



Randonero
www.deltavliegschool.com

Deltavliegschool Randonero Adventures

Cursusjaarverslag 2019

Periode: november 2018 tot en met oktober 2019



Op Safari: startklaar op de Semnoz

Inleiding

Dit is het vierde jaarverslag van Randonero Adventures. Hierin staat een overzicht van onze lessen, met informatie over elke vliegdag: het weer, de instructeurs, de cursisten, de oefeningen en de bijzonderheden. Die bijzonderheden zijn het belangrijkste; speciale condities waarin toch wel of juist niet gevlogen werd, aanpassingen aan materiaal, methode of terrein en de leerpunten voor de school. In dit verslag gaan we ook in op dingen die beter kunnen en op hoe we met veiligheid omgaan. De voorvallen en de ongevallen staan in dit verslag, samen met aanbevelingen, voornemens en al geïmplementeerde veranderingen om het lesgeven zo veilig mogelijk te maken en bepaalde risicovolle situaties in de toekomst te vermijden.

Deltavliegen is nogal afhankelijk van het weer. We hebben steeds winderiger en wispelturiger weer. Dat zit de lessen aan de lier en op de helling in de weg. De vliegekansen in de bergen zijn de afgelopen decennia ook langzaam maar verkleind; er is steeds minder vaak een westelijke stroming, terwijl de meeste vliegsteppen in de Savoie en de Haute Savoie op die richting georiënteerd zijn. Op zonnige dagen zorgt het berg-dal-systeem voor goede startcondities, maar dat houdt wel in dat er direct in (licht) thermisch weer gevlogen moet worden of dat het langer wachten is op een paar starts in rustige lucht.

Het aantal cursisten was het grootste deel van het jaar minder dan voorheen. Voor de bergstages en de lieruitjes (het lieren voor gevorderde piloten met en zonder brevet en voor 'halfwas') was dat reeds voorzien, omdat er de afgelopen jaren erg weinig beginners waren. Een aantal halfwas-piloten is alsnog gestopt, en in het begin van het jaar waren er maar erg weinig beginners. Eind van het seizoen trok dat wat aan, met nog twee goed bezette introductiecurssussen en flink wat aanmeldingen voor het vliegseizoen van 2020. Dat geeft hoop, maar de bodem is ook bereikt; een verdere afname betekent dat we geen fatsoenlijk lierbedrijf meer kunnen runnen en dat we voor de helling- en bergstages over moeten gaan op privées. Reden tot zorg, maar die hoort niet per se in een jaarverslag over een seizoen dat al geweest is. Gelukkig is er ook mooi gevlogen, al waren er ook wat spannende dieptepunten.

Dit verslag is opgesteld op 15 december 2019 door Heleen van den Bos. Op 13 januari is het ervaringsverslag van een piloot toegevoegd aan het veiligheidsverslag.



Inhoudsopgave

Deltavliegschool Randonero Adventures.....	1
Cursusjaarverslag 2019	1
Inleiding.....	1
Inhoudsopgave.....	2
Lesdagen beginners en follow-up op de oefenhelling.....	3
Lesdagen aan de lier	5
Bergvliegen voor B2 en B3-opleiding.....	9
Overige activiteiten.....	14
Veiligheidsrapportage.....	16
Algemene statistieken.....	18



Lesdagen beginners en follow-up op de oefenhelling

Alle piloten die bij ons vliegen lessen zowel aan de lier als op onze oefenhelling in Cond, Duitsland. Sommige beginnen op de helling, andere gaan later in hun opleiding naar de oefenhelling. Ook komt elke piloot als voorbereiding op het B2-bergvliegen weer naar de helling om te oefenen met het eigen vliegmetaal. Doorgaans komen de nieuwelingen op de eerste dag van een lesblok en zijn de overige dagen voor piloten van gemengd niveau.



Wachten op de wind

Cursusinformatie oefenhelling 2019

Bij het aantal starts hier gegeven is alleen het aantal lesdagen en piloten goed bijgehouden. Het aantal starts is bij benadering. Het verschil tussen de geplande dagen en het gegeven dagen les komt deels door het weer en deels door gebrek aan animo. Eén van de lesblokken is geannuleerd omdat er maar één piloot interesse had.

- Aantal geplande lesdagen helling: 13
- Totaal gegeven lesdagen helling: 3
- Totaal aantal starts van bovenaan de helling: 25

Lesblok 12 t/m 14 april

Weer: te onstuimig om te vliegen met hagel en sneeuw.

Aantal dagen gevlogen: 0

Instructieteam: Heleen

Aantal piloten: 3 (1 zag ervan af ivm het weer, de anderen hadden ter plaatste vakantie)

Aantal starts: ongeveer 0



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Lesblok 12 tot en met 14 juli

Weer: overdag aardig wat wind, 's morgens vroeg rustig genoeg uit variabele richtingen

Aantal dagen gevlogen: 3

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 4

Aantal starts: ongeveer 25

Bijzonderheden: relatief veel wind in de verwachting maar 's morgens vroeg gelukkig vrij rustig. Door afscherming weinig zon, dus in de ochtend lange sessies kunnen doen. Wel zo nu en dan onweer of onweersdreiging, het weer goed in de gaten gehouden en soms wat extra pauze. Pech met de quad maakte het naar boven dragen wel zwaarder dan anders. Eén nieuweling, die had er goed gevoel voor en is een dagje extra gebleven (3 dagen ipv de normale 2 dagen van de introductie cursus).



Sneeuw tijdens het lesblok in april



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Lesdagen aan de lier

Onze lessen aan de lier zijn in 2019 voor het laatst gegeven op 't Looveld net buiten Zweeloo. Aan het begin van het jaar hoorden we dat dit het laatste seizoen was dat we daar konden vliegen. Op zoek naar een nieuw terrein hebben we ook gevlogen op Het Wolkenveld, vanaf 2020 onze vaste uitvalsbasis.

