

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.

Hoofdredacteur

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, Wouter de Jong, Mario Spee, 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.



Happy hybride en meer buzzwords

Het einde van het jaar nadert. En dus is het weer de hoogste tijd voor lijstjes: cadeaus, boodschappen voor de feestdagen, goede voornemens en natuurlijk de onvermijdelijke jaaroverzichten. Op moment van schrijven heb ik Mariah Carey nog weten te ontlopen, maar dat duurt vast niet lang meer!

Persoonlijk houd ik van structuur en van lijstjes. Mijn to-do schrift is mijn beste vriend en mijn werkplek ziet er meestal netjes uit. Als Vouwkonijn moet ik natuurlijk ook gestructureerd te werk gaan. De lijstjes moeten keurig gesorteerd liggen en de cellen mooi op elkaar. Zo'n snelpakzak is aan mij niet besteed. Veel te rommelig! Die gebruiken we wel om de Sint- en Kerstcadeaus in te vervoeren.

Als je me zoekt: ik hang aan de paramotor met de Apco Hybrid (what's in a name). Ook een mooi stukje hybride techniek!

Nu verschijnt er ook elk jaar een overzicht van de nieuwe woorden in de Dikke Van Dale. Dat is smullen voor een taalnerd als ik. Veel aanvullingen op onze taal hangen, direct of indirect, samen met corona: anderhalvemetersamenleving, knuffelcontact en hoestschaamte bijvoorbeeld. Ook op kantoor zijn veel nieuwe woorden ontstaan, zoals Zoom-moeheid. Een van mijn favorieten is hybride werken. Mijn fantasie slaat goed op hol bij deze term. Ik zie meteen een konijn met gerobotiseerde oren voor me. De pootjes kunnen dan de cellen vouwen en de oren reiken over het scherm heen en vouwen de andere kant direct mee. Superhandig! Al schijnt het dus iets heel anders te betekenen: ga alleen naar kantoor als het écht toegevoegde waarde heeft en werk verder lekker thuis.

Laat ik thuis nou veel efficiënter werken dan op kantoor. Ik houd dus tijd over voor leuke dingen. Als je me zoekt: ik hang aan de paramotor met de Apco Hybrid (what's in a name). Ook een mooi stukje hybride techniek!

Vouwkonijn

LIFT

inditnummer

Cover: Aletschgletsjer, Zwitserland. Foto: Wim de Gier

Paramotorvliegen in IJsland	4
Delta: vlucht over de Aletschgletsjer	12
Vliegen over het Formule 1 circuit in Zandvoort	16
The Single Skin Squad	20
Vliegsimulator wordt volwassen	28
Historisch vliegen: Flanders Fields	32
Recensie: Skywalk Chili 5	36
Fifty shades of paragliding deel 6	42
Ölüdeniz Teleferik - kabelbaan in bedrijf	44
NK Deltavliegen	46
Diverse nieuwtjes, KNVvL en column	49



Mýrdalsjökull gletsjer, IJsland. Foto: Bart Lablans

Puur avontuur over uitdagende en verlaten landschappen

Tekst en foto's: Bart Lablans

Drie jaar geleden al in de planning en nu eindelijk kunnen doen: paramotor vliegen in IJsland. Puur avontuur over uitdagende en verlaten landschappen, dat is de manier om het te beschrijven voor iemand die geen beeld heeft bij IJsland. Als er tegenwoordig nog mensen zijn die daar geen beeld bij hebben. Een eiland vijf keer groter dan Nederland en minder inwoners dan Eindhoven. Wie er eens is geweest raakt betoverd door deze magische bestemming.



Door uitgestrektheid en leegte van het land betekent op IJsland vliegen dat er wat logistieke uitdagingen zijn. Ten eerste, geasfalteerde wegen zijn alleen rond Reykjavik te vinden en langs de kust via de Highway 1, ook wel de ringroad genoemd. Ten tweede, de gebieden in het binnenland, de hooglanden, zijn alleen in de zomer toegankelijk, maar dan wel met een goed uitgeruste 4x4. Niet een bestemming waar je op eigen houtje besluit zomaar te gaan vliegen.

Gelukkig heeft paramotor fabrikant Scout Aviation ervaring met de locatie en is het een van hun 'go to' bestemmingen geweest de afgelopen jaren. Dit jaar de laatste keer, dus nu moest het gaan gebeuren!

Hoe kom ik er?

Er zijn twee manieren om op IJsland te komen, of per vliegtuig, of met de veerboot vanaf Denemarken. Omdat ik na de trip met Scout nog een aantal weken wilde

rondreizen met mijn vriendin en een goed uitgeruste 4x4 camper bezit, was voor mij de veerboot de logische route. Maar Scout heeft voor mensen die met het vliegtuig komen, huurmachines beschikbaar, waardoor het aansluiten eigenlijk appeltje-eitje is.

Kennismaken onderweg

Ik zat op de boot samen met mede-eigenaar en ontwerper van Scout, Miro Svec, waardoor het een vermakelijke overtocht



van twee dagen 'ouwehoeren' over paramotorvliegen was. Eenmaal aangekomen in Seydisfjörður in het oosten, hebben we een hele dag gereden om van oost naar west te komen, waar de rest moest worden opgehaald.

De groep bestond, buiten Miro en mijzelf, uit drie Amerikanen, twee Fransen en een Cyprioot, een goede manier om nieuwe vlieg-buddies te maken. Het bleek een extreem gezellige ploeg, waar er weinig momenten waren dat we niet aan het lachen waren. Een oud clubhuis van een voormalig sportvliegveldje was de locatie waar we nadat iedereen van hun hotels was opgehaald verzamelden en begonnen aan het in elkaar zetten van de motoren en het sorteren van de bagage en schermen. Door de tijd heen heeft Scout een mooi systeem ontwikkeld om een ploeg vliegers van A naar B te vervoeren. Een dichte aanhanger is zo aangepast dat er met een railsysteem eenvoudig en snel acht motoren in en uit te laden zijn.

Paramotorvliegen, vulkanen en geen mensen

Zodra iedereen gereed was, vertrokken we naar de eerste bestemming, een plaats met vliegveldje genaamd Stykkishólmur, op het schiereiland van Snaefellsness. Gezien het veranderlijke weer op IJsland, was het de weersvoorspelling dat ervoor zorgde dat we hier begonnen. IJsland heeft door gebergte in het binnenland en afmetingen het voordeel dat het bijna altijd wel ergens vliegbaar is, al zul je ervoor moeten rijden.

Die avond kon ik, vliegend met mijn eigen motor, alvast een rondje doen, terwijl de anderen hun hagelnieuwe motoren aan het inlopen waren. Het was gelijk een mooie kustvlucht, met kleine eilandjes en een uitstapje boven de wolken, de trend was gezet. De volgende ochtend zijn we met de hele ploeg opgestegen van het vliegveld, een asfalt strip, en de bergen van Snaefellsnes in gevlogen, slalomend tussen wolken en bergen door. De bergen lijken op de Alpen,

terwijl het dal met niets te vergelijken is. In de verte een grote met sneeuw bedekte vulkaan (Snaefell). Geen tekenen van menselijke beschaving, geen pad, geen weg, niets! Op den duur kwamen we bij een berg met een cascade van watervallen. Deze moest gelijk wing-overend afgedaald worden door een aantal deelnemers. Laag over een rivier vliegen die ineens onder je wegvalt is een magische ervaring. Op de terugweg kwamen we over een uitgestrekt lavaveld, bijzonder om vanuit de lucht te zien.

Dippen en barbecueën

Na de eerste vlucht zijn we gaan dippen in een hot spring en vervolgens doorgereden naar Thingvellir nationaal park, de geologische grens tussen Europa en Amerika. Die avond was het niet vliegbaar, dus we zijn gaan BBQ'en om de volgende ochtend weer te vliegen.

Op dag twee hing er een wolkendek dat iets leek te gaan opentrekken. Het plan was



te vliegen naar de Glymur waterval. Ik was als eerste in de lucht en de inversie begon wat te verzwakken en de wolken trokken terwijl ik in de lucht was verder open. We konden stijgen naar pieken van een kleine bergketen van 1200 meter hoog, boven een prachtig wolkendek. Aan de andere kant van de keten, zakten we langs de wolken af naar Hvalvatn, een bergmeer, echter hing de bewolking te laag om over Glymur, de hoogste waterval van IJsland, te vliegen. We bogen af naar het oosten en vlogen over een prachtige geologische omgeving terug naar de LZ.

Vleugels van stof

Na meteo overleg met Miro, besloten we naar een vliegveld nabij Thorsmork te gaan. Dit is een privéliegveld van een club en we wisten niet of we er welkom waren, dus Miro had flesjes drank mee, als 'landing fee'. Een van de lokale piloten kwam nieuwsgierig naar ons toe en was vervolgens niet meer weg te krijgen. Ze vonden het prachtig, wat van die gekke gasten met een vleugel van stof.

Het was bewolkt en dus niet thermisch, dus we besloten voor een avondvlucht te gaan in een van IJslands meest spectaculaire omgevingen, Thorsmork, vertaald de vallei van Thor. Dit vliegen door steile canyons met witte gletsjers bovenop via watervallen, rivieren met wanden bedekt met felgroen mos, ongelooflijk spectaculair!

Als traktatie brak aan het einde van een van

de canyons het wolkendek open en daar klimmend kregen we een ondergaande zon over een zee van witte wolken in spectaculaire bergpieken te zien, onbeschrijfelijk mooi!

De volgende ochtend hadden we door een inversie, een herkansing op deze locatie.

Miro wilde graag de noordkant verkennen want daar had hij ook nog nooit gevlogen.

Nadat we vertrokken waren vlogen we over een wat kleinere gletsjer genaamd Tindfjallajökull, van 1700 meter hoogte was de grootsheid van IJsland goed te zien, iets waar je je klein en nietig van voelt.

Na deze gletsjer daalden we wat en staken we over naar de Mýrdalsjökull, een grotere gletsjer aan de zuidkant van dit gebied, hier kon ik foto's maken van de anderen die over een gletsjer heen vlogen, waanzinnige ervaring!

We vlogen over actieve vulkanen en sloten deze vlucht af met een canyon run die eindigde in een soort kom van mos met meeuwen krijgend om je heen.

Zuidelijk deel van het eiland

Deze trip kon al niet meer stuk, maar het was verre van voorbij. We reden door naar het zuiden, een regio genaamd Kirkjubæjssklaustur, waar we mochten overnachten en vliegen op het veld van een lokale boer. Locale piloot Skulli sloot ook aan en vlogen die avond op papier de meest uitdagende vlucht van de reis, over niemandsland een uur naar Mælifell (een beroemde berg), om



door te vliegen naar hikers paradijs Landmannalaugar. De canyonrun in Landmannalaugar vergeet ik nooit meer, zo gaaf! We landden naast de campsite van het park in de rivierbedding, wandelden naar de hotspring, lekker chillen in de hotspring, om weer terug te lopen, spullen weer voor te bereiden en terug te vliegen. Pure vliegervrijheid.

De volgende ochtend, doordat het weer ging veranderen besloten we naar het zuid-oosten te vertrekken naar een camping nabij Hofn. In de avond bersloten we te vliegen vanaf een braakliggend stukje grond nabij de camping, bestemming Vatnajökull, de grootste gletsjer van Europa. Op bijna 2000 meter hoogte boven deze immense gletsjer, geeft eenieder een nietig gevoel. Echter tijdens de vlucht zagen we dat er zeemist landinwaarts begon te trekken. We gingen dus zo snel mogelijk terug om geen buitenlanding te hoeven maken. Echter was de mist sneller dan wij waren en ongeveer 2 km van de LZ was mist een gegeven. Ik dacht op ongeveer vijf meter boven de grond de weg te kunnen volgen, echter besloeg mijn vliegbril zo snel dat ik moest

buitenlanden. Dit gold ook voor de anderen. Iedereen ergens anders. Het was echter zo dicht bij ons transport dat we binnen een uur iedereen inclusief spullen terug hadden. Het weer op IJsland kan je dus wel degelijk verrassen.

Noodlanding

De volgende ochtend leek het uitstekend vliegweer en gebruikten we hetzelfde veldje, ditmaal was de bestemming de onder fotografen beroemde locatie Vestehorn nabij Hofn. Onverwacht kwamen we echter in een sterke valleiwind of mistral van een Vatnajökull gletsjerbeen terecht. Hier konden we overheen klimmen en bij Hofn konden we weer veilig naar lagere hoogten. We hadden een prachtige vlucht over een zwart strand.

Echter op de terugweg naar de LZ sloeg het noodlot toe, de zeewind begin toe te nemen en zonder dat we het wisten werden we 2 km landinwaarts getraakteerd op een sterke convergentielijn van de mistral vanuit de bergen tegen de zeewind in. Ik heb in mijn leven nog nooit zulke turbulentie ervaren en moest noodlanden. Eenmaal veilig op

de grond veranderde de wind elke minuut compleet van richting met ongeveer 20 km per uur elke richting! Opstijgen ging hem dus niet worden.

Alle andere leden van de groep moesten ook noodlanden en dus was iedereen over ongeveer 10 km verspreid geland, ik het meest afgelegen. We zijn de hele ochtend bezig geweest om iedereen op te pikken met spullen en moest voor mijn motor 6 km offroad rijden om deze op te halen. Maar niemand gewond en slechts ego's gebroken. Een boeiende en leerzame ervaring.

Afsluiten in de hotspring

Die middag vertrokken we naar het oosten, de enige regio waar het vliegbaar leek. We mochten bij een boer op zijn veld slapen. Hier vertrokken we de volgende ochtend onder het leek prima omstandigheden. Echter bleek er een vreemde windshear te staan en besloten we moe en nog wat geschrokken van de vorige vlucht terug te keren naar het veld. De laatste dag van de Scout trip was het non-stop regen, en dus niet vliegbaar, dus we sloten af met een hotspring, een etentje en later met de volgende groep een drankje in Reykjavik.

