

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



26

Juli 2022



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

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

Hoofredacteur

Bastienne Wentzel

Redactie-adres

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

Redactie

Jesper Albers, Peter Blokker, Tamara
Blokker-Hondsmerk, 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@knvv.nl

Bijdragen voor Lift

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

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



Droomvlucht

Daar sta ik dan, op de Vallée Blanche, omringd door sneeuw, bergen en hoogte. Veeeeeel hoogte. Mijn zenuwstelsel maakt vandaag overuren.

Het begon al met de afdaling over de graat vanaf de Aiguille du Midi. Een zeer luchtige passage, mag ik wel zeggen. Stijgijzers aan en ingebonden aan een touw met mijn vriend, klaar voor de start van dit grote avontuur. Nou ja, klaar???!! Mijn ontbijt komt er bijna uit en mijn benen trillen. "Je hebt dit eerder gedaan, dus je kunt het", praat ik mezelf moed in. Als we het hekje doorlopen, is er geen weg meer terug. De waarschuwingen op het bordje naast het hekje neger ik maar even. Daar staat vast iets van "gevaar" en "alleen voor getrainde alpinisten". En dat voel ik me nu absoluut niet. Gelukkig weet ik dat ik bij grote spanning in een soort trance kan komen. Dus stapje voor stapje dalen we af, de diepte negerend en gefocust op de volgende stap en de schijnveiligheid van het touw.

Onderaan de graat komen de tranen van opluchting: "I made it!"

Deel 1 van de expeditie is geslaagd. Even genieten van het uitzicht, de witte wereld om me heen en de heldere blauwe lucht. Ik adem diep in en uit, helemaal opgaand in het moment. Dan hoor ik mijn vriend: "Kom op bunny, klaar om te vliegen?!" Eh ja, maar dat scherm van mijn piloot ziet er niet uit als de tandem. En dan realiseer ik me: ik zou solo vliegen. Hallo zenuwen, welkom terug! Waarom wilde ik dit ook al weer? Ik kijk verlangend terug naar de Aiguille du Midi. Jammer van die enge graat. Dan lijkt naar beneden vliegen me toch minder eng.

Dat scherm van mijn piloot ziet er niet uit als de tandem. En dan realiseer ik me: ik zou solo vliegen

Dus ik bereid me voor. Harnas: check. Helm: check. Scherm en lijnen: check. Bevestiging aan het scherm: check. Mijn vriend doet een dubbelcheck en dan is het wachten op een goed startmoment. Ik zet mijn scherm achterwaarts op, check mijn scherm, draai uit, doe een paar passen en weg ben ik. Wow, dat viel mee!

Nu kan het grote genieten beginnen. Ik zie de gletsjer onder me en kijk om naar de top waar we eerder met de kabelbaan aankwamen. Mijn vriend is inmiddels ook airborne en via de porto's delen we dit fantastische moment. Maar dat is gek: zit hij nou onder mij? Ik voel af en toe wel wat thermiek. Mijn piloot geeft aan hoe ik er in kan draaien. Met alle ervaring van de tandemvluchten weet ik op welke plekken de bellen loskomen. Het centreren in de bellen vraagt veel concentratie, maar het gaat goed. Zo goed dat mijn vriend door de porto vraagt hoe hoog ik zit. Mijn antwoord verrast ons allebei. "Als je het aandurft, kun je de oversteek naar Italië maken," zegt mijn piloot. Say what?! "Ga ervoor, ik kom je daar wel ophalen!" moedigt hij me aan. Uhm ok, ik zit inderdaad op dezelfde hoogte als de Aiguille du Midi en zie Italië liggen. Here we go!

De witte wereld van de Alpen glijdt onder me door. Ik zie nog een andere paraglider die dezelfde plannen lijkt te hebben. Via de porto hebben we contact en hij geeft aan dat ik hem kan volgen. Dat is fijn, want alleen zou ik het toch niet aandurven denk ik. Mijn vriend staat inmiddels al aan de grond, dus aan hem heb ik ook weinig momenteel. Als in een droom volg ik de piloot. Ik ben extreem gefocust en we vliegen de hele vallei van Courmayeur door, zeker 50 kilometer. We omhelzen elkaar op de landing na deze bijzondere ervaring. Na een paar uur, als de adrenaline is weggezakt, komt mijn vriend mij ophalen met de auto. Ik zie het licht aan de andere kant van de tunnel naar Chamonix en... word wakker. Wat een prachtige droomvlucht!

Vouwkonijn

LIFT

inditnummer

Cover: Adi Geisegger (adigeisegger.com)

Zuid-Portugal zonder toeristen	4
Paramotorvliegen met een beperking - deel 2	10
The Single Skin Squad deel 2 - in Norma	14
Tien manieren om je paramotorvlucht te verknoeien	18
'Safe Start' voor de paramotor, hoe werkt dat?	22
Nooit uitgeleerd - wat ga jij doen na je brevet?	24
Recensie: Skywalk Cruise harnas	28
De Trukendoos - Trucje 14: Sturen met de achterste risers	30
50 Shades of paragliding	32
Nieuwe rubriek: Microavonturen met de paraglider deel 1	34

Foto: Adi Geisegger (adigeisegger.com)

Zuid-Portugal

zonder de toeristen

Velen associëren de Algarve met hardcore toerisme. Maar niet eens zo ver weg van die toeristische resorts, liggen verrassend mooi gelegen vliegstekken. Vroeg in het voorjaar, als de Alpen nog onder een witte deken liggen, kun je hier al uitstekend thermiek vliegen. Kijk je liever letterlijk en figuurlijk neer op de toeristen op het strand? Er bevinden zich prachtige soargebieden bij de mooiste stranden van de Algarve, waaronder Falésia, Albufeira en Porto de Mós.





Praia da Cordoama

De Algarve, de zuidelijke regio van Portugal, is een populaire streek om te overwinteren of de zomerzon op te zoeken. Het hele jaar door is het hier toeristisch. Vliegen kun je hier ook het hele jaar door. De zeewind is redelijk betrouwbaar, wat regelmatig voor goede soaromstandigheden zorgt. De vliegstekken in het berglandschap van de Algarve zijn vooral in het vroege voorjaar geschikt. In de zomer is het daar snikheet met stabiele lucht. Wil je er even lekker een week tussenuit met vliegmaatjes of familie, heeft de Algarve genoeg te bieden. Een goede infrastructuur, mooie stranden, soaren thermiekstekken, en verslavend lekkere pastel de nata's. We zetten de meest interessante vlieggebieden op een rijtje.

In de bergen

Loulé

Ten zuiden van het plaatsje Loulé ligt een

vrijstaande bergrug van anderhalve kilometer lang met een heel ruime goed verzorgde startplaats. Vrije piloten, cursisten, scholen en commerciële tandems maken gebruik van deze bergflank. De infrastructuur is goed, de start en landing zijn ruim opgezet en het gebied ligt op een steenworp afstand van "Albu". De oriëntatie van de startplek is gelijk aan de kustlijn, zuidelijk dus. Als er gesoard kan worden aan de zuidkust, is Loulé ook goed, met het verschil dat in Loulé ook thermisch gevlogen kan worden. Je kunt niet veel kanten op en na een uurtje soaren ben je waarschijnlijk uitgekeken op deze vliegplek, maar het uitzicht naar de kust is de moeite waard om de plek te bezoeken.

Coördinaten start: 37.113242, -8.061772 op 209 meter

Coördinaten landing: 37.109072, -8.065175 op 52 meter

Hoogteverschil: 157 meter

Startrichting: zuid tot zuidoost



Loulé

Foia

Vanaf de kust is het een half uur rijden tot Monchique, waar zich de hoogste bergen van de Algarve bevinden. Via de lange slingerweg kom je op het topplateau met een uitzichtpunt, parkeerplaats, restaurant en een startpunt voor wandelingen. Hoewel je hier niet snel over de toeristen zult struikelen, is het een geliefde omgeving voor wandelaars. Op de startplaats, achter het radarstation bij de windvaan, zit je in de luwte van de toeristen. Als de wind zwak tot matig noord is voorspeld, kun je op de startplaats een serieuze soarwind verwachten. Het hoogteverschil met de landing is niet groot, maar tijdens het soaren hang je toch een kilometer boven het vlakke achterland en de zee, die je aan de horizon goed kunt onderscheiden. Onder thermische omstandigheden ontstaat er een convergentie en leethermiek op de berg, waar ervaren piloten van kunnen genieten maar onervaren piloten hier niets te zoeken hebben. De officiële landing bevindt zich bij het boerenschuurtje rechtsonder de startplaats. Dit is veiliger dan een toplanding op het plateau.

Coördinaten start: 37.315900, -8.597100 op 900 meter

Coördinaten landing: 37.319700, -8.597700 op 800 meter

Hoogteverschil: 100 meter

Startrichting: noordelijke helft van de kompasroos: west tot noordoost



Foia

Benafatima

Ruim een half uur rijden vanaf de kust richting de bergen ligt een perfect onderhouden startplaats. Het hoogteverschil van start tot landing is niet indrukwekkend, maar met noordelijke wind kun je hier geweldig soaren en flink boven de bergrug uit klimmen. Het kleurrijke uitzicht over het glooiende landschap is prachtig. In combinatie met thermische omstandigheden zijn overlandvluchten mogelijk. De officiële landing bevindt zich langs de weg in het dal. Vanaf de landing kan de startplek niet gezien worden, andersom dus ook niet, maar er zijn voldoende herkenningspunten om de landing te vinden. De startplek is met de auto bereikbaar. Parkeer de auto bij de ruïne van een toren en vanaf daar loop je in vijf minuten naar de startplek met windvaan en matten. Vanwege het geringe hoogteverschil en prachtige omgeving met eucalyptusbomen leent deze vlucht zich voor een hike&fly tochtje. Wil je eens ergens anders eten dan aan de kust, is het historische plaatsje Silves met kasteel en ooievaarsnesten een aanrader. Het ligt halverwege de route terug naar de kust.

Coördinaten start: 37.369867, -8.440636
op 321 meter

Coördinaten landing: 37.376958,
-8.437183 op 175 meter

Hoogteverschil: 146 meter

Startrichting: noordwest tot noordoost



Aan de kust

Praia da Falesia

Soaren boven de beroemde rode rotsen van Praia da Falesia levert zeker ansichtkaarten plaatjes op. De steile kliffen, hoewel nauwelijks 30 meter hoog, zijn prachtig om overheen te vliegen. Pas bij het uitzoeken van de geschikte startplaats goed op waar je loopt, want de rotstorens zijn nogal instortingsgevoelig. Als je voor het soaren naar Portugal komt, is dit eigenlijk een verplicht nummer!

Coördinaten start: 37.083872, -8.159853

Startrichting: zuid



Cacela Velha

Ssst... dit is een geheime spot dus niet verder vertellen. Alleen piloten met sublieme groundhandling skills kunnen hier starten. De startplek ligt op een pleintje naast een kerkje met een klein muurtje er omheen. Een goede startwind, een beetje hulp in een wingtip en je zet het scherm cobra op, stapt over het muurtje en soart boven een prachtig getijdengebied. Het strandje van Cacela Velha is een verborgen pareltje.

Coördinaten start: 37.157019, -7.546270, **Startrichting:** zuidoost



Porto de Mós

Lagos heeft alles. Een mooi strand, prachtige kliffen, een haven en een historisch centrum met sfeervolle restaurantjes. Misschien is dit wel de beste uitvalsbasis voor een paragliding vakantie. Staat de wind wat meer west dan zuid, ben je vrij vlot aan de westkust om daar te soaren. Het uitzichtpunt Ponta da Piedade is een must-see. Om te soaren parkeer je de auto bij het surfstrandje Praia de Porto Mós. Vanaf hier loop je de het klif op en vind je verschillende startmogelijkheden. Kijk even over de rand of er wat van het strand over is voordat je start, want met vloed staat het water hier en daar tegen de rotswanden.

