

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



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

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

Hoofredacteur

Bastienne Wentzel

Redactie-adres

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

Redactie

Jesper Albers, Peter Blokker, Tamara
Blokker-Hondsmerk, Mario Spee, Titus
Verbeek, 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@knnvl.nl

Bijdragen voor Lift

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

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



Newby

Een paar maanden terug ben ik veranderd van werkgever.

De eerste paar weken zitten dan altijd vol met nieuwe indrukken.

Het begint al met de introductiedag. Die voelt nog redelijk vertrouwd, want die is bij alle bedrijven ongeveer hetzelfde. Te beginnen met het voorstelrondje: "Dag, ik ben Vouwkonijn en ik ben nieuw binnen deze organisatie. Ik woon in de duinen met mijn piloot en heb veel zin om aan de slag te gaan."

En dan het antwoord: "Hallo Vouwkonijn, welkom!" Het lijkt de AA wel. Na het rondje ben je blij als je de namen van je burens hebt onthouden.

Dan volgt een algemeen verhaal over de organisatie, HR komt even langs en de rest van de bijeenkomst probeert iedereen met behulp van IT toegang te krijgen tot de systemen. Bij mij werkte alles wonderbaarlijk genoeg al, dus ik had alle tijd om te socializen. "What's up doc (Bugs Bunny style), lukt het een beetje met het installeren en op welke afdeling ga jij werken?" Om er vervolgens achter te komen dat van de tien nieuwe collega's ik er hooguit twee ooit nog ga zien op mijn werkplek. Ach, het was een gezellige dag en er was taart, dus helemaal prima.

Dan begint het echte werk. Allemaal nieuwe termen, nieuwe gezichten, andere werkwijzen. Kennismaking na kennismaking, vraag na vraag. Wat kun je je dan een newby voelen. Organisatie 2.0 for bunnies, eh dummies. Ik weet dat ik goed ben in wat ik doe, maar die eerste weken blijven spannend. Dingen voor de eerste keer doen en hier en daar een fout maken om van te leren. Buiten mijn comfort zone, en dat is best vermoeiend.

Paragliden heeft mij zoveel vrijheid en vertrouwen gegeven! Maar ook dat is niet vanzelf gegaan

Dan denk ik altijd maar terug aan alle nieuwe dingen die ik in mijn leven heb gedaan en wat het me gebracht heeft. Zo heeft paragliden mij zoveel vrijheid en vertrouwen gegeven! Maar ook dat is uiteraard niet vanzelf gegaan. De eerste paar keer gingen mijn piloot en ik niet eens de lucht in, maar stonden we te groundhandlen aan het strand. En zelfs dat vond ik al eng. Want wat kwam dat scherm hard omhoog! Ik voelde me voortgesleept worden en aan het eind van de dag zat het zand overal.

De andere piloten zag ik soepel het duin op huppelen en binnen een minuut vliegen. Dat gingen wij nooit leren dacht ik toen. Nu zijn mijn piloot en ik soms sneller klaar om te vliegen dan een solopiloot.

Ook de eerste 'bergvlucht' staat me nog levendig bij. Dat was in de Ardennen, dus het was meer een heuvel. Maar wat waren we nerveus! Ik kan me die vlucht van drie minuten nog beter herinneren dan veel andere vluchten. Wat een overwinning op onszelf! Dat gevoel van spanning voor de vlucht en opluchting na de landing is er nog steeds, in afgezwakte vorm. Maar door alle ervaring is ons zelfvertrouwen gegroeid en weten we steeds beter wat we wel en juist niet moeten doen.

Dus als ik me weer eens wat verloren voel in mijn nieuwe baan en het lukt niet in één keer, dan bedenken ik me dat ik gewoon ervaring aan het opdoen ben. Op naar een vliegende loopbaan!

Vouwkonijn

LIFT

inditnummer

Cover: Recensie Swing Nyos 2 RS. Foto: Erwin Voogt

Sneeuwschoenen-hike&fly	4
Stubai Cup 2023 - al het laatste nieuws	8
Vlieggebied: Achensee	16
Fabrikant in de schijnwerpers: Aeros	24
Recensie: Swing Nyos 2 RS	26
Aandacht voor de bridle	30
Vliegstek: Col du Sapey	32
Langs de Lift-lat: Mark Schoonhoven	34
Pilootervaring: "Lekker suf voor de berg hangen"	36
Skywings Wintermeeting 2023	38
Nieuws en KNVvL	41
Column Frans Icke	43

Proefvliegen aan de Ozone Photon EN-C tweelijner. Stubai Cup 2023. Foto: Charlie King

Laat je niet tegenhouden door wat sneeuw

Snowshoe hike & fly

Tekst en foto's: Peter Blokker





Winterpauze? Welnee, hike&fly kan het hele jaar door. Juist in de winter, als thermiekvliegen in de Alpen er toch niet in zit, is het prachtig om te voet naar de startplaats te gaan. Een winterse hike&fly vereist wel wat andere voorbereidingen en extra materiaal. Hoe pak je dit aan en wat heb je nodig?

In de Alpen beperkt het paragliden in de winter zich tot de startplekken die met een gondel te bereiken zijn. Vervolgens kun je de startplaatsen doorstropen waar je door de pistebeheerders wordt weggestuurd. Starten op de piste is meestal verboden. De startplekken die overblijven bevinden zich vaak iets buiten de pistes en worden druk bezocht door tandempiloten die de startplaats laten prepareren door pistenbully's. Vliegen in de winter is prachtig. De skiërs en snowboarders als mieren over de piste zien glijden is best grappig. Maar de serene rust van een winterse vlucht buiten de pistes beleven is toch wel andere koek. Een paar uur lopen door een betoverend landschap naar een buiten de pistes gelegen berg om vervolgens in korte tijd naar het dal te vliegen is een bijzonder mooie ervaring.

Door de sneeuw

Wandelpaden liggen in de winter verscholen onder een pak sneeuw. Hoe hoger je komt, hoe dikker dat pak sneeuw, en hoe lastiger het begaanbaar wordt. Soms zijn paden helemaal niet meer terug te vinden in de winter. Wie 's winters op eigen kracht omhoog gaat, doet dat met toerski's of sneeuwschoenen. Het principe is hetzelfde – het oppervlak onder je schoenen vergroten – zodat je niet tot je heupen in de sneeuw zakt.

Toerski's zijn brede maar lichte ski's, met een scharnierende binding en stijgvellen die onder de ski's worden geplakt. Zo kun je de ski omhoog schuiven, maar glij je niet terug. Toerskiën is minder toegankelijk dan sneeuwschoenwandelen en vooral in combinatie met paragliden kunnen die ski's onhandig zijn. Tenzij je wilt speedriden maar dat is een andere discipline.

Sneeuwschoenen bestaan al duizend jaar. De eerste modellen hadden de vorm van een tennisracket met gespannen touwen en dierenhuiden. Tegenwoordig bestaan er heel lichte sneeuwschoenen die gemakkelijk vastgemaakt kunnen worden en ook in steil of ijzig terrein nog goede grip bieden. Sneeuwschoenen zijn aanzienlijk voordeliger dan ski's en voor € 150,- tot € 200,- heb je een geschikt paar. Optioneel, maar wel aanbevolen, is een paar telescopische wandelstokken.

Sneeuwschoenwandelen

Er zijn maar weinig bergsporten zo toegankelijk als sneeuwschoenwandelen. Uitgezette sneeuwschoenwandelingen in wintersportgebieden brengen je in een uurtje weer terug bij de dorpskerk. Leuk, maar om bij een startplek te komen komt er wat meer bij kijken. Je zult moeten leren

hoe je bergopwaarts gaat, hellingen moet traverseren, je stokken moet gebruiken en hoe je moet opstaan nadat je in diepe sneeuw bent gevallen. Naar beneden lopen op sneeuwschoenen kan ook en sommige sneeuwschoenen lenen zich beter voor "surfen" dan andere. Als je pech hebt en naar het dal vliegen er niet in zit, zul je toch weer terug moeten zien te komen.

Hoe makkelijk kan het zijn?

Een sneeuwschoencursus is er eigenlijk niet echt en dat is ook niet nodig. Wel kan het nuttig zijn om een cursus lawinekunde te doen en te leren hoe je met een lawine-reddingsuitrusting moet gaan. Dit hangt natuurlijk af van het terrein dat je uitzoekt. Hier volgen een paar tips om je op weg te helpen.

Vlak terrein Oefenen op redelijk vlak terrein is een goed idee. Je leert dan namelijk om een beetje wijdbeens te lopen. Zo voorkom je dat je de sneeuwschoenen op elkaar zet met de binnenzijden.

Omhoog De basistechniek is de zogenaamde kick-step. Je schopt de voorkant van je voet in de sneeuw, zodat de scharnierende stijgijsers onder de bal van je voet grip krijgen. Op een harde sneeuwkorst lukt dit vaak niet en moet je vertrouwen op de grip van de stijgijsers en gekartelde rails onder de sneeuwschoen. Als het terrein daar te steil voor is, zul je moeten zigzaggen en traverseren. Veel sneeuwschoenen hebben stijghulpjes, die je uit kunt klappen zodat je voetzool comfortabel horizontaal blijft bij het stijgen.

Traverseren Deze techniek, waarbij je schuin langs de helling stijgt of op gelijke hoogte blijft (bergzijde aan één kant, dalzijde aan de andere kant), is vaak niet zo comfortabel met sneeuwschoenen. Dat komt omdat je soms alleen de bergzijde van de sneeuwschoen kunt plaatsen. Het kan helpen om de stokken aan te passen: een langere dalstok en kortere bergstok, zodat de beide op borsthoogte zitten.

Omlaag Stokken voor je, gewicht iets naar

achter en je hiel het eerste neerzetten. De stokken kunnen bij het afdalen het beste wat langer ingesteld zijn dan bij het stijgen.

Tochtenplanning

Sneeuwschoenlopen kost meer tijd dan een zomerse wandeling. Het is geen schande om een kabelbaan te gebruiken voor de eerste duizend hoogtemeters en daar te beginnen. In een mum van tijd ben je weg van de pistes. Zoek op het internet naar toerskitochten en kijk of de oriëntatie van de helling die je op loopt past bij de windrichting. De meeste toerskiroutes brengen je naar mooie brede hellingen met goede startmogelijkheden. Toerskisporen lijken op langlaufsporen, met afdrukken van de schotels van de stokken naast de sporen. In steiler terrein zijn de strakke zigzags met de zogenaamde spitzkehren goed herkenbaar. Loop bij voorkeur naast en niet door het spoor, want het spoor wordt vaak hergebruikt. Soms vind je een spoor van een andere sneeuwschoenwandelaar die je kunt gebruiken.





Hier zijn de basisregels voor je eerste sneeuwschoen hike&fly

- **Neem sneeuwschoenen die geschikt zijn voor je gewicht en schoenmaat. Vermijd de toeristische instapmodellen, die zijn alleen geschikt voor vlak terrein.**
- **Draag warme stevige schoenen.**
- **Draag gamaschen (beenkappen) om te voorkomen dat je natte sokken krijgt.**
- **Kleed je in laagjes aan, zodat je behaaglijk blijft. Omhoog lopen is warm, vliegen is koud.**
- **Optioneel maar aanbevolen: wandelstokken. Telescopisch, zodat je ze bij het vliegen in je pakzak kunt opbergen en kunt instellen voor stijgen of dalen.**
- **Neem een paragliding pakzak of rugtas mee waar je de sneeuwschoenen in kunt opbergen of op kunt monteren, zodat je ze niet verliest bij het vliegen.**
- **Vergeet niet een startbaan te stampen op de startplek voordat je je sneeuwschoen uittrekt. Dat gaat namelijk een stuk sneller en beter met sneeuwschoenen aan.**
- **Houd je uitrusting zo licht mogelijk. Lichtgewicht scherm, hike&fly harnas, compacte reserve en een lichte helm. Je zult ook nog wat andere zaken mee moeten nemen, zoals voedsel, water, een EHBO set met een aluminium reddingsdeken en een telefoon.**

Stubai Cup 2023





We hebben het vaker gezegd: de Stubai Cup heeft een bijzonder engeltje op zijn schouder - een weer-en-geltje. Het weerbericht voorspelde dit keer een stevige noordenwind voor het hele festival-weekend. Dat zou onaangenaam turbulente condities kunnen geven in de lucht. Niet dus. Het was drie dagen prachtig vliegweer. Volgens de organisatoren was het een recordweekend met 1000 deelnemers en 32 stands van fabrikanten. We konden dus weer ons hart ophalen met het testvliegen van de nieuwste schermen. Op de volgende pagina's vind je al het nieuws voor het komende seizoen.