Na de Scout-trip ben ik zelf nog een aantal keer gaan vliegen, nu met het voordeel van een terreinauto en dus vlieglocaties die zich in de meer afgelegen plekken bevonden. Zo ben ik over de Laki kraters gevlogen, in de Westfjorden, Askja crater en een meren district in de hooglanden en desondanks is er nog zo veel te verkennen. Ik moet dus nog wel een keer terug!

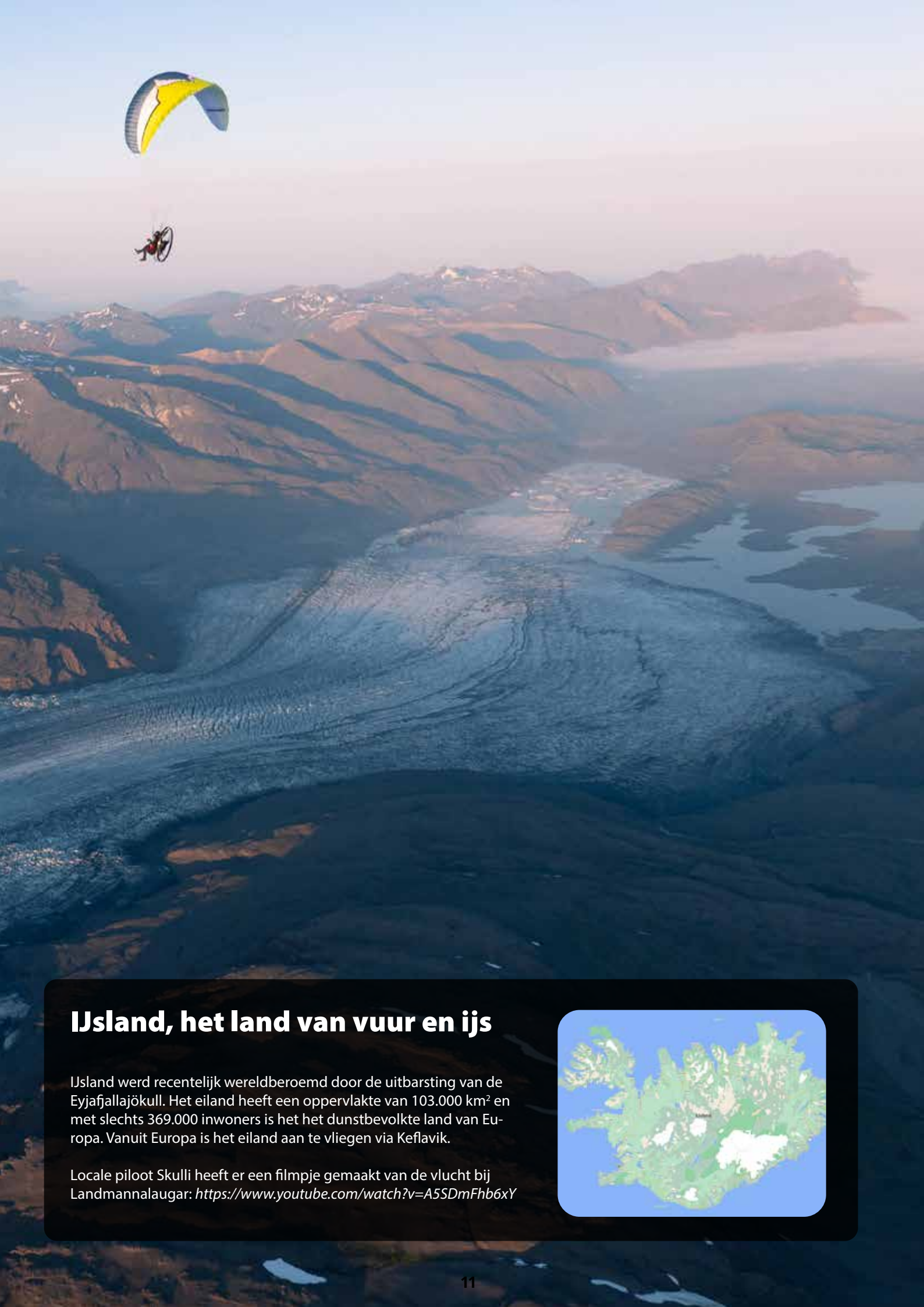




Het weer op IJsland kan je dus wel degelijk verrassen!!







IJsland, het land van vuur en ijs

IJsland werd recentelijk wereldberoemd door de uitbarsting van de Eyjafjallajökull. Het eiland heeft een oppervlakte van 103.000 km² en met slechts 369.000 inwoners is het het dunstbevolkte land van Europa. Vanuit Europa is het eiland aan te vliegen via Keflavik.

Locale piloot Skulli heeft er een filmpje gemaakt van de vlucht bij Landmannalaugar: <https://www.youtube.com/watch?v=A5SDmFhb6xY>



Uitzonderlijke vlucht over de Aletschgletsjer

Wim de Gier maakte met zijn delta een unieke vlucht over de Aletschgletsjer in Zwitserland

Tekst en foto's: Wim de Gier



Wim de Gier boven de Aletschgletsjer in Zwitserland



Vorig jaar augustus heb ik met mijn gezin een paar dagen doorgebracht in hotel Belalp. Dit zeer bijzonder gelegen hotel boven op de gelijknamige berg geeft een schitterend uitzicht op de Aletschgletsjer. Niet geheel toevallig had ik mijn deltavleugel mee en ben ik een dagje gaan vliegen vanaf de Fiescheralp met als doel om over de Aletschgletsjer te gaan vliegen. Vooraf had ik goed contact met een lokale delta en paragliding guru die mij via mails en WhatsApp enorm heeft geholpen. Helaas was het mij vorig jaar niet gegeven om flink te klimmen omdat het geen goede thermische dag was. Wel een super mooie vlucht van ruim een half uur gemaakt. Ook een goede landing op het enorm kleine veldje naast Fiesch. Ik had met m'n locale contact de afspraak gemaakt om zo snel mogelijk terug te komen. En zo geschiedde...

Plannen maken

Begin september 2021 ben ik terug gegaan. Het weer voor deze week zag er redelijk goed uit en maandag vroeg ben ik richting Zwitserland vertrokken. Onderweg een hotel in het Fieschertal geboekt en contact gezocht met m'n skydive- en deltavliegmaatje Klaus uit Stuttgart. Hij werd zo enthousiast van mijn plan, dat hij die avond ook naar Fiesch is gereden. Die avond onder het genot van een lekker Weizen biertje hebben Klaus en ik mooie herinneringen opgehaald en ons plan voor de volgende dag doorgenomen. Het weer zag er in ieder geval nog steeds rede- lijk goed uit.

Klaar om te gaan

De volgende dag alles in gereedheid gebracht, de vleugels uit de extra transport- en waterhoezen gehaald en op mijn auto

gelegd. Ook hadden we de batterijen van onze camera's goed opgeladen, want dit zou wel eens heel erg speciaal kunnen gaan worden. Klaus was ook, net zoals ik, erg onder de indruk van het wel erg kleine landingsveldje en dus hebben we eerst de landing vanuit de mogelijke verschillende windrichtingen goed in ons opgenomen. Safety first!

Nadien doorgereden naar de gondel. Door mijn zoektocht van vorig jaar wist ik goed wat we moesten doen om boven op de start van de Fiescheralp te komen. Eerst de vleugels bij de lift brengen en met onze vleugels over twee roltrappen naar boven. Er is een speciale transport gondel die onze vleugels boven op de berg kan brengen. De landing is op 1100 meter hoogte en de start vanaf de Fiescheralp is op 2200 meter. Boven aangekomen, moesten we onze vleugels weer vanaf deze speciale transportgondel halen en ongeveer 150 meter naast de gondel bij de delstartplek brengen. Ik krijg altijd al veel positieve energie om op deze bijzondere manier m'n vleugel bij de start te krijgen. Ook het uitzicht vanaf de start bij de Fiescheralp is adembenemend. De vele mooie hoge bergen om je heen en het dal, met het kleine veldje, ruim een kilometer lager, wat wil ik nog meer... O ja, vliegen!

Thermiek zoeken

Om over de Aletschgletsjer te kunnen vliegen moet je eerst nog ongeveer een kilometer zien te stijgen naar ruim 3000 meter. Natuurlijk kan dit alleen met behulp van de hopelijk mooie thermiekbellen. Onder het opbouwen zien we helaas we dat er een dikke wolkenlaag aanwezig is, die goede thermiekbellen tegenhoudt.

We zien dan ook dat de paragliders in de lucht het erg lastig hebben om boven te blijven. Met hulp van vliegmaatje Sander (hij is op dat moment in Nederland en heeft toegang heeft tot een betaalde en zeer goede weerwebsite) voorspellen we dat deze laag over een uur weg zal zijn en dat de zon dan goed z'n werk kan gaan doen. De voorspelling van Sander bleek helemaal juist te zijn.

De lucht in

Na m'n start ging het nog langzaam omhoog en na enig zoeken (en goed om je heen kijken) vonden we een paar mooie thermiekbellen. Samen met Klaus en een paraglider, later bleek dit de Nederlandse Jan Jacob te zijn, kwamen we hoger en hoger. In mijn ooghoeken hield ik de bergrug, waarachter de Aletschgletsjer te voorschijn zou moeten komen, goed in de gaten. Na zo'n 20 minuten vliegen was het zo ver en zag ik de Aletsch schitterend opdoemen. Ik zeg het wel vaker, maar deze vlucht is echt één van de meest bijzondere vluchten die ik heb mee mogen maken. Wat is dit uitzicht adembenemend mooi, de scherp witte Aletschgletsjer met op de voorgrond een groene kale rotsen en op de achtergrond de besneeuwde pieken van het hooggebergte. Ik ben er echt helemaal stil van, dat ik dit mee mag maken. Zo veel vrijheid, zo nietig, zo indrukwekkend, zo adembenemend...

Beeldmateriaal

Het switchen van foto's en films met m'n op afstand bestuurbare gopro's is erg gemakkelijk. Voor ik het weet heb ik heel veel schitterend beeldmateriaal, waarvan je er hier in de Lift een paar voorbeelden ziet.

Ook heb ik hiervan een spectaculaire en korte video op YouTube gezet. Onderweg naar beneden (dus twee kilometer lager) bereid ik mijn landing erg zorgvuldig voor. Het veldje is nogmaals echt klein, dus het vliegen van een goed circuit is erg belangrijk. Het werkt en ik weet midden op het kleine veldje een mooie en veilige landing te maken. Op het landingsveld kom ik een paar Nederlandse paragliders tegen. Wat is het toch vaak een kleine wereld en wat is het heerlijk om onze verhalen over

deze waanzinnig mooie vluchten met elkaar te delen. Buiten adem van de adrenaline in mijn lichaam en de positieve emotie geniet ik tijdens het afbouwen enorm na.

Na (blijven) genieten

Nu ik dit schrijf is deze vlucht alweer een aantal weken geleden en nog steeds is de positieve energie en de mijn smile op mijn gezicht zeer duidelijk aanwezig. Dit soort vluchten met de gigantisch mooie uitzichten en bijzondere uitdagingen

zorgen ervoor dat ik regelmatig met een BIG smile terug kijk. Ik zou aan de ene kant het iedereen gunnen om dit ook mee te mogen maken, aan de andere kant ook weer niet, omdat het anders in de lucht wel heel erg druk gaat worden.

Het ervaren van totale vrijheid en de gigantische positieve energie zorgt er voor dat ik hopelijk nog lang van de mooiste luchtsport op aarde blijf genieten!

Vliegen bij de Aletsch

De Aletschgletsjer is de grootste gletsjer in Zwitserland en van de Alpen. De gletsjer is 22,6 km lang en begint op verschillende plaatsen ten zuiden van de vierduizenders de Mönch en de Jungfrau op een hoogte van 4150 en gaat naar 1575 m boven zeeniveau.

De startplek op de Fiescheralp op 2200m heet Kühboden. Delta's starten net onder de lift (46°24'44.4"N 8°06'12.3"E) en paragliders vinden een ruime startplek een paar honderd meter naar het westen (46°24'51.6"N 8°06'28.8"E). Je bereikt de start met de Fiescheralp kabelbaan vanuit Fiesch. Check op aletscharena.ch de kosten en tijden. De landing ligt op enkele honderden meters (10 min lopen) van de kabelbaan vlak naast de camping. Meer overnachtingsmogelijkheden vind je in Fiesch.

Meer zien? Zie: <https://youtube.com/c/WimdeGier>



PanchoAmelia
Air Sport Equipment Trading

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

IMPORT DIRECT AF FABRIEK

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

WIR VERWENDEN NUR BESTES MATERIAL

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

Panchoamelia.com

PanchoAmelia
Air Sport Equipment Trading



DHV Schermkeuring



Laat je scherm officieel keuren in Duitsland, bij een erkende DHV werkplaats. Wij sturen de schermen naar de keurder en deze stuurt het scherm na keuring direct aan de piloot retour. Door onze grote aantallen, bieden wij een lage prijs aan. Prijzen excl. verzending NL-DE-NL

€ 200,00
Skywalk met 2+2 Garantie

€ 180,00
Kontest voor alle andere merken

SKYWALK
PARAGLIDERS




portoshop.nl



syride
sysnav XL

2836 m
2956 m

2649 m

29 km/h 9.2 ft

+0.3 m/s

Laat de **SYS`Nav XL** samenwerken met je favoriete app

World Airspace en topography
En maar 81 gram
Deze nieuwe grote Syride vario



Afgelopen september kwam de Formule 1 race voor het eerst sinds decennia weer naar Nederland. Daags ervoor was het luchtruim nog geopend en was het Dutch GP Zandvoort het toneel van een middag en avond vol mooie vluchten, vertellen paramotorpiloten Jesper Albers en Frank Moorman.