Coördinaten start:

37.085800, -8.692050

Startrichting: zuid



Praia da Cordoama

De westkust heeft een ander karakter dan de zuidkust. Geen rode rotsen, maar hoge met gras begroeide rotsduinen vinden we overal langs de westkust. Er zijn tientallen plekken waar je kunt starten, maar niet overal is een geschikte landingsplek voorhanden. Pionieren is een keuze en zeker de moeite waard. Zoek je liever de locals op en hou je ervan om direct naast de parkeerplaats te kunnen starten, dan is Praia da Cordoama de place to be. Mocht je hier uitzakken of na een lange vlucht geland zijn op het strand, loop je via de graat in tien minuten weer naar het uitzichtpunt. Hier kan je puur en relaxt soaren tot de zon ondergaat. Voor zonsongangsvluchten is dit trouwens de beste soarstek, want ook in de Algarve gaat de zon in het westen onder. En pas dan is het tijd om te landen...

Coördinaten start:

37.105862, -8.938321

Startrichting: West tot noord-west



The Sky is no longer the Limit

Leren paramotorvliegen met een beperking, kan dat? Wheelchairpiloot Gert-Jan denkt van wel en begon aan de opleiding. Dit is een drieluik over de eerste gedachte en de start, de lessen en het uiteindelijke brevet. In dit deel: Gert-Jan heeft onlangs zijn eerste vlucht gemaakt. Na de nodige vertragingen vanwege papierwerk en aanpassingen aan zijn apparatuur was het zo ver. De eerste echte start, take-off, vlucht en landing.



Tineke van Oort van de vliegschool Skywings nam Gert-Jan onder zijn hoede voor de paramotoropleiding. Zij vertelt hoe dat tot nu toe verliep.

“Gert-Jan is in januari 2021 begonnen met de paramotoropleiding. Toen hij bij mij kwam met de vraag of hij bij mij een paramotoropleiding kon doen was ik eigenlijk al heel snel enthousiast om mee te gaan denken over hoe dit mogelijk te maken voor hem.

Hierin zat namelijk nog wel een kleine uitdaging omdat Gert-Jan een gedeeltelijke dwarslaesie heeft en in een rolstoel zit. Maar Gert-Jan was heel enthousiast en ik was ook wel in voor een leuke uitdaging dus samen zijn we dit avontuur aangegaan.

“De eerste uitdaging hierbij was een medische keuring omdat hij niet met de eigen medische verklaring kon gaan vliegen.

Dit bleek een vrij lastig punt en het heeft uiteindelijk ruim een jaar geduurd voordat dit geregeld was. Hierbij heeft hij veel hulp gehad van John Fuijink van de KNVvL, die trouwens ook een deel van zijn opleiding voor hem gesponsord heeft.

“Terwijl dit proces liep zijn we wel gewoon alvast gestart met de opleiding. De volgende stap was kijken welke trike en vleugel het beste geschikt zouden zijn voor Gert-Jan. Het moest namelijk een trike worden waar hij makkelijk zelf in en uit kon klimmen en welke hij ondanks zijn verminderde kracht in de benen toch nog zelf zou kunnen besturen op de grond. Dit is uiteindelijk de SX trike van Airfer geworden. Hierbij zijn twee kleine aanpassingen aan de trike gedaan. Voor de vleugel hebben we gekozen voor de Boxer 2 van ITV, een veilig, rustig en makkelijk op te zetten scherm voor beginnende paramotor piloten.

“Een paramotoropleiding begint natuurlijk altijd met groundhandling. Omdat Gert-Jan niet kan lopen deed hij de groundhandling met harde wind zittend op de grond en de groundhandling met weinig wind in de trike.

Voor het eerst de lucht in

“In september 2021 is Gert-Jan voor het eerst mee de lucht in geweest met mij in de tandem trike, en op 14 mei was het dan eindelijk zo ver en heeft Gert-Jan zijn eerste solo paramotorvlucht gemaakt!



Aan het woord

Gert-Jan van Leeuwen

“Ik leefde er echt naar toe. Groundhandelen ging goed en ik was er, na een lange tijd oefenen, klaar voor.

Toen was het wachten op goed weer. En eindelijk..... 14 mei was het mooi genoeg om in Dronten de eerste vlucht te gaan maken.

Het was spannend want na lang wachten (de hele dag was het thermisch) ging de wind eindelijk genoeg liggen om te kunnen vliegen. Na alles klaar te hebben gelegd en de instructies van Tineke was het tijd om de lucht in te gaan.

Motor gestart, gas geven en gaan, maar wat was ik zenuwachtig. Het scherm voelt in de lucht anders aan dan op de grond. Na een paar minuten waren de zenuwen onder controle en voelde het scherm goed. Eindelijk kon ik genieten van de prachtige zonsondergang op 260 meter hoogte.

De landing bracht ook spanning met zich mee, maar dat ging op een kleine stuiter na, goed.

Op naar nog veel meer mooie vluchten.”



“Binnenkort willen we ook nog een keer een omkiep-test gaan doen met Gert-Jan. We gaan dan de trike met Gert-Jan erin op de grond omkiepen. Mocht hij een keer een buitenlanding maken na een motor uit en onverhoopt bij de landing omkiepen, dan weet hoe hij uit de trike kan klimmen om vervolgens iemand op te kunnen bellen die hem kan komen ophalen.

“Gaandeweg tijdens dit hele proces merkte ik dat er natuurlijk wel wat dingen anders zijn in de opleiding van Gert-Jan als bij andere leerlingen die wel kunnen lopen, maar eigenlijk zijn deze verschillen helemaal niet zo groot. Gert-Jan kan eigenlijk grotendeels gewoon de normale paramotor trike-opleiding doorlopen zoals iedereen die kan doorlopen. Natuurlijk zal Gert-Jan na het behalen van zijn brevet nooit helemaal alleen gaan vliegen maar altijd met andere paramotorpiloten, maar dat geldt eigenlijk voor de meeste paramotor-piloten want samen vliegen en de gezelligheid onderling op het veld blijft toch altijd ook een belangrijk onderdeel van deze mooie hobby!”

Speciaal woord van dank

Starten met paramotorvliegen is sowieso een kostbare aangelegenheid, vanwege de beperkingen kwamen er nog een aantal kosten bovenop. Aangezien paramotorvliegen niet als sport (luchtsport...) gezien wordt, was er geen ondersteuning vanuit de gemeente mogelijk. Uiteindelijk kwam de zoektocht van Gert-Jan uit bij stichting “De gouden schakel” (degoudenschakel.nl) die zich inzet om mensen met een beperking te helpen bij het uitvoeren van hun droom. Deze waren bereid om een flinke bijdrage te leveren. Top!

Praktische uitdagingen

Vanwege de fysieke beperkingen was het voortraject voor Gert-Jan aanzienlijk ingewikkelder dan voor een aspirant-piloot zonder deze beperkingen. Zo moest worden aangetoond dat Gert-Jan met zijn beperking voldoende mogelijkheden had om de trike op de grond te kunnen besturen. Daarnaast moest een sportmedische arts hem fysiek fit genoeg vinden om te kunnen vliegen. Deze twee bewijsstukken moesten worden gecombineerd waarna vanuit de KNVvL goedkeuring kon worden gegeven voor Gert-Jan zijn vervolg.

Proeve van bekwaamheid

Stap 1 van het traject was kijken of Gert-Jan voldoende mogelijkheden had om de trike op de grond te kunnen bedienen. Na wat denkwerk en overleg is besloten dat er wat aanpassingen nodig waren. Om zijn voeten op de trike te kunnen laten rusten zijn er beugels gemaakt waar zijn voeten in kunnen liggen. Daarnaast is er een handstuur gemonteerd wat manoeuvreren op de grond wat versimpelt (de maximale uitslag met de benen is beperkt). Een tweede (niet betrokken) instructeur heeft uiteindelijk de proeve van bekwaamheid afgenomen met positieve uitkomst. Horde één was genomen.

Medische keuring

Buiten de motorische beperkingen was het ook noodzakelijk dat Gert-Jan een sport medische arts zou bezoeken om daar te bekijken of er op dat vlak nog onoverkomelijke beperkingen waren. Na een fysieke afspraak en het doorlopen van de gewenste controles werd Gert-Jan “fit to fly” verklaard. Horde twee was ook genomen.

Materieel

Buiten de eerder genoemde aanpassingen aan zijn trike zelf was Gert-Jan in de gelukkige omstandigheid dat een vriend de technische know-how had om een aanhanger volledig aangepast te kunnen bouwen. Met deze aanpassingen is hij in staat om eigenhandig zijn trike te verplaatsen van huis naar het veld en aansluitend naar de startlocatie.

Het scherm waar Gert-Jan mee is gaan vliegen is een ITV Boxer 2. De keuze is op dit scherm gevallen vanwege toegestaan gewicht en gemak van inflatie en weerstand tegen doorschieten.

PanchoAmelia
Air Sport Equipment Trading



Tandemset



Het piloten- en het passagiersharnas zijn met heel veel aandacht gemaakt. Het passagiersharnas heeft achterop een instrumentenpaneel voor de piloot. Tevens heeft dit harnas aan de onderkant een verwisselbare, flexibele en afwasbare plaat, omdat passagiers niet altijd op hun voeten landen.



Skipper € 560,00
Passenger € 380,00

**Als complete set
€ 860,00**



www.panchoamelia.com

PanchoAmelia
Air Sport Equipment Trading



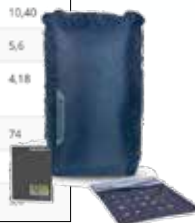
De Chili 5 2+2 jaar garantie



Adviesprijs € 4.300,00

Een maximale
inruilkorting van
15% op elk type
scherm mogelijk.

Size	XXS	XS	S	M	L
Cells	57	57	57	57	57
Area flat (m²)	22,79	24,53	26,35	28,23	30,18
Area projected (m²)	19,54	21,03	22,59	24,20	25,88
Wingspan flat (m)	11,30	11,72	12,15	12,57	13,00
Wingspan projected (m)	9,04	9,37	9,71	10,05	10,40
Aspect ratio flat	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6
Aspect ratio projected	4,18	4,18	4,18	4,18	4,18
min. profile depth (cm)	64	66	69	71	74
max. profile depth (cm)	244	253	262	271	
Glider weight (kg)	4,5	4,8	5,0	5,3	



portoshop.nl



Laat de
SYS`Nav XL
samenwerken
met je favoriete app



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

Van zeeniveau naar Grossglockner – deel 2

Tekst: Erik de Vries

Foto's: Peter Blokker, Erik de Vries



Start van de Serrone en meteen de thermiek in.

THE SINGLE SKIN SQUAD IN NORMA

Wat doe ik hier nou weer? Ik hang een halve kilometer hoger dan de startplaats met mijn singleskin, boven de bergen van Serrone in Italië. Wij van de Single Skin Squad - Ewout van Rootselaar, Isaac Bjastad en ik: Erik de Vries - willen afdalen, niet thermieken! We zijn niet voor niets op cursus bij Pedro Verticalo Adventures, bekend om zijn motto "thermiek is weerstand bij de afdaling". Naar beneden cirkelen dat scherm en door met die takenlijst.



Ook instructeur Peter Rehorst weet wel raad met de singleskin.

Na de crashcursus van vorig jaar, waar de nadruk lag op hike&fly-technieken, is het nu tijd om ons met name op het vliegen te concentreren en het brevet te halen. Vooral veel vluchten maken en oefenen met taken dus. Hiken en klimmen combineren we wel weer met het vliegen als we ons papiertje op zak hebben. Met de vliegschool gaan we naar Norma, want daar kunnen we in het verlengde Paasweekend op goed weer rekenen. Bovendien is Norma makkelijk te bereiken: een goed uur rijden vanaf de luchthaven van Rome.

