magnetische clips voor de remlussen, zoals veel schermen tegenwoordig hebben. Deze zijn dusdanig sterk dat het kompas het noorden

altijd strak naar de braketoggles laat wijzen. Onhandig en onbruikbaar dus, montage op de A-lijnen (zover mogelijk weg van de magneten) heeft maar een zeer marginaal effect. Had ik voor het bestellen over na moeten denken. Echter op schermen zonder deze magneten is het een fantastisch oplossing waarbij het een zeer eenvoudige oplossing is voor het bij je hebben van een navigatie instrument wat altijd afleesbaar is (ook als het erg turbulent is en je niet je handen vrij hebt).

Informatie

le-chouka.com/en/paragliding/paragliding-compass-chouka-risers

Chouka heeft ook bolkompassen die je op een andere plaats dan de risers monteert.

Zelf doen

Leuke oefening 1: welke variatie heerst er op vliegveld EHLE?

Leuke oefening 2: welke variatie is er op het coördinaat 51°30N - 4°49E (en in welke CTR bevind je je dan?)

Antwoorden

1. EHLE bevindt zich onder de isogonic lijn welke de variatie met 2°00E verbindt.
2. Variatie ter plaatse is 1°30'N en de CTR waar je je dan in bevindt is die van EHGR

Fijn **instapscherm** voor **iedereen**

De 'lage B' klasse is goed gevuld. Dat is ook logisch, want het overgrote deel van de piloten vliegt met deze schermen, die vrijwel net zo veilig en makkelijk vliegen als schoolschermen, maar net een beetje meer prestatie en snelheid bieden. Dat is niet alleen fijn voor piloten die net hun brevet hebben, maar ook voor hen die gewoon een week of twee per jaar of een aantal weekenden met plezier en ontspannen willen vliegen in plaats van hard werken om hun scherm open te houden. Gin lanceerde begin dit jaar de Evora, een nieuwe aanwinst voor deze klasse. We mochten er een weekje mee vliegen in Bassano.

Het eerste dat opvalt is hoe klein en licht het pakketje is dat we uit de doos halen. De XS die we te leen hebben weegt 4,5 kg, wat gemiddeld is voor een scherm in deze klasse, maar het is geen groot pak. Er zijn overigens zes maten van 55 tot 135 kg verkrijgbaar. Daarnaast vallen de simpele maar sportieve risers op. Stevige lussen, 12 mm band maar een zeer overzichtelijke layout. De 'smart riser' met een handvat om met de C's te sturen is optioneel. Die is bedoeld voor piloten die alvast willen leren hoe dat vliegt voordat ze naar een hogere klasse overstappen. De remlijnen gaan door een ring (niet door een pulley). De remlussen zijn de standaard grijs/rood gestreepte met stevige staaf erin - ik ben geen fan. Ze zijn niet groot en nogal stijf en bovendien zijn er geen swivels om verdraaiing van de remlijn te voorkomen. Opmerkelijk genoeg verdraaien de remlijnen helemaal niet tijdens de testperiode, dus die swivels heb ik niet gemist. De magneten zijn sterk en de remlussen klikken er snel op vast, ook als je ze loslaat in de lucht. Het speedsysteem gaat door twee Harken pulleys en loopt licht en soepel. Het bovendoek bij de neus is gemaakt van Myungjin MJ40, de rest is MJ32. Dit doek is ontwikkeld door Gin en Myungjin samen en gaat volgens Gin een langer mee moeten gaan en wordt minder snel poreus. Het doek zit al jaren op de Fuse 3 tandem, die intensief wordt gebruikt. De lijnen zijn van gemanteld dyneema (behalve de ongemantelde toplijntjes). De Evora heeft een milde 'sharknose' die volgens hen moet helpen om 'thermiek te snuffelen'. Bijzonder is dat er zowel staafjes in de neus zitten als lange staafjes over de bovenkant van zo'n meter lang. Die zaten ook op de Bolero 7 (EN-A van Gin) maar je vindt ze meestal enkel in hoger geclassificeerde schermen.