Tekst: Jesper Albers Foto's: Jesper Albers en Frank Moorman



Formula 1

Een unieke kans

Al even geleden maar voor de Die Hard Formule 1 fanaat nog als de dag van gisteren, de Dutch F1 GP. Het weekend van 3-4-5 september 2021 was Zandvoort even het kloppend hart van F1-minnend Nederland (en nog een paar honderd miljoen tv-kijkers). Met al het aan-en afvliegende heliverkeer was het luchtruim vanaf de vrijdag middels een NOTAM gesloten. Echter...donderdag was deze nog niet actief, maar waren de teams al wel druk met opbouwen en het oefenen van onder andere pitstops.

Fanatiek racefan

PLING! Er komt een Whatsapp bericht binnen. Het is Ron Tovar met het lumineuze idee om vanaf zijn startlocatie op het strand te starten en naar het circuit te vliegen. Hele simpele reply, JA natuurlijk. Via WhatsApp was een groepsoproep snel gemaakt. Buiten het feit dat de Nederlandse kust er vanuit de lucht zeer kenmerkend uit ziet, ging deze dag natuurlijk voornamelijk om het vliegen boven een actief F1-circuit.

En wat voor een. Na 35 jaar werd er weer door F1-autos geracet. Als namen als de Tarzan-bocht, Hugenholtzbocht, het Scheivlak en meer recent de Arie Luyendijkbocht bekend voorkomen dan zul je begrijpen dat dit een unieke kans was! Je zult waarschijnlijk wel al begrepen hebben dat de auteur al jaren een fanatiek racefan is. Deze mogelijkheid moest dus met beide handen aangegrepen worden.

Uiteindelijk waren er donderdag de 2de ongeveer 23 piloten en zelfs een partner op het strand aanwezig. Een deel was aan komen vliegen vanuit het zuiden langs de kust omhoog en een deel was door de befaamde strandtaxi vanaf de parkeerplaats opgehaald en afgezet op het stukje strand.

Pitstops kijken

De wind kwam vanuit een perfecte hoek (NNW) en was precies goed zodat met zowel een voorwaartse als achterwaartse start gestart kon worden.

Binnen een halfuur na aankomst op het strand hingen we in de lucht. Even hergroeperen en aansluitend de 6,5 km door naar het circuit. Vanwege de opnamehelikopter van de organisatie die zich aan het invliegen was, was eerder op de dag al afgesproken met de crew dat wij boven de 450ft zouden blijven boven het circuit zolang zij vlogen. Het was mooi helder weer zodat we genoten van een fantastisch uitzicht. We waren zo bij Zandvoort en er was nog genoeg actie op het circuit. Er werd nog een laatste rondje geveegd en in de pits was Redbull bezig met het oefenen van de pitstops. Daar zit je dan toch maar mooi vanuit het mooiste plekje naar te kijken.



Een zeer geslaagde vliegdag

Na het vliegen van een aantal rondjes boven het circuit en het bewonderen van de stad Zandvoort zelf zijn we nog even doorgevlogen naar het noorden en de monding van het Noorzeekanaal overgestoken. De ferry naar Newcastle (UK) vertrok net dus na het wederom draaien van wat rondjes en even vriendelijk gezwaaid te hebben weer terug

naar de startlocatie gevlogen.

Daar aangekomen bleek dat de BBQ net aangestoken werd, voor degene die eten bij zich had was er de mogelijkheid om het vlees hier zelf klaar te maken.

Na afloop was de strandtaxi weer beschikbaar om iedereen met spullen terug naar de auto te brengen, wat erg prettig was. Een zeer geslaagde vliegdag, wat maak je dan

toch met zo'n simpel luchtvaartuig mooie dingen mee. Je ontmoet super mensen, komt op de mooiste, unieke plekken. Als afsluiting nog een groot dankjewel naar de organisator van dit adhoc vliegmoment en de startplek, Ron Tovar. Top geregeld man, Thnx!!





Formule 1 circuit Zandvoort



Track Details

Totale lengte: 4,3 km

Aantal bochten: 14

DRS-zones: 2

Top snelheid: 300+ km/u

Pancho Amelia

Air Sport Equipment Trading

De beste soarharnassen

Het superlichte harnas van Skywalk heeft een afneembare, opblaasbare protectie. Volledig split saddle en certificatie: LTF 91/09 & EN 1651:1999

Core pure set 410gr

- Seat shell
- Storage bag
- Speed system
- Carabiner
- Sternum strap

€ 370,00

Core permair set 800gr pure met:

- Permair Add-on
- Inflation Bag
- Permair Mouthpiece

€ 640,00



PERMAIR
TECHNOLOGY BY SKYWALK

SKYWALK

P A R A G L I D E R S

AirVuisa Mosquito Plus heeft als groot voordeel een omkeerbare rugtas van 140 liter en een afneembare airbag. Verder is het een gunstig geprijsd harnas.

Mosquito Hike € 270,00

Mosquito Plus € 370,00



A I R V U I S A



Kortel Karver2

€ 355,00 -> € 305,00

De Karver II is het concept van een schouderloos harnas. Dit concept ontleent zijn eigenschappen op het gebied van comfort, veiligheid en vlieggemak. Het harnas is licht, eenvoudig en comfortabel, maar ook modulair uit te bereiden met een airbag wat omkeerbaar is als rugtas.



Pancho Amelia

Air Sport Equipment Trading



Het topsegment tegen een betaalbare prijs



Stel je eigen paramotor samen op de site van Parajet.
Kies de motor en de kleur van de kooi. Vraag dan een offerte aan bij PanchoAmelia, die kan sterk afwijken van de bruto adviesprijs.



www.panchoamelia.com

THE SINGLE SKIN SQUAD

ERIK DE VRIES, EWOUT VAN ROOTSELAAR, ISAAC BIASTAD

De adrenaline giert door mijn lijf. Ik sta als een BASE jumper op een vrijstaande rotspilaar naast de messcherpe graat van de imposante Gartnerwand. We zijn halverwege de route naar de Bleispitze, waar we met onze single skins willen starten. Het gras staat op heuphoogte en de startwindows tussen de nevel zijn niet overdreven lang. Deze crashcursus is niet voor warmdouchers!



Tekst: Erik de Vries

Foto's: Peter Blokker, Dave Laroo, Erik de Vries

Hoe ik hier terecht ben gekomen? In mijn jeugd trok ik met mijn ouders al door de bergen. Mijn vader, Louis, vloog toen al. Jaren later vroeg mijn vader of ik en mijn broertje mee wilden op een Ferrata & Fly tocht. Het klimmen van de Via Ferrata's vond ik geweldig. Ik vloog met een tandempiloot naar het dal en dat was ook een gave ervaring, maar zelf vliegen leek ontoegankelijk. De uitrusting en opleiding vormden een denkbeeldige drempel, en mijn ambities bogen af naar het alpinisme.

Jaloers op paragliders

Met een aantal vrienden ging ik met Peter van Pedro Verticalo Adventures de Mont Blanc op. Het was één van de eerste serieuze bergen die ik met mijn maten beklom maar het ging ons goed af. We beklommen de Mont Blanc te voet vanaf de Italiaanse kant, zonder gebruik te maken van kabelbaantjes. Werken voor het resultaat, op eigen kracht doelen bereiken, dat is de spirit die we delen in dit team. Tijdens de afdaling zien we paragliders starten van de flanken van de Dôme du Goûter. Jaloers kijken we er naar. Tsja, dan leer je toch vliegen?

Twee jaar later komen we Peter weer tegen, bij het EOFT filmfestival. Door het kijken naar al die outdoorfilmpjes barsten we van de inspiratie en willen we weer op avontuur. Peter heeft wel een idee: laten we de hoogste berg van Europa beklimmen, Mount Elbrus in de Russische Kaukasus. Tof plan, maar Peter heeft hem al eens beklommen. Hij wil ons best naar de top helpen, maar is van plan om er dan af te vliegen. En wij dan??? "Tsja, dan moeten jullie ook leren vliegen!"

Van lijnspaghetti tot soarpiloot

We gaan ervoor! En ja, het klinkt en is nogal

ambitieuze. Een climb & fly expeditie naar de hoogste berg van Europa op de agenda zetten zonder paraglidingervaring. Maar dit plan is zo ultiem, dat we supergemotiveerd zijn en een steile leercurve schrikt ons niet af. We kopen lichtgewicht materiaal – single skins – en we trainen er op los. Windfinder staat op het scherm van de mobiel gebrand en als het even kan gaan we soaren, hand-

lieren en groundhandlen. Oefenen is onze eerste prioriteit. Naast kiten, mountainbiken, klimmen enzovoorts... Hoe dan ook, in één jaar tijd gaan we van gepruts met lijspagheti tot volwaardige soarpiloten.

Crashcursus in Oostenrijk

In Nederland hebben we gedaan wat we konden doen. Hoog tijd voor een berg-

cursus. Of een crashcursus, zoals dit soort trainingen met steile leercurve ook wel genoemd worden. Kleine groep, veel aandacht en feedback van het instructieteam, zelf proberen en uitdagingen niet uit de weg gaan. Dan maar wat meer misstarts en fysieke uitdagingen. We willen meer leren dan uit een kabelbaan stappen en naar beneden glijden. We treffen Peter Blokker en Peter



Rehorst op het landingsveld in Lermoos. Ze komen net uit de lucht. Peter Rehorst legt haarfijn uit hoe het hier werkt. Hij klinkt streng en enthousiast tegelijk. We komen er al snel achter dat er veel mogelijk is, als we maar goed luisteren. Na de briefing gaan we omhoog – voor deze keer met de kabelbaan – om in te vliegen en het instructieteam te laten zien wat voor vlees ze in de kuip

hebben. De Grubigstein is een interessante plek. Mooie grote startplekken op allerlei windrichtingen, maar de landing is vanaf de startplek niet te zien. Dat is nieuw voor ons en we moeten meteen scherp zijn. Het gaat allemaal goed, we krijgen wat tips en gaan meteen nog een keer. Dit geeft vertrouwen, in onszelf, het materiaal en de instructeurs. Wat een kick.

Kwaliteit over kwantiteit

De daarop volgende dagen kiezen we voor hike & flytochten. Daar gaan uren in zitten, die we ook hadden kunnen benutten voor meer vluchten met kabelbaanondersteuning. We kiezen bewust voor de kwaliteit over kwantiteit. De combinatie van lichamelijke inspanning, je plek zoeken om te starten tussen rotsen en heuphoog gras, het





inschatten van de condities zonder andere piloten in de lucht... Hier komen we voor en we leren in hoog tempo bij. We kunnen het ook goed bijbenen. Ook al zijn we nog maar kort actief met paragliden, we werken hier al jaren naar toe zonder het bestaan ervan te kennen. Andere outdoor sporten en extreme tochten hebben ons klaargestoomd voor hike & fly. Het omgevingsbewustzijn dat we getraind hebben op de graat van de Matterhorn, kunnen we hier gebruiken als we het scherm boven ons hoofd moeten controleren terwijl we een puinhelling afrennen.

De kers op de taart

De omstandigheden zijn soms sportief te noemen, maar het zit ons niet tegen. Onze hike & fly tochten blijken stuk voor stuk goed gekozen en we kunnen elke keer vliegen. Naar beneden lopen is verleden tijd. Hike & fly geeft voldoening. Bij iedere stap omhoog geef je energie af. Die energie voel je terug stromen op het moment dat je scherm je van de grond tilt. Je moet je vlucht verdienen. Op onze laatste dag geeft Peter Blokker ons de keuze. De Zugspitze af vliegen of een klimtocht over de Jubiläumsgrat van de Zugspitze naar de Alpspitze. De omstandigheden om van de hoogste berg

van Duitsland af te vliegen, met name in de zomer, zijn zelden goed. De berg staat nogal in de wind en om er te kunnen starten is een zuivere westenwind nodig. Het lijkt vandaag perfect te zijn, een unieke kans dus. De prachtige Jubiläumsgrat moet maar wachten. De startplek op de Zugspitze is technisch, maar we zien het resultaat van vier dagen trainen. Wat een voorrecht om onze crashcursus af te sluiten met deze geweldige vlucht. Dit is de kers op de taart. Als we naar huis rijden bespreken we de plannen voor het vervolg. Ons B2 brevet afronden, trainen, en de Elbrus expeditie voorbereiden. Jullie horen nog van ons!





En de winnaar is...

De jury heeft is verwend en verrast met mooie foto's van alle disciplines. Paramotor piloten, delta's en paragliders. Zelfs met luchtballonnen op de achtergrond. Tussen al het moois springt er één foto uit die de eerste plaats pakt, tussen de tweede en derde plaats is het verschil gering. De foto's van paramotor avonturier Bart Lablans komen op de eerste en derde plaats. Hij fotografeerde op prachtige wijze andere piloten van bovenaf in de Pyreneeën en de Julische Alpen. Bertjan Linders pakt de tweede plaats met zijn foto van een magische zonsondergang vlucht in El Bosque na drie dagen prutweer. Uiteindelijk dus dubbel beloond, met een mooie vlucht en een foto in Lift magazine.

Bart 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 Aimilios Apostolopoulos, aangeboden door Pedro Verticalo Adventures.



Eerste plaats: Paramotorpiloot Richard Poot van boven gefotografeerd boven het meer van Tresp, Pyreneeën. **Fotograaf:** Bart Lablans



Tweede plaats: Tijdens een week vliegvakantie in Algodonales met Action Paragliding een magische zonsondergangsvlucht in El Bosque. **Fotograaf:** Bertjan Linders



Derde plaats: Een koude maar mooie vlucht door de Julische Alpen. De piloot op de foto is Miroslav Svec. **Fotograaf:** Bart Lablans

Simulator wordt volwassen

Spel of echt?