Stiekem thermieken met een singleskin

De startplaats van Norma ligt aan de rand van een plateau dat bezaaid is met restanten van een Romeinse nederzetting. Met een beetje thermiek kom je boven de startplaats uit en kun je de opgravingen van boven bewonderen. Op het ruime veld achter de startplaats kun je vervolgens weer toplanden. Van thermiek hebben we op onze eerste vlucht in de vroege ochtend nog geen last. Sterker nog: we moeten ons best doen om de landing te halen met onze singleskins. We laten zien dat we kunnen starten en een doellanding kunnen maken op het landingsveld. Daarna propt de hele squad zich in de auto en gaan we snel weer omhoog. Maar nu is het andere koek. Het stikt er inmiddels van de piloten en de meesten hangen hoog boven de start. De wind is vlagerig, de lucht superturbulent en sommige locals hebben moeite weg te komen. Rare jongens, die Romeinen... We laten ons niet afschrikken en banen ons een weg tussen de mis-startende piloten door, terwijl we de singleskin spelend boven ons houden. De vele uren ground-handling betalen zich uit. Niet veel later hangen wij ook boven de startplaats, wat we stiekem toch wel even leuk vinden als het maar niet te lang duurt. We wisten niet eens dat dat kon met die enkeldoeksschermpjes van 16 m².



Startplaats Norma.



Groundhandlen met een singleskin op de startplaats in Norma.



Buikspieren trainen.

Hammertag op de Serrone

Norma is een prachtige vliegstek, maar we zoeken het vandaag wat verder op. Een andere omgeving, met een voor ons nieuwe start- en landingsplaats, dus we worden weer uitgedaagd. Het is ruim een uur rijden naar de Serrone, een berg met meerdere startplaatsen en een variërend hoogteverschil van een halve tot een hele kilometer tussen start en landing. Eerst is de laagste startplaats aan de beurt. De wind is stevig en het is een flink eind vliegen naar de landingsplaats. We krijgen wat strafpunten omdat we evengoed wat taken oefenen en daardoor een buitenlading moeten maken. Toch leren we hier ook van. De condities zijn superthermisch en er zijn niet eens andere piloten op deze prachtige vliegplek op een zaterdag. Te sportief misschien? Ook wij moeten een paar uur aan de grond blijven onder het genot van geweldige pasta, in de hoop dat de lucht wat rustiger wordt en de wind afneemt. In het laatste uur daglicht zijn de condities op de hoge start weer geweldig en glijden we met een prachtig uitzicht naar de landing.

Een dagje naar het strand

Terwijl de Paus het volk de zegen Urbi et Orbi schenkt, krijgen wij de wind van voren. En van achteren. Er trekt een koufront over en we hebben vandaag niets in de lucht te zoeken. Aan het strand is het weer een stuk aangenamer dan in de bergen, dus de bestemming is snel gekozen. Natuurlijk gaan we niet zonder singleskins op pad. De

wind is hard en de voorbij trekkende cumulonimbus trekt de wind van zuid naar noord. Het brede strand nodigt uit voor een ground-handling masterclass. Kiten dwars over het strand, of het scherm onder controle houden met je voeten terwijl je op je rug ligt, of gewoon "aiuto!" schreeuwen terwijl je stuurloos over het strand gesleurd wordt. Alles voor de leercurve. Dit was allesbehalve een verloren dag, want we hebben gisteren weer ervaren hoe belangrijk het is te kunnen groundhandlen onder sportieve condities op de startplaats.

Luchtwaardig, en nu?

Onze laatste vluchten voor ons brevet maken we in het vertrouwde Norma. De hele Single Skin Squad wordt luchtwaardig bevonden door instructeur Peter Rehorst. Nu mogen we ons echt vrije vliegers noemen! Tot nu toe gaat het volgens plan met onze ontwikkeling, op weg naar de hoogste hike&fly die je in Europa kunt maken: de Mount Elbrus (5.642 m) in Rusland. Maar Rusland moest zo nodig een oorlog beginnen en de Elbrus lijkt verder dan ooit. Gelukkig zijn er meer landen met hoge bergen en de Elbrus loopt niet weg. Nu hebben we onze zinnen gezet op een alpiene climb&fly op de hoogste berg van Oostenrijk: de Großglockner (3.798 m) met de prachtige Stüdlgrat. Dit wordt een toer waarbij we al onze skills nodig gaan hebben. Hoe we het er hier vanaf gaan brengen, lezen jullie in het volgende deel.

Tien manieren om je paramotorvlucht te verknoeien...

Paramotorvliegen is geen extreme sport. Dat zou het tenminste niet hoeven te zijn. Het is een sport waarbij je heerlijk door de lucht kunt cruisen, genietend van het uitzicht, zonder dat er zweet of adrenaline vrij komt. Bloed zou er al helemaal niet aan te pas moeten komen. Waarom horen we dan regelmatig over versnipperde schermen, gebroken paramotors en andere kleerscheuren? In dit artikel gaan we in op de tien meest voorkomende oorzaken van schade en ongevallen, en vooral hoe je die zou kunnen voorkomen.

Tekst en foto's: Peter Blokker

1 Verkeerde uitrusting

Er is enorm veel keuze aan paramotors en schermen. Eigenlijk voor iedereen wel wat, of je nou dik of dun bent, jong of oud, en of je nu wilt thermieken, slalommen of cruisen. Misschien ziet de consument door de bomen het bos niet meer? Of is het nu maar net welke set op Marktplaats aangeboden wordt? Hoe dan ook zie ik regelmatig onveilige combinaties voorbij komen. Bijvoorbeeld een gozer van 70 kg met een 235 cc motor en een scherm van 28 m². De verkeerde maat scherm, te zware of sterke motoren of te geavanceerd materiaal voor je ervaringsniveau. Veel tweedehands materiaal is te gedateerd of in slechte staat. Laat je, voordat je wat koopt, of het nu nieuw of gebruikt is, adviseren door je instructeur of een ervaren piloot.

2 Verkeerde weersomstandigheden

We kennen het allemaal... Je hebt je afspraken verplaatst, bent een uur bezig om je materiaal in te laden, en bij aankomst op de startplaats prik je de windvaan in de grond: niets. Geen zuchtje wind. Of hij staat strak, dat is even meer wind dan voorspeld. Wat doet die bui daar nou aan de horizon? Ach, die drijft vast voorbij. Hoe goed je de weersverwachtingen ook bestudeerd hebt, eenmaal op locatie ziet het er soms toch anders uit. Die mooie cumuluswolkjes met platte grijze onderkanten laten duidelijk zien dat de lucht instabiel is en niet geschikt voor onervaren piloten. Dus hoe mooi de voorspelling ook is en hoe goed het er ook ziet als je door je raam naar buiten kijkt, maak altijd een herbeoordeling op locatie. Neem de tijd om naar de windvaan te kijken en de kwaliteit van de wind te beoordelen. Bij twijfel: niet vliegen.



Voor deze piloot zijn deze omstandigheden misschien geschikt, maar de wolken verraden instabiliteit, turbulentie en kans op neerslag. Dit is weer om in te pakken en thuis aan de warme choco te gaan.

...en hoe je dit kunt voorkomen

Verkeerde start- en vliegtechniek: te laag bij de grond in het harnas springen en vergeten de trimmers te sluiten bij de start. Starten in reflex-modus is niet aan te raden vanwege de hogere startsnellheid die nodig is. Deze piloot komt er mee weg; zijn kooi en propeller zijn nog heel.



Verkeerde locatie

Er zijn maar weinig startvelden die geschikt zijn om te starten in alle richtingen. Een veld met bomen of hoge obstakels aan de westzijde, is bij westenwind turbulent. Soms lijkt het prima vliegweer, tot je op twintig meter hoogte opeens de wind vol van voren krijgt. Of, vervelender nog, van opzij. Met een trike starten op een veld met geultjes haaks op de windrichting is ook niet handig. Soms is het prima vliegweer, maar sta je gewoon op de verkeerde plek om te starten en te landen. Ga naar huis, neem een bakkie en probeer het volgende keer.

Verkeerde start- en vliegtechniek

Het starten met een paramotor is lastiger dan het vliegen op zich. Een afgeraffelde startfase is slordig en gevaarlijk. In plaats van vol gas of diep aanremmen om los te komen, is het beter om te zorgen dat je rechtop loopt zodat de propeller verticaal of iets achterover gericht staat. Een onnodig hoge startsnellheid of te vroeg in het harnas springen kost menig piloot een propeller.

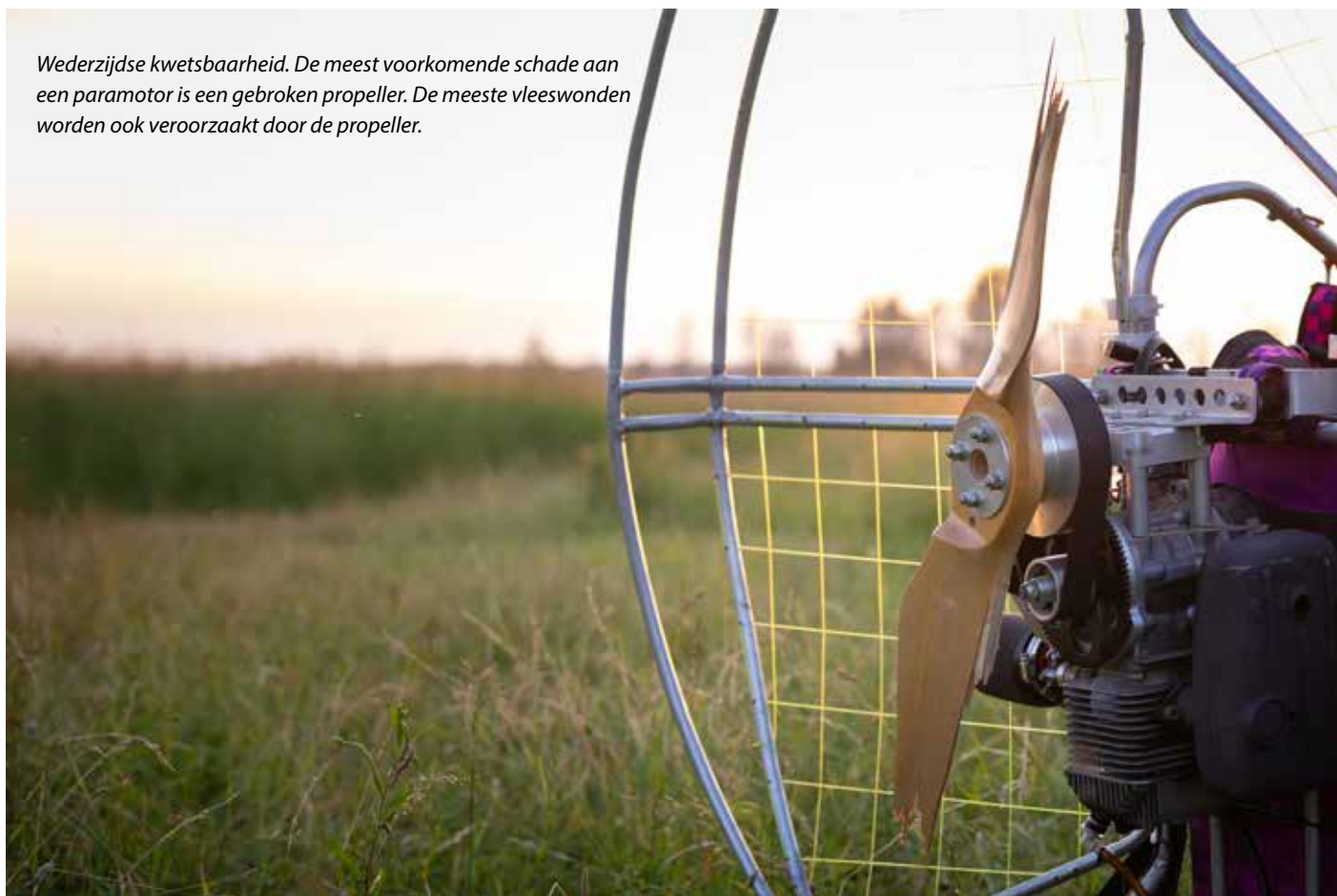
Onder geschikte vliegomstandigheden is er voor paramotorpiloten geen reden om een stuurtokkel dieper te trekken dan schouderhoogte. Dit is alleen nodig als je acro vliegt of bij het flaren voor de landing. Vaak zie ik piloten die een pendelbeweging proberen op te vangen precies op het verkeerde moment stuurinput geven. Ze komen na elke pendel hoger uit en de handen komen steeds lager, de stuurtokkels om beurten dieper aantrekkend. Om dan nog uit deze pendel te komen, kun je beter een vlakke bocht insturen en rustig uitleiden zoals je geleerd hebt.