Starten en landen

Het sorteren van de lijnen is zo eenvoudig als je verwacht van een lage B, zodat je je kunt richten op het starten. Maar ook dat gaat supermakkelijk in alle condities. Van lichte rugwind tot spelen in vlagerige, winderige condities is allemaal makkelijk. In hardere wind voel je wel dat het scherm graag wil vliegen, dus je moet even opletten dat je niet wordt opgetild. Bij het landen is het supersimpel om precies uit te komen waar je wil. De eindaanvlucht lijkt heel vlak zodat je ver door kunt glijden maar ook rustig kunt remmen om op de stip te landen, met een klein beetje lift zodat je zacht neerkomt.

Voorjaarsthermiek

Ondanks het vroege tijdstip eind maart



hadden we uitdagende condities in Bassano. Een sterke noordföhn en een koufront passeerden, waarna de sterke voorjaarsthermiek doorbrak. Met een hoge wolkenbasis en nog aardig wat wind op hoogte. Later werden we getrakteerd op regen, overontwikkeling en wat lichtere condities en een lagere wolkenbasis.

Ik was blij met de Evora in deze condities. Hoe turbulent ook, het scherm blijft boven je hoofd ook al werden we met 3-4 meter per seconde gelanceerd. Het scherm stuurt vrij direct zodat het goed mogelijk was om in de kleine bellen te blijven. Dat is wel nodig want het scherm blijft niet vanzelf in de bel. Dat moet je zelf doen, zoals gebruikelijk voor dit soort schermen. Het is stabiel in pitch, wat betekent dat je niet direct een bel wordt ingetrokken, maar in lichte thermiek, als je goed oplet, voel je toch waar het scherm heen wil. In lichte lift is de Evora behoorlijk efficiënt,

wat handig is als je met z'n allen probeert boven te blijven langs een rotswand. Ook handig dat het scherm snel draait als er eens iemand dicht naar je toe draait en je die moet ontwijken, wat in Bassano nog wel voorkomt in de drukte. Een paar mooie 'low saves' waren het resultaat. Het scherm vertelt niet heel veel over de lucht om je heen, wat lekker is als je niet van turbulentie houdt.

Ook op speed is de Evora superstabiel. Het is makkelijk om vol speed te trappen want het scherm doet niks verkeerd. Het gaat echter niet enorm snel dus bij veel tegenwind is het even oppassen en het glijgetal is niet fantastisch bij vol speed. Maar dat is te verwachten voor deze klasse.

Afdaalmethoden

Gewone oren zijn volgens het boekje met de aparte A-risers. Ze zijn makkelijk, licht en ploppen er vanzelf weer uit. Ze zijn vrij



groot en efficiënt om af te dalen, zeker samen met het soepele speedsysteem. Daarnaast is de Evora dynamisch genoeg om leuk mee te spelen. Spiralen zijn makkelijk te controleren en geschikt als afdaalmethode (altijd rustig opbouwen!). Wingovers en dolfijnen zijn leuk met de Evora en goed om je handling te perfectioneren. De remmen zijn behoorlijk progressief, dat wil zeggen dat de eerste 20 cm vrij direct en niet te zwaar zijn, goed voor alledaags vliegen. Daarna worden ze snel zwaar, tot aan het stallpunt wat zo zwaar is dat je het eigenlijk

niet per ongeluk bereikt. Een belangrijk veiligheidsaspect voor de overenthousiaste piloot.

Het oordeel

De Evora past tussen het schoolscherm Bolero 7 en de hoge-B Avid. Niet precies in het midden vind ik, meer tegen de makkelijke kant aan, een echte lage B dus. Je kunt er net zoveel lol mee hebben als met een hoge B, maar hij stelt veel minder eisen aan je vaardigheden en is daarmee veiliger en makkelijker te vliegen. De Evora is geschikt

voor elke net-gebrevetteerde piloot en ik denk zelfs geschikt voor scholing. Ben je op zoek naar een eerste eigen scherm, dan moet je zeker eens de Evora proberen. Het is prima geschikt om mee te leren thermieken. Voor recreatieve piloten is het rustige gedrag in alle condities perfect, zodat je meer kunt genieten van het vliegen zonder je zorgen te maken over het scherm.