Tekst en foto's: Peter Blokker, Erwin Voogt, Bastienne Wentzel, Marcus King, Charlie King, Ed Ewing (met dank aan Cross Country magazine)



Ozone Moxie



Swing Mito 2 RS



Nova Aonic Light



BGD Anda

Nieuwe A's en B's

Dit voorjaar werden aardig wat nieuwe EN-A en EN-B-schermen gelanceerd. Deze klasse is - we schreven het al vaker - geschikt voor alle recreatieve piloten. Zij die niet honderd uur per jaar vliegen en maar af en toe de speedbar intrappen. De schermen zijn vaak ook geschikt voor instructie. Ze zijn makkelijk en veilig te vliegen, de risers en lijnen zijn simpel te sorteren. En zolang je geen wereldbeker wilt winnen hebben ze prima prestaties, ook voor langere overlandvluchten. Veel van deze schermen zijn er in een gewone en lichtgewicht variant. Lift nam een aantal van deze schermen mee voor een vluchtje van de Elfer in Stubai.

Ozone Moxie (EN-A)

Dit nieuwe 'eerste scherm' van Ozone is net zo makkelijk te vliegen als andere schoolschermen zoals de Mojo, maar is slimmer ontworpen, zegt Konny Konrad van Ozone. Het is eenvoudiger en daardoor goedkoper met dezelfde eigenschappen en prestaties. Tevens heeft het de nieuwe 'winglets' ofwel oortjes, die moeten zorgen voor een stabielere vlucht en een steilschijf die vanzelf uitleidt. Tijdens het opzetten viel het me op hoe voorspelbaar dat gaat. Je voelt precies waar het scherm is. In de lucht stuurt hij superdirect. Een beetje als een kart die vrolijk scherpe bochten draait. Het scherm is zo stabiel dat je geen informatie doorkrijgt over thermiek in de lucht, maar het is zeker een plezier om te vliegen. (BW)

Swing Mito 2 (EN-A)

Veel piloten hebben leren vliegen aan de eerste Mito, die in 2016 een van de eerste Swing schermen was met het RAST systeem. De Mito was zo makkelijk te starten en vliegen dat het moeilijk was voor Swing om een betere opvolger te maken. De Mito 2 RS is ruim een kilo kwijt, en is daarom nog makkelijker te starten. De prestaties zijn verbeterd door de vorm van de leading edge te optimaliseren. Het scherm voelt speelser aan in de lucht en stuurt makkelijker. De staafjes van nitinol in de neus kunnen ertegen dat ze misschien wel honderden keren worden ingepakt, zegt Swing. (EV)

Nova Aonic Light (EN-A)

De lichtgewicht versie van de Aonic die we afgelopen jaar uitprobeerden is een kilo kwijt door gebruik van lichtere stof. De schermen zijn verder identiek. De Aonic Light vliegt dus zoals we verwachtten. Het start relaxt en daarna thermiekt het prima voor de klasse. De prestaties liggen erg dicht tegen die van de grote broer Ion 7 aan, wat natuurlijk bijzonder is. Het scherm is vanaf nu leverbaar. (BW)

BGD Anda (EN-A)

Dit hike&fly EN-A scherm is niet - zoals veel h&f-schermen - kleiner gemaakt om ze lichter te maken. De maat S tot 90 kg startgewicht heeft de gebruikelijke 23 m² uitgelegd oppervlak. Toch is 'ie net geen 3 kg, en dat is knap gedaan. De Anda start en vliegt erg gemakkelijk en voelt veilig en solide aan. De gewichtsbesparing zit 'm in de zeer dunne lijntjes die allemaal rood zijn en risers van deels dun Dyneema band. Ook zijn de brummelhaakjes weggelaten en moet je je speedbar met een knoop aan je speedstelsel verbinden. Allemaal geen probleem voor de handige piloot, maar in lastige condities tijdens een hike&fly-avontuur kan elk detail tellen. (BW)

U-Turn Eternity 4 (EN-A)

Deze lichtgewicht versie van de Emotion 4 is gemaakt van lichter doek zodat 'ie een kilo lichter is. De kleinste maat is maar 3,2 kg. Het scherm heeft standaard risers en is makkelijk te handelen. Het uittrappen van de speedbar geeft je 18 km/u extra snelheid zegt U-Turn zelf. Er is zelfs een nog lichtere versie van dit scherm: de Annapurna 2 weegt maar 2,8 kg in dezelfde maat. Vlieg je de Annapurna 2 met meer gewicht dan is het een EN-B. (CK)

Dudek Hike & Cruise (EN-A/B)

De Hike & Cruise heeft aan de bovenzijde drie keer zoveel celbanen dan aan de onderzijde. Dat scheelt veel stof. De bovenzijde is rimpelvrij en zorgt voor optimale lift. Zo is een scherm ontstaan met een strekking van 5,6 en weegt de Hike & Cruise in maat 25 (85-105 kg) slechts een sensationele 2,7 kg. De naar lucht happende cellen vullen zich supersnel en met een paar passen hang ik in de lucht. Oren trekken is relatief zwaar ondanks de gesplitste A-lijnen. De stalsnelheid ligt duidelijk laag en deze eigenschap komt goed van pas om het scherm op een kleine landingsplaats te kunnen manoeuvreren. (PB)

Swing Verso RS (EN-A/B)

De Verso RS is de opvolger van het hike&fly-scherm Apus RS. Met 2,7 kg in de kleinste maat is het maar liefst een kilo lichter dan zijn voorganger. Daarnaast is de Verso RS EN-A in alle maten, of EN-B bij een hoger startgewicht. Zowel de XXS (18,5 m²) als de XS (20,5 m²) zijn EN-A tot 85 kg EN-B tot 100 kg. Ik vloog de XS met ongeveer 85 kg. De start gaat zo makkelijk als je verwacht van een licht h&f scherm, maar ik was verrast door de snelheid. De Verso RS vliegt zo snel dat de bomen ineens heel dichtbij waren. De Verso RS vliegt een beetje als een speelse miniwing. (EV)

Nova Ion 7 Light (EN-B)

Het eerste dat opvalt bij het uitpakken van de Ion 7 Light zijn de lussen in de staafjes van de leading edge. Zo zijn ze makkelijker te naaien, zegt Till Gottbrath van Nova. De neus blijft hierdoor ook beter in vorm en ze zijn maar iets langer dan gewone staafjes. Ook bij dit model van Nova verschillen de zware en lichte variant alleen in keuze van doek waardoor ze een kilo schelen. De lichte versie kun je vrij klein inpakken. Verder is het een ongecompliceerd scherm: makkelijk te starten, zachte remdruk. De oren die ik trok bleven hangen met de staafjes achter de lijnen. Met een beetje pompen van de rem komen ze er weer uit. (BW)

Supair Leaf 3 (EN-B)

De Leaf 3 is bedoeld als eerste scherm voor piloten die willen leren thermieken of overlandvliegen. Zoals je van zo'n scherm verwacht is er niks aan te merken op de eenvoud van het ontwerp. Zowel de materialen, het sorteren van de lijnen als de start en de landing; er is niks ingewikkelds aan. In de lucht valt het op dat het scherm goede informatie doorgeeft over de lucht, ook in de vroege ochtendthermiek. Het scherm reageert goed maar heeft flink wat input nodig om snel te draaien - een mooie veiligheidsmarge voor deze klasse scherm zodat een beginnende piloot niet snel in de buurt komt van het stallpunt. (EE)

Niviuk Hook 6 (EN-B)

Ik verwachtte de handling van een A-scherm bij de Hook 6, omdat zijn lichte broer de 6P een EN-A classificering heeft. Ook de overzichtelijke risers (met sterke magneten waar de remtokkels elke keer weer terug tegenaan poppen) en de gemantelde lijnen voldeden aan die verwachting. Maar in de lucht is de Hook 6 opmerkelijk wendbaar en speels. Het voelt voorspelbaar aan en zou vertrouwen moeten inboezemen zodra de lucht wat meer beweegt dan hij vandaag deed. (BW)

Gin Evora (EN-B)

De Evora is geen lichtgewicht scherm, maar zwaar is 'ie zeker niet met 4,5 kg in maat XS tot 85 kg. De standaard risers en gemantelde lijnen zijn makkelijk te sorteren. De Evora heeft een milde sharknose, waardoor we verwachten dat het scherm de 'thermal sniffing' eigenschappen heeft die Gin belooft. De vliegcondities waren bewolkt en niet erg thermisch, maar ik kan me voorstellen dat de Evora mooi draait in de thermiek. Het heeft een directe handling en voelt speels aan. Al het andere, van de start, oren, full speed vliegen tot de landing, zijn geheel volgens verwachting erg makkelijk. (BW)

Triple Seven Bishop (Tandem EN-B)

De Bishop is de gloednieuwe tandem van Triple Seven. Het ontwerpteam heeft deze tandem talloze keren gestart, gevlogen en geland in allerlei condities tot er niets meer aan het scherm te verbeteren was. Nu is het oordeel aan de tandempiloten en passagiers. De lange trimmers maken het mogelijk om de start- en vliegeigenschappen van het scherm aan te passen op de condities en het gewicht van de passagier. Het oerdegelijke materiaal zal commerciële piloten die in ruig terrein vliegen zeker bevallen. Bij de testvlucht van de Elfer doet het scherm wat het belooft: een stressvrije start, vlucht en landing. (PB)



Nieuw in de sportklasse



Een jaar geleden tijdens de Stubai Cup werden we overspoeld met nieuwe hoge EN-B en EN-C-schermen. Dat zijn er logischerwijs minder dit jaar, maar we vonden er toch een paar om uit te proberen.

UP Summit X (EN-B)

Volgens UP zijn hun schermen allemaal vrij klein en moet je ze onderin de gewichtsrang vliegen. Dus krijg ik een S/M mee, startgewicht 75-100 kg en slechts 23 m² vlak oppervlak. Zelfs boven mijn hoofd ziet het er klein uit, een beetje plomp zelfs. Het scherm stuurt zeer precies en wendbaar, en met de risers met race-uitstraling en C-handlebar heb je toch de impressie van een sportscherm. Het speedstelsel heeft een kick-down bal waarmee je ook de B-riser naar beneden trekt. Dat gaat zwaar, full speed vliegen vind ik daarmee lastiger. De kracht op de C-handles is ook hoog, maar je kunt het scherm prima corrigeren op speed. Als dat al nodig is, want het voelt op full speed stabiel aan. Het scherm voelt wel levendig, maar het is niet erg thermisch deze vlucht dus daarover kunnen we nog niks zeggen. (BW)



Skywalk Cumeo 2 (EN-B)

De meest ongecompliceerde lichtgewicht hoge B tot nu toe. De Cumeo 2 heeft gewone risers en gemantelde lijnen en is toch maar 3,5 kg in mijn maat tot 85 kg startgewicht. Het is geen probleem om 'm startklaar te maken op een klein plekje. De stof voelt wel wat licht voor echt ruige starts. In de lucht vergeet je dat 'ie er is. Het scherm vliegt wel en je kunt je concentreren op andere zaken zoals de route of foto's maken. Hij stuurt lekker vlot, zodat je aan het eind van de vlucht ook nog lekker kunt spelen voordat je landt. Gegarandeerd een grijns op je gezicht. (BW)



BGD Lynx 2 (EN-C)

Het prototype Lynx 2 dat we van Tyr Goldsmith mogen lenen is nog niet gecertificeerd, maar wel klaar. Het is een nieuw ontworpen 2/3-lijner hybride (dus geen lichtgewicht Cure 2). BGD heeft aandacht besteed aan een makkelijker handling dan de Cure en beter startgedrag. Dat laatste is gelukt, ik kom zonder problemen weg van de steile, gladde Elferstart met rugwind. De Lynx 2 is beweeglijk in de lucht, net als de meeste lichtgewicht schermen. Dat kan van pas komen in lichte thermiek. Met speed lijkt de vleugel wat strakker aan te voelen dan zonder. De C-brug om te sturen op speed is nogal krap en zwaar, maar het werkt. Inpakken is een eitje: de korte staafjes in de neus vragen geen speciale pakmethode en je kunt het scherm gewoon in je zak proppen. (BW)

Triple Seven Q-light 3 (EN-C)

De Q-light 3 weegt 1.2 kilo lichter dan de gewone Queen 3, maar het scherm voelt en vliegt niet als een lichtgewicht, zoals zijn voorganger Q-light 2 wel deed. De stof voelt stevig aan en het scherm ritselt en beweegt in de lucht veel minder dan sommige lichtgewicht schermen. Het is makkelijk te starten ondanks de minuscule celopeningen en is makkelijker te vliegen dan zijn voorganger. De Q-light 3 vliegt heel plezierig en heeft nog steeds een goede neus voor thermiek zoals alle Triple Seven schermen. (EV)