De lierlessen zijn ruwweg opgedeeld in 3 niveaus:

- B1- en follow-up 1: complete beginners en piloten die alleen oefenhelling hebben gedaan
- Follow-up 2: piloten die al eens wat gelierd hebben en ontkoppelen en S-bochten oefenen
- Lieruitje: piloten die kunnen ontkoppelen en al dan niet een rondje (circuit) kunnen vliegen

Bij die laatste groep mixen allerlei niveaus: piloten die hun B1 nog moeten halen tot en met B3'ers die het lieren weer op komen halen. Bij een B1-liercursus is de eerste dag meestal geheel gewijd aan loopoefeningen en maken de cursisten de dag erna hun eerste vluchtjes. Dat begint met aangedreven loopoefeningen (max 10 kilo trekkracht), waarbij piloten niet ver omhoog gaan maar wel net met de voeten van de grond loskomen en wat vliegtraject kunnen maken. Bij vrijwel alle lesblokken dit jaar waren alle niveaus gemixt om genoeg piloten te krijgen voor een lierbedrijf.

Het B1-niveau bij ons bestaat niet alleen uit het op- en afbouwen van een toestel, starten, landen en een bochtje maken maar omvat ook het maken van een aantal redelijk zelfstandige hoogtevluchtjes aan de lier. Dus starten (zelf startmoment kiezen), stijgen, ontkoppelen, terugvliegen naar de start, hoogte afbouwen en een gecontroleerde landing tegen de wind in. Het B1 wordt behaald zodra men kan starten en landen op de oefenhelling en een aantal van dit soort 'hoogtevluchten' heeft gedaan.



Een van de eerste hoogtevluchten op Het Wolkenveld, ons nieuwe lierterrein



Randonaero Adventures deltavliëgschool & shop | info@deltavliëgschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Cursusinformatie lieren 2019

Een aantal lierdagen viel uit wegens het weer. Ook viel een aantal dagen uit omdat het veld niet beschikbaar was. Vanwege veranderingen in het melkveebedrijf konden we regelmatig ons eigen veld niet op. We hebben inmiddels aardig wat andere opties achter de hand om naar uit te wijken, en we vonden ook in de loop van het seizoen een nieuw terrein bij Nieuw-Schoonebeek, dat we hebben ingevlogen. Regelmatig gingen er ook dagen niet door omdat er geen minimumaantal piloten was voor het runnen van een lierbedrijf. Vooral voor ervaren piloten die vliegen op de lange baan is zo'n lierbedrijf nodig; met beginners die dicht op de lier starten is het minder belangrijk. Die lessen gingen dan ook zo veel mogelijk door, al luistert bij die doelgroep het weer extra nauw.

Bij de aantallen starts zijn de loopoefeningen en de eerste 'aangedreven loopoefeningen' niet meegerekend. Ook niet alle korte hopjes zijn geteld.

- Totaal geplande lesdagen aan de lier, inclusief loopoefeningen: 42
- Totaal gegeven lesdagen aan de lier, inclusief loopoefeningen: 16
- Minimaal gemaakt aantal lierstarts in 2019: 227

Lieren 5 tot en met 7 april

Weer: 8/8 stratus – 4/8 stratocumulus, 2 à 4 bft, variabel

Aantal dagen gevlogen: 2

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 25

Instructieteam: Heleen van den Bos, René van Houselt

Aantal piloten: 5

Bijzonderheden: mooi voorjaar – fris, winderig, grijs maar veel leeuwerikjes, kivitten en vlinders. Toffe sfeer. De lierkabel was voorzien van nieuwe touwtjes voor aan het release, daarvan bleek eentje te lang, dat is aangepast. De vrijdag was er te weinig animo, alleen zaterdag en zondag gevlogen.

Lieren 19 tot en met 21 april, beginnerscursus

Weer: 0/8 bewolking, variabel om het oost 2 – 5 bft

Aantal dagen gevlogen: 2

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 27

Instructieteam: Heleen van den Bos, René van Houselt

Aantal piloten: 10

Eerste groep van de ACLO, de studentensportorganisatie Groningen. Daar zaten een paar te lichte bij, zeker voor het weer dat we hadden. Iedereen heeft uiteindelijk kunnen vliegen van de 7 intro's, al mochten ze nog eens komen omdat het zulk onstuimig weer was. Eén van hen had daar interesse in maar is niet weer geweest. Er waren ook 3 gevorderden/halfwas, die op de lange of langere baan gevlogen hebben.



Lieren 10 tot en met 12 mei

Weer: 8/8 stratus, Z tot ZW 3 tot 8 kts variabel op 10 mei, op 11 mei toenemend

Aantal dagen gevlogen: 2

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 29

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 4 tot 5

Bijzonderheden: koud! Goed gevlogen voor de omstandigheden, de piloten waren erg goed met het weer en de omstandigheden bezig. Eén van de piloten wat minder, die maakte het ook spannend door stevast andere dingen te doen dan besproken in het vliegplan en de begeleiding. Dit leverde bij de piloot veel frustratie op, omdat de vluchtjes niet naar wens gingen. Dit samen besproken, is een terugkerend thema. Bespreken helpt wel, vooral voor de langere termijn. Op zaterdag vroeg begonnen en doorgevlogen tot de wind te hard/vlagerig werd. Proeve van bekwaamheid lieren afgetekend.

Lieren 17 tot en met 19 mei

Weer: variabel bewolkt, buien in de omgeving, O tot ZO variabel van 0 tot 3 en van 3 tot 8 kts

Aantal dagen gevlogen: 3

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 29

Instructieteam: Heleen van den Bos, René van Houselt

Aantal piloten: 3 tot 5

Bijzonderheden: dit blokje was bedoeld voor follow-uppers, dus korte hopjes aan de lier om het vliegen en ontkoppelen te oefenen. Het weer was redelijk, en er sloten ook wat lange baners aan. Het omschakelen tussen korte en lange baan blijft lastig, zeker met zo weinig piloten. Het kost veel tijd en energie van de piloten en vraagt om extra tijd om voor te bereiden op de eerste starts van elke nieuwe ronde.

Lieren 21 tot en met 23 juni

Weer: variabel, thermisch en redelijk turbulent, zeker voor de beginners

Aantal dagen gevlogen: 3

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 58

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 6 tot 11

Bijzonderheden: eerste blok op het Wolkenveld, het nieuwe terrein. Flinke wind verwacht, de beginners af moeten zeggen (een flinke groep van de ACLO). Gelierd met dappere lui die wel wat zagen in het avontuur van ontdekken en proefvliegen op het nieuwe veld. Veel tijd ging zitten in het veld verkennen, hekken plat leggen, struiken snoeien. Toch is er mooi gevlogen, zelfs een aantal starts op de lange baan (zo'n 1200 meter kabel...).