Windgradiënt Verkeerd inschatten van de windrichting

Normaal gesproken waait het op hoogte harder dan dicht bij de grond. Als er op de startplaats 20 km/h uur wind staat, kan het best zijn dat je op 300 meter hoogte stil hangt. Hiermee bedoel ik dat je grondsnelheid zo goed als nul is tegen de windrichting in. Er zijn nog best veel piloten die instinctief denken harder te gaan vliegen als ze meer gas geven. Dit brengt ze alleen maar op grotere hoogte in... ja, nog hardere wind. Probeer het eens wat lager, op 150 meter. Vaak kom je daar nog wel tegen de wind in. Als je je rondvluchten zo plant dat je altijd eerst tegen de wind in vliegt, kom je met een halve tank brandstof altijd weer terug.

Van de grond komen met rugwind is vrij lastig. Landen met rugwind lukt altijd, maar het gaat wel hard en de kans dat er iets of iemand kapot gaat, verhoogt kwadratisch met de windsnelheid. Het interpreteren van de windvaan lijkt soms een vak op zich. Vlieg op de windvaan af zoals een konijn een wortel eet; begin met het smalle puntje. Is je windvaan verdwenen of maak je een buitenlanding? Windmolens en opstijgende rook kunnen je helpen bij gebrek aan een windvaan. Bij voldoende wind zie je ook duidelijk je grondsnelheid afnemen als je tussen je benen door naar de grond kijkt. Vlieg zo in verschillende richtingen op gelijke hoogte, om te beoordelen waar je de minste grondsnelheid ervaart. Dat is je landingsrichting.

Wederzijdse kwetsbaarheid. De meest voorkomende schade aan een paramotor is een gebroken propeller. De meeste vleeswonden worden ook veroorzaakt door de propeller.



Slecht voorbereide landing Geen landingsmogelijkheid

Eén van de grote voordelen die paramotors hebben ten opzichte van paragliders, is dat je de landing een paar keer kunt simuleren voordat je daadwerkelijk landt. Ben je niet helemaal zeker van de windrichting en windsnelheid, of staan er obstakels op het veld? Dan kun je de landing afbreken, voldoende hoogte maken en het nog eens proberen. Het maken van een oriëntatieronde over het landingsterrein kan je veel informatie geven over het aanvliegen van de landing en de condities op de grond.

Iedere paramotorpiloot moet ervoor zorgen dat hij altijd een landing kan maken zonder schade aan mens of dier te veroorzaken. Met andere woorden: je moet op glijvlucht een geschikte landingsplaats kunnen bereiken als je motor uitvalt. Een geschikt hulpmiddel is de veiligheidskegel; dit is een denkbeeldige kegel van je driedimensionale actieradius. Het vereist oefening en ervaring om je dit eigen te maken, maar helpt je enorm als je plotseling gedwongen wordt om te landen. Bijvoorbeeld als je motor het begeeft en niet meer te starten is. Of als je een landingsplek moet zoeken vanwege plotseling veranderend weer.

Pre-flight-check FOMO en ego

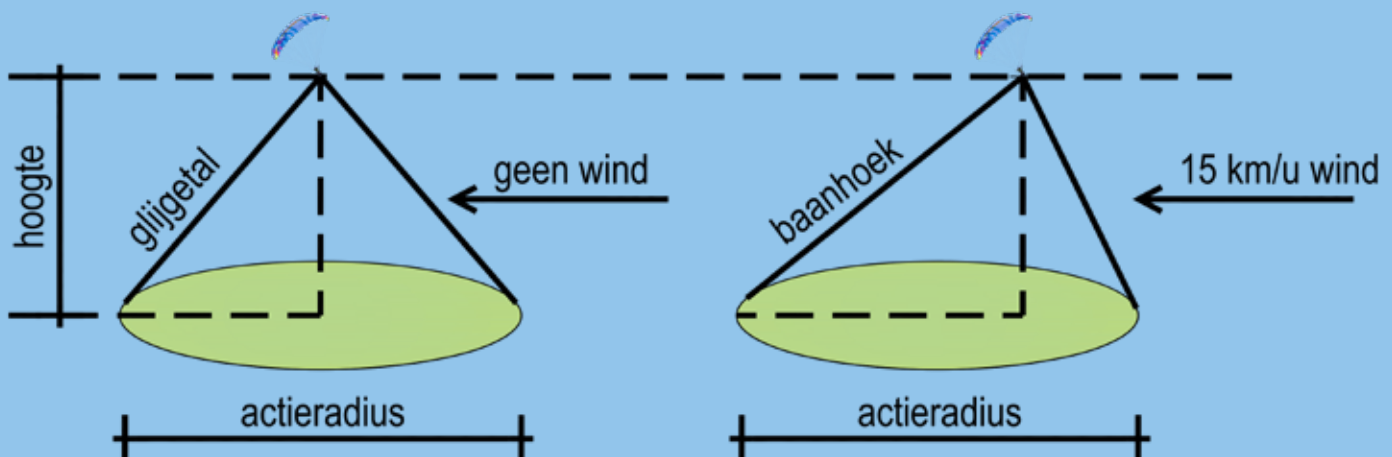
In mei 2022 werd in Italië een piloot al uitgeschakeld voordat hij de lucht in was. Bij het starten van de paramotor op de grond begon de propeller op volle toeren te spinnen, draaide om en sloeg het gezicht van de piloot in stukken als een snijboonmolen. De piloot overleed. Een luguber verhaal, maar het herinnert ons eraan dat de meeste vleeswonden worden veroorzaakt door de propeller. Eerlijk gezegd worden ze veroorzaakt door een verkeerde startmethode van de motor en een onzorgvuldige pre-flight-check. Tijdens een goede pre-flight-check controleer je of de propeller goed vast zit, de gasschuif goed reageert op de gashendel en de cruisecontrol niet is geactiveerd. Iedere motor zou op de rug gestart moeten kunnen worden. Dit is de enige veilige manier. Zie ook het artikel "Veilig starten van een paramotor" elders in dit magazine. Voor het starten roep je luid "Clear prop!" en kijk je goed om je heen (en achter je) of er geen mens of dier in de gevarenszone aanwezig is.

De Fear of Missing Out, de angst om iets mis te lopen, is met de opkomst van social media aan de orde van de dag. Terwijl je op kantoor zit, zie je op de appgroep en Facebook of Instagram andere piloten in de lucht hangen. Waar ook ter wereld. Als je dan zelf de dag erna tijd hebt om te vliegen wil je dit inhalen. Nu is het jouw moment! Of niet... Want goede omstandigheden laten zich niet plannen. Volgende keer beter. Niets forceren. Een ander aspect, dat hier deels mee samen hangt, is ego. Kunstjes laten zien die je eigenlijk niet beheerst of denken dat je wel tegen de niet ideale omstandigheden opgewassen bent. FOMO en ego zijn vaker dan we misschien denken de oorzaak van een teleurstellende ervaring. Het vereist veel zelfreflectie om dit te herkennen en om te voorkomen dat je hierdoor verkeerde beslissingen neemt.

Veiligheidskegel

Het principe werkt als volgt. Je bevindt je in de lucht op het topje van de kegel. Als je op tweehonderd meter hoogte vliegt en je glijgetal met motor is 6 (worst case), kun je in alle richtingen 1.200 meter afleggen voordat je op de grond bent. Er vanuit gaande dat er geen wind staat en je zonder bochten vliegt. De diameter van het grondvlak is dan de actieradius van 2.400 meter. Elke landingsplaats binnen dit grondvlak is bereikbaar. Het inschatten van de exacte omvang van de kegel is moeilijk, maar als je oefent met achtergrondpeilingen, leer je vrij goed in te schatten wat je actieradius is als je motor uitvalt.

- Hoe minder hoogte je hebt, hoe kleiner de kegel is, en hoe minder landingsopties je hebt;
- Als je boven water vliegt en de oever van het water zich niet binnen het grondvlak van de kegel bevindt, ben je op een plek waar je niet hoort te zijn;
- Als het waait, schuift het grondvlak van de kegel op en heb je in verschillende richtingen een ander bereik.





Veilig starten van een paramotor

Starten van een paramotor op de grond en daarna pas omhangen, wie doet dat niet.? Maar daar zijn wel wat gevaren aan verbonden. We zetten ze op een rijtje en geven tips voor veiliger starten.

Tekst en foto's: Jesper Albers

Een mooie zomeravond, licht briesje, een mooie startwind, gezellig met de groep een stuk(je) gaan vliegen. Eerst even bijkletsen, alvast de motor starten zodat deze warm kan draaien om daarna het scherm uit te leggen... Wie herkent dit niet?

Echter een korte online zoektocht laat een groot aantal (ook zeer recente) incidenten zien waarom dit wellicht niet de slimste manier is.

Ik doel hier dan op het fenomeen van een motor die na het starten binnen een seconde van nul naar maximale toerental klimt. Laat ik iedereen vast uit de waan helpen, met één hand starten en denken dat je met de andere hand de motor tegen kan houden, werkt niet. Zelfs de lichtste motoren leveren dusdanig veel stuwkracht dat je geen schijn van kans hebt (zie kader). Daarnaast is er ook een offset moment doordat de stuwkracht niet in het verlengde van je arm of lichaam aangrijpt.

Aangezien in grote delen van de wereld onze sport (in grote mate) ongeregeld is, zijn er (helaas) maar weinig verifieerbare getallen beschikbaar over hoe vaak dit voorkomt en met welk gevolg. Het behoeft

echter maar weinig fantasie om te bedenken wat een hard draaiende propeller doet met een arm, schouder, hand of gezicht. Foto's zijn voldoende beschikbaar op internet.

Oorzaken

Het plots opspinnen naar maximale RPM kan door een (groot) aantal zaken veroorzaakt worden. Zo kan het bijvoorbeeld gebeuren dat de buitenmantel van de gaskabel op de buitenbus blijft hangen in plaats van erin valt. Dit kan heel makkelijk gebeuren doordat de gaskabel ergens achter blijft haken en is van buitenaf lang niet altijd te zien.

Daarnaast kan het ook voorkomen dat de gasschuif in de volledig open stand blijft staan. Dit kan worden veroorzaakt door een plakkende gasschuif of bijvoorbeeld een vlotternaald die dusdanig ver omhoogkomt dat hij op zijn geleide bus komt te staan. Alle genoemde zaken zorgen ervoor dat de motor gelijk een aanzienlijk hoger RPM gaat draaien als verwacht.

Overvloedig choken of een incorrect afgestelde vlotter (als je die hebt, zie kader) kan echter ook een oorzaak zijn.

Wat kunnen we er aan doen?

Remedies kunnen we opsplitsen in een tweetal hoofdgroepen. De eerste is het inregelen van checks waarmee de kans ernstig verkleind wordt. De tweede is het installeren van een aantal technische opties die het effect (significant) verkleinen.

Optie 1

- Bedenk of de motor überhaupt wel op de grond gestart moet worden. Kan het ook op de rug? (eventueel met hulp).
- Zo ja, kan de motor ergens op worden vastgezet?
- Installeer je kooi volledig.
- Voordat je start eerst een paar keer in de throttle te knijpen om te kijken/luisteren of je de gasschuif volledig bedient (slag moet volledig onder spanning staan, als de buitenkabel ergens blijft hangen dan voel je minder weerstand in je throttle).
- Indien geïnstalleerd, is je cruise control helemaal los?
- Zorg dat als je start je de throttle in je hand hebt en de stopknop onder bereik hebt.
- Controleer na de eerste start gelijk of je stopknop werkt.