Het Nederlandse Flightcoach heeft een geavanceerde paraglidingsimulator gebouwd. Bas van Duijn van Flightcoach, bij velen inmiddels bekend van de instructievideo's, ontwikkelde de simulator samen met zijn compagnon Hans Joore. Sinds kort kun je bij hen een training boeken. Lift mocht het uitproberen.

Tekst en foto's: Bastienne Wentzel en Erwin Voogt

"Doe je ogen even dicht, dan start ik het programma," hoor ik Bas van Duijn zeggen. Ik zit in de nieuwe paraglidingsimulator van Flightcoach, het bedrijf van Bas, met een VR-bril op mijn hoofd. Comfortabel warm binnen, in mijn eigen harnas, benieuwd naar wat er gaat komen.

"Doe je ogen maar weer open," zegt Bas. Op het moment dat ik ze open vlieg ik bij het meer van Annecy, boven de start van La Forclaz op weg naar de huisbel. Windje in

mijn gezicht, windgeruis op de achtergrond. De vario begint te piepen, ik hang naar links, draai in en in mum van tijd hang ik driehonderd meter hoger boven de wand. Wat is dit realistisch!

Deze nieuw ontwikkelde simulator is geen computerspelletje meer maar stijgt daar ver bovenuit, en dat is ook de bedoeling. Volgens Bas is de simulator bij uitstek geschikt voor het trainen van specifieke facetten van het paragliden. Bijvoorbeeld als je een tijd

niet gevlogen hebt en je je vaardigheden wilt opfrissen, of als je iets specifiek wil trainen zoals landingscircuits of thermieken. "Het gaat ons natuurlijk allemaal om het echte vliegen. Een simulator kan dat nooit vervangen. Maar trainen in een simulator kan wel helpen om je vaardigheden op peil te houden of nieuwe vaardigheden heel efficiënt aan te leren. Dat neem je de volgende keer mee als je echt gaat vliegen."





Zelfgebouwd

Bas ontwikkelde de simulator en trainingsprogramma's de afgelopen twee jaar samen met zijn compagnon Hans Joore, die de techniek en de software doet. De simulator bestaat uit een frame waaraan risers hangen waar je je harnas aan hangt. In het frame zitten motoren en sensoren die alle informatie over de bewegingen van het harnas en de stuurtokkels doorgeven aan de computer. De piloot draagt een VR-bril. Die geeft je een driedimensionaal beeld van waar je vliegt, een realistische wereld waarin je rond kunt kijken. Op een krachtige (watergekoelde) pc draait de deels zelfgebouwde simulatorsoftware die de beelden genereert. Het computerbeeld dat de piloot ziet bestaat uit drie lagen: de terreinhoogte, Google Earth satellietfoto's en driedimensionale objecten zoals huizen, bomen en zelfs rijdende auto's. Vooral de gedetailleerde grafische omgeving en het realistische gedrag en reactie van de paraglider op je stuurbewegingen en de lucht maken dat je je echt in de lucht waant.

Dertig keer landen per uur

Wat je goed kunt trainen in de simulator is het landen, vertelt Bas. Stel een cursist

is nog niet zo goed in het vliegen van een U-circuit. Dat is ook niet zo gek, want per vlucht voer je maar een landing uit. Gaat die mis, moet je tot de volgende vlucht wachten. En misschien zijn de omstandigheden dan wel anders.

In de simulator kun je in een uur wel dertig keer dezelfde landing in dezelfde condities maken. Bas vertelt: "Mijn ervaring bij lesgeven in de bergen is dat cursisten soms zeggen dat hun landing mislukte omdat ze ineens werden weggezet door een windvlaag, of zeker weten dat ze geen heftige stuurbeweging maakten. In de simulator kunnen we de tijd terugspoelen en vanuit verschillende perspectieven laten zien wat er niet goed ging en of het aan de piloot lag. Lekker contronerend en megaleerzaam," lacht Bas. Hij vervolgt: "Daarna doen ze het nogmaals onder precies dezelfde condities. Ze leren wat hun invloed is op de uitkomst van hun landing." Zo hebben cursisten van Bas al de landing in Bassano getraind. Zij vertelden dat het hen veel hielp om later de landing in het echt uit te voeren.

Visuele feedback

Een ander aspect om te trainen in de simulator is thermieken. Het scherm reageert

op het invliegen van een bel door iets naar achteren te hangen en de vario geeft de hoogte aan. De wind speelt ook een rol, de thermiekbels kan dus ook verplaatsen. De vario geeft je alle gebruikelijke informatie zoals stijgsnelheid. Heb je meer hulp nodig om een bel te vinden, dan is er een optie om de thermiek 'zichtbaar' te maken met groene verticale strepen, een soort spikes.

Ik ben geen held in thermieken maar het lukt aardig om de bel te centreren en hoogte te winnen. De visualisatie vind ik persoonlijk wat onnatuurlijk, ik had eerder zwevende deeltjes verwacht, zoals blaadjes, vogels of paragliders die in een bel draaien. Maar het zal nieuwkomers kunnen helpen de bel sneller te vinden.

Hans vertelt dat hij zichzelf heeft leren thermieken met deze simulator. "Zo is eigenlijk het plan ontstaan om deze te bouwen. Ik was net begonnen met paragliding en ik wilde thermieken maar dat mocht nog niet. Toen heb ik zelf deze simulator gebouwd en ben hiermee gaan thermiek oefenen. Dat heeft mij veel geholpen bij het thermieken in het echt. Wat er anders is is onder andere de g-krachten, die heb je niet in de simulator. Daar moest ik wel aan wennen."

Voor paramotorpiloten is de simulator ook

interessant. Je kunt er bijvoorbeeld een engine out landing mee trainen. Veel paramotorpiloten vinden het spannend om met een uitgevallen motor een noodlanding te maken. Met de simulator kun je dit op een veilige manier trainen.

Wat kan er al?

De huidige versie van de simulator reageert dus goed op sturen met de tokkels en op gewichtsturen. De tokkels hangen wel aan gewoon elastiek, dus heel progressief is de remdruk niet.

Er zijn op dit moment twee verschillende klassen scherm te vliegen, waarvan de een langzaam reageert als een schoolscherm en de andere wat vlotter. Ik moest wennen aan de manier waarop het 'scherm' op mijn input reageert, maar dat is niet anders dan het overstappen van je eigen scherm naar een nieuw. Het trainen van nette stuurbewegingen in bochten maar ook tijdens het thermieken, en bijvoorbeeld de invloed van je techniek op je daalsnelheid of stijgen in de bel, is hiermee goed te trainen.

Wat de simulator nog niet heeft is feedback van het scherm op de remmen en via de risers. Dat betekent dat je niet voelt of je een thermiekbels invliegt, of dat het turbulent is

of welke kant van je scherm wordt opgetild in de thermiek. Ook niet of het op het punt staat negatief te gaan of te stallen. "Daar werken we wel aan" belooft Bas. Dat zou een flinke upgrade betekenen in realisme, vooral bij thermieken en bijvoorbeeld SIV-manoeuvres trainen.

De wind in je gezicht komt van een ventilator, die nu een vaste snelheid heeft maar in de toekomst aangestuurd gaat worden door de software. Tegenwind heeft, ook nu al, invloed op je vliegsnelheid en glijhoek. Ook dat is een mooie trainingstool bijvoorbeeld in de landing.

Aanvulling op de cursus

In de nabije toekomst wil Flightcoach deze simulatoren gaan leasen aan bijvoorbeeld scholen. Die kunnen ze dan inzetten als aanvulling op het praktijkprogramma. "Ze kunnen bijvoorbeeld een introductiedag organiseren om van te voren vast te oefenen voordat cursisten naar de bergen gaan. Of een terugkomdag." Hij heeft afspraken met PaHo om voor volgend seizoen een opfrisprogramma op te starten. Piloten kunnen vanaf 49 euro een introductiesessie bij Flightcoach boeken.



De hardware met alle sensoren en servomotoren is zelfgebouwd met onderdelen die vrij verkrijgbaar zijn.



Syride
de keuze van de
professionals

portoshop.nl

Wie, wat, waar?

De simulator wordt geëxploiteerd door Flightcoach en is ontwikkeld door Hans Joore en Bas van Duijn. Bas van Duijn is delta- en paragliderpiloot, geeft sinds 2012 les in paragliding en is in het dagelijks leven coach in het bedrijfsleven en biedt hij coaching voor paragliderpiloten met vliegangst. Hans Joore studeerde lucht- en ruimtevaarttechniek aan de TU Delft en is hoofd voertuigdynamica en testpiloot bij PAL-V, het bedrijf dat een vliegende auto ontwikkelt. Hans is het technisch brein achter de simulator en tevens programmeur van alle software. Hans bouwde de hardware zelf van op de markt vrij verkrijgbare onderdelen zoals sensoren en servomotoren, zodat het project eenvoudig op te schalen is naar meerdere simulatoren. De software heeft een basis in het onder

licentie verkrijgbare X-Plane simpakket, dat voor simulatoren voor vliegtuigen met rigide vleugels wordt gebruikt. Hans paste zelf de aerodynamica in de software aan zodat die klopt met een paraglidervleugel. Voor de paraglidingsimulator ontwikkelt hij nieuwe scenarios en programmeert die, zoals nieuwe vleugels of weersinvloeden. Bas is de paraglidingexpert in het project. Hij ontwikkelt het trainingsprogramma en de syllabus voor instructeurs. Daarnaast ontwerpt hij de 3D-landschappen, zoals de huizen. De sales en marketing is tot slot ook in de handen van Bas.

De simulator staat in Amsterdam. Via de websitesite kun je een afspraak maken voor een training: flightcoach.nl



PanchoAmelia
Air Sport Equipment Trading



The Chili 5 2+2 jaar garantie



Adviesprijs € 4162,⁰⁰
Een maximale
inruilkorting van
25% op elk type
scherm mogelijk.

Size	XXS	XS	S	M
Cells	57	57	57	57
Area flat (m²)	22,79	24,53	26,35	28,23
Area projected (m²)	19,54	21,03	22,59	24,20
Wingspan flat (m)	11,30	11,72	12,15	12,57
Wingspan projected (m)	9,04	9,37	9,71	10,05
Aspect ratio flat	5,6	5,6	5,6	5,6
Aspect ratio projected	4,18	4,18	4,18	4,18
min. profile depth (cm)	64	66	69	71
max. profile depth (cm)	204	253	262	271
Glider weight (kg)	4,5	4,8	5,0	5,3

PanchoAmelia
Air Sport Equipment Trading



Vario aanbieding

Skytraxx 2.1 Fanet + Flarm + tas + beugel

Aanbieding* van € 623⁰⁰ voor € 555⁰⁰

* deze aanbieding is beperkt geldig en op = op



thuiswinkel
waarborg



www.panchoamelia.com

Vliegevent met historische roots

Flanders Fields was afgelopen augustus het toneel van een fantastisch georganiseerd vliegevent van onze Belgische paramotorcollega's. Tijdens de Eerste Wereldoorlog is op de Vlaamse Velden zoals bij Ieper en Passendale hard gevochten en het is een bijzondere plek voor vliegers met een historisch besef.

Tekst en foto's: Jesper Albers en Frank Moorman

Beselare, België. Van donderdagavond tot zondagavond waren 110 piloten inclusief hun mobiele huisraad te gast op het, door de PMSA, georganiseerde vliegevent. Vanuit Nederland waren een tiental piloten afgereisd naar dit historisch gemarkeerd stukje België. Bij aankomst werden we hartelijk welkom geheten door onder anderen Benny Vangansewinkel en Fabien Louagie. Snel het kampement opbouwen en na het aanhoren van de briefing (er waren nogal wat events

in de buurt) en omdoen van het bandje konden we voor het eerst de lucht in. De Kampeerplaats was in twee delen verdeeld met op het kampeerstuk de toiletten, generator en grote tent. Het grootste deel van het veld was ingericht als startlocatie, waarop door startofficials de startvolgorde bestuurd werd. Leuk om zo voor het eerst eens mee te maken! Op de kampeerplaats was het een bonte verzameling van campers (in alle maten), ca-

ravans (in alle leeftijden), tenten en mensen die in hun auto sliepen.

Locatie

Van tevoren hadden we al even gekeken wat de luchtruimopbouw was in de omgeving van de startlocatie. En, voor degene die leuk vonden, wat de interessante punten (POI's) zijn in de buurt. Nou was het in dit stukje België eerder beperken van het aantal POI's als wel het schrappen (zie kader).





De locatie lag vlak bij de grens met Frankrijk en de vliegvelden Lille, Kortrijk-Wavelgem, Diksmuide en Staden. Het luchtruim was op de vrijdag nog wat beperkt door o.a. NOTAMS, echter vanaf de vrijdag na middag vervielen een hoop restricties en NOTAMS waardoor er wat mooie lange vluchten gemaakt konden worden.

Logies en ontbijt

Aangezien ik de onzalige gedachte had om in de auto te gaan slapen, behelsde het opbouwen niet veel meer als de auto (min of meer) horizontaal neerzetten en een stoel en tafel uit te klappen. Zolang er niet te veel hemelwater naar beneden komt is het op zich niet heel onpraktisch. Naarmate het weekend echter vorderde steeg ook het aantal millimeters water wat naar beneden kwam. *Note to self: volgende keer op tijd een dakent of iets*

dergelijks regelen... Voor een rudimentair maar welkom ontbijt en eten op zaterdag was gezorgd. Het smaakte heerlijk.