Airdesign Loco (EN-C)

Wat begon als een experiment van AirDesign ontwerper Stephan Stiegler is uitgegroeid tot een serieuze tweelijner. Nou ja, uitgegroeid... met een uitgelegd oppervlak van 16 m² is de Loco een klein scherm. Andere maten zijn er niet. Het scherm heeft een strekking van 4,8 en een vlakke glijhoek. Volgens de makers is dit het kleinste en snelste tweelijner ter wereld en EN-C. Met vol ingetrapt speedbar vlieg ik volgens mijn GPS 75 km/u... Loco! De Loco nodigt me gewoon uit om te spelen en een paar wingovers eindigen bijna vanzelf in een barrelrol. Landen gaat probleemloos, ook zonder wind. Wees je wel bewust dat dit een scherm is voor specialisten die weten wat ze doen, in geen geval je eerste EN-C. Nu is het tijd om de platgeslagen vliegen van mijn zonnebril te krabben. (PB)

Hype of **Heilige Graal?**

Alle nieuwe EN-C tweelijners op een rijtje



Ozone Photon

Vorig jaar was Airdesign de eerste die een tweelijner uitbracht in de EN-C klasse, de Volt 4 (zie Lift 25). Daar was nogal wat ophef over. De meeste fabrikanten werkten afgelopen jaar ook aan zo'n EN-C tweelijner en op de Stubai Cup werden er meerdere geïntroduceerd. Deze nieuwe EN-C tweelijners hebben overeenkomsten zoals uiteraard een systeem om met de achterste risers te sturen en veel staafjes voor een goede vorm in de vleugel. Daarnaast starten ze allemaal vrij makkelijk, zolang je je handen maar niet te breed houdt want anders heb je kans dat het scherm in een hoefijzervorm opkomt, met de punten eerst. Verschillen zijn er ook. Zo heeft Ozone de nieuwe winglets op de Photon gezet, Gin gebruikt zijn 'wave leading edge' ook voor de Bonanza 3 en heeft de Swing Libra RS een strekking van maar liefst 6,9 wat je normaal in de D-klasse aantreft. Daarnaast zijn sommige lichtgewicht gebouwd en andere standaard. Maar hoe vliegen ze eigenlijk en voor wie zijn ze? Voldoen deze schermen aan de verwachting? Erwin Voogt probeerde de meeste nieuwe EN-C tweelijners uit tijdens korte vluchten. De korte conclusie? Het zijn allemaal gewoon fijne C-schermen voor ervaren piloten.

Tekst: Erwin Voogt, Foto's: Erwin Voogt, Marcus King, Charlie King, fabrikanten.



Ozone Photon

Ozone Photon

Met 71 cellen heeft de Photon de meeste cellen van de nieuwe groep. De strekking van 6,5 is gemiddeld. De Photon vliegt comfortabel en voorspelbaar. Voor een fotosessie vlogen we met enkele schermen dicht bij elkaar in thermische omstandigheden. Dat was met de Photon geen probleem en we konden zelfs de lichte thermiek nog gebruiken tijdens het poseren.



Gin Bonanza 3

Gin Bonanza 3

Zowel een tweelijner als een 'wave leading edge' - de Bonanza 3 heeft de technologie van het topscherm van Gin, de Boomerang 12, meegekregen. Volgens Gin zorgt de golvende leading edge, geïnspireerd op de vinnen van een walvis, ervoor dat de luchtstroom bij een grote invalshoek later afbreekt (wat een stall veroorzaakt) en het verbetert de aerodynamica. Ik maakte een mooie vlucht met de Bonanza 3, hoewel ik vond dat het scherm wat meer input nodig had om in de thermiek te blijven dan anderen in de C-klasse. Het scherm voelt wel stabiel en veilig aan.



Swing Libra RS

Swing Libra RS

Een tweelijner met een strekking van 6,9 en dan nog in de C-klasse? En ook slechts 3,7 kilo voor de kleinste maat? Dat is een bijzondere prestatie van Swing, die dit alles in de Libra RS hebben klaargespeeld. Swing zegt dat de Libra RS een lichtgewicht vleugel voor experts is. Daar ben ik het mee eens. Het scherm beweegt behoorlijk in de lucht en heeft input nodig, zelfs meer dan zijn EN-D broer de Sphera RS, die eveneens een strekking heeft van 6,9 (maar meer cellen). Beide schermen zijn geschikt voor hetzelfde pilootniveau, waarbij de Libra RS de keus is wanneer je waarde hecht aan gewichtsbesparing.

Niviuk Artik R

Aan de hand van de naam zou je kunnen denken dat de Artik R(ace) de opvolger is van de Artik 6, maar dat is niet zo. Niviuk plaatst de Artik R qua pilootniveau tussen de Artik 6 (een drielijner EN-C) en de tweelijner EN-D Peak 6. Een hoge C dus. De Artik R is geen lichtgewicht met 4,5 kg in de maat 23, maar in de lucht ritselt en wringt het scherm wel een beetje, vergelijkbaar met lichtgewicht schermen zoals de Libra RS. Snelheidsmetingen zijn altijd zeer kwalitatief, maar het lijkt of de topsnelheid op fullspeed van de Artik R net iets hoger is dan van de anderen.



Niviuk Artik R

Drift Merlin

De Merlin (genoemd naar een klein, snel en wendbaar valkje dat in het Nederlands smelleken heet) is het derde scherm van het nieuwe merk Drift. Het Tsjechische bedrijf werd in 2020 opgericht door Stanislav Klikar en Kryštof Klimpar, precies aan het begin van de coronapandemie. Een EN-C tweelijner bouwen met zo weinig ervaring is een behoorlijke prestatie, omdat het scherm een complexe interne structuur heeft. De Merlin is echter prima gelukt. Het scherm vliegt net zo makkelijk en solide als anderen in de klasse en we konden geen tekortkomingen ontdekken. We gaan vast nog meer van dit nieuwe bedrijf horen.



Drift Merlin

Skywalk Mint

De roddel ging al maanden rond, maar de specs van de spiksplinternieuwe Mint werden pas op de Stubai Cup zelf bekendgemaakt. Een geheel nieuw scherm, maar onmiskenbaar Skywalk; ik voelde me onder het scherm gelijk thuis. Een oordeel op basis van enkele korte vluchtjes moet je altijd met een grote korrel zout nemen, maar ik denk toch dat de Skywalk Mint het makkelijkst vliegt van alle EN-C tweelijners die ik heb geprobeerd. Het kan de bescheiden strekking van 6,4 zijn. In ieder geval voelt en vliegt het scherm echt Skywalk: solide en comfortabel.



Skywalk Mint

Vliegen boven het grootste meer van Tirol



Achensee

Tekst: Peter Blokker

Foto's: Tamara Blokker



De Achensee, onder de Nederlandstalige vlaklanders ook wel bekend als het Achenmeer, is het grootste meer van Tirol. Duitstalige landen hebben de gewoonte een meer een "See" te noemen en een zee een "Meer". Dat is een beetje slordig natuurlijk, maar verder is er weinig aan te merken op de Achensee, de omringende bergen, de vijf dorpjes rondom het meer en de vliegstekken. Sterker nog, sommige dorpjes zoals Pertisau hebben meer weg van een Zwitsers kuuroord dan een Tirols dorp.



Vliegen in gebieden waar ook niet-piloten hun vakantie vieren, heeft zo z'n voordelen. Niet voor niets is de Achensee toeristisch. Deze mooie blauwe oase tussen het Karwendelgebied in het westen en de Brandenberger Alpen in het oosten is landschappelijk erg mooi gelegen. Of je hier nu komt om helemaal tot rust te komen met één vluchtje per dag, of van bergtop naar bergtop rent met je hike&fly materiaal, het kan hier allemaal. En ben je geland, dan is het dichtstbijzijnde terrasje op een steenworp afstand.

Cablecar & Fly

Het gebied is vanaf Innsbrück goed bereikbaar, per trein ga je eerst naar Jenach en dan met een bus naar Maurach. Wil je in een verlengd weekendje heen en weer, kun je een voordelig ticket naar Innsbrück boeken en ben je in een mum van tijd bij de Achensee. Als je "groen" wilt reizen, kun je dus ook het hele traject met de nachttrein en bus afleggen. Voor het eco-vliegen (hike&fly) zijn er prima wandelpaden naar de officiële startplekken. De meeste startplaatsen bevinden zich naast de topstations van de kabelbaan. De landingsplaatsen zijn ruim en obstakelvrij. De interessantste vliegstecken in Pertisau en Maurach kun je met een veerbootje afwisselen.

Maurach (Rofan)

Het Rofangebied is voor de bergsporters

onder piloten interessanter dan Pertisau. Niet zo zeer de hike&fly naar de officiële startplaatsen bij het topstation is interessant, maar vanaf het topstation zijn er mooie tochten te maken. De 5-Gipfelklettersteig is een leuke Via Ferrata, die je kunt doen voordat je van de (officiële) startplaats weer naar het dal vliegt. Een interessante hike&fly-tocht naar de Haidachstellwand vanaf het topstation brengt je in twee uur lopen naar eenzame hoogte, afgezonderd van het kabelbaantoerisme. Een eenvoudigere hike&fly van slechts 20 minuten vanaf het topstation, is de wandeling naar startpunt Dalfazalm. Deze (officiële) startplaats ligt op een rotsachtige uitloper en de startwind is daarom minder turbulent dan op de startplaatsen bij het topstation. De windrichting die nodig is om te starten voor alle officiële startplaatsen en de Haidachstellwand is overwegend zuid. De landingsplaats in Maurach is enorm en ligt mooi in het verlengde van het Achenseedal. In de namiddag kan de wind daar stevig zijn, dus laat je dan niet de Achensee op blazen en bouw bovenwinds van het landingsterrein je hoogte af.

Pertisau (Zwölferkopf)

Pertisau is een luxe dorpje dat wat weg heeft van een kuuroord. Je treft er een interessante mix van naar potpourri ruikende pensionado's en bezwete bergsporters die de Adlerweg volgen. Piloten zijn er ook. De

Flugschule Achensee organiseert hier zoetwater-SIV-trainingen en tandemvluchten. Onder goede omstandigheden ben je dus nooit alleen op de Zwölferkopf, anders zijn de omstandigheden wellicht minder goed dan je denkt. Dit is de meest interessante startplek voor overlandvluchten en in de namiddag kan er vaak gesoord worden. In het nabijgelegen wildreservaat Bärenkopf heerst een streng start- en landingsverbod. Ook buitenlandingen op gras van boeren worden niet op prijs gesteld. Oostenrijkers zijn zuinig op hun gras, het "Brot der Tiere". Ga bij een buitenlanding altijd via de kortste weg naar de weg.

Achenkirch (Christlumpkopf)

In de winter glijden hier talloze skiërs over perfect geprepareerde pistes die het dal in slingeren, maar in de zomer kun je de Christlumpkopf als paraglider voor jezelf hebben. De liftbediening is de hele zomer stilgelegd. Dit biedt het voordeel dat je hier lekker ongestoord op hike&fly-avontuur kunt, maar heeft als nadeel dat de beklimming door de oostelijke oriëntatie een wat zweterige aangelegenheid kan worden. Het startpunt is het dalstation van de stoeltjeslift. Via een bosweg ga je naar de Christlumpkopf op 1758 m, die ruim 800 m hoger ligt. Niet mijn favoriet, maar in plaats van het wandelpad kan je ook de pistes omhoog volgen. Er zijn startmogelijkheden boven de lawinebarrières ongeveer tien minuten onder de top



Een rondje Achensee met de tandem



Startplek Gschöllkopf

in zuidoostelijke richting of direct naast het topkruis in noord- tot zuidoostelijke richting. Door zijn oostelijke oriëntatie is de berg 's ochtends al thermisch actief. Het beste is om vroeg te beginnen aan de hike, met nog aangename temperaturen en te starten voordat de dalwind roet in het eten gooit. Aan de noordelijke oever van de Achensee is geen officiële landingsplaats, maar vanaf eind mei vind je altijd wel een gemaaide weide die je hiervoor kunt gebruiken.

Het weer

De luchtmassa wordt in het smalle Achenseedal extreem versneld. Convergenties, windvlagen en rotoren kunnen op de landingsplaatsen sterk zijn. De landingsplaats in Maurach ligt in het verlengde van het Achenseedal en niet in een zijdal, dus is bij uitdagende condities het veiligst. Deze keuze heb je niet altijd, want op glijvlucht vanaf de Zwölferkopf is Maurach te ver weg. Maar onder thermische omstandigheden of tijdens het soaren, is het goed om te weten dat er meer opties zijn om te landen. Als de SIV-trainingen gestaakt worden, denk er dan over na of het niet beter is om ook (gratis) met de gondel naar beneden te gaan.