Optie 2

- Het fysiek blokkeren van de propeller middels een propeller strap. Dit voorkomt fysiek dat de propeller gelijk opspint. Of dit altijd sterk genoeg is waag ik te betwijfelen, het levert echter a) een vertraging op van een paar seconden en b) dempt het het opspinnen van de motor.
- Er zijn elektronische systemen commercieel beschikbaar die je op je paramotor in het ontstekingssysteem kan monteren. Deze kastjes vergelijken het actuele toerental van je motor met een in geprogrammeerde waarde binnen een bepaald tijdsbereik. Als het toerental binnen dit tijdsbereik boven een bepaalde waarde uitkomt zal het systeem de ontsteking

uitschakelen waarmee effectief de motor ook zal stoppen. Heel basaal uitgelegd, het systeem staat niet toe dat een motor gelijk na de start binnen 1 seconde boven een vooraf ingestelde waarde (vaak instelbaar tussen 2700-5500 RPM) komt. Voorbeelden hiervan zijn "safestart" van Scout en "PPG meter" van Fly Henry.

Kabel zekeren

Parallel hieraan, zorg dat je gaskabel dusdanig gezekeerd is, dat als je je arm met de throttle erin naar achteren beweegt deze niet door het net (of opening in je kooi) naar achteren kan bewegen en daarmee in het bereik van de propeller kan komen. De opmerking "met een trike gebeurt me

dat niet", ook dat is een fabel. Ook met trikes kan dit gebeuren.

Links

Hieronder een tweetal voorbeelden die zomaar online te vinden zijn en waarvan helder is dat het gebeurde tijdens het starten van de motor.

http://usppamembers.org/incidents/incident_view_only_public.cfm?key=2032.4376&myYear=2021

<https://paramotorgermany.com/2016/04/22/accident-report-part-2-exact-reason-and-what-will-i-change-in-future/>



De buitenmantel van de gaskabel kan op de buitenbus blijven hangen in plaats van erin vallen.

Stuwkracht vergelijken

Hoeveel kracht levert een motor eigenlijk? Even een kort vergelijking van de stuwkracht van een drietal veelgebruikte motoren (geen rechten aan te verlenen):

Moster 185	78kg
Thor 200 EVO	76kg
Atom 80	50kg



Het fysiek blokkeren van de propeller middels een propeller strap. Dit voorkomt fysiek dat de propeller gelijk opspint.



Werking van de carburateur

Onze motoren kunnen in de basis twee soorten carburateurs hebben, met of zonder vlotter (er komen langzamerhand wat modellen met brandstofinjectie). Om de technische achtergrond van bovengenoemde oorzaken even heel kort te belichten: een vlottercarburateur is eigenlijk niks meer dan een buis met een instelbare vernauwing met daaronder een reservoir waar de brandstof in zit. Vanwege het feit dat de lucht in de vernauwing (venturi) versnelt, wordt er een onderdruk gecreëerd. Deze onderdruk op zijn beurt zorgt er weer voor dat er brandstof wordt aangezogen. Dus: meer lucht, meer onderdruk (even heel zwart-wit) en dus ook meer brandstof.

De tweede soort is een carburateur die met een membraan werkt. Deze wordt "aangedreven" door de aanzuigpuls uit de motor, deze onderdruk zorgt er wederom voor dat er brandstof wordt aangezogen. Voor beide types geldt dat na het aanzuigen en mengen het brandstof-lucht mengsel via een instelbare klep die je bedient met je hand, de motor in gelaten wordt. In de stationair stand is deze gasklep bijna dicht zodat er maar weinig mengsel naar binnen gelaten wordt. Als de klep echter helemaal wagenwijd open staat spint de motor gelijk op.

A person is seen from above, suspended under a vibrant yellow and orange paraglider. They are flying over a desolate, high-altitude landscape covered in large, jagged ice chunks and dark rocks. The scene is captured from a high angle, emphasizing the isolation and scale of the environment.

Uitgeleerd ?

Nooit !!!

Zo, die is binnen. Brevet 2, het bewijs dat je hebt laten zien zelfstandig te kunnen vliegen van officiële startplaats naar de bijbehorende landingsplaats. Het behalen van het brevet betekent vooral dat je in staat bent voor jezelf veilige vliegomstandigheden te kiezen en de basishandelingen beheerst. Het betekent uiteraard niet dat je uitgeleerd bent. Sterker, nu begint het pas! Wat ga jij doen met Brevet 2 op zak? Lift zet ter inspiratie enkele vervolgopleidingen op een rijtje. Veel plezier deze zomer!

SIV of performance training

Veiliger vliegen

De meningen zijn enigszins verdeeld maar veel instructeurs, met name internationaal, vinden dat je om veilig te kunnen vliegen in bewegende lucht (thermiek dus), beslist een veiligheidstraining moet volgen, ook wel SIV-cursus genoemd (van het Franse Simulations d'Incidents en Vol - simulatie van vliegincidenten). Daarbij leer je je scherm kennen en besturen onder ongewenste omstandigheden: bij inklappers, snelle spiralen of negatief gaan bijvoorbeeld. Je ervaart hoe goed moderne schermen zelf herstellen en je leert op de juiste manier reageren als zoiets eens in het echt gebeurt. Maar bovenal is een SIV-cursus superleuk om te doen en het geeft je zelfvertrouwen een enorme boost. Wie weet is het voor jou wel een opmaat om acro te gaan vliegen!

Wat Meerdaagse cursus, meestal twee of drie vluchten op een dag.

Waar Altijd boven water zoals in het Turkse Ölüdeniz, Annecy in Frankrijk, bij het Italiaanse Gardameer of Idromeer, of de Oostenrijkse Halstättersee.

Wie De meest ervaren SIV-instructeurs vind je bij buitenlandse scholen. Kies een bekende school met instructeurs die veel ervaring hebben specifiek met SIV en zelf veel (acro) vliegen. Zeker geen volledige lijst maar dit zijn enkele gerenommeerde scholen: Escape paragliding (Jocky Sanderson), Rise paragliding (Jack Pimblett en Théo de Blic), Passion paragliding (Toby Colombé), Free Flight Academy (Lee Tryhorn), Flyeo (Malin Lobb), Flugschule Aufwind, Flugschule Achensee (o.a. Simon Winkler).



Thermiektraining

Beter bellen draaien

Mis je altijd de huisbel? Geen idee hoe de anderen boven kunnen blijven terwijl jij tegen je zin alweer op de landing staat? Dan is het tijd voor een thermiektraining. Je leert waar je thermiek kunt vinden, je leert te voelen waar de bel zit en hoe je het beste kunt draaien om in de bel te blijven. Als dat eenmaal lukt kun je de langere vluchten voor brevet 3 gaan maken of je aanmelden voor een xc-cursus.

Wat Meerdaagse cursus

Waar Alle Alpenlanden

Wie Vrijwel alle grote Nederlandse scholen bieden thermiekcursussen aan, eventueel in combinatie met de brevet 3 opleiding. Buitenlandse scholen doen natuurlijk hetzelfde. Bekende aanbieders in het Engels zijn: Kelly Farina (Austrian Arena), Jocky Sanderson (Escape paragliding UK) of in het Duits onder andere Monika Eller (Parafly Oostenrijk).

Hike&fly of single-skin cursus

Op avontuur de bergen in

Voor bergwandelaars of klimmers die niet zo van naar beneden lopen houden is een paraglider een fantastische uitvinding. Een lichtgewicht setje op je rug bespaart zo vele uren afdalen. Met brevet 2 op zak kun je prima zelf op avontuur, maar als je dat nog niet hebt of je wil de hike&fly discipline van de meesters leren, dan is er inmiddels ook cursusaanbod op dit gebied. Bij zo'n cursus leer je niet alleen vliegen van "wilde" startplaatsen, maar bijvoorbeeld ook bergsporttechnieken zoals lopen aan touw met pickel en stijgijsers of klettersteigen. Je kunt zelfs aan een single-skin paraglider (een ultralicht enkeldoeks scherm) leren vliegen als je nog nooit hebt gevlogen.

Wat Meerdaagse trips

Waar Frankrijk of andere Alpenlanden

Wie De Nederlandse vliegschool Pedro Verticalo Adventures geeft af en toe cursussen met single-skins, ook voor onervaren piloten. Diverse Franse vliegscholen geven hike&fly of single-skin cursussen waaronder Flyeo en AlpWind.



Overlandtraining of xc-cursus

Verder, hoger, langer

Je wil graag eens naar die volgende vallei oversteken of de 25, 50 of 100 km aantikken, maar je weet niet precies hoe je dat moet bereiken? Dan is een overlandcursus wat voor jou. Kun je zelfstandig starten en buitenland? Vind je zelf altijd wel de huisbel, ook al ben je vroeg gestart? Heb je wel eens drie uur of langer gevlogen? Dan ben je toe aan een xc-cursus. Diverse Nederlandse scholen bieden overlandcursussen aan waar je met brevet 2 aan mag deelnemen. Soms behoort het leren van bovenstaande vaardigheden nog tot de cursus, soms wordt verwacht dat je dat al kan. Vraag van tevoren goed na wat de cursus inhoudt, wat je gaat doen en wat je al moet kunnen!

Wat Meerdere dagen waarop je zo lang mogelijk vliegt

Waar Alle Alpenlanden

Wie Diverse Nederlandse en buitenlandse scholen. Het aanbod wisselt en vaak zijn er éénmalige xc-seminars die door bekende piloten worden gegeven. Deze zijn zeker de moeite waard. Even Googlen op 'paragliding xc course' of '... cursus'.

Soarcursus of groundhandling

Spelen aan of boven het duin

Het hoeft voor jou allemaal niet zo lang, hoog en ver? Geen probleem! Aan het duin in Nederland of in diverse andere landen om ons heen kun je erg leuk soaren. Laag boven de grond bochten draaien of lekker zweven boven het duin. Je verbetert meteen je groundhandling skills. Je kunt zelfs kiezen voor alleen een groundhandlingcursus of -les. Daar heb je altijd profijt van ook al vlieg je voornamelijk in de bergen. In andere landen vind je overigens vaak ook ruime grashellingen waar je mooi kunt soaren met je nieuw verworven skills.

Wat Van een paar uurtjes tot meerdere dagen

Waar Nederlandse duinen, Dune de Pilat in Frankrijk, Denemarken

Wie Max Morriën van Parakiting.nl heeft de langste staat van dienst wat betreft soarlessen in Nederland. Mike Küng is de Duitse meester van het groundhandlen en geeft cursussen via Papillon in onder andere Denemarken. De originele Waggas School geeft in Dune de Pilat les, evenals diverse buitenlandse scholen.



Paramotorcursus

Vliegen wanneer en waar je wil

Je kunt al paragliden maar je vindt zo'n motor ook wel handig? Dan kun je je aanmelden bij een paramotorschool. Het lijkt makkelijk als je al kunt paragliden, maar paramotorvliegen heeft toch nog wel wat voeten in de aarde. Sommige paraglidingstechnieken zul je zelfs moeten afleren als je met een motor vliegt. Een verkorte omschoolcursus is er daarom niet, maar je paraglidingervaring zal je wel helpen bij de grondtraining en bijvoorbeeld het vliegen van een landingscircuit. Goede paramotorscholen weten precies wat ervoor nodig is om je veilig met een motor te laten vliegen.

Wat Een introductiecursus voor je eerste vluchten met een paramotor, of een volledige basisopleiding paramotorvliegen tot een brevet.

Waar Net als liervelden, zijn er ook paramotor vliegvelden verdeeld over Nederland. De meeste Nederlandse paramotorscholen bieden ook opleidingen in het buitenland aan zodat je in korte tijd veel vluchten en uren kunt maken.

Wie Op Paramotorweb.nl, op de pagina "Opleiding & Examen", vind je een overzicht van Nederlandse paramotorscholen en de regio waar ze actief zijn.



Sterk, licht, slim en comfortabel

Tekst en foto's: Bastienne Wentzel

Skywalk heeft een nieuw zitharnas met plankje uitgebracht dat licht en toch sterk is. Het is net even anders dan de meeste zitharnassen, die óf sterk zijn maar vrij zwaar en groot, óf omkeerbaar en licht, maar minder comfortabel of sterk. Wij gingen een weekje vliegen met het harnas om te kijken of de beloften van Skywalk waar zijn.