Lieren 28 tot en met 30 juni

Weer: heet zomerweer met turbulente (thermische) wind, vaak te hard voor de beginners

Aantal dagen gevlogen: 2

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 34



Instructieteam: Heleen van den Bos, René van Houssel

Aantal piloten: 5

Bijzonderheden: zo heet dat we na vroeg beginnen midden op de dag zijn gaan zwemmen. De hitte maakt het vliegen zwaar, zonder schaduw of wind. Energie goed doseren. Enkele follow-uppers uit MaxLD wamen voor het eerst vliegen aan de lier. Die moesten even wennen aan de snelheid maar redden zich prima en hebben het naar de zin. Zij waren ook verbaasd over de vaart waarin men kan leren aan de lier, en over hoe vaak er eigenlijk gevlogen/gelest kan worden. Ze wilden eigenlijk in de zomer mee bergvliegen maar dat is nog te hoog gegrepen, ze hebben nog wat vlieg oefeningen nodig voor ze zo ver zijn, en samen moeten we nog materiaal regelen. Dat doen ze zelf, in overleg met René van Hoppe. Als dat niet lukt, kunnen ze via Randonaero wat regelen.

Lieren 24 tot en met 26 augustus

Weer: 0/8, variabele wind met thermische vlagen en draaiwinden midden op de dag

Aantal dagen gevlogen: 3

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 55

Instructieteam: Heleen van den Bos, René van Houssel

Aantal piloten: 11 tot 4

Bijzonderheden: weer op het Wolkenveld. Veel beginners en overstappers van MaxLD, dus veel loopoefeningen gedaan en ook veel moeten improviseren met het onstuimige weer. Lange dagen, want vroeg beginnen met de beginners en tussendoor lieren met de ervaren piloten. Vooral voor het team zwaar, maar ook voor enkele cursisten die zich bijna letterlijk niet van het veld lieten slaan tijdens hun pauze. Qua vliegen en vorderingen geen bijzonderheden. De laatste dag bleven er slechts 4 deelnemers over, de rest moest eerder naar huis of deed een introductiecursus van 2 dagen. Eén piloot bleef een extra dag op de introductiecursus.

Lieren 19 tot en met 21 oktober

Weer: bewolkt, buien, variabele wind om het noordwesten, windstil tot 4 bft

Aantal dagen gevlogen: 2

Aantal gedocumenteerde lierstarts: 19

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver, René van Houssel

Aantal piloten: 5 tot 11

Bijzonderheden: Wolkenveld. Mooie groep beginners, met op de tweede dag ook ervaren piloten erbij. Voor de beginners helaas te veel wind om echt lost te komen en zelfs regen. Ze waren erg enthousiast maar uiteindelijk bij te veel regen toch de cursus gestopt. Allen mogen nog een keer komen in het nieuwe jaar, want niet iedereen is losgekomen.

De aerologie van het Wolkenveld is bijzonder, en vraagt om extra opletten. Bij wind recht of diagonaal over de lange baan is er niks aan de hand en kunnen we zelfs véél wind hebben. Staat de wind dwars over de smalle percelen, dan wordt het turbulent en vooral in de onderste 30 meter. Bij het starten en vooral het landen levert dat wel eens spannende situaties op, als piloten zich hier niet goed op voorbereiden. Ook doelfixatie op de greppels/sloten ligt op de loer. Piloten die hier leren vliegen hebben daar geen last van, maar piloten die elders hebben leren vliegen bekijken zich er nog wel eens op. Als instructieteam moeten we hier alert op zijn en dit goed in de briefings opnemen.



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Bergvliegen voor B2 en B3-opleiding

We bieden drie soorten bergstages aan:

- Bergvliegen op Col du Sapenay
- Stekken verkennen op Safari
- Overlandstage Les Petites Cross

De Sapenay-stage is ideaal voor bergdebutanten met ruim B1-niveau, voor alle piloten die B2 willen halen en voor ervaren piloten om te wennen aan nieuwe uitrusting en/of hun techniek te verfijnen. Gestreefd wordt naar 2 vluchten op een dag, waarbij de ervaren B1-ers al na een paar starts kunnen gaan thermieken dankzij hun brede vooropleiding. Doelen van deze cursus zijn het kennismaken met bergvliegen, bouwen aan zelfstandigheid, bekend raken met het weer en de vliegomstandigheden in de bergen, thermieken en 'special effects' oefenen zoals milde overtrek, scherpe bochten en doellandingen.

De Safari is bedoeld voor piloten die functioneren op B2-niveau, en die aan hun zelfstandigheid willen werken. De ingangseisen zijn streng. Tijdens deze stage beoordeelt iedere cursist voor zich de meteo en kiest daarbij de best passende stek in de omgeving uit. In een groepsgesprek wordt dan het plan voor de dag getrokken. Op deze manier verkennen de piloten op eigen houtje maar onder begeleiding van een instructeur verschillende stekken en leren hun eigen inschatting te maken. De instructeur is er meer als ervaren vliegmaat dan als instructeur. Er is maar één instructeur in functie, meestal die op de startplaats. Dat vraagt wat extra's van de cursisten en bootst ook de aankomende vliegpraktijk na, waar de piloten soms ook als eerste ergens moeten landen zonder hulp, of als laatste moeten starten in hun eentje. Deze cursus is ideaal voor piloten die bijna B2 hebben of als laatste opstapje naar het echte zelfstandige vliegen voor piloten die net B2 hebben of die het seizoen in goed gezelschap willen beginnen.

De overlandcursus is voor B2- en B3-piloten met veel recente vliegervaring. De ingangseisen voor deze cursus zijn vrij streng; niet iedereen nemen we mee. We organiseren deze cursus niet ieder jaar maar alleen op verzoek van vier of meer piloten. In 2019 is deze weer gegeven, voor 2020 staat deze niet op het programma.