Uitzicht tijdens het aanvliegen van de landing in Pertisau (doelcirkel linksonder in beeld)



De startplaatsen

1	Zwölferkopf	1458 m Noord (hoofdstart), West, Zuidoost
2	Gschöllkopf 1 en 2	1838 m Zuid
3	Haidachstellwand	2089 m Noordoost
4	Gschöllkopf 3 (Dalfazalm)	1771 m Zuidwest
5	Christlunkopf	1758 m Noordoost tot Zuidoost
L	Landingsplaatsen	945 m Pertisau, Maurach, Buchau





Uitzicht over de Achensee van Murnau naar Pertisau



En de winnaar is...

De jury heeft is verwend en verrast met mooie foto's van alle disciplines. Paramotor piloten, delta's en paragliders. Uit alle inzendingen heeft de jury de foto van Kees van der Stelt uitgekozen als winnaar. Kees legt op fraaie wijze zijn vlucht met zijn broer in de buurt van Westendorf vast. Paramotor avonturier Bart Lablans staat opnieuw in de top drie. Hij fotografeerde de kustlijn bij Platja in Spanje en dat leverde mooie contrasten op. Met een gelijk aantal punten behaalt de foto van Doseah Morriën de tweede plaats. Vlak voordat de zon onder gaat weet ze Simon te fotograferen op de Maasvlakte.

Kees 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 het boek 'The Beginner's Guide to Hike&Fly' van Aimi Ilios Apostolopoulos, aangeboden door Pedro Verticalo Adventures.



Eerste plaats:
Kees fotografeert
zijn broer tijdens
een vlucht bij
Westendorf
Fotograaf: Kees
van der Stelt



Gedeelde tweede plaats: De kust bij Platja (Spanje) van boven. **Fotograaf:** Bart Lablans



Gedeelde tweede plaats: Simon soart bij zonsondergang op de Maasvlakte. **Fotograaf:** Doseah Morriën

Fabrikant in de schijnwerpers: Aeros

Aeros: ontstaan uit vliegtuigbouwer Antonov

Tekst: Titus Verbeek
Foto's: Aeros Nederland



Ze maken alles wat vliegt en even licht of lichter is dan een sportvliegtuigje, bestaan sinds de jaren tachtig en doen qua prestaties niet onder voor de grote merken zoals Icaro 2000, en Moyes.

Aeros, gevestigd in Kiev, Oekraïne, mist op dit moment een werknemer die aan het front mee vecht. Ze gaan ondanks de oorlog gewoon door met het ontwikkelen en bouwen van hun producten. En dankzij het feit dat ze een eigen vrachtwagen hebben die zowel voor de aanvoer van bijvoorbeeld buizen en doek zorgt als voor het vervoer van de eindproducten naar onder andere Duitsland, lukt het ze ook nog om te blijven bestaan. Ze maken delta's, ultralights, parapentes, zweefvliegtuigen, harnassen, reservechutes en helmen. Hoewel op hun producten lang niet altijd het Aeros-logo prijkt produceren zij voor tal van merken over de hele wereld toestellen of onderdelen ervan. In Nederland hebben ze alleen een dealer die delta's en toebehoren verkoopt, Pieter Eldermans. Ik sprak met hem over dit eigenzinnige merk.

Dikke vrachtvliegtuigen

In de jaren tachtig ontstaan uit het van het typische dikke vrachtvliegtuig bekende merk Antonov is Aeros sinds 1991 als bedrijf verder gegaan met het maken van ultralights. Een jaar later was ook hun eerste zelf ontwikkelde delta in productie. Hun huidige delta-aanbod bestaat uit drie toestellen met voor elk toestel ook een aangepaste versie om er een trike van te maken of om er een gemotoriseerd harnas aan te hangen. Bij de trike-versie worden extra stevig doek en kabels gebruikt zodat deze ook een zwaardere vleugelbelasting aankunnen.

Voor ieder wat

Voor de beginnende piloot is er de gemiddelijke enkeldoeker genaamd Fox die 23-25 kilo weegt, tot twee meter kort gepakt kan worden, in vijf minuten kan worden opgebouwd en toch een glijgetal heeft van 9. Hij is er in drie maten: 13,4, 16 en 18 m², elk met een variant B die kort gepakt kan worden en een variant M (van Motorharnas) met een voor dat doel korte kiel. De Discus, het enige Aeros-toestel met gebogen fibertips aan de vleugeleinden, bestaat al wat langer. Het is nog altijd een

van de beste intermediate vleugels met een glijgetal tot 11,9, mede door de vele aanpassingen die er in de loop van de tijd aan zijn gedaan. Van dit toestel is eveneens een kort te pakken variant te krijgen tot 2,4 meter. Beschikbare maten zijn 12,8 13,7 en 14,7 m². Gewicht: 28 tot 33 kg.

Beide toestellen kunnen voor meer prestatie en of gewoon omdat het er zo gelikt uit ziet geleverd worden met het lichtere, eventueel transparante doek ODL, vergelijkbaar met Technora, wat sinds versie 4.5 een UV-filter bevat waardoor het langer mee gaat. Technora heeft als nadeel dat het slechts vier a vijf jaar te gebruiken is, afhankelijk van het aantal zonuren, wat maakt dat veel huidige toestellen snel hun waarde verliezen. Met ODL 4.5 zou dat verleden tijd moeten zijn.

Toptoestel

De Combat GT is het wedstrijdtoestel van Aeros. Het is inmiddels de vierde generatie, waarbij elke nieuwe generatie een iets vriendelijker vlieggedrag heeft gekregen en betere prestaties.

Het glijgetal is tot 16,7. Bij de laatste versie, met standaard staartvin, is met name de landing enorm verbeterd. Door de hoge vleugelbelasting is het geen toestel voor de recreatiepiloot; de snelheid moet er op blijven om bestuurbaar te zijn. Een maatje groter nemen omdat je toch niet aan wedstrijdvliegen doet wordt afgeraden. Volgens Aeros is er, als je de Combat aan kan, geen beter toestel te krijgen. Er zijn er meerdere van in de wereld top-tien terug te vinden.

De kenmerkende staartvin zorgt voor betere prestaties doordat er minder washout nodig is en hij voorkomt tucken.

De Combat GT is met tal van opties te krijgen zoals ODL 4.5 doek en onder andere ovale carbon buizen die door hun flexibiliteit de turbulentie enigszins dempen. Omdat het toestel geen fibertips heeft maar een kunststof inzetstuk, heeft het doek minder te lijden van het oprollen en blijft het langer mooi. Enige nadeel daarvan is dat het toestel ingepakt wel zes meter lang is. Maten: 12,4 12,7 13,2 13,5 en 14,2 m², gewicht: 34 tot 35,8 kg.



Aeros combat staartvin



Aeros Combat wingtip



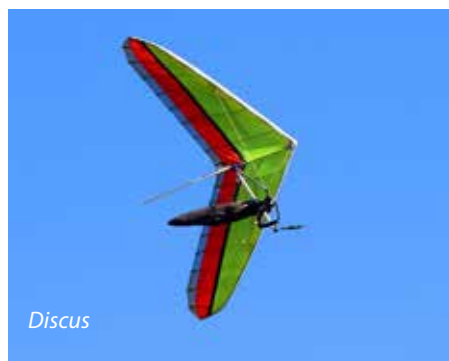
Aeros Combat zeillatten



Discus



Fox



Discus



Combat

Recensie Swing Nyos 2 RS



Prestaties zonder scherpe kantjes

Tekst: Erwin Voogt

Foto's: Erwin Voogt en Bastienne Wentzel

De Nyos 2 RS is de laatste versie van Swing's hoge EN-B. Swing geeft de keuze uit maar liefst vier schermen in de toch al volle EN-B klasse. Lift zoekt uit waarin de Nyos 2 RS zich onderscheidt.



De Nyos 2 RS is een fraaie, sportieve vleugel die vliegt zoals je verwacht dat een hoge EN-B vliegt.

Als je snel last hebt van keuzestress, is een paraglider kopen in de EN-B klasse geen simpele opgave. Vrijwel alle fabrikanten hebben meer dan één EN-B in het assortiment en de meeste hebben er meer dan twee. Swing heeft vier EN-B's in het programma – of zes, als je de miniwings Apus RS en Apus Hike RS meetelt. Voor we in meer detail kijken naar de nieuwe Nyos 2 RS, vragen we Lars Pongs, de sales manager van Swing, om ons wegwijs te maken in hun assortiment.

De vleugel die bij je past

De Miura RS is een paraglider op de grens tussen EN-A en EN-B. De logische keus als eerste eigen vleugel en voor de meeste recreatieve piloten. De Serac RS is een lichtgewicht paraglider bedoeld voor hike&fly. Het is een midden-EN-B volgens Lars, ook al heeft de Serac RS minder cellen dan de Miura RS, namelijk 42 tegen 48 cellen voor de Miura RS.

De andere twee EN-B's van Swing zijn de Arcus 2 RS en de Nyos 2 RS. Lars vertelt dat beide vleugels zijn afgeleid van de Nyos RS uit 2018. De Arcus 2 RS heeft iets minder

cellen en een wat lagere strekking, maar volgens Lars is het verschil in prestaties en vliegen niet heel groot. Het belangrijkste verschil is de doelgroep, legt Lars uit. De Arcus 2 RS is ontworpen voor ambitieuze piloten die nog veel grond oefenen en SIV's doen. Daarom heeft de Arcus 2 RS gemantelde lijnen en een wat robuustere constructie. De Nyos 2 RS is wat verfijnder en bedoeld voor de meer ervaren piloot. We hadden de Nyos 2 RS een maand tot onze beschikking voor een tourtje door Zuid Frankrijk om te ervaren wat dat betekent.

Ontwerp en materiaal

Als je de Nyos 2 RS uitlegt naast z'n voorganger de Nyos RS, is het zoeken naar de verschillen. Het meest opvallende zijn de draden voor de celopeningen. Ze voorkomen het opbollen van de leading edge, legt Lars uit. Daarnaast is de strekking iets verhoogd, van 5,7 naar 5,8, en is de weerstand van de lijnen verlaagd. Het aantal cellen is met 61 gelijk gebleven. De Nyos is verkrijgbaar in vijf maten die wat betreft gewichtsbereik iets verschoven zijn. De XS begint bij 55 kg,

wat de Nyos 2 RS dus ook geschikt maakt voor lichte piloten.

De gewichtsmaten zijn wat verschoven ten opzichte van de eerste Nyos RS. De 'oude' maat S is vergelijkbaar met de 'nieuwe' SM. Beide wegen 4,7 kg en hebben een vergelijkbaar schermoppervlak.

Het bovendoek is een combinatie van orcher Skytex 38 (38 gr/m²) en Techfiber STA15 (31 gr/m²). Het onderdoek is STA15. Kenmerkend voor Swing is dat de Nyos 2 RS geen sharknose heeft, maar uiteraard wel RAST – een schot binnenin over de gehele breedte die de vleugel verdeelt in twee luchtkamers. Nitinol staafjes houden de leading edge in vorm.

De Edelrid lijnen zijn gemaakt van gekleurd Kevlar en Dyneema. Ze zijn ongemanteld op de onderste delen na. Het lijnenplan is dat van een 3,5 lijner. De risers zijn fraai geconstrueerd zoals we gewend zijn van Swing. De lay-out is gelukkig recht-toe-recht-aan, wat je tegenwoordig niet vaak meer ziet. De stuurtokkels zijn comfortabel en zacht, en worden met magneetjes vastgehouden aan de risers. Naar smaak kunnen de tokkels aangepast worden met buigzame plastic



Typisch voor Swing is het ontbreken van een sharknose. De draden voor de celopeningen beperken het opbollen van de leading edge.



De risers zijn fraai geconstrueerd zoals we gewend zijn van Swing. De lay-out is gelukkig recht-toe-recht-aan.



De NyoS 2 RS heeft een zogenaamde C-bridge. Hiermee kan de invalshoek van elke kant gecontroleerd worden, met name tijdens versneld vliegen.

staafjes. Voor het sturen tijdens vliegen met speed, is er een 'C-bridge' zoals Swing het noemt. Al met al straalt de NyoS 2 RS kwaliteit en doordachte eenvoud uit.