Voor het nieuwe vliegseizoen moest er een nieuw harnas komen. Ik had een lijstje eisen opgesteld, die lastiger bleken te vervullen dan ik dacht. Ik wilde een harnas dat tegen een stootje kan, maar ik wil mijn uitrusting ook zo licht mogelijk houden. Het harnas moet mij passen: klein, breed en korte rug en natuurlijk lekker zitten. En ik wil een plankje, geen hangmatconstructie, omdat een plankje beter stuurt op gewicht. Ik dacht dat een licht omkeerharnas wel een goed compromis zou zijn, maar kon geen passende vinden. Ik klopte daarom tijdens het Dubai Cup festival aan bij de stand van Skywalk met de vraag of zij een reversibel harnas hebben. Het antwoord: "Wij hebben iets beters. De nieuwe Cruise."

In Skywalk's woorden is de Cruise een compact comfortabel zitharnas dat net zo goed voor beginners als gevorderde piloten geschikt is. Het is niet omkeerbaar maar wel licht (3,5 kg in de maat S), wat voor mij binnen de acceptabele grens valt. Een groot voordeel ook: ik mocht 'm proefvliegen. Dat vind ik essentieel bij de aanschaf van een nieuw harnas. In veel gevallen is het vlieggedrag en gevoel in de lucht namelijk meer afhankelijk van je harnas dan van je scherm.

De eerste indruk

De Cruise heeft een airbag als protector, maar niet zomaar eentje die pas in de lucht opblaast zoals veel omkeerharnassen. De Permair 2.0 airbag is een luchtkussen dat je van tevoren opblaast. Dat klinkt als gedoe, maar in de praktijk valt dat reuze mee. Het kost je minder dan een minuut en als je dat echt niet wil laat je 'm opgeblazen. Dan is de protector nog steeds compacter dan een schuimlaag en hoef je alleen af en toe te controleren of 'ie nog vol zit.

Laat je de airbag leeglopen bij het inpakken dan is het harnas supercompact voor een volledig zitharnas. Je krijgt er een stevige compressiezak bij maar die heb je niet persé nodig. Het harnas met een gewoon formaat scherm past makkelijk in een niet al te grote pakzak, met ruimte over voor helm, jas, apparatuur en drinken.

Het is natuurlijk geen superlichtgewicht hike&fly-harnas, maar het is dan ook niet van dunne ripstopstof gemaakt. De onderkant is extra stevig, alle banden en gespen zijn van mooie kwaliteit. Het plankje en de speedbar zijn van carbon en het zitje voelt zacht en comfortabel. Dit gaat niet snel stuk.

Slim ontwerp

Een aantal handige en doordachte slimmigheden vallen direct op. Het compartiment op de rug is behoorlijk groot en bevat ook



nog een net en een clipje voor je waterzak. Ik vond de twee zijvakken die je tijdens de vlucht makkelijk kunt bereiken heel handig. Eentje is van stretchmateriaal en eentje heeft een rits.

Een mooi detail zijn de magneetjes aan de

beenbanden. Als je die losmaakt na het vliegen klikken ze automatisch tegen de andere helft aan het harnas. Je kunt ze dus altijd terugvinden bij het aantrekken en ze zitten nooit ergens doorheen.



Opvallend vond ik de Safety-Locks. Dat zijn plastic hulzen die je over de gespen van de buikband schuift nadat je ze hebt gesloten met de T-band. Dat voorkomt dat ze vanzelf open gaan, legt Gerhard Holzner van Skywalk uit. "We hoorden van een ongeluk waarbij de buikband los was gegaan toen de piloot uit zijn zitje kwam bij het landen. Dat was bij een harnas van een ander merk. Toen hebben wij besloten dat we dat te allen tijde willen voorkomen met onze harnassen." In het dagelijks gebruik vergat ik ze nog wel eens te sluiten. Ze zitten niet op de beenbanden omdat, zegt Gerhard, je dan altijd nog de T-bar hebt en niet uit het harnas kunt vallen.



Tot slot beveelt Skywalk aan om altijd de bijgeleverde binnencontainer te gebruiken voor je reserve. "Die is speciaal ontworpen voor dit harnas zodat je zeker weet dat hij altijd goed opent."

Vorbereiding

Je moet er wel even aan denken voor je vlucht: je airbag opblazen. Er zijn drie manieren waarop dat kan: met het meegeleverde elektrische pompje, met een zak (die je apart moet kopen) of met je mond door het meegeleverde speciale mondstuk. Het zoemende pompje levert verbaasde blikken op de start, maar ik vond dat deze prima werkt. Gerhard legt uit dat de pomp precies de juiste druk levert voor de airbag, zodat

hij altijd goed genoeg gevuld is. Niet te hard en niet te zacht. Hoewel Gerhard zegt dat de exacte druk in de airbag niet zoveel uitmaakt voor de protectie die hij biedt. De druk beïnvloedt wel de manier waarop je zit, dus probeer dat even uit bij het proefhangen en afstellen. Skywalk zegt dat een opgeladen pompje zo'n 20x de protector kan opblazen. Je laadt 'm op via USB-C en het is gelijk ook een powerbank. Het opblazen met je mond van de airbag is net zo makkelijk en misschien nog wel sneller. Je moet wel het mondstukje gebruiken want die filtert vocht en troep uit je adem zodat de airbag schoon blijft. Je kunt de airbag overigens wel vervangen als er iets mee is.



Tot slot is er de SAS-TEC rugplaat. Deze geeft extra bescherming tegen harde objecten tegen je rug, zoals een steen. Dit soort protectie wordt in het motorrijden al veel langer toegepast en de fabrikant is dan ook gespecialiseerd daarin. De plaat is geen onderdeel van de certificering van het harnas, want impact op je rug wordt niet getest. Je kunt de plaat er dan ook uit halen zonder de certificering teniet te doen. Maar hij is licht en ik heb er geen hinder van ondervonden tijdens het vliegen of pakken.

Vliegen

De Cruise is voor een harnas met plankje comfortabel tijdens het groundhandlen en starten. Het is licht en ongecompliceerd. Ik vond het harnas comfortabel tijdens meerdere lange vluchten en heb geen drukpunten of te weinig ruggesteun ervaren. Het sturen op gewicht is vrij dynamisch met dit harnas, dat zal je opvallen wanneer je van een stabiel schoolharnas komt. Persoonlijk vind ik het prettig om een scherm goed



te kunnen sturen op gewicht. Je kunt het harnas zelfs nog dynamischer maken door de twee banden door de karabiner los te halen (nooit slechts één!). Deze dempen de werking van het sturen met gewicht namelijk. Ik zou daar voorzichtig mee zijn en het eerst in rustige lucht uitproberen, omdat het harnas mét de banden door de karabijnen al goed op gewicht stuurt. Ik denk dat de Cruise geschikt is voor iedereen die een vrij licht en compact zitharnas met plankje zoekt. Het is geen hike&flyharnas maar een mooie tussenvorm. Qua maat is in ieder geval het geschikt voor mensen met een korte rug en dat is vrij zeldzaam, maar probeer het uiteraard uit, het liefst tijdens een proefvlucht.



Het harnas is comfortabel en ongecompliceerd. Het doet wat het moet doen en vliegt fijn. Je ziet hier ook de opening voor je waterslag en de RECCO reflector.

Specificaties

Maten: S, M, L

Lengte van de piloot (cm): 155-172, 167-183, 178-198

Harnas gewicht (kg): 3,5, 3,65, 3,8

Certificering: EN 1651/2018, LTF 91/09
skywalk.info

Plusen

- vrij licht en toch stevig
- slim en doordacht
- goede kwaliteit materialen
- de airbag
- pasvorm kleine piloten

Minnen

- had nog iets lichter gemogen
- opblaaszak niet standaard erbij
- prijs

Uit de **trukendoos**

Trucje 14: Sturen met de achterste risers

Sturen met de achterste risers is niet alleen handig als je remlijn ooit een keer breekt. Het is ook een manier om te sturen als je met speed vliegt. Je kunt natuurlijk gewoon je C-risers pakken, maar veel schermen hebben tegenwoordig speciale lussen of handvatten op de achterste risers en uitgekiende verbindingen tussen de risers om sturen bij speed met behulp van de risers mogelijk te maken. Blijkbaar is het een belangrijke vliegtechniek. Maar waarom? En wat moet je dan doen?

Tekst: Bastienne Wentzel

Niet zo lang geleden hadden alleen 'tweelijner' wedstrijdschermen staafjes om met de achterste risers te kunnen sturen. Met zo weinig lijnen is dat een belangrijke vliegtechniek. Maar de laatste jaren hebben ook de sportklasse en nu de intermediate klasse (dus C- en hoge B-schermen) vrijwel allemaal een systeem voor het sturen met de achterste risers.

Het is een manier om je scherm te besturen en te controleren wanneer je met speedbar vliegt. Zou je dat met de remlijnen doen dan is dat als remmen terwijl je gas geeft. Niet efficiënt dus. Maar een scherm dat ongecontroleerd alle kanten op schiet is ook niet efficiënt en kan heftig inklappen. Met de achterste risers vang je het scherm op als het naar voren duikt of stuur je het bij als het van links naar rechts rolt.

Hoe ziet het eruit?

Hoe weet je of jouw scherm een systeem heeft voor het sturen met de achterste risers? Dat staat uiteraard in de handleiding. Maar kijk vooral eens op de achterste riser. Daar zie je dan een handvat dat beter en minder vermoeiend is om vast te houden dan enkel de riser. Dat kan een lus zijn, of een zachter stuk op de riser of een staafje. Het gaat niet alleen om het handvat. De achterste riser (meestal de C) is via een systeem van dyneema koorden en pulleys verbonden met de B-riser. Wanneer je aan de achterste riser trekt, gaan niet alleen de C-lijnen maar ook de B-lijnen deels mee naar beneden. Dat voorkomt dat het vleugelprofiel vervormt. Door aan de remmen of achterste risers te trekken trek je de trailing edge natuurlijk naar beneden en verandert de vleugelvorm. Een vervormd profiel vliegt minder goed. Het pulley-systeem zorgt ervoor dat de hele vleugel kantelt, niet alleen de trailing edge. Het profiel blijft in takt zodat je scherm beter glijdt. Simpel gezegd hef je door te trekken aan de achterste riser het effect van speed deels op: in plaats van remmen aan één kant zoals bij normaal sturen, geef je nu minder gas aan één kant.

Vliegtechniek

We spraken de Duitse Nova testpiloot en wedstrijdpiloot Ferdinand Vogel. Hij legt uit hoe je het beste kunt sturen met de achterste risers: "Deze techniek is bedoeld om tijdens het vliegen met speed de bewegingen van het scherm door turbulentie tegen te gaan. Je geeft korte impulsen om de duik naar voren van het scherm te stoppen. Dus voor snelle bewegingen van het scherm gebruik je de achterste risers. Voor langzame bewegingen gebruik je het speedstelsel. Bijvoorbeeld als het scherm wat achter blijft hangen, kun je wat meer speed trappen."



1 Zo stuur je met de achterste risers, in dit geval met een lus aan de C-risers. Als je met ingetrapt speedstelsel vliegt, zorg dan dat je niet aan je remlijnen trekt (de remlijnen hangen in een boog) maar houd de stuurlussen wel vast. Doe ze alleen om je polsen zoals hier als je zeker weet dat je ze snel uit de lussen kunt trekken als dat nodig is.

Enige voorzichtigheid is geboden. Je kunt niet eindeloos aan de achterste risers trekken want dan stalt het scherm. Maar hoe weet je hoeveel je kunt trekken?

Kijk maar eens naar de karabiners waar de lijnen aan vast zitten. Zonder speed te trappen zijn die allemaal op één horizontale lijn. Zodra je de speedbar intrapt zul je zien dat de voorste karabiners naar beneden gaan. De karabiners komen op een schuine lijn te liggen. Je kunt zonder enig gevaar het handvat van de achterste riser zo ver naar beneden trekken dat de karabiners weer op een horizontale lijn liggen. Je scherm vliegt dan overigens weer net zo snel als zonder speed en achterste risers. Vandaar het advies om de achterste risers maar kort aan te trekken: je verliest de snelheid die je net had opgebouwd door speed te trappen. Het resultaat is vermoeide armen en benen maar je bent niks opgeschoten.