Bastienne Wentzel vloog de Gin Evora XS met een Skywalk Cruise zitharnas bij 85 kg. Dit artikel verscheen in Cross Country magazine.



De risers zijn makkelijk te sorteren maar zien er ook sportief uit. De standaard remlussen met een harde staaf klikken tegen de riser met een sterke platte magneet. Er zijn geen swivels en de remlijn loopt door een ring.



Het soepele speedsysteem loopt door een Harken pulley. De risers hebben kleurcodes voor rechts en links.



De Evora heeft gemantelde lijnen en schroefkarabiners met een plastic clip om de lijnen op hun plaats te houden.

Plussen en minnen

- ✔ Dynamische handling
- ✔ Rustig gedrag in turbulente omstandigheden
- ✔ Eenvoudige risers, goed te sorteren lijnen

- ✘ Niet heel snel tegen de wind in

Technische specificaties

Gebruik: recreatief vliegen

Piloot: beginner en recreatieve piloot

Maten: XXS, XS, S, M, L, XL

Oppervlak (m²): 21,54; 23,45; 25,45; 27,53; 29,68; 31,92

Gewicht (kg): 4,2; 4,5; 4,7; 5,0; 5,3; 5,65

Startgewicht (kg): 55-75, 65-85, 75-95, 85-105, 100-120, 115-135

Cellen: 51

Strekking: 5.3

Certificering: EN B

Wat zegt Gin?

"Getalenteerde beginners en recreatieve piloten zullen de unieke kwaliteiten van de Evora waarderen."



De milde sharknose wordt in vorm gehouden door staafjes.



Langs de Lift-lat

Interview, tekst en foto's: Erik Recter

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



Michel Verhagen (47 jaar)

“De technische uitdaging is leuk, hoe moeilijker hoe interessanter”

Bij de start van Ahornach ontmoet ik Michel. Hij wil mijn nieuwe podharnas uitproberen en neemt meteen mijn scherm mee. Michel vertrekt vlotjes en al snel ontstaat er een spectaculair schouwspel boven de start: wingovers, spiralen en hij stijgt steeds hoger (als enige) en vliegt naar Speikboden. Wie is deze man die met mijn uitrusting de show steelt? De volgende ochtend pikken we Michel en zijn vriendin Aniko (al 13 jaar samen) vroeg op en nemen de eerste lift omhoog naar Speikboden. Een goed moment om deze piloot eens aan de tand te voelen voor deze „Liftlat“.

Wanneer ben je begonnen?

In 2002 ben ik begonnen. Stilzitten is niks voor mij, en na een saai strandvakantie wilde ik iets nieuws proberen. Ik had weleens een paraglider gezien en besloot contact op te nemen met Paragliding Holland. Mijn eerste start was van de Super Morzine, en ik was meteen verkocht.

Hoe vaak vlieg je?

Ik vlieg bijna dagelijks. Gelukkig kan ik mijn werk als softwareontwikkelaar overal doen, dus in de winter vlieg ik in Nieuw Zeeland en in de zomer hier in Sand in Taufers (Italië). En als het weer slecht is, werken we.

Mooiste vlucht?

Owens Valley (USA) is heel speciaal, hele harde thermiek, 250 km gevlogen. Aniko stond al aan de grond, de zon was onder, ze begreep er niks van hoe ik nog kon vliegen. We hadden contact via de telefoon. Maar ik vloog op 4000 meter en de zon scheen bij mij nog steeds. Ik hield hoogte op restitutie thermiek.

Langste vlucht?

Dat was hier in Sand in Taufers, de 180 km-driehoek, meer dan 8 uur. We zijn gestart op Speikboden en doorgestoken naar de Stubai gletsjer. Daarna zijn we doorgevlogen naar de Sella Ronda in de Dolomieten en weer terug. Dat was in juni 2021. Ik wilde echt zien hoe ver ik kon gaan, zelfs met mijn oude langzame scherm.

Grootste angstmoment?