In de lucht

De NyoS 2 RS laat zich probleemloos starten onder alle condities. Bij een gierende 30 km/u wind in Saint-André-les-Alpes kwam ik zonder al te veel moeite weg. RAST lijkt hierbij een positief verschil te maken – de vleugel komt snel boven je zonder meteen volledig te vullen en daarmee wind te vangen. Met de achterste risers is de vleugel gemakkelijk te controleren, al moet je je vingers een beetje rond de C-bridge

lente lucht.

De vleugel wordt ook wat stijf van een constructie met RAST. De lichtgewicht Helios vloog daardoor soms wat hobbelig in turbulente lucht. De NyoS 2 RS heeft daar gelukkig geen last van, al voelt de vleugel soms wat te massief bij het maken van een bocht in thermiek. Misschien is dit ook een kwestie van wennen, legt Lars Pongs uit: "RAST maakt het mogelijk de piloot iets meer naar achter te positioneren. Dat geeft een kalmer gedrag dan bij een positie meer naar voren. Het gevolg is dat de NyoS 2 RS een thermiekbek invliegt zonder de 'bite' die we van andere schermen gewend zijn."

Als je verrast wordt door de condities, verrast de NyoS je niet

frommelen. Ook bij windstilte start de NyoS gemakkelijk, maar niet zo simpel als z'n lichtgewicht zus de EN-C Helios die we een paar jaar geleden recenseerden. Met de C-bridge kun je aanduiken voorkomen tijdens vliegen met speed. Het is een tikkie zwaar, maar kleine rukjes volstaan. RAST beperkt sterk de gevolgen van inklap-pers. Ik moest ze zelf veroorzaken door aan de A's te trekken of, meer realistisch, heel stevig te dolfijnen. Want tijdens een maand vliegen in de zomerthermie van Zuid Frankrijk had ik geen enkele 'normale' inklapper. Voor een hoge EN-B vliegt en reageert de NyoS 2 RS superstabiel in turbu-

Prestaties

We hebben de NyoS 2 RS tip aan tip gevlogen met andere moderne paragliders en de prestaties zijn zoals je zou mogen verwachten van een hoge EN-B. Enkele hoge EN-B's weten er op full speed een iets beter glijgetal uit te persen, maar wel ten koste van vliegeigenschappen, die de grens van EN-B opzoeken. De NyoS 2 RS vliegt zoals je verwacht dat een hoge EN-B vliegt. Volgens Lars Pongs is dat precies zo bedoeld: "Een EN-B piloot moet zonder problemen een Swing EN-B kunnen vliegen." Ik kan dat alleen maar bevestigen. De NyoS 2 RS is een sportieve vleugel zonder

De cijfers

Swing schrijft: "De NyoS 2 RS biedt prestatiegerichte cross-country pilot precies dat; hoge prestaties bij maximaal comfort, Een vleugel die voorspelbaar en eenvoudig vliegt, ook onder uitdagende condities."

Pilootniveau: ervaren piloot

Maten: XS; S; SM; ML; L

Startgewicht (kg): 55-78; 65-90; 75-100; 85-110; 100-125

Oppervlak (m²): 21,0; 22,5; 25,0; 27,0; 30,0

Gewicht (kg): 4,1; 4,3; 4,7; 5,0; 5,4

Cellen: 61

Strekking: 5,8

Certificering: EN / LTF B
swing.de

Plussen en minnen

- ✓ Degelijk gebouwd
- ✓ RAST verbetert het startgedrag
- ✓ Voorspelbaar gedrag in turbulente condities
- ✓ Prestaties gelijk aan andere topmodellen in deze klasse

- ✗ C-brug een beetje krap
- ✗ Sturen met de C-bridge is wat zwaar
- ✗ Niet het lichtste scherm in z'n klasse

Erwin vloog de NyoS 2 RS maat S met een Skywalk Range-X 2 podharnas bij 88 kg. Bastienne vloog met een Skywalk Cruise zitharnas bij 80 kg.



Met de Nyos 2 RS kun je lange XC vluchten maken zonder moe te worden. En belangrijker, als je plots verrast wordt door de condities, verrast de Nyos je niet.

scherpe kantjes. Het is bijna een beetje saai voor een recensie: wat kun je schrijven over een vleugel die vliegt zoals verwacht? Toch is dit juist voor de EN-B klasse van groot belang. Veel piloten kiezen immers een EN-B niet omdat de paraglider aan de EN-B test voldaan heeft, maar ook omdat ze verwachten dat de vleugel vliegt als een EN-B in de praktijk.

Conclusie

Swing staat bekend om z'n hoge kwaliteit en aandacht voor veiligheid. De Nyos 2 RS past volledig in dat plaatje. Het is een fraaie, sportieve vleugel die vliegt zoals je verwacht dat een hoge EN-B vliegt. Met de Nyos 2 RS kun je lange XC vluchten maken zonder moe te worden. En belangrijker, als je plots verrast wordt door de condities,

verrast de Nyos je niet. De prestaties zijn dik in orde, maar paragliding is meer dan het beste glijgetal in een rechte lijn. Het gaat ook om veilig vliegen en landen als de condities tegenzitten. Veilig en comfortabel vliegen, dat is waar de Nyos 2 RS in uitblinkt.

Dit artikel verscheen eerder in Cross Country magazine nr 236, januari 2023.



De verbindende schakel tussen harnas en reserve



Minimaal één keer per jaar moet de reserveparachute van de paraglider of paramotor worden gelucht, gecontroleerd en gevouwen. Je kunt dit zelf doen, laten doen, of deelnemen aan een gooï- en vouwdag. De lijnen in het midden, het doek naar buiten, netjes vouwen, lijnen opblossen, nieuwe elastieken, inbouwen en klaar toch? Meestal stopt het daar, maar laten we dit jaar eens extra aandacht besteden aan de bridle, de verbinding tussen het harnas of frame en de reserve. De kans is namelijk groter dat er wat mankeert aan de bridle dan aan de reserve!

Tekst en foto's: Peter Blokker

De bridle is onderbelicht in handleidingen van de reserve en het harnas en er wordt niet over gesproken in de normen over reserveparachutes, de EN-12491 en de LTF-NFL II 91-09. De bridle heeft echter een grote invloed op het wel of niet correct en volledig openen van de reserve. De lijnen van de reserve komen bij elkaar in een zogenaamde riser die volgens de bovengenoemde normen een minimale sterkte dient te hebben van 24 kN (ca. 2.400 kg). Hoe sterk de bridle en maillons moeten zijn is dus niet beschreven. Toch is het verstandig om de verbindingen minimaal net zo sterk uit te voeren als de riser van de reserveparachute. De huidige standaard is een maillon (schroefkarabiner) van 7 mm dikte (breeksterkte 3125 kg). Het systeem is hiermee bestand tegen 25G en dat is ruim voldoende voor het opvangen van een piekbelasting van de opening. Vaak zien we echter maillons van 6 mm dikte (breeksterkte 2250 kg), dat is dan letterlijk

de zwakste schakel in de keten. Voor de ophangpunten op de schouderbanden kan dat uiteraard wel, omdat er daar twee van worden gebruikt, maar niet voor de enkele verbinding van de riser met de bridle. Draai de maillon handvast en eventueel nog een kwart slag met een steeksleutel, maar nooit te vast. Borg de riser en bridle tegen het draaien in de maillon. Dit kan met O-ringen, tape, een stuk binnenband of een sleeve. Het bevestigen van de bridle aan de riser met een draaksteek in plaats van een maillon is in sommige gevallen mogelijk en zelfs aangeraden door fabrikanten, maar knopen hebben altijd een negatief effect op de sterkte.

Verloop van de bridle

Veel paramotorharnassen zijn uitgerust met een sleeve (tunneltje) aan de zijkant van het harnas, waarin de bridle beschermd en opgeborgen wordt. Dit tunneltje is doorgaans onderbroken ter plaatse van de swingarm,

zodat de bridle buiten de swingarm om kan lopen. Controleer of je bridle inderdaad aan de buitenzijde van de swingarm loopt, anders hang je ondersteboven na het openen van de reserve. Het klittenband van de sleeve gaat na verloop van tijd enorm vast zitten. Maak er ook een gewoonte van om een paar keer per jaar de sleeve helemaal te openen en te sluiten.

Lengte van de bridle

Misschien wel het grootste mysterie rondom de bridle van de reserve is de ideale lengte ervan. Bij een goede worp van de reserve, weg van het hoofdscherm, kan de reserve zich openen in het vrije luchtruim. De reserve komt recht boven je te staan. Door de verticale snelheid komt ook het hoofdscherm vaak weer boven je hoofd. De lengte van de bridle bepaalt of je reserve nu boven, onder, of op gelijke hoogte met je hoofdscherm uitkomt. Hierbij is "op gelijke hoogte" de meest onhandige variant, omdat

de twee schermen dan in elkaar verstrikt zullen raken. Een (te) korte bridle zorgt ervoor dat je reserve onder je hoofdscherm komt te staan. Het hoofdscherm is nu niet meer goed in te halen (bij voorkeur leg je die namelijk op schoot). Bovendien drukt een gedeeltelijk geopend hoofdscherm de reserve uit vorm omdat de lijnen van het hoofdscherm nog belast worden. Dit kan leiden tot flinke pendelbewegingen en dus een hardere landing. Het meest geschikt en aanbevolen is een bridle die zodanig lang is dat de reserve boven het hoofdscherm komt te staan. Ook dan is het fijn als er tijd genoeg is om het

hoofdscherm in te halen, zodat de luchtstroom onder de reserve niet gehinderd wordt. Dit geeft de meeste kans op een stabiele daling aan de reserveparachute.

Compatibiliteitscheck

Met een zogenaamde compatibiliteitscheck kun je kijken of jouw bridle een geschikte lengte heeft. Je koppelt dan het hoofdscherm aan de inhangpunten. Je legt het hoofdscherm zijwaarts neer, dus de leading edge links en de trailing edge rechts, waarbij de centercel volledig uitgelegd is. Je trekt de reserve. De reserve spreid je met gestrekte lijnen zo ver mogelijk open. Als de onder-

kant van het doek van de reserve pakweg een halve meter boven het hoofdscherm staat, kun je ervan uitgaan dat deze zich boven het scherm zal openen. Houd rekening met variaties in uitrusting als je met meerdere schermen vliegt. Tandemschermen hebben vaak langere lijnen. Bij frontcontainers wordt de bridle ook wel ingehangen in de inhangpunten. Dan is meestal een iets langere bridle nodig dan bij inhangen aan de schouderbanden wat bij paramotors gebruikelijk is. Bij trikes is het nog complexer, dus laat je voorlichten voor je zelf aan de slag gaat. Eenvoudiger kunnen we het niet maken... wel veiliger.



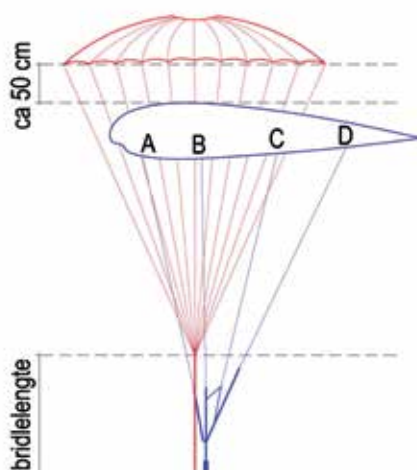
Fout! De bridle van de reserve loopt hier binnen de swingarm. Zo kom je, na het gooien van de reserve, met je hoofd eerst naar beneden.



Sommige fabrikanten schrijven een verbinding van de riser en bridle met een draaksteek voor. De lus van de bridle is dan altijd beschermd tegen wrijvingswarmte. Leg knopen altijd netjes midden in de lus en trek ze goed aan, zodat deze bij een opening van de reserve niet verschuiven. Knopen verzwakken de verbinding, pas deze bevestiging alleen toe als de fabrikant het expliciet voorschrijft.



Op de maillon staat de WLL (working load limit) aangegeven, in dit geval 770 kg. De breeksterkte (BL) is een vijfvoud daarvan. Een 7 mm maillon heeft een WLL van 625 kg dus een BL van 3125 kg.



De compatibiliteitscheck is een methode waarbij je controleert of de reserveprocedure goed uitvoerbaar is. Dat begint al met de controle of de reserve past in de container, de reserve goed te gooien is en vervolgens of de reserve op de juiste hoogte ontplooit. Door de reserve te spreiden op de grond en het hoofdscherm er zijwaarts overheen te leggen krijg je een goed beeld of de bridle de geschikte lengte heeft.

De lengte van de bridle dient zodanig te zijn dat de reserve zich goed kan openen, het liefste boven het hoofdscherm, zoals op de hoofdfoto.