Begeleidend programma

Buiten het primaire doel, namelijk het vliegen, was er door de organisatie ook aan omringende activiteiten gedacht. Na het invallen van de duisternis op vrijdagavond was er het opblazen van een luchtballon, op de zaterdag waren er een aantal events gepland waaronder een presentatie door de Belgische luchtmacht van een NH-90 helikopter en het geven van een acte-de-préséance door een MUG (Belgische traumaheli.). Deze laatste ging helaas vanwege operationele besommeringen niet door. Zaterdagavond werd begonnen met een feestelijk en formeel momentje, met het heffen van het (champagne)glas en het eten

van een stuk taart werd het 5-jarig bestaan van de PMSA gevierd. De avond werd door een DJ afgesloten.

Historie maakt grote indruk

Qua vliegen was het een fantastische ervaring, het landschap is, nog steeds, gepokt en gemazeld, indrukwekkend om te zien. Als je de historie met je meeneemt en je je het tijdens het vliegen inbeeldt, maakt het grote indruk.

Op vrijdagmiddag zijn we naar de Kemmelheuvel gevlogen. Dit is een zogenaamde Getuigenheuvel en is onderdeel van het centrale heuvelland. De term 'Getuigenheuvel' slaat in dit geval op het feit dat de heuvel ontstaan is uit zandbanken waarbij de heuvels erosiebestendig waren en dus overbleven.

Zaterdagochtend werd een vlucht gemaakt





naar het noordwesten (richting Diksmuide), omdat het zo helder was kwamen na een half uurtje vliegen de Noordzee en de plaatsen Oostende en Koksijde in beeld. Onderlangs het watercentrum Blankaart werd de vlucht terug naar het veld ingezet. Vanwege de aangetrokken wind duurde deze wat langer dan de heenweg. Naarmate de zaterdag vorderde werd de weersvoorspelling ook slechter. Besloten werd om aan het begin van de middag nog een tweede vlucht richting de heuvels te maken waarbij de route nu vlak onderlangs leper liep. Na ruim een uur stonden we weer op het veld en werd de vliegday supergezellig afgesloten met een heerlijk biertje aan de flightline in het samen zijn van een groep Nederlandse piloten. Het weer werd slechter waarbij de wind vanuit het zuidwesten behoorlijk aantrok, aan het einde van de middag barstte een regen-

bui los die niet zou misstaan in de tropen. Aangezien we toen net met de hele groep in de feesttent het jubileum van de PMSA aan het vieren waren kwam dit 'goed' uit.

Uitstapje

De zondag begon grijs, nat en koud.... en dat bleef ook zo. De stemming was er echter niet minder om. Aangezien vliegen niet meer tot de mogelijkheden behoorde werd besloten om, na alles ingepakt te hebben, met een paar man langs een nabijgelegen *memorial ground* te rijden. Eerste hindernis hierbij was het veld zelf. Vanwege de overvloedige regenval was het veld veranderd in een zwembad en modderpoel. Gelukkig was hier de boer met zijn trekker die een hoop combinaties van het veld gesleurd heeft. De keuze van het memorial ground was gevallen op *Tyne Cot Cemetery*. Hier waren we op de zaterdag overheen gevlogen en toen was

het al indrukwekkend. Op de grond, tussen de eindeloze rijen met witte kruizen, was het een beeld wat bleef hangen op het netvlies!

Organisatie

Zoals hiervoor benoemd was het een event wat georganiseerd werd door de PMSA. Dit soort events drijven op de inzet van vrijwilligers. Gezegd moet worden dat er met niet aflatend enthousiasme door deze groep mensen keihard gewerkt is om alles in goede banen te leiden. Of dit het begeleiden van het starten, het serveren van het buffet, het draaiend houden van de generator terwijl het veld veranderde in een zwembad of het serveren van de 'champagne' was. Het was fantastisch om te zien hoe een groepje mensen in wisselende samenstelling alles bestierde. Nogmaals dank aan allen en tot op het volgende event!

PMSA

De PMSA (Paramotor Sports Federation) is een Belgische vrijwilligersorganisatie van liefhebbers van de paramotorsport. Het hoofddoel is zoveel mogelijk mensen laten genieten van het vliegen door het organiseren van paramotorevenementen in binnen- en buitenland. Om alle piloten hierbij te hel-

pen, werd een vereniging zonder winstdoel opgericht die op verschillende manieren de sport aantrekkelijk wil maken. Het vijfjarige bestaan van de PMSA werd van 20 t/m 22 augustus 2021 op een groot weiland in West-Vlaanderen tussen Zonnebeke en Beselare gevierd met een gezellige en perfect georganiseerde fly-in. Hierbij waren leden en niet-leden van de PMSA welkom.

110 paramotorvliegers hadden zich ingeschreven. De PMSA heeft in haar vijfjarige bestaan al 54 paramotor vliegevenementen (!) georganiseerd.

Nederlanders zijn ook zeer welkom als lid bij de PMSA en kun je meegenieten bij de vele gezellige evenementen, die georganiseerd worden.

Website: <https://www.pmsafed.be>



Flanders Fields, Eerste Wereldoorlog

Locatie: Beselare, België.

50°50'14.8"N 3°02'20.0"E

Het vliegen in deze omgeving, de Vlaamse Velden, is heel bijzonder voor vliegers met een historisch besef. Als je eenmaal in de lucht bent dan vallen de vele oorlogsbegraafplaatsen in de regio op. Tijdens de Eerste Wereldoorlog is hier hard gevochten en zijn er extreem veel soldaten gesneuveld. De bekende plaatsen als Ieper en Passendale liggen letterlijk om de hoek van de vlieglocatie. Ten zuidwesten van Ieper ligt de Kemmelberg waar ook veel strijd geleverd is.

Ieper

Tijdens de volledige duur van de Eerste Wereldoorlog was de stad aan drie zijden omringd door Duitse troepen. Er hebben totaal vier grote slagen plaatsgevonden rond Ieper, waarbij telkens de Duitsers er niet in slaagden de stad te veroveren. Na de vierde slag om Ieper lag de stad volledig in Puin. Deze slagen hebben aan ongeveer 500.000 soldaten het leven gekost.

Passendale

Direct ten noorden van de vlieglocatie tref je de plaats Passendale aan met de bekende en enorm grote begraafplaats Tyne Cot.

Deze begraafplaats is gebouwd rond een klein schuurtje. Het dorp Passendale was sedert oktober 1914 in Duitse handen. Tijdens de Derde Slag om Ieper, die op 31 juli 1917 begon en op 10 november 1917 eindigde, wilden de geallieerden het dorp heroveren. Na meer dan drie maanden strijd heroverde de 5th Canadian Infantry Brigade Passendale. Na het Duitse lenteoffensief, in het voorjaar van 1918, kwam het dorp opnieuw in Duitse handen. Dit bleef zo tot het dorp op 29 september 1918 definitief heroverd werd tijdens het geallieerde eindoffensief.

Tyne Cot, begraafplaats Passendale

De naam Tyne Cot(tage) werd door de 50th Northumbrian Division aan een schuurtje gegeven dat te midden van een vijftal Duitse betonnen bunkers stond, langs de weg van Broodseinde naar Passendale. Hiermee verwezen ze naar de huisjes (cot-tages) langs de Tyne, een rivier in Noord-Engeland die door Northumberland loopt. Er liggen ongeveer 12.000 gesneuvelde geallieerden, waaronder bijna 9000 Britten. Op het indrukwekkende Tyne Cot Memorial staan nog eens 35.000 namen van soldaten zonder bekend graf, die na 15 augustus 1917 sneuvelden.

Kemmelberg

Tijdens de Eerste Wereldoorlog was de Kemmelberg (157m), die op 1,5 km zuidwest van het dorp Kemmel ligt, een strategisch punt en hij werd door de strijdende partijen zwaar bevochten. Tijdens het voorjaarsoffensief van 1918 namen Duitse troepen onder Generaal Friedrich Bertram Sixt von Arminop 25 april bezit van de Kemmelberg. De volgende dag vond een Franse tegenaanval plaats, maar de Duitse troepen rukten op en op 29 april werd de Duitse opmars tot staan gebracht. De gevechten gingen door tot eind juli 1918. Op 5 september werd de Kemmelberg heroverd door de geallieerde troepen met hulp van de Amerikanen. Na de gevechten was de heuvel kaal en hij werd opnieuw beplant met loofboomsoorten. Op de westelijke flank bevindt zich een Frans massagraf met de stoffelijke resten van meer dan 5000 Franse soldaten, die sneuvelden in de Eerste Wereldoorlog. Op de top staat een gedenkzuil, het Monument Aux Soldats Français, opgericht in 1932 en ingehuldigd door generaal Lacappelle. De zuil is 17 meter hoog en beeldt de Romeinse godin van de overwinning Victoria uit. Het monument heet Monument Aux Soldats Français en wordt in de volksmond 'Den Engel' genoemd.

Schoolvoorbeeld van een *high-end intermediate*

De nieuwe high-end intermediate van Skywalk is een genot om mee te vliegen, zegt Erwin Voogt, die het scherm twee weken meenam naar Zuid-Frankrijk in de late zomer.



Aan het einde van de zomer moest ik weer terug naar Saint-Vincent-les-Forts in de zuidelijke Alpen voor nog eens twee weken lesgeven aan beginners in paragliding. Zelfs tijdens de covid pandemie blijft er veel belangstelling voor onze mooie sport! Skywalk stuurde

me hun nieuwe hoge EN-B Chili 5 om uit te proberen tijdens deze weken. Zo kon ik het scherm uitproberen onder verschillende omstandigheden, van rustige vluchten samen met de cursisten tot de verre van gemakkelijke thermische condities typisch voor de



De bovenste leading edge is Dominico 30 DMF. Het onderdoek is Dominico TX-light. Nylon staafjes houden de milde sharknose in vorm.



De risers zijn rechttoe rechtaan en de lijnen duidelijk gekleurd. Geen lus voor C-sturen, gewoon de riser vastpakken.



De remlussen kunnen naar smaak in grootte worden aangepast.

Een plezier om mee te vliegen, zelfs in de veeleisende omstandigheden rond het prachtige Lac de Serre Ponçon. Foto: Miranda Oosterink.



middagen in Saint-Vincent-les-Forts. Windstille condities bij Charges of hobbelige zuidenwind boven Lac de Serre Ponçon, de Chili 5 was altijd leuk om te vliegen!

Ontwerp en bouw

De Chili 5 is grotendeels gemaakt van dezelfde materialen als zijn grote zus de Cayenne 6 (EN-C). Het bovendoek is gemaakt van een combinatie van Dominico 30 DMF en TX-light, een stof die uit het kiten komt (Skywalk heeft een kite-afdeling, Flysurfer genaamd) en in paragliding werd geïntroduceerd met de Cayenne 6. Het onderste doek is uitsluitend van TX-light. Kenmerkend voor TX-light is het dubbele ripstoppatroon en een coating van polyurethaan en siliconen die het een betere weerstand moet geven tegen zon, zand, zout en water. Ribben van Porcher Skytex 40g houden de milde sharknose van de leading edge in vorm. Extra ribben halverwege sommige cellen en mini-ribben aan de trailing edge verhogen de vormstabiliteit van de vleugel. Alle nylon staafjes zijn flexibel en vereisen geen speciale behandeling. De vleugel wordt geleverd met een kleine binnenzak en compressieband.

De Chili 5 is een hybride drielijner - bovenin splitst de C zich in C en D toplijnen. De lijnen zijn gemaakt van verschillende Liros en Edelrid varianten. De trend voor hoge EN-B schermen lijkt terug te gaan van volledig ongemantelde lijnen naar lijnen met mantel. Ook de Chili 5 heeft ommantelde en gekleurde lijnen onderaan. Het maakt het sorteren zeker gemakkelijker.

De risers zijn van standaard 12 mm webbing. Het Ronstan speed-systeem en de C-katrollen zijn van het ietwat lompe type dat meer fabrikanten tegenwoordig gebruiken. De maillons waaraan de lijnen zijn bevestigd hebben plastic inserts om de lijnen op de juiste plaats te houden. De remtokkels zijn van webbing met neopreen - ik zou het niet erg vinden als ze wat zachter waren, aangezien ik liever zonder handschoenen vlieg. De handgrepen zijn voorzien van een stukje klittenband om ze kleiner te maken. Dit zou het vliegen met een halve wikkel kunnen vergemakkelijken, maar aangezien de tokkels toch al niet groot zijn, denk ik niet dat deze functie veel gebruikt zal worden. Het scherm en de risers zijn ontworpen voor het sturen met de C-risers wanneer je met speed vliegt. Skywalk noemt het "Speed Control", maar de C-risers hebben geen lussen - je moet gewoon de C-risers vastpakken en dat werkt prima. Door aan de Speed Control te trekken maak je in principe (deels) de trimaanpassing ongedaan die je veroorzaakt door speed in te trappen: de C- en B-risers worden omlaag getrokken tot het niveau van de A-riser. Vlieg je vol speed en trek je de Speed Control naar zijn maximum, dan zijn de A, B en C riser weer op gelijke hoogte en is het scherm weer op trim, hoewel je jezelf ongeveer 17 cm dichter naar de vleugel hebt getild. Al met al straalt de constructie kwaliteit uit zoals we van Skywalk gewend zijn. Met 4,8 kg in maat XS is de Chili 5 200 gram lichter dan de Cayenne 6 in dezelfde gewichtsklasse, ook al is het een iets grotere vleugel (24,53 m² tegen 23,43 m²). Maar met 'slechts' 57 cellen en een bescheiden strekking van 5,6, is de Chili 5 een andere vleugel, zoals we in deze recensie zullen zien.

