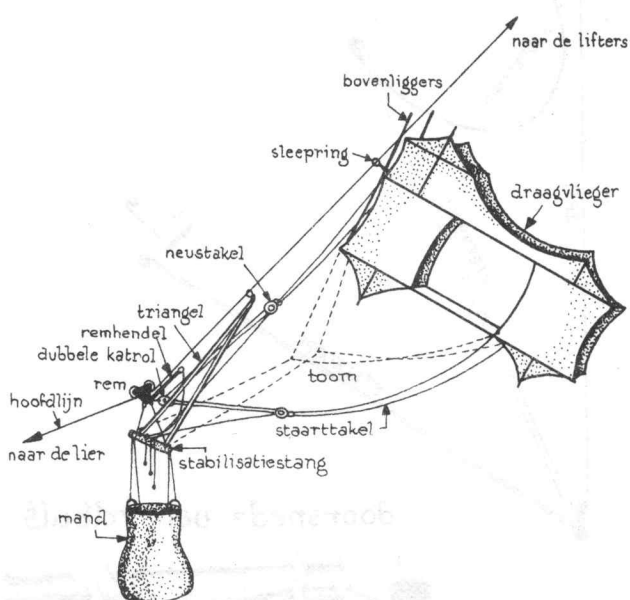


werken onder niet al te gunstige omstandigheden, onregelmatige wind, en een te kleine ruimte, voeg daarbij een dosis spanning of je wel aan alles hebt gedacht en je hebt het plaatje van het team in actie rond!

De ideale wind is 4 tot 5 Beaufort, maar van windkracht 3 tot 6 is het systeem operationeel.

Eerst gaat de pilootvlieger omhoog en dan wordt bekeken hoe deze zich gedraagt. Deze vlieger is bepalend voor de stabiliteit van het gehele systeem. Nu wordt het hoofdtouw van 10 mm aangekoppeld en ca. 80 m gevierd. De eerste liftvlieger wordt nu op de lijn gezet en zo gauw deze zijn eigen stop heeft bereikt en het touw strak wordt getrokken, gaat de landrover het touw vieren tot ca. 150 m. Dit gebeurt door met de wagen, via commando's met portofoons, achteruit te rijden. Het ankervoertuig blijft op hetzelfde punt staan en moet voor de goede orde ca. 1500 - 2000 kg wegen. Nu wordt een tweede liftvlieger op de lijn gezet en deze neemt zijn positie op de lijn in. Een derde, vierde en evt. vijfde en zesde liftvlieger volgen. Bij windkracht 3 zijn er 6 liftvliegers nodig. Als de juiste trekkracht is bereikt (2 man die aan het touw kunnen hangen) wordt de draagvlieger aangekoppeld. Hieraan komt de triangel en daarna de mand. In de mand kan de persoon de vlieghoek van de draagvlieger veranderen en een remsysteem bedienen.



Dan zijn we aangeland bij het meest kritieke punt van de hele operatie. Het is nl. zo dat als er wat misgaat -de wind wakkert b.v. aan, de lifters gaan draaien- het erg moeilijk is om in te grijpen omdat de draagvlieger met toebehoren niet één twee drie van de lijn te halen is. Vieren of inhalen is dan onmogelijk!

Als alles goed gaat dan kunnen we omhoog. Aan de mand zitten nu nog noodlijnen waarmee de vlieger naar beneden kan worden gehaald.

Het inhalen is ook vrij kritisch en moet met veel behendigheid en securiteit gebeuren. Na het inhalen wordt alles gecontroleerd en afgebouwd. Het meeste publiek zit dan al weer achter het avondeten.

Gerard