De perfecte stek voor na je brevet

Tekst: Titus Verbeek

Foto's: Titus Verbeek en Heleen van den Bos

Het is tien uur rijden vanaf Utrecht, (950km) heeft een hoogteverschil van 630 meter, een landingsveld waar je U tegen zegt en een deel van de hoogtebeperking is niet meer van toepassing. Kortom: voor zowel deltavliegers als paragliders de ideale plek om je eerste zelfstandige bergvluchten te maken of om een nieuwe vleugel uit te proberen.

Achtentwintig jaar geleden vloog ik er onder begeleiding van Ralph van der Ent. Een vlucht uit mijn logboek, die zomer: "Het was een heldere, vrijwel windstille dag en na een glijvlucht om tien uur gingen we weer naar boven want de wind op de start was wat aangetrokken en er waren enkele wolkjes komen opzetten. Er was een delta rechts van de start aan het cirkelen dus ik vloog ook die kant op. Ik wist nog niet echt wat ik deed maar het ging makkelijk omhoog in de thermodynamische lift en ik bereikte vrij snel het toegestane plafond van 300 meter boven starthoogte. Dat was geweldig! Ik zag nog een mooie wolk iets verder achter de top dus in mijn overmoed trok ik aan richting die wolk.

Oei, dat viel vies tegen. Het ging erg hard naar beneden, dus ik besloot - in de sink - terug naar de eerste wolk te gaan. Ik daalde zo hard dat ik zag dat ik de top niet over kon komen, hoe ik ook aantrok. Ai ai! Mijn hart ging enorm tekeer. Ik keek naar landingsmogelijkheden op de top. Nihil. Achter de top in het dal wel maar die trokken me allerm minst. Ik besloot door te vliegen in de hoop thermiek tegen te komen die de sink kon compenseren. Dalend vloog ik over een zonbeschenen weidte toen de vario ineens weer wat piepjes gaf. Ik ging langzamer vliegen en reageerde op elk stootje onder

een vleugelhelpt. Dat hielp. Midden boven het weidte ging het zelfs behoorlijk hard omhoog maar door het gebrek aan hoogte was de thermiek hard en turbulent. Al snel steeg ik toch ruimer boven de top. Pffff, wat een opluchting! Ik hoefde nauwelijks te draaien; de westenwind liet mij vanzelf minder hard vooruit komen. Op veilige hoogte vloog ik snel door over de top en klom ik daarna met enige moeite tot riante hoogte. Achteraf had ik daar misschien lekker kunnen blijven stijgen maar ik had mijn portie spanning wel gehad en wilde desnoods meteen uitzakken, als ik maar niet ergens hoefde te landen zonder windzak of bij een boze boer met geveer. Het weer bleef mooi maar vanuit het westen kwamen gevaarlijk uitzijnde wolken aan zetten, dus besloot men iedereen naar het landingsveld te sturen. Onderweg vond ik een reusachtige bel waardoor ik boven het landingsveld op 700 meter hoogte aankwam. Ook daar stond een wolk en steeg het met +4, maar ik vloog eruit en bouwde hoogte af om te landen. Eenmaal aan de grond waren de gevaarlijke wolken echter verdwenen. Helaas! Was ik maar boven gebleven."

Mogelijkheden

Sapenay is vanwege de start op het westen een late start maar zodra er voldoende zon

op de helling valt wordt er meestal al wel thermiek uit het dal aangezogen en kun je zelfs bij zwakke (meteo)wind uit verkeerde richtingen prima vliegen. En met een beetje geluk heb je 's avonds zelfs restitutie. Is de wind uit westelijke richting en het weer goed dan kunnen bakstenen nog boven blijven, wat maakt dat deze stek zo ideaal is om te leren thermieken. Het is de huisstek van Deltavliegschool Randonaero dus als je het liever onder begeleiding wilt doen of je wilt een familielid een duovlucht laten doen dan kan je daar eens informeren wanneer dat kan. Zelf kwam ik er na mijn brevet 1-cursus en een tweetal door het weer groten-deels verpeste andere cursussen. Ik kon er mijn geluk niet op. Eindelijk uren maken. Stijgwaarden 'tot de naald krom gaat' (een term uit de tijd van de analoge vario's). Toen mocht je er niet hoger dan 300 meter boven de start vanwege het feit dat er een aan-vliegroute van het naburige vliegveld over heen loopt maar nu is er een voorwaarde-lijke ontheffing van kracht. Je mag van april tot december hoger vliegen. Daardoor kun je er nu ook overland gaan. Je ziet vanwege die aan-vliegroute regelmatig sportvliegtuigjes of een enkele helikopter onder je door vliegen maar dat is dus normaal. Check bij twijfel de actuele hoogteregels op het bord op de start.

Start en landing

Het gebied ten noorden van het Lac du Bourget (bij Aix-les-Bains) is een vrij groot langwerpig dal dat noord-zuid ligt en zowel aan de oost- als aan de westkant begrensd is door bergkammen. De stek is vernoemd naar de Col du Sapey die over de kam loopt aan de oostkant van het dal. Hij is goed te bereiken middels een weggetje wat in het plaatsje Chindrieux vanaf de hoofdweg omhoog kronkelt, aangegeven met bordjes 'Col du Sapey'. Het weggetje bereikt eerst de parapentestart: een niet al te grote weide maar groot genoeg voor het handjevol piloten dat er doorgaans te vinden is. Volg je het weggetje nog ongeveer een kilometer verder langs de kam richting het zuiden dan vind je de startplek voor delta's. Ook deze is niet ruim, er kunnen maximaal zo'n acht delta's tegelijk worden opgebouwd, maar dit aantal komt ook zelden voor. Er is een brede houten ramp die onlangs door

de plaatselijke club en met hulp van Delta-vliegschool Randonaero vervangen is nadat vanden de oude ramp hadden vernield. Volg je het weggetje nog verder zuidelijk dan is er voordat het afdaalt achter de berg nog een start op het zuidwesten (zie het kaartje, de onderste startplek) Het hoofdlandingsveld is goed zichtbaar vanaf de start wanneer je iets naar rechts kijkt het dal in. Het is omzoomd door bomen maar ENORM en op een incidenteel kuiltje na vlak. Maak je er een buitenlanding (wat mogelijk is richting zuid) dan is dat een hele prestatie. Er is een stelregel dat je kan blijven pielen tot boven 'het kruis' dat tegen de helling ligt, en dan nog net het veld kunt halen. Maar dat vereist mijns inziens stalen zenuwen of een hele goede glijhoek.

Mogelijkheden

Wil je wat afwisseling? Er zijn op ongeveer een uur rijden een paar andere stekken in de buurt. Rijdend naar het oosten richting

Annecy is er de WNW-geörienteerde start van Semnoz, een heerlijk rustige stek in vergelijking tot die van Annecy maar met dezelfde mogelijkheden. Rijdend naar het zuiden zijn er de Revard en Dent du Chat.

Niet alleen leuk voor piloten

Rij je vanuit Chindrieux over de hoofdweg naar het zuiden dan kom je al snel bij het Lac du Bourget waar je kunt zwemmen, eten en drinken, maar er zijn natuurlijk ook andere restaurants in de buurt. Wil je met uitiem uitzicht eten dan kan dat van mei tot september/oktober bij Chalet du Sapey, wat vlak naast de Delta start zit. Echt franse 'casse croute'; simpel eten, drankjes, gebakjes, ijsjes. Verderop langs het meer zijn er meer plaatsen om het water te bereiken. Er zijn een aantal campings die niet ver vanaf de genoemde hoofdweg te vinden zijn, en ook is er een als je de start voorbij rijdt en de weg volgt tot achter de berg.

De vliegstekken

Parapente (noord)

Coördinaten: 45°49'21.9"N 5°51'58.1"E
Startrichting: West
Hoogte: 864m
No go situatie: Bij harde noorden- of zuidenwind (turbulent) en bij oostenwind (rotor).

Delta

Coördinaten: 45°48'40.1"N 5°51'51.4"E
Startrichting: West
Hoogte: 864m
No go situatie: Bij harde noorden- of zuidenwind (turbulent) en bij oostenwind (rotor).

Landingsveld

Parapente / delta:
Coördinaten: 45°49'42.4"N 5°49'49.9"E
Hoogte: 234m
No go situatie: Geen



Alternatieve stekken

Semnoz

Start: west
Hoogte: 1437m
Coördinaten:
45°48'17"N 6°05'43"E



Revard

Start: west-noordwest
Hoogte: 1491m
Coördinaten:
45°40'51"N 5°58'29"E



Dent du Chat

Start: noordwest
Hoogte: 1456m
Coördinaten:
45°39'36"N 5°49'21"E



Mark Schoonhoven (47)

“Geniet van elke vlucht”



Velen van jullie kennen Mark wellicht onbewust. Ging je onlangs op voor het theorie-examen, dan was hij die meneer die iedereen welkom heette, de voorzitter die in het examenlokaal achter de imposante tafel plaats nam. Drie jaar neemt Mark nu deel aan de examencommissie. Die is druk bezig om de kwaliteit van de examen verbeteren. Het doel is dan ook met name goede en ook leuke vragen te stellen. Ook startte Mark met twee vrienden afgelopen jaar de lier/vliegvereniging 1-2 Fly. Onlangs kochten zij een occasion lierinstallatie in Duitsland. Ze hebben nu twee lieren met in totaal drie kabels en we lieren in Drogteropslagen, bij Dedemsvaart. "We kunnen uit verschillende richtingen starten. Midden op het veld hebben we een thermiek trigger: een boom die naast een heuveltje ligt, ik noem het onze geheime bron."

Wanneer ben je begonnen?

In 2003 ben ik gestart met deltavliegen en drie jaar later ben ik overgestapt naar paragliding. Het is altijd tillen van al die aluminium stangen en de lange vluchtvoorbereiding, dan is paragliding sneller en handiger. Wel droom ik af en toe nog van het prachtige vleugelgevoel en misschien ga ik nog wel weer deltavliegen.

Met hoeveel regelmaat vlieg je?

Ik vlieg altijd als het mooi weer is, al ging er de laatste jaren meer tijd naar mijn jonge dochter. Ze wordt nu wat ouder (inmiddels vier jaar) waardoor ik ook met haar samen kan gaan vliegen, dus dit jaar is er meer airtime, denk ik.

Mooiste vlucht?

Ik denk toch Australië: Stanwell Park bij Sydney. Het was een heel rustige dag: soaren in boterzachte upwind en echt geweldig. Ik hing urenlang boven de kust met een prachtig uitzicht. De wind vanaf de oceaan blaast laminair tegen rotswand. En alles ging supermakkelijk, je zet je scherm op, je wordt rustig opgetild en je kan lekker om je heen kijken. Alle ruimte, je kan een broodje eten of even landen om daarna weer door te gaan.

Langste vlucht

Zo rond de 5 uur bij Feltre in Italië. Het idee was een retourtje Belluno. De route heen duurde drie en half uur. Op de terugweg moest ik inmiddels heel nodig plassen. Ik dacht: ik vlieg nog een stukje terug want dan is het makkelijker thuis komen. Eigenlijk moest ik echt al gaan landen wat inmiddels moest ik behoorlijk nodig. Maar er was zo'n mooie wolkenstraat ontstaan dat ik in anderhalf uur terugvloog tot boven de camping. En dan is het bij de landing rennen naar de bosjes. Wat een opluchting.

Grootste angstmoment?

Ongeveer tien jaar terug in Groot Brittannië. Ik kwam in een *cloud suck* situatie (een zuigende wolk, red). Zelfs met een rustige stijlspiraal vloog ik met twee m/s naar boven. Ineens was die zuigkracht daar, aan de wolkenlaag waar ik onder vloog was niet te herleiden dat er zoveel zuigkracht zou zijn. De enige oplossing was *nose down* en hard stijlspiralen om naar beneden te komen. Geen idee wat de oorzaak was en het was wel heel beangstigend. Uiteindelijk ont-snapte ik. Ik let altijd goed op, deze situatie kon ik echt niet aan zien komen. Stijlspiralen vind ik vanaf dat moment een hele belangrijke skill voor piloten, vooral bij het overlandvliegen.

Favoriete vliegstek?

Nog altijd Feltre, omdat het vaak mooi vliegweer is, een goed afgeschermd gebied, net als Bassano. Helaas is Bassano vaak erg druk. De start van Feltre heeft diverse mooie grasweiden en is een prima plek voor overlandvliegen. In de buurt van Feltre wonen vrienden van me, dus dit is een mooie overnachtingsplek, met goed eten, leuke dorpjes, terrasjes. Een echt vakantiegevoel.

Favoriete scherm?