Start

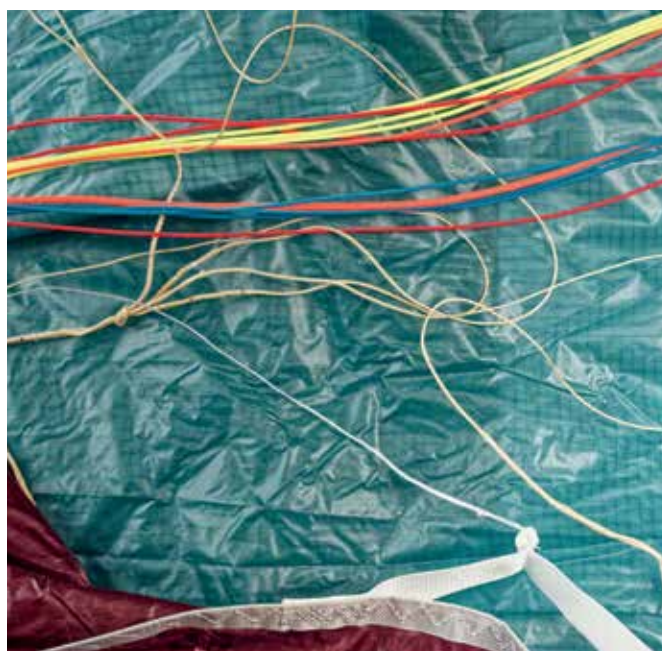
Het eerste wat me opviel was hoe gemakkelijk de Chili 5 start. Het was bijna oneerlijk tegenover de cursisten, de instructeur die een scherm heeft dat met een simpel rukje opkomt. Geen noodzaak voor macho groundhandling-vaardigheden! Het scherm heeft de neiging om een beetje te versnellen naar het hoogste punt toe, dus zoals de meeste vleugels van deze klasse, is een beetje afremmen nodig om voorschieten te voorkomen, vooral bij de start in geen of weinig wind. Bij meer wind is hij zeer gehoorzaam. Kiten in sterke wind is makkelijker dan met menig andere hoge EN-B. En zelfs onder in het gewicht is hij zeer gemakkelijk te vliegen.



*De achterrand met de voor Skywalks kenmerkende Jet Flaps.
Foto: Miranda Oosterink.*



Alle staafjes in de vleugel zijn flexibel en vereisen geen speciale verpakkingstechniek - de vleugel wordt geleverd met een kleine binnenzak met mesh ventilatieopeningen en een compressie-ritssluiting.



Vele smaken spaghetti: de hoofdlijnen zijn Liros PPSLS en PPSL, de middenlijnen Edelrid 8000U, de toplijnen Liros DC 35 en Edelrid 8000U, en de remlijnen Liros DFLP, DC 35 en Edelrid 8000U.

Ook bij de start van Saint-Vincent-les-Forts, waar de soms stevige thermiekbellen je kunnen ontmoedigen, is de Chili 5 relatief gemakkelijk te hanteren. De vleugel komt snel op, waardoor de kans minder is dat je wordt meegesleurd terwijl het scherm door de powerzone stijgt. Een beetje afremmen met de achterste risers indien nodig is genoeg om niet gelift te worden.

De lijnen sorteren gemakkelijk, maar een paar keer kreeg ik knopen bij de verbindingen van de hoofdlijnen en de middenlijnen. Misschien omdat de lijnen zo nieuw waren, aangezien het scherm regelrecht uit de fabriek kwam. Geen zorgen echter over de kwaliteit. Zelfs de scherpe rotsen bij de start op Mont Colombis deden geen kwaad. De combinatie van super gemakkelijk starten, de robuustheid van de materialen, het bescheiden gewicht en vooral pakmaat, maken de Skywalk Chili 5 een interessante optie voor hike-and-fly als een paar honderd gram extra er niet zo veel toe doet.

In de lucht

Skywalk zegt dat de Chili 5 intuïtief vliegt omdat piloot en scherm snel een eenheid worden. En ik moet toegeven, ze overdrijven niet. De Chili 5 is een wendbaar en gemakkelijk te besturen scherm.

Het stuurt zeer goed op gewicht alleen, zelfs met het lichtgewicht Skywalk Range X-Alps 2 harnas (dat geen zitplankje heeft). Skywalk raadt aan de vleugel niet te hoog te beladen, en inderdaad bij lage vleugelbelading (onderste helft van het gewichtsbereik) reageert de vleugel nog steeds zeer snel en kan hij zeer precies worden geplaatst waar je hem hebben wilt.

Over de radio praten met cursisten, foto's maken en ondertussen het scherm manoeuvreren net op gewicht is een koud kunstje. In turbulente lucht, en daar heb ik deze weken mijn portie wel van gehad, is er relatief weinig nodig om het scherm op koers te houden. Thermiekvliegen is gemakkelijk dankzij de wendbaarheid van de vleugel, hoewel het niet in thermiek bijt zoals sommige andere schermen doen. De vleugel vertelt je wat er aan de hand is zonder onnodig veel te kletsen en verandert nauwelijks uit zichzelf van koers. In vergelijking met de Cayenne 6 rolt het scherm minder sterk, zoals verwacht van een EN-B tegenover een EN-C.

Met vol speed blijft de vleugel rotsvast stabiel. De snelheid neemt toe met ongeveer 10-12 km/u. Hoewel ik het niet precies heb gemeten, gok ik dat het glijgetal met full speed een stapje lager ligt dan die van zijn EN-C zusje met hogere aspect ratio. Sturen en pitch control met speed kan met de C risers - de eerder genoemde "Speed Control". Het werkt efficiënt en eenvoudig.

Een handelsmerk van de Skywalk zijn natuurlijk de "jet flaps": kleppen met gleuven aan de achterrand van de vleugel. Enerzijds moeten ze de vliegbare minimumsnelheid verlagen. Het effect is moeilijk te meten, maar voor een vleugel met een bescheiden strekking was de winderige en turbulente toplanding in Saint-Vincent-les-Forts relatief gemakkelijk uit te voeren met de Chili 5.

Afdaaltechnieken

De buitenste A's hebben, zoals gebruikelijk, een aparte riser voor het oren trekken. Die trek je probleemloos met de Chili 5, evenals grote oren. Voeg wat speed toe en je hebt een zorgeloze methode om snel een plek te verlaten waar je niet wilt zijn.

De Chili 5 is een wendbare vleugel. Het is als het jongere broertje dat speelser en minder spraakzaam is dan zijn grote zus, de EN-C Cayenne 6. Maar de snelheid waarmee de Chili 5 in een spiraal dook, verraste me een beetje de eerste keer. Het is niet echt een probleem, vooral omdat de G-kracht niet groter is dan normaal. Ik denk dat de straal van de cirkel vrij klein is, wat de G-kracht beperkt. Daarom is, ondanks de snelheid, een steilspiraal prima geschikt als afdaaltechniek met de Chili 5. Maar wat gaat hij snel zeg!

Een snelle exit uit een nosedown steilspiraal of SAT resulteerde een paar keer in kleine inklappers veroorzaakt door de turbulentie gegenereerd door de vleugel zelf. Een extra bocht draaien om de energie en turbulentie af te voeren voorkomt dit. Of gewoon de steilspiraal niet maximaal doortrekken natuurlijk.

De keus van harnas bleek eens te meer belangrijk. Met het Skywalk Range X-Alps 2 podharnas is de steilspiraal heftiger dan met een gewoon zitharnas en is meer input van de piloot nodig. Natuurlijk mag een piloot die vliegt met een high-end intermediate en een pod harnas geen problemen hebben met dit soort gedrag in een steilspiraal.

Conclusie

De Chili 5 is een schoolvoorbeeld van een high-end intermediate. Wendbaar maar niet veeleisend om te vliegen, zelfs niet in turbulente omstandigheden. De start is super eenvoudig en bij de landing kan het scherm bij lage snelheden gevlogen worden zonder de controle te verliezen. Voeg aan het pakket de uitstekende bouw kwaliteit en het bescheiden gewicht toe. Dit is een no stress, gewoon gaan vliegen en plezier hebben scherm!

Dit artikel is eerder gepubliceerd in Cross Country magazine nr. 226, dec 2021 / jan 2022.

De cijfers

Erwin vloog twee weken in de late zomer in Zuid-Frankrijk met de Skywalk Chili 5 XS met het Skywalk Range X-Alps 2 pod harnas en met een gewoon harnas met zitplankje bij een startgewicht van ongeveer 84 kg.

Doel: Thermiekvliegen en XC

Pilootniveau: gemiddeld

Maten: XXS, XS, S, M, L

Oppervlak (uitgelegd, m²): 22.79, 24.53, 26.35, 28.23, 30.18

Startgewicht (kg): 55-85, 70-95, 85-105, 95-115, 105-135

Cellen: 57

Strekking (uitgelegd): 5.6

Certificering: EN/LTF B

skywalk.info

Plussen en minnen



- Gehoorzaam startgedrag
- Wendbaarheid ook bij lage belading
- Rustig vlieggedrag



- Gedrag in een steilspiraal vereist ervaring van de piloot
- Trekt niet zelf naar thermiek toe



De leading edge met 3D-vormen en een lichte sharknose. Foto: Miranda Oosterink.

De Skywalk Chili 5 is een wendbare vleugel maar niet veeleisend om te vliegen - de klassieke high-end intermediate. Foto: Miranda Oosterink.





Fifty shades of paragliding with mr.x

Vloeken in de kerk

Nou daar zit je dan met je goeie bedoelingen. Iedereen heeft het er maar over: dat het een levensgevaarlijke sport is wat je doet en dat je wel goed op jezelf moet passen. Dat doe je dan vervolgens ook braaf, maar toch, een ongeluk zit in een klein hoekje en ook de beste overkomt het: ik struikel tijdens het beoefenen van de levensgevaarlijke sport wandelen en val met m'n knie op een omhoogstaande steen: een ware open oorlogswond is het gevolg waarbij je jezelf eens goed van de binnenkant kunt bekijken. Een aantal ziekenhuisuurtjes en elf hechtingen verder zit je 's avonds weer thuis op de bank, met je pootje omhoog.

Natuurlijk net aan het begin van een prachtige nazomer, waarbij er behoorlijk wat afgevoegen werd. Maar niet door mij. Binnen een week compleet verstijft met je pootje omhoog doet een mens niet goed en alles schreeuwde in mijn lijf om te gaan bewegen. Dus toen ik enigszins kon strompelen door het hoge gras, heb ik een taxi kunnen regelen om het lierveld te bereiken om wat gezelligheid te kunnen opsnuiven, maar nog even niet de frisse wind door m'n haren te voelen waaien. Kijken kijken niet kopen dus. Niet kunnen bewegen is als dansjuf echt je nekslag, maar omdat mijn lijf zo hard schreeuwde om beweging, werd dansen eigenlijk een soort therapie voor mij en al



werkend kreeg ik mezelf weer op de been. Na anderhalve maand was ik er weer klaar voor: ik kon weer vliegen. Maar ja, toen was de mooie nazomer echt veranderd in een koude, grijze herfst.

Detavliegen op het water

Het vraagt behoorlijk wat van je als je altijd

overal vol voor gaat, en dan opeens een poos stil komt te liggen. En voor de val had ik weliswaar twee maanden zomervakantie, maar had ik ook bar weinig kunnen vliegen in Nederland. Gelukkig had ik vlak voor de zomer kennism gemaakt met het windsurfen, ja je weet wel, zo'n surfplank met een zeil er op, het deltavliegen onder de watersporten,

Deel 6

Windsurfen vs Paragliden

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



inclusief retro jaren tachtig kleurtjes. Aan-gezien het bij mij alles of niets is, was ik na twee keer op de plank staan (en er honderd keer van af donderen) totaal verkocht en ging ik er vol voor. En toen kreeg ik de ene flashback naar de andere, naar toen ik als beginnende paraglider ook bloedje fanatiek heb staan oefenen in mijn oefenweitje en op menig lierveld. Tijd dus voor een kijk en vergelijk. Je hoeft me niet te vragen welke sport leuker is ;-), maar veel overeenkomsten zijn er wel qua leerproces en dus misschien wel eens leuk om het naast elkaar te leggen, al voelt het wel een beetje als vloeken in de kerk. We shall see...

Overeenkomst 1: kleerscheuren en blauwe plekken

Zoals het een echte zelfstandige vrouw betaamd, wilde ik in deze sport ook niet afhankelijk blijven van anderen. Dus snel een setje aangeschaft en geleerd hoe ik met mijn kippenkracht alles kon optuigen. En daar heb je gelijk de eerste vergelijking te pakken. Paragliden bestaat uit een hoop duur materiaal, maar heb je je set eenmaal compleet, dan kun je ook ruimschoots aan de slag. Misschien nog een of twee aparte schermpjes erbij voor het soaren, maar dan ben je er ook. Bij het windsurfen heb je voor elk zuchtje meer of minder wind weer een ander formaat zeil nodig. Nou dat belooft nog wat, ik ben maar vast begonnen met sparen. Om de kosten nog enigszins in toom te houden ben ik zelf maar gestart met een redelijk klein formaatje zeil, aangezien ik die grote lappen toch nog niet uit het water kan hengelen. En ik ben er vaak ingedonderd, op zijn minst net zo vaak als ik door mijn weitje ben gesleurd toen ik startte met groundhandelen. Een overeenkomst dus: bij beide sporten kom je er niet zonder kleerscheuren en blauwe plekken vanaf.