Toen Aniko aan de lier hing (ze hebben een eigen lier in Zeeland) en een SAT met een *loop*-uiteiding vloog. Maar die *loop* ging niet goed, ze raakte in problemen en kwam veel te laag. Ik riep door de porto: ‘reserve reserve reserve’, maar Aniko dacht dat ze het nog kon herstellen, ze was gefocused op haar scherm. Ik riep harder: ‘reserve reserve!’ Ze gooit haar reserve, die opent en ze landt. Er zat nog geen seconde tussen. Ik rende naar haar toe, ze dacht dat ik boos was, ik heb haar alleen maar vastgehouden, ik trilde op mijn benen.

Favoriete vliegstek?

Absoluut deze plek hier. Je vliegt alle kanten op; noord naar de hoofdkam van de Alpen, oost naar de Gross Glockner, west naar de Stubai gletsjer en zuid naar de Dolomieten.

Favoriete scherm en harnas?

We hebben net samen gekozen voor de Airdesign Volt 4 (EN-C). Dat

is het enige scherm waar Aniko (XXS) en ik (S) redelijk dezelfde snelheid en performance mee halen zodat we makkelijker samen grote XC's kunnen vliegen. Mijn Ozone Oziüm 2 harnas wordt oud. Eén kant brak af omdat ik een SAT deed, dat moet je ook eigenlijk niet doen met een lichtgewicht XC podharnas en de andere brak omdat ik een harde +10 bel in vloog. Aan het einde van de middag in het vroegseizoen knalt het soms hier. Dit harnas kan dat niet meer aan. Wat nu...misschien hebben de lezers ideeën?

Handige vlieggear?

Zo min mogelijk. Ik wil weten waar de wind vandaan komt en hoe hard die is en voor de rest gebruik ik gewoon de pieper. Ik kijk nooit naar die apparatuur, ik vlieg op gevoel en de piepjes. Porto's hebben altijd problemen met ontvangst, ruis. Ik word er gek van! Ik vlieg met de app Zello en een Bluetooth PTT-knop op de riser voor communicatie. Zelfs op 4000 meter heb je hier internet. Toch geen bereik? Dan komt het bericht door als het bereik hersteld is. In combinatie met een Shokz OpenRun Pro *bone conducting headphone* werkt dit echt het beste.

Welk gevoel brengt paragliding?

De technische uitdaging is leuk, hoe moeilijker hoe interessanter. En de kunst om het te beheersen, hoe reageert die glider op de luchtstromen. Ook al ben ik een centimeter los van de grond, ik heb het al naar mijn zin. En het hoeft niet altijd crosscountry-weer te zijn. Zoals vandaag is het moeilijk, maar toch heb ik veel zin in een lekkere glijvlucht.

Welk vliegdoel heb je nog?

Vroeger was mijn doel acrowedstrijden (Michel was de eerste acropiloot van Nederland, red). Ik doe nog steeds acro in Nieuw Zeeland aan de lier. Ik vloog ook XC-wedstrijden, maar ik merkte dat ik op waypoint-plekken ging vliegen die ik zelf nooit zou kiezen. Competitievliegen is leuk, maar ik ben er wel klaar mee, voor mij geen wedstrijden meer. Onze ultieme droom is om de wereld rond te reizen in onze LandCruiser en in elk land een vlucht te maken.

Paraglidingtip voor starters?

Vliegen leer je niet in de lucht, maar op de grond. Besteed aandacht aan groundhandelen.

Met Michel filmden we de video “Best glide-ratio bereiken? Gebruik je speedstelsel” te zien op Lift Paragliding. youtube.com/watch?v=dS8cctt3r4c





Deltapiloot doet introcursus paragliding

A peek at the Dark Side

Tekst: Titus Verbeek
Foto's: Suzan Peters,
Erwin Voogt



Hoewel het misschien 'not done' is onder deltapiloten doet Titus

Verbeek mee aan een introductiecursus paragliding.

Dat gaat hem niet in de koude kleren zitten.