Hangt af van de situatie. De Ozone Zero 15 tijdens stevige wind voor het soaren aan de kust. Het kan hard gaan en met deze glider kan je heel veel hebben. Heerlijk vol gas! En de glider heeft me nog nooit in de steek gelaten. Ik vlieg afstanden met de BGD Cure 2, dat is een midden EN-C, het is geen geschikte vleugel voor beginners. Met name als je vliegt met 100% speed, is een inklapper door turbulentie erg dynamisch, dan moet je er snel bij zijn anders schiet je in een 360. Met fullspeed vliegen lijkt de vleugel net een Ferrari, die moet je weten te controleren, je vliegt makkelijk 60 km/u. Voor scherp thermiekvliegen is dit scherm ook heel geschikt, het is dan een mooi spel.

Favoriete harnas?

Dat is nog steeds mijn Woody Valley GTO XAlps. Dit podharnas heb ik al tien jaar. Nieuw niet meer te krijgen. Het harnas lijkt net een relaxfauteuil, je kan je banaantje kwijt en een vakje voor mijn handschoenen, ideaal. En wil je toch meer controle in turbulente omstandigheden of voor spiraal of SAT dan kan je goed rechtop zitten en je vastklemmen met je benen. Ik heb nog wel verder gekeken naar alternatieven maar zag geen verbetering met mijn huidige harnas.

Handige vlieggear?

Ik vlieg met twee vario's, de app XCTrack op mijn mobiel en met een Skytraxx, ze zijn niet gekoppeld. Skytraxx produceert een goede geluidstoon als vario en de app geeft beter inzicht in het terrein en de airspace indeling. Met klittenband zit alles in mijn cockpit bevestigd.

Welk gevoel brengt paragliding?

Het is altijd het uitzicht want me zo boeit. Ik ben zo onder de indruk hoe de bomen, de huizen en straten van boven onder je wegglijden. Vanaf tien meter hoogte ben je al echt in een andere wereld. Het gaat me niet alleen om de afstand of duur van de vlucht maar het gaat om die beleving, als Google Earth over het landschap heen surfen, echt fascinerend.

Welke vliegdoel heb je nog?

Ik wil met mijn dochter een mooie lange afstandsvlucht maken. Met die kleine samen dat vlieggevoel delen, ze heeft totaal geen angst en ze vindt het prachtig.

Paraglidingtip voor starters?

Niet alleen voor alle starters, een tip voor alle piloten: geniet van elke vlucht. Langer of hoger is niet perse belangrijk, is niet perse mooier, probeer het plezier er in te houden. Heb je geen topprestatie neergelegd, wordt niet boos, blijf relaxed. Ook van een kort vluchtje kan je enorm genieten.

Lees hier de examentips van Mark op Lift Paragliding.



Lekker suf voor de berg hangen

Tekst en foto's: Hans Dijkstra

In onze huidige maatschappij lijkt het wel eens alsof iets alleen noemenswaardig is als het beter, sneller, hoger, verder, langer, duurder of spannender is dan bij anderen het geval is. Zo ook bij het vliegen, waar wel eens vergeten lijkt te worden dat er een (grote) groep piloten is die vooral veel plezier beleven aan het vliegen zelf en de sociale activiteiten daaromheen. Hans Dijkstra is zo'n piloot en hij vertelt in dit artikel over hoe hij dit ervaart.

Als je de Lift opent en de artikelen leest schrijft iedereen een stuk vanuit zijn of haar passie. Wat heb je wanneer beleefd en hoe ging dat dan. Het stuk is wel vaak te plaatsen onder één of meerdere van de volgende kopjes: Hike&fly, verre landen, ultra-lichte spullen, heel snelle schermen, dure en mooie spullen. Fijn overland vliegen in plaats van een beetje suf voor de berg hangen. Het gaat eigenlijk niet zo vaak over mensen die een dagje gaan lieren en dan nergens heen vliegen. Of mensen die, al dan niet met

vrienden, lekker op vakantie gaan. Ergens heen om leuk te vliegen. Mensen met "gewone" vliegspullen. Mensen die hier en daar op een mooie plek starten, kijken hoe mooi het boven is en dan na een uurtje, of langer of korter, gewoon naar het bijbehorende landingsveld vliegen. Over mooie landingen maken. Over spulletjes inpakken terwijl je een praatje maakt met wie dan ook. En daarna af richting een terras voor een koele versnapering of twee. En laat dat alles nou net zijn wat ik erg leuk vind.





De passie voor vliegen zat er bij mij al jong in. Alles wat vloog en geen veren had vond ik interessant. Over dingen die wel veren hebben heb ik het later wel even. Ergens in de 70-er jaren zag ik een stukje op de Duitse tv over deltavliegers. Een stel zwarte driehoeken die boven het kasteel van Neuschwanstein vlogen. Toen dacht ik meteen: "Dat wil ik ook".

Pas in 1994 ben ik dan eindelijk begonnen met een cursus deltavliegen. Op de Maasvlakte. Eerst loopoefeningen. Later aan de lier omhoog. "Verdikkie, het vliegt. IK vlieg".

Eind '94 naar de bergen om de eerste bergstarts te maken op Sapanay. Dan ook brevetgedoe, theorie examens B2 en B3. Je wordt besmet met dat vrij-vliegen-virus. Als je het eenmaal goed te pakken hebt is genezing bijna niet meer mogelijk. Ik heb een aantal jaren heerlijk rondgevlogen met m'n delta's. En af en toe met die van een ander. Elk mogelijk weekeinde lieren of soaren. En drie keer per jaar naar de bergen. En altijd met een groep van gelijkgestemden. Samen ergens heen. Kamperen. Altijd voor en na het vliegen lekker gezellig rond keutelen. Biertje, BBQ (gevederde vliegdingen roosteren), lekker koken en eten.

's Avonds plannen maken voor de volgende dag: Hoe is het weer? Gaan we vliegen? Waar gaan we vliegen? Dan 's morgens ontbijten en kijken hoe het weer is. Kijken of het ook is zoals gisteravond bedacht.

Radio controleren. Eten en drinken mee. Spulletjes in of op de auto's. Eerst richting startplek. Boven bepalen wie met de auto naar het landingsveld rijdt.

Spullen naar de startplek brengen. Opbouwen of klaarleggen van de toestellen. Ondertussen de fases in de gaten houden om je startmoment te kiezen. Dan starten en lekker een stukje toeren in de hopelijk aanwezige thermiek.

De eerste keer dat je zo hoog zat dat je de Mont Blanc in de verte zag. En ver onder je wandelaars die moeizaam hun rugzak over een bergpaadje sleepten. Extase!!

En dan naar het landingsterrein en een mooie landing maken. Delta inpakken terwijl je met de anderen over jou en hun vlucht praat. Af richting terras voor een landingsbier.

Naar de camping. Koken voor de groep en dan nog een paar biertjes voor tijdens de sterke verhalen.

Tja. Zoals bijna met alle gevaarlijke dingen die je vaak doet gaat het wel eens mis. In begin 2003 ging het best wel aardig mis. Landen met te weinig snelheid. Thermiekbels onder je vleugel. Stall. Rechtsaf en BOEM. Beide bovenarmen stuk. Ziekenhuis. Revalideren. Nadenken. Conclusie: Ik durf niet meer te landen. En dan heeft dat ervoor ook niet zo'n nut meer.

Dus je gaat andere leuke dingen doen. In mijn situatie YouTube filmpjes kijken. Over vliegen. Met delta's. En met paragliders. En dat doe je een paar jaar. En dan

Lesnemen in paragliden. Eerste poging faalt omdat je ook daarmee erg bang bent voor de landing.

Meer filmpjes. Weer steekt dat virus op, het lijkt wel op een koortslip. De keuze: Ik probeer het nog één keer en als het dan niet gaat dan stop ik er echt helemaal mee.

Tweede poging. In Drenthe. Waar ze landingsterreinen hebben die voor mijn angst groot genoeg waren. Dat wil zeggen veel groter dan een voetbalveld. Dat was toen mijn minimum, aan de maat. Verdikkie, het ging. Ik vloog en durfde weer te landen. Het landen was met een paraglider een stuk rustiger. Je kon echt op een veel kleiner veld landen. Hoeraaaa.

Op naar de bergen. Weer lekker vliegen. Opnieuw zien of de Mont Blanc er nog staat. Bijna janken van geluk toen je zag dat je weer zo hoog kwam dat je kon zien dat 'ie er inderdaad nog stond.

Overland ben ik eigenlijk nooit echt gegaan. Met de delta en paar keer in Zuid-Frankrijk. Na de start omhoog. Bergrug over. Dal over. Langs de volgende bergrug. Stukje verder. Thermiek op en landen. Een heel indrukwekkende ervaring. Maar het is niet zo blijven trekken. Het maken van een overlandvlucht was niet dé reden om te starten. Met de paraglider is het er nog niet van gekomen. Misschien komt dat nog, wie weet.

Ik vind vliegen met alleen de thermiek onder je geweldig. Je bent helemaal op zelf aangewezen. Je maakt de besluiten zelf. Je kan ook niemand ergens de schuld van geven. Heerlijk.

Nee, lekker suf voor de berg hangen is voor mij al heel mooi.

Droog oefenen in de winter

Tekst en foto's: Peter Blokker

Oefenen doe je als je niet kunt vliegen. Niet voor niets organiseren de scholen gooi- en vouwdagen in de winter. In de andere seizoenen hebben cursisten, piloten en instructeurs wel wat beters te doen. Inderdaad: vliegen en op echt mooie dagen het liefste een overlandavontuur. Ook het plannen zo'n overlandvlucht is iets wat je prima droog kunt oefenen in de winter. Met warme choco en slagroom, met vliegmaatjes gebogen over de ICAO kaart, kan dat nog best leuk zijn.



Op een prachtige locatie, de strandhoeve in Baarlo, organiseerde Skywings Paramotor-school op zaterdag 11 februari de jaarlijkse wintermeeting. Nouja, jaarlijks... na twee coronajaren met beperkingen konden we de draad dit jaar weer oppakken. De wintermeeting is meer dan een standaard 'gooi- en vouwdag'. Heen en weer slingeren in een gymzaal en dan je reserve gooien hoort er zeker bij, maar de ochtend besteedden we aan een workshop overlandvliegen. Tussen het ochtend- en middagprogramma in kon ook aan de wingload gewerkt worden bij de foodtruck. De workshop leverde zoals altijd weer interessante discussies en opmerkelijke situaties op. In dit artikel delen we een aantal van deze ervaringen.

Workshop overlandvliegen

Het doel van de workshop overlandvliegen is het oefenen met het voorbereiden van tochten die verder gaan dan een rondje vanaf je 'huisveld'. Er is een interessante taak neergelegd die door de deelnemers in vijf groepen werd uitgewerkt. Vanaf een vlieglocatie in Woerden moest een route uitgezet worden naar een paramotorveld op Texel. Een invulformulier hielp de deelnemers op weg om keuzes te maken en belangrijke zaken niet te vergeten. Red je het op een tank brandstof? Hoeveel kilometer is het vliegen en wat is mijn verbruik? Welke weersomstandigheden heb ik nodig? Wat zijn mijn herkenningspunten om op te navigeren, hoe kom ik terug? Niet vergeten om NOTAM's te checken...

Na een uur zweten op de kaart en de invulformulieren durfde een dappere groep het aan om het plan te presenteren. Andere teams hadden soms een iets andere route bedacht en dat leverde weer interessante gesprekken op. Pak de ICAO kaart er maar eens bij en doe de workshop thuis gewoon mee.

De grote CTR van Schiphol

De CTR van Schiphol ligt behoorlijk in de weg voor deze tocht, want er is geen optie

om er overheen te vliegen. De (fictieve) startplek in Woerden ligt net ten oosten van de Schiphol CTR 3 met luchtruimklasse C. Nu moet je de CTR 3 niet meteen als verboden gebied markeren, want de ondergrens van de CTR 3 begint op 1200 ft. Onder de CTR 3 kun je dus vliegen in luchtruimklasse G. Zo vlieg je naar de kust, die je vervolgens naar het noorden volgt. Zee links, land rechts, en Texel komt vanzelf in beeld, navigeren voor dummy's. Een andere optie is de CTR van Schiphol oostelijk te omzeilen, maar langs de oever van het IJmeer kan het wel eens lastig worden om een voorzorgslanding te maken.