Kruipend terug naar de auto

Paragliden is een heerlijke buitensport wat je echt het ultieme vakantiegevoel geeft en als je je richt op het groundhandlen, kun je met behoorlijk spierpijn huiswaarts keren. Ook na een fanatiek dagje windsurfen

bereik ik mijn autootje amper kruipend en menig heerlijke zonsondergang naast/op het water mogen meemaken, net als bij het soaren (oké, niet in het water, wel er naast). Wel is de actieradius wat groter bij het surfen, tenminste, als je een breed scala aan materiaal hebt of als je het niet erg vindt om met te weinig wind maar wat aan te kloten. Al heb ik als fanatieke beginnende paraglider ook meermalen het weiland door gerend met het scherm achter me aan wapperend met nul wind... Bij surfen begin je een beetje met de windsnelheid als deze te hard is voor lieren, alleen bij westenwind kun je nog wel eens voor een dilemma te komen staan: wordt het surfen of soaren... Ook kun je gewoon doorsurfen bij regen en bij voor je gevoel te harde wind laat je gewoon al het spul letterlijk uit je handen vallen en ben je gered. Wel heb ik dan me-nig kilometer terug moeten zwemmen, dat dan weer wel.

Bungelen op hoogte vs verzuipen in een zwart gat

Wel vind ik paragliden gek genoeg een veiligere sport. Mede ook omdat ik daar bij stap één ben begonnen en alles stapje voor stapje heb opgebouwd. Voor mijn gevoel ben ik met het surfen maar gewoon ergens begonnen en kreeg ik tijdens het oefenen af en toe een bak informatie over me heen waarvan ik de helft niet kon plaatsen. Daardoor deed ik voor m'n gevoel maar wat. Bij paragliden ben ik me veel meer bewust van wat ik nou eigenlijk doe, maar de hoogte nekt me bij het vliegen nog wel eens. Zodra ik boven de duizend meter boven de grond bungel, voel ik me wel erg verloren daar in dat zitje en krijg ik een nogal unheimisch gevoel en wil ik gewoon erg graag naar beneden. Gelukkig weet ik daar sinds een poosje een paar onwijs leuke afdaalmethodes voor.

Bij surfen vind ik vooral dat grote zwarte gat onder je (lees: water) gewoon doodeng. Naast dat ik tijdens mijn laatste vakantie-dagjes er achter kwam dat ik tussen honderden kwallen aan het surfen was waar ik ook regelmatig tussenin gelegen heb (godzijdank wel een surfpak aangeschaft waar ik

van kop tot teen in ingepakt was), ben ik als de dood om te verzuipen. Mijn eerste val van de plank met vervolgens de mast op mijn harses heeft dat het er niet beter op gemaakt. Gelukkig kun je je daar enigszins tegen wapenen, door met een soort van zwemvest aan en helm op te gaan surfen. Ja ook in een laag water van één meter diepte doe ik dat. Het kan behoorlijk lullig overkomen, want ook windsurfen blijkt een stoere mannensport, maar ook daarbij haal ik mijn schouders op. Hierbij geldt voor mij: veiligheid boven alles, want ik wil het zo lang mogelijk blijven doen. Lach me maar uit, ik lach het laatst.

Wintertijd is groundhandle tijd

Bij windsurfen blijf je wel wat meer in beweging en dus blijf je warmer dan bij het vliegen, maar je moet wel in de kou de bende optuigen en dan ben ik al dusdanig afgekoeld dat ik alleen nog maar weer naar huis wil om bij de kachel aan de warme chocolademelk te zitten. Bij paragliden beweeg je weliswaar minder, maar als je de dagen uitkiest dat je toch een zuchtje wind hebt, kun je heerlijk groundhandlen en is van verkleuming bijna geen sprake. Ik vind paragliden dus ook meer een wintersport dan surfen, mij zul je dan ook voorlopig niet op de plank zien, maar hopelijk wel in de lucht als de weergoden een beetje meewerken.

De winnaar is...

Tijdelijke conclusie (wie weet herzie ik mijn mening wel bij een volgende valpartij :-P): paragliden wint het nog van windsurfen. Ik vind het minder eng, maar voor mijn gevoel heeft het ook meer mogelijkheden. Windsurfen is net als paragliden ook een hele technische sport, maar tot nu toe zie ik ze alleen maar keihard van links naar rechts scheuren en vind ik bij paragliden de choreografieën een stuk origineler (lees: alle figuurtjes die je zowel in de lucht als op de grond kunt doen). Maar... ook bij windsurfen heb ik een glimpje opgevangen van wat acromanoeuvres, dus ik denk dat ik ook daar uiteindelijk een andere afslag in ga nemen dan de meeste mensen.

Kabelbaan in bedrijf

Deze zomer is de kabelbaan Teleferik voltooid.

Hij biedt nu een comfortabele rit in 8-persoons

cabines vanaf Ölüdeniz naar de 1700 m start,

met een middenstation op de 1200 m start.

Twee stoeltjesliften brengen je nog hoger. Er is

wel wat bureaucratie mee gemoeid, maar dan

heb je ook wat.

Regelmatige bezoekers van het Turkse vliegparadijs Ölüdeniz zullen op de hoogte zijn van de plannen en de bouw van de kabelbaan en stoeltjesliften naar de starts op de Babadağ. De berg is langzaam getransformeerd van een ruige, kale top naar een luxe toeristische bestemming met een belangrijke rol voor paragliding. Nu dus

inclusief kabelbaan.

Alle startplaatsen zijn inmiddels prachtig geplaveid, er zijn toiletten, goede restaurants, banken en uitzichtpunten. Op 1700 m stap je uit de cabines en over op de eerste tweepersoons stoeltjeslift, die naar de 1800 m start loopt. Van daaruit gaat een andere stoeltjeslift naar de top van Babadağ op 1960 m.

Voor piloten betekent dit dat je nu twee keuzes hebt om de berg op te gaan, want de tandembedrijven laten hun bussen nog steeds over de gewone (verharde) weg rijden en je kunt daar als solopiloot net als de afgelopen jaren gewoon gebruik van maken. De Teleferik en een buskaartje kosten hetzelfde.

De 'boswachter'

De toegang tot het beschermde natuurgebied Babadağ is ook veranderd. Vroeger betaalde je een paar lires bij het boswachter-

kantoor aan het begin van de weg de berg op. Dit kantoor is niet meer in gebruik. In plaats daarvan betalen alle piloten startgeld per vlucht bij het Teleferik-kantoor, ongeacht je vervoer de berg op. Alle startplekken zijn afgesloten met tourniquets en worden bewaakt. Je moet je vooraf registreren op internet. Dan maak je op je mobiel een QR-code aan voor elke vlucht. Daarmee koop je bij het grondstation van de Teleferik een startbewijs (Pist bilet genaamd) om toegang te krijgen tot de starts.

Hoewel het ingewikkeld klinkt, verloopt het registratieproces en het vervoer met de Teleferik eigenlijk probleemloos. Een absolute must is wel een geldig brevet en een mobieltje met internettoegang. Wifi is beschikbaar bij het Teleferik grondstation en bij de meeste tandembedrijven en cafés.

De Teleferik is een comfortabele en snelle optie om naar de 1200 m en 1700 m starts te gaan. Zwitserse degelijkheid en naar Europese maatstaven goedkoop: net geen 10 euro per rit inclusief startbijdrage. Hij brengt je in 30 minuten naar de 1700 m, inclusief de rit naar de Teleferik vanaf het strand. Dat is 10 minuten sneller dan de busreis. De stoeltjeslift naar de 1800 m is vrij traag en de toplift draait op dit moment nog niet (en de restaurants zijn daar ook nog niet open). Als het ernaar uitziet dat je boven wilt starten, zijn de bussen waarschijnlijk de betere optie (ongeveer 50 minuten reizen vanaf het strand). Je kunt niet met de bus naar de 1700 m en dan een apart stoeltjesliftkaartje voor de top krijgen.

De 1700 m met rechts het restaurant en links het kabelbaanstation en het stoeltjesliftstation.



Babadağ top op 1960 m. Rechts de zuidstart Patara, het helikopterpad erachter en iets naar links de noordstart Kuzey. De toren op de top is een brandwachtoren voor de hele omgeving. Ernaast zijn het station van de stoeltjeslift en een bar.





De 1800 m start vanuit de lucht met de 1700 m vlak erachter. Ölüdeniz, de Blue Lagoon en het strand waarop je landt zie je in de verte.

Stappenplan voor je ticket

- Registreer je thuis vast als piloot op de website: shmfehiye.kapadokya.edu.tr/nl. Let op: je hebt een foto van je brevet nodig en deze wordt gecontroleerd nadat je hem in hebt gestuurd. Geen geldig brevet betekent geen registratie en geen toegang.
- Voordat je gaat vliegen log je in op deze website, maak je een nieuwe vlucht aan en sla je de pdf met QR-code op je mobiele apparaat op
- Beslis met welk vervoer je de berg op gaat. Alle grote tandembedrijven hebben busjes (30 lira - 3 euro). Of ga met de Teleferik (ook 30 lira voor piloten, alle stations inclusief stoeltjesliften en inclusief een retourtje indien nodig).

De openbare bus (dolmuş) op het busstation tegenover het politiebureau brengt je in een paar minuten naar het Teleferik-grondstation voor 5 lira.

- Alle bussen stoppen bij de Teleferik. Laat je QR-code zien en koop een Pist bilet voor 60 lira (6 euro). Als je met de kabelbaan omhoog wilt koop je ook een Teleferik bilet voor 30 lira.
- Stap uit bij de gewenste startplaats, of je nu met de kabelbaan of met de bus gaat.
- Gebruik je Pist bilet om de start te betreden. Officieel kan dit ticket maar één keer worden gebruikt om een startplek binnen te gaan, dus let op als je niet zeker weet of dat de start is die je wilt gebruiken.

- Als je besluit naar een andere start te gaan, kun je weer in de lift stappen. Let op: je Teleferikaartje is maar voor één 'rondje' geldig, dus je kunt niet oneindig op en neer gaan.
- Na je landing moet je je vlucht in de app afsluiten om een nieuwe te kunnen maken.

Disclaimer: deze informatie is gecontroleerd en geldig op 15 oktober 2021. De prijzen variëren sterk in Turkije en ook de werking van de Teleferik en het pilotenregistratiesysteem kunnen veranderen.



De ingang van de stoeltjeslift bij de start op 1700 m.



De 1200 m met het middenstation van de kabelbaan. Ook hier een restaurant, toiletten, een terras en een uitzichtpunt.

“Bij iedere bel kwam ik iets lager uit”

Tekst: Adrie Bijsterbosch

Foto's: Lo Tänzer, Judith de Bats

Woensdag 8 september, een prachtige dag in Noord-Nederland. 13 deelnemers, 1 sleeppiloot en 5 vrijwilligers reden al vroeg aan richting Vledderveen, een plaats net ten Noordoosten van Stadskanaal. Hier heeft een bekende gloeilampenfabriek in de 60'er jaren een vliegveld aangelegd, nu nog in gebruik voor met name ULV. Rinus, onze sleeppiloot heeft er zijn thuishaven voor zijn Dragonfly (ULV). Van 8 tot en met 12 september zouden we hier ons NK (Sleep) houden.

Het NK voor delta bestaat onder normale omstandigheden uit een berg- en een sleepwedstrijd en wordt voorbereid en georganiseerd door de sportcommissie, die dit jaar bestond uit de “3 A's”: Annet, Arne en ondergetekende. Een vierde A was altijd André. Die heeft ons jarenlang geholpen met de vliegresultaten als scorer, maar hij stopt er nu mee. Eppo nam zijn taak over. We hebben geen vaste locatie of datum voor het NK (Dutch Open). Aan het begin

van het jaar maken we plannen, bereiden alles voor en organiseren de wedstrijden. Zo ook dit jaar, al was het zeker in het voorjaar lastig om een keuze te maken. Door corona gingen de grenzen moeizaam open. We spraken af een locatie niet te ver weg te zoeken met zo weinig mogelijk grenzen. Omdat we goede ervaring hebben met “de Kandel” een berg in het Zwarte Woud ten zuiden van Baden Württemberg ging ons eerste verzoek naar de lokale vliegclub aldaar. Maar daar

hielden ze de boot af en zagen dat niet zitten onder de huidige omstandigheden met Corona.

Annet vond na enig zoeken wel een club bereid om ons te ontvangen: we waren welkom te Hochries, een 1569 meter hoge berg in Beieren, omgeving Chiemsee. Voor ons een onbekende stek, maar de website beloofde veel, al moesten we met twee liften omhoog met onze delta's. Een zorg bleef dat we in Duitsland moesten blijven vliegen



Start van Arne Tänzer, de winnaar NK Delta 2021. Met 229 punten heeft hij deze mooie titel behaald en hij mag de wisselbokaal dit jaar op de schoorsteenmantel zetten.



en niet de grens van Oostenrijk over mochten terwijl we daar vlak tegenaan lagen. Datum van 19 t/m 26 juni werd gekozen. Maar toen die datum dichterbij kwam, bleven de zorgen of het wel te organiseren was. Corona bleef problemen geven. Uiteindelijk kozen we ervoor om het NK uit te stellen in de hoop op betere omstandigheden. We deden een 2e poging van 19 tot 24 juli. Helaas werd Annet begin juli erg ziek en brak Eppo z'n arm. Door de medische en organisatorische tegenvallers en mindere (weers)omstandigheden konden we niet anders dan besluiten dat er dit jaar geen NK berg zou plaatsvinden.

"Iedere deelnemer heeft recht op een wedstrijddag"

We zetten onze zinnen op het NK slepen, gepland van 8 tot en met 12 september. Ons eerste onderzoek was om het NK te organiseren op ons inmiddels vertrouwde adres bij onze zweefvlieg vrienden van Aero Club Salland. We waren er weer van harte welkom. Toch kozen we om organisatorische redenen voor ULV-veld Westerwolde.