Daarna moet je wat meer gaan oppassen. Je kunt zo'n 10 tot 15 cm



Skywalk Cayenne 6 - een lus



Nova Mentor 7 Light - een staafje



BGD Base 2 Lite - een brug



Skywalk Chili 5 - hier houdt je gewoon de C-riser vast



Triple Seven Rook 3 - zacht stuk riser met gele strepen en een brug



Swing Helios - de rode brug tussen de B's en C's

2 Hierboven zie je diverse voorbeelden van risers met een stuursysteem op de achterste risers. Iedere fabrikant verzint een andere oplossing. Let vooral op de verbinding tussen de B- en de C-risers, met diverse lijntjes, banden, katrollen en schroefkarabijnen.

verder trekken als het nodig is om je scherm boven je hoofd te houden, maar doe dat alleen in korte impulsen en laat dan weer los. Let op dat je niet in de buurt van het stallpunt komt.

Gevorderde technieken

Sommigen bevelen aan om ook de achterste risers te gebruiken zonder dat je met speed vliegt, bijvoorbeeld als je draait in thermiek. Dat zou efficiënter vliegen. Hoewel de meningen ook onder experts verdeeld zijn, is Ferdi daar geen voorstander van. Hij legt uit: "Het vleugelprofiel is ontworpen voor een bepaalde luchtstroom. Als je de invalshoek vergroot zonder het profiel te vervormen, zoals gebeurt wanneer je aan de achterste risers trekt, dan nemen veel piloten aan dat het scherm efficiënter gaat vliegen. Ze denken dat het dan beter presteert, dus een beter glijgetal heeft dan wanneer ze de trailing edge vervormen met de rem. Maar

bedenk wel dat meer 'camber', dat is een meer gebogen vleugelprofiel met een naar beneden getrokken trailing edge, beter geschikt is voor langzamer vliegen. Een bocht vliegen zoals in thermiek is dus efficiënter met de remmen." Ferdi claimt dat hij dit heeft uitgeprobeerd door naast elkaar te vliegen in een thermiekbels.

Tot slot: als je dit allemaal maar gedoe vindt, geen probleem. Je hoeft niet met speed te vliegen. Maar als je dat wel doet, bedenk dan dat het belangrijk is om je scherm te controleren in turbulentie. Een inklapper met speed is veel heftiger dan zonder.

Als je niet graag met speed vliegt, heeft Ferdi wel een advies: "Als je de speedbar zelden of nooit gebruikt wanneer je van thermiekbels naar thermiekbels vliegt, dan heb je aan een hoog B-scherm niks te zoeken. Kies een A-scherm of een lage B. Doe je dat wel, dan zijn je vaardigheden goed genoeg om het sturen met de achterste risers goed te kunnen uitvoeren."



Fifty shades of paragliding with mr.x

Spanning en sensatie

Jeetje zeg, wat is het lang geleden dat ik heb gelierd. Zo lang ben ik nog nooit uit de running geweest. Oké, ik heb nog wel een paar keer goed mogen soaren, maar lieren liet dit jaar wel erg lang op zich wachten, voor mij althans. Eindelijk diende in het voorjaar zich goede dagen aan en die kans pakte ik natuurlijk. Maar durfde ik het nog wel en sterker nog, beleef ik er nog wel plezier aan?

Dat ik van te voren toch behoorlijke spanningen in mijn lijf heb herken ik wel: Met die zogenaamde angsten van mij kan ik tegenwoordig prima uit de voeten, dus het 'niet durven' schuif ik gauw aan de kant voor 'maar gewoon doen'. Eenmaal startklaar maak ik van de zenuwen een paar misstarts, maar ook dat is me bekend, dus daar maak ik me niet meer druk om. Eenmaal in de lucht was het vanouds, of toch niet? Het gevoel dat ik de laatste tijd bij het vliegen heb kan ik niet goed omschrijven. Het is geen negatief gevoel, maar het whoeeiii-gevoel komt ook niet meer los. In m'n eerste jaren had ik altijd écht het gevoel dat ik vloog, nu is dat weg en voelt het meer aan als... ja als wat? Fietsen? Tweede natuur? Stiekem toch vervuildheid? Ik vind het ook gewoon echt niet meer eng in de lucht. Vind ik het daarom misschien toch ook een beetje saai?

De kern van de bel

Angsten behoud ik wel, maar blijft momenteel beperkt tot het starten, bij het lieren althans, aangezien daar het meeste mis kan gaan. Eenmaal op dertig meter hoogte kan ik adem halen en rustig gaan zitten. Maar daarna... Eigenlijk gewoon niks... Oké, bij thermiek merk ik dat ik al mijn spieren aanspan om dat gehobbel de baas te blijven, maar ook dat kan ik niet meer eng noemen. Ik doe het gewoon en heb er de controle over weten te vinden. Oké, de kern van de thermiekbels vinden Mister X en ik bijna nooit. Eenmaal van de lier af en er is wat gerommel in de lucht, dan doen we een poging. We hebben samen afgesproken dat we circa vijftig meter hoogte mogen verkloten met het zoeken naar die bel, maar dan houden we het ook echt voor gezien: we maken liever nog een paar flinke slingerbewegingen dan tot aan landing aan toe vol ergenis te moeten zoeken naar lucht die



omhoog gaat, terwijl we heel tegenstrijdig veel liever hard naar beneden gaan. Het grappige is dat ik continu mensen hoor zeggen met hoeveel meter per seconde ze zijn gestegen en ik alleen maar kijk hoe hard ik ben gezakt. Conclusie: Mister X en ik zitten weer eens heerlijk op een lijn: we hebben allebei niks met thermieken maar beangstigend is het ook allang niet meer. En stiekem wil ik toch 'angst' hebben.

Draaien doe ik liever omlaag

Dan maar de 'angst' op gaan zoeken. Aan het einde van de eerste lierdag was een heerlijk momentje om te kunnen traplieren, zodat ik op mijn eigen manier hoogte kan pakken. Oké, aan zo'n touwtje vastzitten blijf ik negatief eng vinden omdat ik voor mijn gevoel aan zo'n kabel niet zelf de controle behoud, maar eenmaal los van die kabel gaat mijn hartje sneller kloppen. Van positieve 'angst' deze keer, want wat ik kan met die hoogte, dat is voor mij echt smullen

geblazen. Mister X en ik gaan doen wat we echt leuk vinden aan deze sport: het randje van de angst opzoeken en dusdanig trainen dat dat randje steeds verder wordt opgeschoven. We gaan dan ook heerlijk keihard naar beneden storten door een paar keer een spiraal te trekken. Wat nou suf rondjes draaien omhoog, gewoon speedy rondjes downsize draaien. Met de laatste meters die we over hebben doe ik nog wat heerlijke wingovers en dan is het al weer voorbij: grond in zicht dus landen maar.

Eenmaal op de grond was ik weer helemaal blij en zen, dit is waar ik voor ga, maar... ik had geen knikkende knietjes meer, geen hartkloppingen en het euforische gevoel was deze keer vervangen door gewoon ontzettend blij zijn. Mis ik dit alles soms?

De grens opzoeken

Ik begrijp soms gewoon helemaal niks van mezelf, of misschien leer ik mijzelf juist heel goed kennen door het vliegen. Ik kan me

Deel 8

Is lieren ook leuk?

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.



werkelijk overal druk (bang) om maken, maar als ik het eenmaal doe, stapje voor stapje, ga ik het stiekem leuk vinden en zet ik me over de angsten heen. Weer een stap verder is dat ik het beheers en die spanning gewoon lekker voelt. Maar nu ben ik die spanning dus kwijt. En die spanning heb ik blijkbaar wel nodig. Ook weer niet te veel, maar dat heb ik alleen aan het begin van mijn vliegcarrière ervaren toen ik koste wat kost een uur in een bel heb lopen draaien omdat 'thermieken nou eenmaal zo fantastisch was' volgens iedereen. Ik vond het eng maar ook saai, maar toch doen omdat dat nou eenmaal vliegen was volgens velen. Gelukkig heb ik daarin mijn eigen pad gevonden en heb ik wat leuke, maar ook spannende siv's mogen doen. Daar heb ik echt kennis gemaakt met mijn grens, maar dan ook wel precies de grens die ik nodig heb. De eerste keer dat ik een spiraal deed kwam daar zoveel spanning en blijdschap vanaf, dat ik heb zitten janken in de lucht. En toen ik eenmaal nog net veilig met bevende handjes heb kunnen landen, heb ik eerst nog een kwartier zogenaamd zitten klooiën met m'n scherm om maar niet onder de mensen te hoeven zijn. Zoveel adrenaline zat er nog in mijn lijf, zo gaaf, zo eng, zo... perfect! Dat was echt mijn grens. Meer kan ik echt niet gebruiken, maar veel minder ook niet. Als ik nu flink slinger of tolend naar beneden ga zorgt dat nog steeds voor een heerlijk gevoel, maar ik merk dat de adrenaline afneemt of zelfs wegblijft, dus tijd voor de volgende stap.

Sivven en slingeren, dat heb ik nodig

Maar ja, daar komt de grote uitdaging. De afgelopen twee jaar zijn we natuurlijk behoorlijk beperkt in ons doen en laten en aangezien de regelgeving zo lang onduidelijk is gebleven of ik überhaupt welkom ben in het land van de siv, heb ik niks geboekt omdat ik liever niet mijn kostbare centjes in rook op zie gaan. En bij de school waar ik wil het liefste wil vliegen is binnen no-time alles volgeboekt. Al vrij vroeg in het seizoen heb ik besloten om dan mijn zomervakantie maar anders in te delen, maar ja, om dan last minute nog een siv te boeken wordt

dan wel een erg grote uitdaging. (Al moet ik zeggen dat nu ik dit schrijf ik toch stiekem aan het zoeken ben geslagen om te kijken of er toch nog een sivje in te puzzelen valt). Maar er moet toch wel een andere manier zijn om de spanning hoog te houden? Eerlijk gezegd vind ik het ook wel weer voordelen hebben om niet weer een strakke vakantie te hebben gepland met allerlei te volgen cursussen omdat ik zoveel wil leren. Of beter gezegd MOET leren van mezelf. Vermoeiend vind ik mezelf gewoon af en toe. Want toen ik ontdekte dat je ook slingerap kan worden in plaats van een overlandvlieger, ging er weliswaar een wereld voor me open, maar had ik ook gelijk al mijn zinnen daar op gezet: Ik MOET dan dus gaan sivven, ik MOET leren spiralen, hoger slingeren, stalls maken etc etc. Ik moet dus van mezelf continu die adrenaline krijgen, precies tegen het randje aan moeten lurken. Maar zodra ik er overheen ga wordt het echte angst en dat werkt me ook weer tegen. Naast al die enge dingen die ik van mezelf moet leren moet ik ook nog eens helemaal alleen op vakantie gaan, helemaal alleen naar Italië rijden met m'n karretje en dan ook nog eens het risico lopen van allemaal boze handhavers achter me aan? Eerlijk gezegd ben ik wel blij dat ik eens niet hoef. Maar dan wel met het risico dat ik dan

dus ook niks doe en de fun een beetje van het vliegen af begint te sijpelen.

Help! Geef me de gouden tip

Het lijkt er dus op dat ik dit jaar wederom geen siv doe, maar hoe ga ik er dan voor zorgen dat mijn lievelingssport wel mijn lieveling blijft? Hoe hou ik het interessant voor mezelf? Paragliden doe ik puur voor de sport: voor mij geen uitzichtmomentjes want dan ga ik wel gewoon boven op een berg staan. Nee, tijdens het vliegen wil ik alleen bezig zijn met de techniek, de schermbeheersing. Ik vind het heerlijk om me suf te oefenen voor het ultieme fingerspitzengefühl, maar de spanning moet hoog blijven, de adrenaline moet aanwezig blijven of in ieder geval regelmatig de kop op steken. Een ware uitdaging waar ik tot nu toe nog niet ben uitgekomen.