TMZ met uitzonderingen

Een interessant leerpunt voor veel deelnemers was de verhoging van de ondergrens van de TMZ A buiten kantooruren en op feestdagen en in het weekend. Op de ICAO kaart vind je deze uitzonderingen rechts-onder bij *Notes*, in dit geval de omcirkelde notitie 8. Zodra je gedurende genoemde tijden ten noorden van Schagen komt, mag je zonder transponder naar FL 055 stijgen. Bij een standaard luchtdruk is dat ongeveer 1.676 meter en dat is een mooie hoogte om de oversteek naar Texel te maken. Met een motorstoring kun je dan ook halverwege de oversteek nog kiezen naar welke oever je vliegt, waarbij het natuurlijk handiger is om met de wind in de rug te blijven vliegen. Op deze hoogte vlieg je ook over de CTR van De Kooy heen, want klasse E eindigt op 3000 ft.

Wetland Area

Op de ICAO kaart staat duidelijk aangegeven dat in het Waddengebied een minimale vlieghoogte van 1500 ft geldt. De tocht lijkt dan alleen mogelijk op de tijden waarin de transpondervrije hoogte verhoogt is, zoals hierboven benoemd. Wil je toch midden op een werkdag zonder transponder naar Texel vliegen, kun je de 'corridor' gebruiken. In de corridor is de minimale vlieghoogte 1000 ft. Je zult dan dus nauwkeurig je vlieghoogte tussen 1000 ft en 1200 ft moeten houden en





dat is niet heel hoog voor een oversteek van twintig kilometer. In ieder geval niet hoog genoeg om op glijvlucht de oever te halen als je motor halverwege uitvalt. De discussie van een meevarende boot, drijvers voor de motor en dergelijke kwam uiteraard ook goed op gang.

Workshop reserve gooien

Van denken krijgen piloten blijkbaar honger, want na de workshop stond er direct een rij bij de foodtruck. Veel tijd om het eten te laten zakken kregen de deelnemers niet. Voor middernacht willen we de reserves graag weer in de containers hebben. Gelukkig kwamen bij het slingeren alleen reserves

naar buiten en bleef het voedsel netjes binnen. Zoals altijd bij het gooien van reserves, werden ook nu weer piloten verrast door hun reserve. Op een enkeling na, konden piloten doorgaans niet aangeven wat voor reserve er tevoorschijn zou komen. Rond of vierkant, maximaal toelaatbaar gewicht, leeftijd... Opmerkelijk en misschien zelfs gevaarlijk, als je bijvoorbeeld je uitrusting verandert en het maximale gewicht gaat overschrijden. Maar daar is deze jaarlijkse meeting dan ook weer goed voor. Belangrijker nog dan het controleren van het doek – waar bijna nooit wat aan mankeert – is het oefenen van het trekken en gooien van de reserve. Je komt er dan ook achter of de

combinatie van harnas en reserve en de positie van de reservegreep wel handig voor je is. Dit jaar hebben we extra aandacht besteed aan de verbinding van de reserve met het harnas en de lengte van de bridle. Zie voor meer informatie over dit onderwerp ook het artikel over de bridle in deze uitgave van Lift.

Dertig reserves later, de vloer bezaaid met elastiekjes, onze handen stinkend naar rubber, rijden we voldaan naar huis. Kennis delen is mooi en geeft energie. Daarom doen we het volgend jaar gewoon weer en ook jij mag meedoen!



Nieuwe editie van Vrij Vliegen is uit

Iedereen die de afgelopen jaren het KNNvL examen gedaan heeft, zal het boek doorgespit hebben: *Vrij Vliegen* van Bastienne Wentzel. Dit voorjaar is de geheel vernieuwde 4e editie uitgekomen.

Niet alleen in Nederland is Vrij Vliegen een begrip. Het Engelse boek 'Paragliding - The Beginner's Guide' dat op Vrij Vliegen is gebaseerd, is een wereldwijde bestseller die inmiddels ook vertaald is in het Spaans en Noors. Het Nederlandse origineel heeft voor de 4e editie een complete make-over gekregen.

De inhoud is uitgebreid en voorzien van nieuwe foto's en illustraties. Net als de Engelse versie is Vrij Vliegen nu uitgebracht als luxe gebonden soft cover. Waren de vorige edities vooral een theorieboek voor het examen, de nieuwe versie is ook een mooi naslagwerk voor iedere piloot.

Voor deze editie hebben Bastienne Wentzel en partner Erwin Voogt kunnen putten uit hun ervaring als reviewpiloot voor Cross

Country Magazine en instructeurs voor Nederlandse scholen. Ze hebben door heel Europa kunnen vliegen met de nieuwste materialen van vele fabrikanten. Dat heeft een schat aan informatie en prachtige foto's opgeleverd, die verwerkt zijn in deze nieuwe editie van Vrij Vliegen.

Vrij Vliegen is te koop bij de meeste Nederlandse scholen. De vorige editie is ook nog verkrijgbaar. Als je een leerboek zoekt enkel voor het theorie-examen, dan is de 3e editie een voordelig alternatief.

Auteur: Bastienne Wentzel

Editie: 4e editie, februari 2023

Druk: Full colour, 214 pagina's

ISBN: 978-94-64378-13-9

Prijs: € 39,50

Website: theorie.bmedia.nl



Kaarten van Viento nu ook online

De valleiwind-kaarten van Viento.aero bestaan al een tijdje. Nu kun je ze ook online raadplegen:

Twee Oostenrijkse piloten publiceerden enkele jaren geleden hun eerste dalwindkaarten van de Alpen, onder de naam Viento. Die twee piloten zijn zweefvlieger Simon Wemmerer en Werner Luidolt, die begon als zweefvlieger maar tegenwoordig liever aan een paraglider vliegt.

Je kon de dalwindkaarten van Viento altijd al op papier aanschaffen. Een mooie manier om op een grote tafel een mooi overzicht te krijgen. Maar niet erg praktisch als je onderweg bent. Nu zijn de kaarten dan ook online te raadplegen tegen een vergoeding.

Viento.aero biedt niet alleen dalwindinformatie, maar ook thermiek, föhnkaarten, theorie – geschreven in samenwerking met Burkhard Martens van de bekende thermiekbouken – en Skyways: de vaak gevlogen routes op de kaart.

Skyways en thermiek-hotspots zijn op diverse websites en apps te vinden. Denk aan FlyXC, ThermiXC (berndgassner.de/thermix) en xc-paragliding.com. De dalwind- en föhnkaarten zijn voor zover wij kunnen nagaan echter uniek.

Vind alle info in het Duits en Engels op: viento.aero.

Investeren in paragliding voor piloten en verenigingen

De KNVVL-afdeling Paragliding heeft een behoorlijke financiële reserve opgebouwd doordat we een aantal jaren minder geld hebben uitgegeven dan we hadden begroot. Dat geld kunnen we goed besteden aan het verbeteren van onze afdeling en sport. Als afdeling zoeken we daarom naar goede ideeën voor investeringen in paragliding voor piloten en verenigingen in Nederland.

Heb jij een goed idee?

Voor het verzamelen van de ideeën is een speciale commissie samengesteld, die wordt gevormd door Ronald van Veen en Erik Louwes.

Een aantal ideeën is er al. Nu zoeken we er meer.

Een mogelijke besteding is misschien om een of meerdere paragliding bestsellers naar het Nederlands te vertalen, zodat deze boeken ook bereikbaar worden voor mensen die niet zo goed zijn in Engels of Duits en hiervoor is 'subsidie' nodig.

Een ander idee is om de Vliegsportheurs weer leven in te blazen met bijvoorbeeld een aantal interessante lezingen. Mogelijk lukt dat met een flinke financiële bijdrage van de Afdeling Paragliding.

Of we zouden de ICAO kaart tegen een gereduceerde prijs, dus deels betaald door de Afdeling, kunnen aanbieden.

Stubai Cup 2023 - Paramotor

U-Turn Motors Transformer

Deze futuristisch ogende paramotor slaat een brug tussen vliegen op brandstof en elektriciteit. Het frame biedt de mogelijkheid om een elektrische motor of brandstofmotor te plaatsen. Hiermee wordt het voor paramotorpiloten mogelijk gemaakt om op hun huisstek schoner, voordeliger, betrouwbaarder en stiller elektrisch te kunnen vliegen. De accu heeft voldoende capaciteit om je ongeveer een half uur in de lucht te houden. Ombouwen naar een lichte brandstofmotor, zoals een Atom80, is zo gedaan. Voor langere vluchten of reizen naar het buitenland per vliegtuig is een brandstofmotor vaak de enige optie.



Stuur je idee op!

Aan jullie de vraag om met meer of betere ideeën te komen waar de leden profijt van hebben.

In eerste instantie zijn wij op zoek naar goede ideeën. Die worden eerst door de commissie en daarna door het bestuur getoetst op haalbaarheid en relevantie.

De beste ideeën worden geselecteerd en worden door de indiener(s) verder uitgewerkt inclusief begroting zodat ze op de afdelingsvergadering van komende najaar ter stemming kunnen worden gebracht.

Indien de afdelingsvergadering akkoord gaat, worden de plannen daarna voorgelegd aan het hoofdbestuur van de KNVVL ter finale goedkeuring.

Op dit moment zoeken we dus vooral mooie ideeën voor bestedingen die waardevol zijn voor paragliding in Nederland, nu en in de toekomst

Stuur je suggesties, ideeën of voorstellen naar:

erik.louwes@knvvl.nl

Met vriendelijke groet, de commissie en het bestuur.



Dat overkomt mij niet!

Tja, dat dacht ik ook toen ik een tijd geleden aan de start stond in Greifenburg. Een van mijn vrienden had gevraagd of ik zijn toestel een keer wilde testvliegen, want "er was iets mee". Natuurlijk zei ik ja. Als instructeur met 35 jaar deltavliegerervaring ben je onkwetsbaar, toch? Of tenminste onfeilbaar. Dat het toestel iets te groot was voor mijn gewicht, boeide me niet.

Het was een prachtige vliegday, kleine wolkjes, vrijwel windstil en heel druk op de start. Na een snelle opbouw en preflight-check sloot ik aan achter een stuk of tien piloten. Als ik dit vluchtje snel zou afronden, kostte het de eigenaar van het toestel niet een hele vliegday. Waarom schoot het niet op? Ach ja, rugwind. Wel zwak, maar toch... met rugwind start ik niet. Gelukkig waren er ook korte momentjes met nulwind. Na een volle drie uur stond ik al bijna vooraan.

Op de vlonder voor me stond Henk te twijfelen wat hij zou doen. Ik ken hem als een voorzichtige piloot, een goede piloot dus. Om samen met hem te kunnen vliegen stapte ik uit de startrij en bereidde me voor om naast de vlonder op het grasgedeelte te starten. Henk zei nog: "Ik wil niet op mijn bek gaan met deze twijfelachtige omstandigheden." En hij stapte opzij om af te bouwen. Ik dacht: "Dat overkomt mij niet." En startte in het eerste moment van nulwind.

De vlucht duurde drie seconden. Tien meter lager lag ik onder een gebroken toestel. Omdat ik een aardige valtechniek heb, had ik alleen mijn knie wat gekneusd, maar dat was niks vergeleken bij mijn ego. Wat had ik fout gedaan?

Hier een opsomming:

- Er was "iets" met het toestel, maar ik had niet gericht gezocht naar mankementen.
- Het toestel was te groot voor mijn gewicht. Onder ideale omstandigheden geen probleem, maar...
- ...er heerste voornamelijk rugwind. De nulwind-momenten waren zeer schaars.
- De (weide)start naast de vlonder is verre van ideaal, maar ik dacht: "Dat kan ik echt wel."
- Ik wilde dit even snel doen, om mijn vriend niet een vliegday door de neus te boren.
- Ik had drie uur in de bloedhitte staan wachten en mijn beoordelingsvermogen was gevaarlijk laag.
- Ik volgde niet het verstandige voorbeeld van Henk: kappen en afbouwen.

De medepiloten die waren toegesnel, beweerden dat ik bij de eerste passen opeens rugwind had gekregen, maar dat was niet het probleem. Ik had gewoon niet moeten starten. Stom! Maar de grootste mentale klap kwam toen ik weer terug was op de camping. Iemand zei: "Wat lullig, dat zoiets juist jou als instructeur overkomt." Toen pas besepte ik dat dit niet een van buiten komend onafwendbaar onheil was. Nee, ik had dit 100% aan mezelf te wijten, zie bovenstaand lijstje. Elk van die punten was op zich al reden geweest om die dag niet te starten.

De les, die ik hieruit heb geleerd is pijnlijk duidelijk. Fouten zal ik heus wel blijven maken, maar van mij zal je niet meer horen: "Dat overkomt mij niet."

- Frans Icke

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@knnvl.nl en het verzoek om toezending van de digitale nieuwsbrief.

Paragliding

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





*Proefvliegen aan de Triple Seven Bishop tandem, Stubai Cup 2023.
Foto: Erwin Voogt*