De eerste buitenlanding tijdens Les Petits Cross, met in de lucht nog de instructeur die even later bij de cursist landt



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Overzicht bergstages 2019

De drukte op onze huisstek neemt nog steeds toe. Daar spelen we goed op in, zie ook het verslag van vorig jaar. Het opbouwen en starten op een drukke startplaats wordt nog steeds als extra zwaar ervaren. We moeten er daarom extra alert op zijn dat elke piloot zich goed genoeg kan concentreren en energie genoeg heeft. Overconcentratie ligt ook op de loer door afleidingen. Zeker de eerste dagen houden we het zelf op de startplaats dus zo rustig mogelijk, zonder wisselingen van instructeurs (dezelfde startbegeleiding en dezelfde landingsbegeleiding, pas later in de week wisselt dit soms) en qua familie, vrienden en andere toeristen. Dit bevalt goed en houden we er ook in het nieuwe seizoen weer in.

Ondanks deze voorzorg zijn er toch een paar voorvallen geweest dit seizoen, waarvan er twee ernstig. Deze worden bij de betreffende stage beschreven.

Animo voor de bergstages was zoals verwacht en aangekondigd niet groot: er zijn op dit moment maar weinig ervaren piloten over in de school. Er vlogen weer een aantal Vrije Vlieger mee, en een enkele piloot die net of net aan zijn brevet had of haalde. Weinig bergdebutanten en veel afmeldingen voor Les Petits Cross, de overlandcursus. De helft van de piloten die zich hadden aangemeld, vlogen te weinig voorafgaand aan de stage en meldden zichzelf af vanwege te weinig recente vliegervaring. Dat maakte dat we uiteindelijk maar 2 piloten over hadden voor de overlandstage. Een nieuwe editie wordt gepland in 2021 of 2022 op verzoek van ten minste 4 à 5 piloten.

Statistieken zijn voor bergstages niet echt praktisch; de groepsgrootte varieert, de weersomstandigheden... Alle stages verlopen volgens het stramien zoals hierboven beschreven. De aantal starts worden niet per piloot bijgehouden, er is wel een algemeen stageverslag per dag.

Bergstage Col du Sapenay, 30 mei tot en met 8 juni

Stek: Col du Sapenay, Chamoux sur Gelon

Terrein: geen bijzonderheden op de landing!

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver

Aantal piloten: 5

Bijzonderheden: één bergdebutant, verder meer of minder ervaren piloten. Veel ruimte voor persoonlijke aandacht en erg veel meteo in de praktijk besproken en voorbij zien komen. Het was relatief rustig; Sapenay wordt steeds drukker maar deze dagen viel de drukte erg mee.

Bergstage Col du Sapenay, 18 tot en met 27 juli

Stek: Col du Sapenay

Terrein: redelijk landbare strip, piloten kunnen kiezen afhankelijk van de windrichting.

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver, René van Houselt

Aantal piloten: 6

Bijzonderheden: erg warm maar. Niet heel thermisch maar met een beetje gevoel toch flink hoge en lange vluchten kunnen maken. Eén bergdebutant die al aardig goed kon vliegen kon ook meethermieken.



Bergstage Safari, 26 juli tot en met 4 augustus

Stekken: Col du Sapenay, Chamoux, Semnoz, Sint Hilaire du Touvet, Revard

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver

Aantal piloten: 4

Twee Vrije Vliegers, twee cursisten. In principe goed van start, door aanhoudende noordoostelijke stroming wel veel op Sapenay gevlogen. En het eerste serieuze incident: een piloot vloog te dicht bij de berg, werd opzij gezet en hing al in de bomen voor hij kon tegensturen. Dit betrof een piloot op B2-niveau, die net zijn brevetaanvraag had ingediend. Voor de start was het weer van de dag uitgebreid besproken, en hij was bekend met de bijzonderheden van het weer en de stek en de combinatie van die twee. De meteowind was licht van achter, een noordoostelijke stroming. Op een zonnige dag kan dan een stevig berg-dalsysteem ontstaan, waardoor het goed te starten en goed vliegbaar kan worden op de stek. Daarbij moet je dan meer dan normaal opletten dat je niet te dicht bij de berg vliegt. Iets meer afstand dan normaal verstandig is, en vooral ook niet de diep in kommetjes duiken of achter uitlopers van het massief vliegen. De piloot was daarmee bekend, maar vloog toch erg dicht aan de berg én in zo'n kom. Zelfs na herhaaldelijke adviezen over de radio van de instructeurs en zelfs directe opdrachten om meer afstand te nemen, bleef de piloot erg dicht bij de berg vliegen. Zo dicht, dat hij zelfs bij windloos weer gevaar zou lopen in de bomen te eindigen, laat staan in de lei. De piloot werd weggezet, had geen tijd nog te reageren en bleef gelukkig in de bomen op de berghelling hangen, net boven een crête. De piloot bleef bij de crash ongedeerd, het toestel ook. Hij hing wel op zo'n onmogelijke plek dat de helikopter de piloot moest komen redden. Het toestel is de dag erna geborgen door een groot deel van de deelnemers (die daarvoor een tweede vliegdag opofferden) en door professionele hulp met serieus klimmateriaal en goede zagen.

De start van Sint Hilaire was voor de piloten uiteraard indrukwekkend. De groep was er op tijd voor 2 vluchten: een glijvlucht met een start in rustige omstandigheden en daarna een meer thermische vlucht. Eén piloot blesseerde zijn arm bij de eerste landing van de dag: te hoog op final, en om een overshoot te voorkomen koos hij ervoor om door te vliegen met vaart tot aan de grond. Hij wilde vervolgens op de wielen uitrollen, maar had niet afgerond. Het frame/de wielen raakten de grond onder een onhandige hoek, het rolde niet of niet goed en dat leverde een flinke smak op. De piloot vloog al jaren zelfstandig en zou eigenlijk dergelijke inschattingfouten niet meer moeten maken. Het is nog onbekend waarom deze fouten wel gemaakt zijn. Mogelijk komt het doordat de piloot zich had aangeleerd om veel met extra snelheid op te lossen. Heel hard vliegen, een aangetrokken bocht om op final te komen dicht bij de grond en die gebruiken om de overtollige hoogte kwijt te raken. Met een intermediate werkt dat wel, maar die snelheid krijg je daarna terug in afstand. Op een kort terrein kom je dan mogelijk lengte tekort. Dit zou een van de oorzaken geweest kunnen zijn; te veel op de automatische piloot vliegen en te weinig rekening houden met de veranderende omstandigheden of met andere terreinen. Voor de school is de lering dat de minimaal twee dagen invliegen op Col de Sapenay en daar mooie doellandingen laten zien een ingangseis blijft voor het meegaan op Safari, en blijven we het hebben over pilootmentaliteit: blijf je bescheiden en lerend opstellen.