Er wordt soms wat laatdunkend gedaan onder deltapiloten over paragliderpiloten. Ze zouden lui zijn, gemakzuchtig en soms te veel risico nemen. Dat die mening grotendeels door jaloezie is ontstaan valt haast niet te ontkennen. Aangemoedigd door mijn omgeving heb ik na dertig jaar deltavliegen ineens een 'waarom niet?'-gevoel en geef ik me samen met vliegmaat Gerard Overschie, die zijn delta wegens omstandigheden een hele tijd geleden in de schuur heeft laten verstoffen, eerder dit jaar op voor een introductieweekend paragliden in Sauerland bij vliegschool Inferno om eens te voelen hoe het is, dat paragliden.

De eerste beginselen

Met een groep van ongeveer 26 mensen krijgen we van instructeur Erwin Voogt uitleg bij een plat uitgelegd scherm over hoe het is opgebouwd, welk deel waarvoor dient en hoe het heet. We zijn

ingedeeld in tweetallen, samen gevoegd op gewicht, en krijgen per tweetal een paraglider, een harnas en een helm. Meteen daarna mogen we ons over het veld verspreiden; een licht hellend grasveld wat naar beneden toe steeds iets steiler wordt en onderaan de helling zijn wat bosjes en een greppel, maar het is niet nodig om zo ver te kijken. Met tweetallen gaan we het scherm uitleggen en het harnas aantrekken. Er lopen nog een aantal instructeurs rond om aanwijzingen te geven. Het belangrijkste is dat de lijnen tussen het scherm en de piloot niet gekruist of in de war zitten. De vorm van het scherm in de lucht is - in tegenstelling tot een delta die altijd zijn vorm houdt - daarvan afhankelijk, en dus ook of hij goed (en rechtdoor) vliegt. Verder leren we hoe je de 'risers' vasthoudt en hoe je daarmee het scherm kan opzetten.

We gaan de voorwaartse start oefenen. Oefenen hoe je op de juiste manier op de beweging van het scherm moet reageren. Komt het



De eerste vluchtjes van de oefenhelling.

iets te veel naar rechts omhoog dan loop je meer naar rechts dan naar beneden om 'onder het scherm te blijven', dus je moet voor een deel 'mee' bewegen. Ondertussen stuur je tegen. Dat gaat in het begin het makkelijkst door 'te doen alsof je een vliegtuig bent'; je rent met de armen gestrekt naar achteren en om naar links te sturen kantel je je bovenlichaam met armen en al naar links. De linkerhand trekt dan automatisch wat aan de linker remlijn, waardoor het scherm naar links stuurt. Dus je loopt mee maar stuurt tegen. Wat meteen opvalt is: als het goed gaat is het erg makkelijk. Gaat het scherm scheef dan is het wat anders en de een na de ander buitelt over de grond, maar aan het einde van de eerste dag gaan er een aantal zo goed dat ze met de voeten al loskomen van de grond. Besloten moet worden dat we lager van de helling van start gaan zodat we niet 'te hoog binnen komen'. Misschien dat die bosjes toch wat te dichtbij kwamen.

Korte vluchtjes

Dag twee is wind-technisch iets slechter dan dag één, dus gaan we het kort houden. Maar er zijn toch weer een paar mooie vluchtjes van meer dan 20 seconden gemaakt. Ook hebben we even geproefd aan de achterwaartse start, die veel moeilijker is voor de beginner vanwege het feit dat de lijnen gedraaid zijn en rechts en links dus verwisseld zijn, maar het is wel de voor de gevorderde piloot de meest gekozen start methode.

Terugkijkend moet ik als deltapiloot bekennen dat het een verrekke leuk spelletje is, dat paragliden. Het lijkt zo simpel, bezien van waar ik als 2e dag piloot met opgeteld 1 minuut airtime sta. Ik hou van het vliegen met mijn delta maar ik denk dat er binnenkort wel zo'n kleine en lichte rugzak extra meegaat.



Titus leert de beste houding voor een voorwaartse start.

Informatie

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

Paragliding

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Deltavliegen

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Paramotorvliegen

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





Tijdens het Icarnaval (Coupe Icare vliegfestival, Saint Hilaire-du-Touvet, Frankrijk) kiezen de meest fantastische kostuums het luchtruim met een paraglider of delta, solo of tandem. Iedereen kan meedoen, dus welk kostuum trek jij aan volgend jaar? Coupe Icare 2023, foto: Erwin Voogt.