Onder een stralende zon was buiten bij de kantine de eerste briefing. Ik werd (plaatsvervangend) wedstrijdleider, omdat Annet niet aanwezig kon zijn. Dat was de 1e keer voor mij. Na de gebruikelijke afspraken was het hoog tijd de vleugels op te bouwen en ons voor te bereiden. Rond 12:00 uur werd

de taak voor deze dag gegeven. Hoewel prachtig weer zette de taakcommissie, bestaande uit Arne, Martin en Coen, een kleine taak uit. Door de verwachte zwakke thermiek slechts een taak van iets meer dan 37 km. Een taak om goal te halen voor zowel de topless klasse (zonder king post) als de sportklasse (met king post). De veiligheidscommissie, bestaande uit Sander en Ronald ging akkoord. Door Rinus werden de piloten op ongeveer 500m afgezet onder een strakblauwe hemel.

"Je kunt beter boven wachten dan beneden"

Na verwoede pogingen lukte het enkelen wel een keerpunt te ronden, maar veel meer zat er deze dag niet in. Gijs zette het beste resultaat neer met een miniem verschil met Arne. Na gedane zaken was het goed toeven op de camping behorende bij het veld, onder bezielend toezicht en hulp van onze gastheer. Ook voor de vier vrijwilligers, Johan, Andreas, Rob en Peter, die hulp boden deze dag was het even rust of ze maakten zelf nog een start.

Donderdag 9 september was het na de taakbriefing wachten op de beste omstandigheden. Opnieuw bleek er niet veel beweging in de lucht voorspeld. De taak werd daarom gelijk aan die van de vorige dag. Na wat "dummy starts" werden er pogingen ondernomen weg te vliegen. Arne wist de grootste afstand eruit te persen en met 85,5

punten werd hij de beste van de dag. De vrijdag bracht ons ook niet veel betere omstandigheden. Ondanks een gesloten wolkendeck was het wel een taakbare dag geworden, maar niemand vloog een afstand van enige betekenis. Eenzelfde taakdag als dag 1 maar dus zonder resultaten.

"Vliegen kan gevaarlijk zijn, maar niet vliegen kan gevaarlijker zijn"

In de eerste briefing werd aangegeven dat deze dagen in het teken zouden staan van de 3 G's : Gezellig, Gezond en Goede prestatie. In kader daarvan genoten we s'avonds van een heerlijke BBQ na een harde regenbui.

Over de zaterdag en zondag kunnen we kort zijn. Regen en heel lage bewolking. Geen taakbare dagen helaas. Dus moesten we het doen met de magere resultaten van de woensdag en donderdag. Dit leverde op dat Arne de uiteindelijke winnaar van de topless klasse werd. Met Martin en Joost op plaats 2 en 3. Voor de Sportklasse was de uitslag makkelijk en lastig. Er waren maar 2 deelnemers dus altijd prijs, maar wie werd 1e en wie 2e? Ze hadden een exact gelijk aantal punten (130) en ook hun dagresultaten waren tot ver achter de komma gelijk. Nadere bestudering van de tracks leverde op dat Henk net iets verder buiten de startcirkel was geweest dan Ronald. Daarmee



Uitreiking Harm Darwinkel Award aan André van den Akker, foto: Annet Vieregge



Arne Tänzer heeft de wisselbokaal als NK Kampioen 2021



Wedstrijdleader Adrie bereidt zich voor op een start.

waren de prijzen verdeeld en was tevens de winnaar NK Delta 2021 bekend. Met 229 punten feliciteerden we Arne Tänzer met deze mooie titel en hij mag de wisselbokaal dit jaar op de schoorsteenmantel zetten. Een goede traditie is inmiddels dat er een persoon, die voor of achter de schermen veel betekend heeft, wat extra aandacht krijgt. Dit doen we door hem of haar de Harm Darwinkel Award 2021 toe te kennen. Harm is jarenlang een geweldige kracht geweest bij alle wedstrijden. Zowel als stimula-

tor, wedstrijdleader en als sleeppiloot. Helaas is Harm ons enige tijd geleden ontvallen. Deze Award ging dit jaar naar André van den Akker. Hij heeft 10 jaar als scorer voor ons de wedstrijdresultaten bijgehouden. Al met al werd er ondanks magere resultaten een mooi NK gehouden. We danken allen die hieraan geholpen hebben. Ook hen die hierbij niet fysiek aanwezig konden zijn. Speciale dank gaat uit naar ULV-club Westerwolde voor de gastvrijheid en Rinus voor zijn rol als piloot en gastheer.

Meer zien?

<https://www.youtube.com/watch?v=twC3tp7ef1U>



Sleeppiloot en gastheer Rinus



NK precisie

Kampioenschap in één dag

Deze NK Precisie is voor het eerst in 1976 gehouden, en is een jarenlange traditie geworden. Bij de regels van deze klassieke wedstrijd telt het eerste contact met de grond dus anders dan bij de NK Precisie Stand Up. De landingen zijn op een 50 centimeter dik luchtkussen waarop de doelschijf ligt, en is zo'n vijf meter in doorsnede. Dit is nodig, speciaal voor de squares, omdat je ongeremd binnen komt. Immers, ga je remmen, dan verander je je hoek van binnenkomen en je lijn naar de doelstip. En die doelstip is maar drie centimeter groot. Rond dat kussen is een doelcirkel van tien meter groot en je score is dus ook nooit meer dan tien meter. Door een driekoppige jury wordt gemeten waar je je eerste contact maakt. Door een loting vooraf wordt de startvolgorde bepaald, via de teams. Daarbij is een ronde pas geldig als ook alle vliegers een geldige vlucht hebben gehad inclusief de eventuele rejumps. Om een geldige NK Precisie te hebben, zijn er minimaal drie volledige rondes nodig.

In het weekend van 25 en 26 september werden bij Falcon Air in Horst/America weer de NK Precisie, klassiek gehouden. Na alle Corona-perikelen, van de laatste tijd was het weer mogelijk om iets te organiseren, dus kon de traditie van deze NK Precisie voortgezet worden.

Op zaterdagmorgen was er eerst het welkom en de briefing. Behalve de vaste Precisie-vliegers waren er ook weer nieuwe gezichten, die ook wel eens kennis wilden maken met precisiewedstrijden. In die briefing de uitleg over de regels rond deze NK, speciaal voor die nieuwe vliegers. Hierna volgde de vlucht, van de winddummy. Na deze dummy konden de deelnemers zelf aan de slag, en werd er gestart met de eerste ronde. Bij de start was er een wind die wisselde van richting, en zo'n 2 à 3 m/s. Die wisselende wind maakte de doellandingen lastig.

In de 2e ronde nam de wind iets af tot 1 à 2 m/s. De betere vliegers nestelden zich voor in het klassement. Maar ook de nieuwe vliegers lieten zich niet onbetuigd, en scoorden ook goed. Na die twee rondes was er een korte pauze, voor een hapje en een drankje, en hadden de helpers, liermannen en jury ook even een pauze. Na die pauze werd er gestart met de derde ronde. De wind was nog wat verder afgenomen, tot bijna windstil, wat het dus extra moeilijk maakte. Zo tegen 18.00 uur hadden alle deelnemers de drie volle rondes gevlogen, en was deze NK dus al geldig. Er volgde een gezellige bbq met alle deelnemers, helpers, en hun aanhang.

Op zondag, de 2e wedstrijddag, waren de weergoden ons niet gunstig gezind. Er was een harde, turbulente wind, en ook nog dwars over de baan. In de briefing werd besloten, om het dan bij de drie rondes van zaterdag te laten en geen risico's te nemen. Alle scores werden uitgeteld en hierbij bleek dat de nieuwelingen zich ook aardig hadden laten gelden, gezien hun uitslagen. Alles bij elkaar, toch een geslaagd kampioenschap, ondanks het niet-vliegen op zondag. Iedereen dik tevreden, over een mooi vliegweekend.

De uitslagen

Open klasse

1. Huub Coumans - Falcon Air
2. John Otterspeer - Sky Rebels

Bergschermen

1. John van der Reijden Sky Rebels 1,26 m.
2. Peter Moree - Sky Rebels 3,92 m.
3. Harco Oostdam - Sky Rebels 8,93 m.

Teamklassement

1. Falcon Rebels (John v.d. Reijden, Paul Hendriks, Huub Coumans) 19,17m.
2. Sky Rebels (Aart de Harder, Harrie v.d. Heuvel, Peter Moree) 40,31m.
3. P.T.N. (Erik v.d. Linden, Egbert Heuvelman, Edwin Looy) 56,22m.



Lier(her)keuring Paragliding Terlet 2022

De lierkeuring is in 2022 op zaterdag 26 februari en zaterdag 12 maart.

Met inachtneming van de geldende corona maatregelen van het RIVM geeft de Technische Commissie van de KNNvL Afdeling Paragliding op zaterdag 26 februari en zaterdag 12 maart 2022 liereigenaren de gelegenheid tot het keuren van lieren die gebruikt worden voor Paragliding.

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

Net als voorgaande jaren kunnen liereigenaren hun lier inschrijven voor een vrij tijdslot.

De beschikbaarheid van tijdsloten is te vinden via de volgende link : <https://www.knnvl.nl/paragliding/veiligheid/veilig-lieren>

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

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

Plaats: Parkeerplaats van Terlet

Adres: Apeldoornseweg 203

Aanvang: 9:30 uur

Afsluiting: 14:00 uur

Info en aanmelding per e-mail:

techniek.paragliding@knnvl.nl

KNNvL Afdeling Paragliding, Technische Commissie

Gerard, Rob, Job en Sander.



Soarfolder is vertaald

We ontvangen positieve reacties over de Soarfolder!

Daarom is er nu ook een Engelse versie.
Duits volgt binnenkort.

Heb je nog ideeën voor de site, socials of verspreiding?
Stuur ze door naar ons email adres zodat we het met alle soar-
ders kunnen delen - soaren.Paragliding@knnvl.nl



Schermvliegschaamte

Onder zeilers gaat het gezegde: zeilen is de duurste manier van je gratis voortbewegen. Paragliders zouden kunnen zeggen: paragliden is de vuilste manier om schoon door de lucht te zweven.

Paragliders hebben met zeilers gemeen dat het natuurliefhebbers zijn, dat ze ervan houden zich uitsluitend met gebruikmaking van de natuurlijke elementen voort te bewegen in gebieden waar de mens eigenlijk niet thuis hoort: op het water en in de lucht. We droomden duizenden jaren van vliegen als de vogels en sinds dertig jaar is dat mogelijk met een toestel zonder motor van rond de vijf kilo. Het is fascinerend en het is verslavend. De technische vooruitgang is verbazingwekkend. Maar zoals met alle technische vooruitgang krijgen ook wij te maken met de keerzijde: vervuiling en uitstoot van CO₂.

Wat is er heerlijker dan alleen of met een paar medepiloten hoog boven de bergen te hangen, af en toe een sliert bewolking te passeren, in de zon en een lekker tegenwindje te genieten van de prachtigste landschappen. Eeuwige sneeuw in de verte zien. Een gletsjer zien kronkelen. Landen in een veld met bloemen waar het ruikt naar kruiden en hooi. Zelfs para-waiting kan fijn zijn. Lekker liggen in het gras en genieten van uitzicht op het dal. Wat is de natuur toch mooi!

Ik geniet er net zo van als jullie allemaal. Maar er knaagt iets: schermvliegschaamte. Niet zolang ik vlieg met mijn scherm, maar als ik onderweg ben naar de vliegsteek. Vaak rijd ik erheen alleen in mijn auto terwijl ik weet dat er nog een stel piloten onderweg zijn naar dezelfde plek in andere auto's. Of ik zit op een lijnvlucht in een passagierstoestel. Duizend of vijftienhonderd kilometer vliegen om een paar uur in de lucht te zweven. We verkassen gemakkelijk met vijf auto's driehonderd kilometer verderop als het weer niet meewerkt. We gaan naar de Alpen, naar de Dolomieten en de Apennijnen. Naar Zuid Spanje, Marokko, India, Colombia, de Himalaya. Daar doorkruisen we het landschap op weg naar de landing, de winkel en het restaurant en daar rijden we met busjes en met terreinwagens over kronkelende bergweggetjes kilometers omhoog naar de start-plekken. Het is de gewoonste zaak van de wereld en tot nu toe hoor ik er geen enkele paraglider over. Wel soms de klacht dat het vaker te hard waait om te vliegen, dat het wel erg heet is op de start, dat het vaker regent.

Ben ik de enige met cognitieve dissonantie? Gek op de natuur en vliegen zonder motor, maar ook weten dat het klimaat in een enorme vaart verandert. Een weerman van het KNMI vertelde kort geleden op een kale plek in de Alpen dat er op die plaats tien jaar geleden nog dertig meter ijs van de gletsjer lag. In tien jaar tijd was een gletsjer van dertig meter dik kilometers korter geworden. Ik hoef niet uit te leggen dat de klimaatverandering hard gaat, dat het ons gaat treffen als persoon, als land en als mensheid. En als schermvlieger.

We kunnen het als individu niet alleen oplossen. Maar moeten we niet als vliegers, als scholen, als wedstrijdcomités, als organisatoren, instructeurs, clubs en verenigingen gaan nadenken en praten over wat wij kunnen doen om de schade te beperken? Moeten we niet vaker in Nederland gaan soaren en lieren? Is het nog verantwoord om buiten Europa te gaan vliegen? Moeten we nog ieder apart naar de vlieggebieden rijden terwijl het ook collectief in een busje zou kunnen?

Is het niet verbazingwekkend dat wij als natuurliefhebbers hier zo weinig over praten? Dat we ons zo weinig lijken te bekommeren om de natuur waar we zo van houden en waar we het van moeten hebben?

Reacties en suggesties zijn welkom, uiteraard ook van deltavliegers en paramotorvliegers! lift.delta-schermvliegen@knvv.nl

Han Smit



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

Paragliding

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



IETS ANDERS ERBIJ DOEN MET ONZE MOOIE VliegSPORT?

MELD JE AAN ALS BESTUURSLID



SCAN ME