Op de Revard hebben we lang moeten wachten op startbare omstandigheden. De wind was goed maar hard, en de wolken hingen zo laag boven de start dat het risico reeel was dat elke piloot direct de wolken in zou waaien. Er is pas gestart toen de wind wat afnam en de wolkenbasis wat gestegen was. De piloten hebben geleerd dat je zo nu en dan moet checken of je nog tegen de wind in komt, en of je nog omlaag kunt komen en waar dat het beste gaat. Een leerzame maar erg lange dag.



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Bergstage Les Petits Cross 2 tot en met 11 augustus

Stekken: Col du Sapenay, Val Pelouse, Semnoz

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver, René van Houselt

Aantal piloten: 2

Bijzonderheden: van de 6 deelnemers waren er bij het starten van de cursus nog maar 2 over. Ook het weer hield niet over: de harde wind op hoogte beperkte het aantal dagen dat we op andere stekken konden vliegen. Wel hebben we een paar mooie overlandvluchten kunnen maken en vooral hebben we veel buitenlandingen kunnen oefenen. Voor de deelnemers erg spannend en leerzaam. Zonder bijzonderheden verlopen.

Bergstage Col du Sapenay, 12 tot en met 21 september

Stek: Col du Sapenay

Terrein: landingsterrein overal kort gemaaid, heerlijk!

Instructieteam: Heleen van den Bos, Aernout Drijver

Aantal piloten: 4

Bijzonderheden: kleine groep, erg warm over dag en al fris 's avonds. Enkele dagen uitval vanwege het weer (regen, eindelijk), helaas weinig groepsgevoel. Hoe kleiner de groep, hoe minder groepsgevoel en hoe minder de neiging men heeft dicht bij elkaar te gaan staan op de camping of dingen met elkaar te ondernemen. Reden om dit in het seizoen 2020 anders aan te pakken. Tijdens deze Safari meer nog dan anders als leerdoel opgenomen dat piloten zichzelf en elkaar checken voor het starten. Geen instructeur of collega-piloot meer die de hangcheck helpt maar doen alsof je de laatste bent van jouw groep die start. Dit werd altijd wel benoemd en geoefend, maar naar aanleiding van een incident met een net gebrevetteerd piloot die zelfstandig vloog elders in Europa willen we hier toch meer aandacht voor.

Eén bergdebutant die al goed kon vliegen, die maakte zijn eerste thermische vluchten en verdiende daarmee direct een FAI-speldje (zowel voor afstand als hoogtewinst als duur in één vlucht). De overige piloten hadden al aardig wat ervaring. Ondanks de meest flauwe thermiek zijn er toch een paar mooie lange vluchten gemaakt.

Ook deze stage eindigde een piloot met zijn toestel in de bomen. Dit keer ging het om een mislukte start. Er was vrijwel geen wind die dag en de piloot in kwestie (vliegend op B2-niveau) had al lang gewacht op een startmoment met 'nulwind van voren'. Hij had de eerste start afgebroken en kwam na een korte pauze opnieuw aan de start staan. Alles was gecontroleerd en het was 'nulwind van voren', een voor die dag prima startmoment. Hij had voor zijn doen de neus van het toestel iets aan de hoge kant, maar zeker niet te hoog en voor de omstandigheden was het een prima invalshoek. Bij het starten voelde het voor de piloot niet als anders. Hij vreesde dat er iets mis was, en brak op de vlonder zijn start af door uit te duwen. De linkertip raakte hierdoor de vlonder en verderop ook struiken en rots, waardoor het toestel om die tip draaide en naar de helling toe draaide en in de bomen onder de start terecht kwam. Had de piloot aangetrokken in plaats van verder uitgeduwd en flink doorgelopen, dan was de start waarschijnlijk nog gelukt. Voor de piloot voelde de start vrijwel direct na de eerste stap mislukt, waardoor het voor hem logsicher leek te willen stoppen. De oorzaak en aanleiding van deze misstart zijn nog niet helemaal duidelijk. Het langere wachten dan anders, de nulwindstart (misschien angst voor een rugwindstart?), andere afleiding,



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

vermoeidheid, overbekendheid op de stek... Ook de aanleiding van het duwen in plaats van het aantrekken en doorlopen is niet helemaal naar boven gekomen. Als school proberen we erg goed te letten op de concentratie en het energieniveau van de piloot. Naar mate de piloten verder vorderen, laten we wel steeds meer keuzes bij hen. Wij zijn er dan nog om advies te geven en mee te kijken en om in te grijpen als we denken dat er iets onverantwoords of nodeloos spannends gaat gebeuren. Dat leek deze dag niet het geval. Ook verraste de duwreflex enorm: snelheid is bijna altijd de oplossing, en we rekenen er dan ook op dat piloten op dit niveau eerder zullen aantrekken dan uitduwen. Dit is wél een aandachtspunt waar wij als school iets mee kunnen. Gaat een start op een steile helling niet helemaal of helemaal niet zoals de bedoeling was? Aantrekken, rennen, en daarna pas reflecteren. Dat moet er bij elke piloot goed inzitten. Er zijn misschien bergstartplaatsen waar je een delta-start kunt afbreken, maar op steile vlonderstarts is dat niet echt een optie.

Ook deze piloot bleef zelf ongedeerd, het toestel beschadigde vooral van het uit de bomen gehaald worden. Deze piloot hing vrij hoog in hoge bomen, en moest door de pompiers uit de bomen gehaald worden. Dat duurde lang. Al die tijd hing de piloot in de beenbanden van het zijn harnas. Dat is niet goed voor de bloedcirculatie en een belangrijk aandachtspunt bij dit soort ongelukken. Dit zou wel eens een waardevol onderwerp kunnen zijn voor een veiligheidsdag. Het veiligheidssetje van de piloot, met daarin een touwtje om serieus reddingsmateriaal omhoog te halen, kwam erg goed van pas. Zie zijn eigen verslag in de bijlage.

Bergstage Safari, 12 tot en met 21 september

Stekken: Col du Sapenay, Chamoux sur Gelon, Semnoz, Col de la Forclaz

Instructieteam: Heleen van den Bos

Aantal piloten: 4

Bijzonderheden: kleine groep, mede vanwege de uitgevallen piloot. Wederom veel harde bovenwind, maar toch wat stekken kunnen bevliegen. Ook wat moeten deltawachten en boven af moeten bouwen, zoals op Col de la Forclaz.



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Overige activiteiten

Naast de vlieglessen organiseren we jaarlijks nog andere activiteiten voor piloten. De meeste van deze activiteiten vinden in de wintermaanden plaats.

Soarlessen

Bij soarlessen moeten ten minste drie piloten van ongeveer vergelijkbaar niveau kunnen, en moet het weer en de stek daarbij passen. Op de mogelijke soardagen dit seizoen was geen belangstelling.

Coaching ervaren piloten

Voor piloten met een geldig brevet bieden we coaching aan: één op één begeleiding of in een kleine groep op aanvraag om aan iets specifiek te werken, aan materiaal te wennen of om terug in te vliegen als het brevet verlopen is. In 2019 is er geen aanvraag gedaan.

De Vlieghap

Elke laatste zaterdag van november vieren we met elkaar het slot van het vliegseizoen en de komst van het nieuwe. Deze Vlieghap is een begrip onder elke piloot die ooit in onze school gevlogen heeft. Doorgaans komen er zo'n 40 à 50 piloten met en zonder familie. De vlieghap voor 2018 was bij Wim Egelmeers, als afscheid aan deze instructeur. Dat was een gezellige avond met een grote groep oude bekenden en huidige cursisten. De vlieghap voor 2019 was bij Heleen thuis in Drenthe; met slechts 12 man (inclusief Heleen, Aernout en René) was het maar een kleine groep. Dit weerspiegelt wel het aantal cursisten. Als de sfeer van de hap ook een spiegel is, dan zit dat wel helemaal goed!

Gooi- en plooidag noodparachutes

In maart 2019 organiseerde Jos Pacilly een heel leerzame gooidag voor noodparachutes in Zoeterwoude. Deze stond open voor alle deltapiloten, net als het vouwen erna onder leiding van Heleen en René. Het gooien werd onder erg levendige en leerzame omstandigheden gedaan, bij het vouwen lag de nadruk op zelf leren vouwen en het met elkaar doen. Zie de schoolsite voor meer info over de opzet van de dag; het gooien was zo leerzaam dat we in maart 2020 deze dag weer organiseren. Voor één piloot was de dag wel extra leerzaam: deze vloog al jaren bij een andere school met zijn integraalharnas maar had geen idee waar zijn chute eigenlijk zat, hoe die eruit moest, hoe je hem eventueel zou moeten gebruiken en twijfelde ook of 'ie er de afgelopen jaren wel uit was geweest om te herpakken.

Feedbackschriften

In 2017 heeft de KNVvL afdeling Deltavliegen gevraagd of de deltavliegscholen het voor cursisten mogelijk willen maken om anoniem feedback te geven. Dat kan wenselijk zijn, omdat cursisten misschien sommige dingen niet durven te zeggen of omdat ze zich niet goed gehoord voelen. De scholen zijn maar klein, dus de feedback betreft vaak direct de persoon die je er normaal op aan zou spreken. Een schrift op elke leslocatie zou een oplossing kunnen zijn. Ik heb daarom op elke leslocatie een schrift voor feedback mét pen, op een makkelijk bereikbare plek maar buiten het directe zicht van de instructeurs. Men kan er vrijelijk heen om wat op te schrijven zonder dat het opvalt. De cursisten zijn allen geweest op de schriftjes en ook op het doel, en ze weten dat de feedback daarin zwaar wordt meegenomen in de evaluaties van de cursussen. Omdat het om anonieme feedback gaat, heb ik afgesproken om in de e-mailnieuwsbrief van de school en op de website aandacht te geven aan wat er met welke feedback is en wordt gedaan. Op die manier is er toch terugkoppeling naar de feedbackgever, zonder dat we hoeven te weten wie dat is.



De meeste piloten gaven aan zo'n schrift maar onzin te vinden. Dat bleek ook in de praktijk:

- Feedbackschrift oefenhelling: nog steeds leeg
- Feedbackschrift lieren: nog steeds leeg
- Feedbackschrift bergvliegen: 3 complimenten uit 2017, 2018 en 2019 geen toevoegingen

De schriften zijn inmiddels afgeschaft.



De opstelling van de het chutegoaien



Veiligheidsrapportage

In onze school worden wandelaars opgeleid tot vogel. Op dag 1 kan nog niemand vliegen; een jaar later vliegt men gemiddeld op B1 niveau, weer 1 à 2 jaar later op B2 niveau en kan men zelfstandig de wereld in als piloot. Zo'n brevet is als een rijbewijs: het is een bewijs dat je weet waar je mee bezig bent, dat je jezelf en anderen niet in gevaar zult brengen en geeft je de kans om meer ervaring op te doen om een goed en ervaren piloot te worden. In een school vliegen dus mensen die nog niet kunnen vliegen en die de eerste dagen ook geen idee hebben waar ze eigenlijk mee bezig zijn. Veiligheid staat daarom boven alles. Zonder veiligheid geen vliegen, zonder veiligheid geen vertrouwen en ook geen plezier. Mensen die nog niet kunnen vliegen, maken aan de lopende band fouten bij dat vliegen. Ze kunnen het immers nog niet. Wij kunnen ze wel vertellen wat ze moeten doen, maar we kunnen (en willen) het niet voor hen doen. Daarom laten wij piloten zo veel mogelijk opereren in de envelop aan omstandigheden die ze aankunnen, en laten wij ze die oefeningen doen die ze aankunnen. Natuurlijk gaat dat niet altijd perfect, maar zo lang we de piloten alleen dat laten oefenen waar ze aan toe zijn, blijven de gevolgen van zo'n misser zeer beperkt, zowel voor het materiaal als, nog veel belangrijker, voor de piloot. Mensen veilig leren vliegen lukt alleen door scherp te zijn en te blijven op veiligheid. Daarom houden we potentieel gevaarlijke situaties bij en proberen te voorkomen dat ze op kunnen treden. We delen deze informatie graag en staan ook open voor aanbevelingen van anderen.

Opvolging aanbevelingen van vorig jaar

Naar aanleiding van de ervaringen van vorig jaar hebben we geen bijzondere acties ondernomen. We houden onze vaste aandachtspunten, en met steeds wisselende combinaties van niveaus is het extra opletten dat elke piloot genoeg rust krijgt of neemt. Ook kleding blijft een aandachtspunt, zeker met het schijnbaar steeds heter worden van de zomers.

Omgaan met vermoeidheid – enthousiasme en energie

Bij verreweg de meeste incidenten speelt vermoeidheid van de piloten een grote rol. Maar, als je iets doet wat je heel leuk vindt, is het soms lastig om te merken dat je moe bent. Daar komt bij een luchtsprot ook nog de druk van het weer bij: nú is het goed, mórgen is het misschien voorbij... Ook de reistijd (ik ben nu eenmaal niet voor niets gekomen) speelt een grote rol in het besluitvormingsproces. Dit jaar hebben we de vraag naar "enthousiasme en energie" centraal gesteld. Dit is nu een bekende trigger voor piloten om eens goed bij zichzelf na te gaan hoe het zit met de energiereserve. Eerst vragen we hoe het is met het enthousiasme (goed! heel veel!), en daarna naar de energie (hmmm, nou, eigenlijk ben ik wel een beetje moe...). Het loskoppelen van hoe leuk iets is en hoe vermoeiend helpt de piloten merkbaar bij het op tijd stoppen. Het maakt het ook een stuk makkelijker bespreekbaar, en ondertussen is het al zo'n gewone vraag geworden dat de piloten ook elkaar onderling vragen naar hun enthousiasme en hun energieniveau.

Kleding, schoeisel en passend materiaal

Een flink deel van de blessures is te voorkomen door 'gewoon' gepaste kleding te dragen. Stevige schoenen met steun voor de enkel, lange mouwen en lange broek, geen spullen in de zakken als je een harnas aan hebt, zorgen dat de helm echt goed past voor je er mee de lucht in gaat. Door hier al vanaf het moment van inschrijven op te wijzen, komt het nu eigenlijk niet meer voor dat piloten te lichte schoenen aan hebben of met korte broek vliegen. Dit is wel iets van lange adem en vol blijven houden, zodra onze aandacht vanuit de school verslapt, komt men weer gewoon met korte broek aan. Blijven volharden dus. Dat geldt ook voor het omgaan met materiaal. Het is niet alleen belangrijk dat cursisten zorgvuldig omgaan met het materiaal, maar ook moeten ze zorgen dat het materiaal hen



goed past. Niets zo vervelend als een helm die over de ogen schuift bij het starten. Niet alleen ziet de piloot de rest van de vlucht niks meer, de helm zal ook zijn werk niet doen bij een eventuele klap. Ook wordt materiaal zo nu en dan beschadigd ingeleverd zonder dat de beschadiging gemeld is. Dat kan ook gevaarlijk zijn, zeker als zo'n beschadiging gedurende de lesdag optrad en de cursist er toch mee door bleef vliegen. Daarom in 2019 wederom veel aandacht voor kleding én voor het zorgvuldig omgaan met en regelmatig zelf controleren van het materiaal.

Voorvallen seizoen 2019

In 2019 waren de grootste voorvallen de twee bergvliegers in de bomen en de armblessure tijdens de Safari. Deze zijn besproken bij de betreffende stageverslagen.

Het blijft lastig lering te trekken uit dit soort voorvallen, maar elk voorval is er één te veel. Samen met de betrokken piloten proberen we er de vinger achter te krijgen wat precies de aanleiding was, en daarna kijken we of we daar iets aan kunnen doen. Over het algemeen blijft dat hetzelfde als altijd: de oefeningen van hetzelfde niveau herhalen tot de cursist zich er zeker bij voelt; de stap naar de volgende oefening zo klein mogelijk houden, en steeds controleren of de cursist begrijpt wat de bedoeling is en er vertrouwen in heeft. Het gaat hierbij niet alléén om vermoeidheid, maar zeker ook om zelfvertrouwen en het aanleren van goede reflexen. En dat kost tijd.

De vliegmentaliteit blijft een wezenlijk onderdeel van de opleiding, zo niet hét onderdeel van de laatste fase van alle stages. Het is vaak het onderdeel dat het laatste pas gehaald wordt, en staat nergens in de exameneisen of op de takenlijst. Dat is soms frustrerend voor de piloot in kwestie, maar dit soort voorvallen maken wel inzichtelijk wat er bedoeld wordt met een behoudende of gezonde pilotenmentaliteit.



Een misstart net voor je eigen start kan best afleidend zijn... Ook dat is een aandachtspunt bij het vliegen



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)

Algemene statistieken

Tot slot nog een aantal algemene statistieken, wellicht interessant voor de KNVvL en voor de toekomst. Het totaal aantal lesdagen is bij benadering, omdat bij meerdaagse cursussen dat niet altijd is bijgehouden en omdat op veel niet-vliegbare dagen wel theoretisch onderwijs gegeven wordt. Het totaal aantal cursisten zijn piloten van niveau nul tot en met B3, kortom iedereen die zich tijdens het betreffende cursusjaar inschreef en met een cursus meevloog.

Statistieken	2016	2017	2018	2019
Totaal lesdagen helling	14	18	15	3
Totaal lesdagen lier (starts)	53 (1194)	35 (539)	34 (594)	16 (227)
Totaal lesdagen soaren	1	0	0	0
Aantal piloten dat B1-niveau haalde:	8	4	3	0
Aantal piloten dat B2-niveau haalde:	2	7	8	4
Aantal piloten met praktijk lieraantekening:	1	0	0	0
Aantal piloten met proeve van bekwaamheid:	-	1	3	1
Totaal aantal actieve cursisten	99	67	57	49
Aantal cursisten complete B1-cursus	5	5	6	2
Aantal introductie-cursisten	14	16	6	12
Aantal studenten via ACLO introductiecursus	-	-	-	15
Aantal piloten formeel gestopt tijdens B1-opleiding	-	4	0	1
Aantal piloten formeel gestopt tijdens B2-opleiding	-	3	1	0

Motieven voor het stoppen (van 1 piloot in 2019): tijd en reizen lastig als student



Bijlage: piloot doet zelf verslag van zijn misstart

Aanloop naar het incident

Voor de start van de stage was mijn energiereserve al laag. Enerzijds door mijn recente vaderschap, als ook de intensiteit van een eigen bedrijf. De heenreis daarom al uitgesteld om eerst wat uit te rusten voor de vakantie. In de 1e week heb ik heel bewust maar 1 vlucht per dag gedaan, en defensief gevlogen. Dus bijvoorbeeld op tijd terug. Gaande die week voelde ik me steeds fitter worden, het hoofd ook meer leeg.

Vorbereiding op de vlucht

De dag van de crash vind ik de windcondities bij aankomst op de start al niet 100% ok, weinig wind, en wat van achter. Bij 1e startpoging werd dat gevoel versterkt door de draaiende wind, en windsokken onderling inconsistent. Start afgebroken, en echt even pauze genomen. Onderliggend bleef ik me wel zorgen maken om de wind. Tijdens die pauze een discussie over de radio omtrent logistiek, aangezien de planning verschoof. Legde bij mezelf druk op om keuzes te maken, vlot starten, of als laatste.

Wind geobserveerd, leek beter te zijn. Met het hoofd nog bij de wind van eerder mezelf opgepept. Mentaal bezig met start met weinig wind. (Inzicht later: 0-wind start creëert bij mij extra spanning. Mogelijk nog een restant van veel mislukte starts met Falcon op oefenhelling Thorame?). Plan in mijn hoofd geprent om hard te gaan rennen bij de start, in mijn hoofd gevisualiseerd. Hierbij niet toestel en pitch meegenomen in visualisatie. Mezelf er mentaal dus doorheen geduwd.

Start

Bij klaarstaan nog steeds voor mijn gevoel weinig wind. Meer spanning dan normaal. Gestart op moment dat het mij ok leek. Bij 2e stap voelde het als vrije val, in plaats van dat het toestel draagt. Op de beelden van achter te zien dat uprights gelijk van mijn schouders af omhoog gaan. Veel te vroeg dus. Visueel was het voor mij alsof ik met mijn lichaam op de vlonder terecht zou komen, dan wel dat ik recht in het hart van de kruin van de 1e boom aan zou komen.

Alarmfactor in mijn hoofd zeer hoog, veel meer nog dan bij fouten/spannende situaties/crash in andere vluchten. Heb geen moment meer gedacht dat het toestel überhaupt nog zou gaan vliegen. Toestel had nog niet eerder zo aangevoeld. Sterke associatie met rugwind-start. Mentaal overgestapt op crash-noodstand, in de gedachte dat schadebeperking nog het hoogst haalbare was. Geen connectie meer met mijn toestel, input/voelen kwam mentaal dus niet meer binnen. Visueel ging ik nog steeds op het hart van de boom af. (3e,4e stap). Mijn interpretatie daarvan op dat moment was dat ik niet meer over die boom heen zou komen, angst dat ik dan alsnog met lichaam of bottombar de top zou raken. Vol uitgeduwd (na 4e stap) om met zo min mogelijk vaart in de 1e boom terecht te komen, bewuste keuze om dan hier dus te crashen. Bij spannende momenten juist aantrekken is iets wat ik in eerdere lesmomenten wel heb gedaan, ik denk niet dat daar iets voor in de weg zit bij mij. Na het raken van de helling met linker onderkabel tegen een tak gevlogen, vol omgezet. Nog steeds zoveel mogelijk geprobeerd de snelheid eruit te houden. Toestel roteerde verder door en zakte in de bomen.

Afwikkeling.

Zo snel mogelijk radiocontact gezocht, om status te melden. Tijdens het hangen in de bomen opties bekeken, maar onzeker over stabiliteit toestel, dus geen klimactie ondernomen. Actief bloedsomloop in de benen en armen op gang gehouden, door druk op de banden af te wisselen, en benen te blijven bewegen. Dit om hangtrauma te voorkomen (wordt veroorzaakt door dalende bloeddruk in het hoofd door lang stil rechtop te zijn i.c.m. afknelling). Ook water



gedronken. Lichaam geprobeerd zoveel mogelijk te ontspannen, wel alert blijven. Redding set met sterkte vislijn, spiegel en mes gebruikt. Fluitje was nog handig geweest.

De dagen erna heel bewust rust genomen. 4-5 dagen later voelde ik me veel fitter nog dan de week ervoor. Kennelijk dus zo chronisch achter in energie afgelopen jaar dat de fitheid van de 1e week als normaal aanvoelde, terwijl ik eigenlijk nog moe was. Ging van energie 2 naar 4 (voelt als verdubbeling dus goed) maar had naar 10 gemoeten.

Kostte zeker een paar dagen voor ik er eerlijk mentaal naar terug kon kijken, daarvoor de schrik toch wel hoog. De vrijdag erna stond ik weer startklaar op een andere stek, maar de omstandigheden waren daar niet goed genoeg. Ik ben daar niet gestart en sta daar nog steeds achter.

Factoren

Factoren die naar mijn idee hebben bijgedragen aan het ongeval (in willekeurige volgorde)

- Chronische achterstand in energie door persoonlijke omstandigheden dat jaar
- Hierdoor daadwerkelijke energie niveau niet goed meer in de gaten.
- 0-wind start creëert bij mij extra spanning.
- Combinatie van moe + spanning ga ik mee om door mentaal te focussen. Hierdoor sensorische vernauwing, waarbij ogen en handen 99% van de aandacht hebben. Andere signalen nemen af, dus ook het voelen van het toestel.
- Combinatie van moe + spanning maakt dat ik in een "er-doorheen-ploegen" modus kom.
- Geen connectie met het toestel bij klaarstaan en start. Daardoor invalshoek niet waargenomen. (overige startfilmpjes laten een heel consistente starthoek zien die kleiner is). Ik denk vanwege de spanning mezelf toch wellicht schrap gezet voor de start.
- Onder het toestel uitgelopen, hierdoor mogelijk invalshoek vergroting. Zelf gaan rennen, i.p.v. met het toestel versnellen.
- Rotatie dus niet goed. Blijft een aandachtspunt, maar daar de week ervoor juist aan gewerkt.



Randonaero Adventures deltavliegschool & shop | info@deltavliegschool.com | +316-41664507

Middendorp 6, 7861 BK Oosterhesselen | Facebook en Twitter @randonaero

KvK 11023263 | BTW NL183104638B01 | IBAN NL68 RABO 0375385630 (H van den Bos)