Wie heeft dan ook voor mij de gouden tip? Wat kan ik nog meer leren in Nederland en hoe hou ik de adrenaline hoog? Ik weet namelijk niet zo goed of ik het nog een heel jaar op dezelfde wijze volhou, maar ik weiger de handdoek in de ring te gooien. Wie helpt me mijn passie nieuw leven in te blazen? Tips zijn welkom op: paraglidingdaniella@gmail.com.





Een paar weken geleden ontvang ik een enthousiast berichtje: "Zou je misschien weer willen schrijven voor Lift?" In een bevlogen bui schrijf ik terug: "Ja natuurlijk, graag!" Het brainstormen begint. XC vliegen, SIV manoeuvres, mentale training, competitievliegen, ... ik kan niet goed kiezen. Over elk thema is al veel geschreven, en meestal door piloten met meer ervaring en kennis dan ik! Ik peins nog wat verder, tot ik uitkom bij een thema dat me eindeloos inspireert: microavonturen.

Tekst: Karlien Engelen

Beeld: Didier Doutrepoint, Julien S. Buchem, Karlien Engelen, Laetitia Lesenfants, Lode Spruyt

Wat is een microavontuur?

Onze levens vullen zich vanzelf op met familiebezoek, afspraken, computerwerk en allerlei verplichtingen. Tegelijk snakt iedereen af en toe naar een spontane get-away. Ben je toe aan een break maar heb je eigenlijk niet veel tijd, dan is een microavontuur ideaal. Een microavontuur is een avontuur dat kort, simpel, lokaal, en goedkoop is en tegelijkertijd leuk, spannend en uitdagend is en voldoening geeft. Met een beetje creativiteit kun je op heel korte tijd helemaal resetten. Zoek gelijkgestemden of ga alleen. Dompel je onder in de natuur en ga even back to basic. Een microavontuur maak je zo avontuurlijk als je zelf wilt - het hoeft dus helemaal niet extreem te zijn. Iedereen kan op microavontuur, met of zonder glider, met kleine kinderen, met je oude oma, in een rolstoel of gewoon met een paar goede vrienden. Je verzint zelf het microavontuur dat bij je past.

In de komende Lifts neem ik je mee op mijn microavonturen met de paraglider. Ik hoop dat ze je doen glimlachen, dromen en dat het een duwtje in de rug is om zelf een creatieve minivakantie te plannen.





Het is half mei en ik ben in de luxe situatie dat ik mijn vlieg hobby deel met mijn partner Lode. Zoals zo vaak houden we komend weekend vrij om te gaan vliegen. We willen graag wat trainen voor onze vol biv in juni. De weersvoorspelling belooft op zaterdag bijna geen wind en op zondag wind vanuit het zuidoosten. Mijn vriend verzint een geweldig plan: "Laten we op zaterdag van Coo naar de Moezel vliegen. Daar slapen we in de tent. En op zondag vliegen we weer terug van Zeltingen-Rachtig naar Coo om de auto op te halen." Wauw!! Het plan bevat alle ingrediënten voor een geweldig microavontuur: het is uitdagend, maar theoretisch gezien wel doenbaar, we kunnen onze conditie trainen als we onverhoopt toch uitzakken, we testen onze vol biv uitrusting en we hebben een duidelijk vliegdoel waar we op kunnen focussen. Wat een cool plan....

Met gezonde spanning

We verspreiden het plan naar een aantal vliegvrienden en intussen loopt bij mij de spanning op... Het zou zo cool zijn als het lukt! Ik weet dat ik het in theorie wel kan, 100 km vliegen in België en Duitsland. En mijn lichtgewicht materiaal ken ik intussen goed: het Bogdan Fly harnas zit heerlijk en mijn vertrouwde Mentor 5 light gedraagt

zich als een mak lammetje. En toch! Stel nu, dat de anderen wel tot in Rachtig vliegen en ik achterblijf in Coo omdat ik niet weg geraak? Wat als ik na 20km uitzak? En wat doen we als we allemaal ergens halverwege uitzakken? Allemaal nutteloze onzekerheden die ik een plekje probeer te geven voordat we er echt aan beginnen.

Op naar Coo

Op vrijdagavond arriveren we in Coo, net op tijd voor een avondvluchtje. Intussen voegt Joren zich bij ons, die ziet het avontuur ook wel zitten. Zaterdagochtend verspreidt Lode een taakje met drie waypoints:

- Prüm: dit is een handige landmark in de juiste richting en ook een waypoint van de Belgian Paraglid Cup waar je het hele jaar door aan kunt meedoen
- Meerfeld: om te zorgen dat we zeker ten noorden van de Spang dahllem airspace blijven
- En de officiële landing van Zeltingen-Rachtig: goal!

Negenennegentig kilometer in totaal.

De heenweg

De dag komt langzaam op gang en uiteindelijk vertrekken we pas tegen twee uur op

cross. Best laat als je nog 90 km wilt vliegen met nulwind, maar het kan nog! Lode is onderweg met zijn Omega X-Alps 3, Joren met de Artik6 en ik met mijn Mentor5. De eerste glide brengt ons meteen in een spannende positie maar na even zoeken vinden we een goede bel. Over de radio klinkt een voorzichtige "euhm, heeft er iemand nog gecheckt of de LFA Golf 2 open is?" Als enkel LFA Golf 1 open is, mag je in België maar tot FL55 en dat is met de standaard QNH 'slechts' 1676 meter. Gelukkig blijkt dit geen probleem te zijn en kunnen we met een gerust hart onze weg vervolgen. In Duitsland mogen we zelfs nog hoger en daar maken we ook gebruik van met een maximale hoogte van meer dan 2400 meter in de namiddag! Helaas raken we elkaar al snel kwijt en vliegen we het grootste deel van de dag allemaal apart. Op een gegeven moment zijn er geen cumuli meer, alleen een groot blauw gat. Gelukkig werkt het goed. De bosrand, een hoogspanningslijn, een grasmaaiende tractor, bijna alle thermiekindicatoren werken vandaag zoals ik het verwacht.

De Moezel

Al vliegend en liftend strijken we alledrie rond half zeven neer op het terras van

Hét micro-avontuur

De puurste vorm van een microavontuur, die is zo simpel, dat er geen enkele reden meer is om niet uit je luie stoel te komen, zelfs niet midden in je werkweek!

1. Pak een kop thee of koffie, kijk op de kaart en zoek een landelijk of bosrijk gebied in de buurt waar je nog nooit bent geweest.
2. Pak je tas in*, vraag een vriend mee (of ga alleen) en je bent ready to go!
3. Na het werk stap je op de trein richting je gebied en wandel je naar een rustige plek.
4. Slaap onder de sterren, sta op met de zon, voel het natte gras onder je voeten. Dan pak je alles weer in en wandel je terug naar de trein.
5. Om 9u zit je weer achter je bureau of op je werk, misschien niet helemaal uitgeslapen maar wel voldaan en blij!

***Wat neem je mee?** Slaapzak, matje, bivvy bag, muts, warme kleren, eten, kaart en zaklamp

Tip: gebruik de hashtag #microadventure om je avonturen te delen en gelijkgestemden te vinden.





Kloster Machern. Wauw, het is ons gelukt! Het weekend is nu al geslaagd. Joren heeft een PR gevlogen, ik heb voor het eerst over Prüm heengevlogen en Lode is de aanstichter van dit geweldige idee. Onder het genot van een weissbier en goede maaltijd checken we opnieuw de forecast. Dat ziet er veelbelovend uit om morgen terug naar 'huis' te vliegen. Maar eerst hiken we met een voldaan gevoel naar boven op zoek naar een kampeerplekje.

De terugweg

Zondagochtend starten we de dag met een ochtendvluchtje naar de bakker annex Dorfladen aan de overkant van de Moezel. Op onze landing komen er van alle kanten parapenters op ons af! Enkele bekenden hebben ons gespot en komen even polshoogte nemen. "Ja het belooft een goede dag te worden, nee er is geen hoogtelimiet boven Zeltingen, ja je mag hier enkel vliegen als je op de gastenlijst van de lokale club Moselfalken hebt ingeschreven" en ten slotte "jaaa, bij de Dorfladen hebben ze ook coffee to go :)", antwoorden we geduldig op alle vragen.

Mansplaining

Terug op de start wacht ons een sportief briesje op. Lode en Joren starten weg en ik sta startklaar, als een wat oudere piloot opeens in halve paniek naar me toe komt en op me in begint te praten: "Kijk eens naar die Artik, zal je wel voorwaartse snelheid hebben met je B scherm? Denk je zelf eerlijk dat het een leuk vluchtje zal worden? Dat je hier plezier aan zal beleven? Is het wel verstandig om te starten?".... ik sta perplex. Ik, Karlien, die regelmatig met irrationele angsten zit over 'harde wind', ik vind juist dat er vandaag niks bijzonders aan de hand is.

Ja, het is thermisch en dat zorgt soms voor een stevige cyclus op de start in combinatie met de meteowind. Maar de voorwaartse snelheid zal echt geen probleem zijn! Je moet gewoon zorgen dat je je niet vast vliegt in de compressiezone boven de ridge, en dat je steeds op tijd naar voren kruipt op zoek naar een bel vóór de start. De condities in de lucht zien er vrij rustig uit. Nou zeg... Een typisch gevalletje van mansplaining. Of is die meneer zijn eigen angsten nu op mij aan het projecteren?

Ik heb gelukkig voldoende zelfvertrouwen om mijn eigen beslissing te nemen en bedank hem beleefd voor zijn advies. Niet veel later hangen Joren, Lode en ik samen op 1200 meter in heerlijke condities. Ondanks dit mooie begin lukt het ons niet om de vlucht terug naar Coö samen te doen. Lode vertrekt als eerste op cross rond 14:00u en eindigt zijn vlucht op de toplanding bij Coö, vlakbij de auto. Ik verlaat Zeltingen bij mijn tweede startpoging rond 15:15u en Joren vertrekt nog iets later rond 16:00u voor zijn

finale vlucht terug richting België.

Wat ben ik blij dat ik niet vast ben blijven zitten in Zeltingen! Als verrassing hoor ik, als ik nét op cross vertrokken ben, opeens Lode op de radio: "Wat fijn om je stem te horen lieverd, ik ben bijna bij de grens met België, de condities worden hier steeds beter!" "Joe-pie, ik kom eraan schat"! Maar nu eerst even concentreren op het vliegen. Als ik langs Meerfeld vlieg zie ik een paar schermpjes soaren diep onder me. Ik zwaai, ook al zit ik veel te hoog om dat te kunnen zien, en in gedachten weet ik bijna zeker dat ze ook naar mij zwaaien!

Vlakland-volbiv

Het is dus mogelijk, vol biv-en in het vlakland van de Ardennen. En het smaakt naar meer. Misschien kan je hetzelfde wel doen in Nederland, al vliegend van van lierclub naar lierclub en weer terug? We gaan het eens onderzoeken. En als de forecast er goed uit ziet, schroom dan niet om met ons mee te gaan op microavontuur!



PanchoAmelia
AND
Air Sport Equipment Trading



Solar mini vario

Super aanbieding zolang de voorraad strekt



le **GPSBip⁺**
SOLAR VOCAL GPS LOGGER
ZERO DELAY ALTI-VARIOMETER

GPSBip+ ~~€ 220,00~~ -> **€ 156,00**

BipBip PRO ~~€ 100,00~~ -> **€ 71,00**

Mini Bip ~~€ 65,00~~ -> **€ 53,00**



 **STODEUS**
SOLAR PARAGLIDING INSTRUMENTS

www.panchoamelia.com



Syride
de keuze van de
professionals

**Syride voldoende
op voorraad !!!**

portoshop.nl

De beste soarharnassen

AirVuisa Mosquito Plus heeft als groot voordeel een omkeerbare rugtas van 140 liter en een afneembare airbag. Dit is het meest gunstig geprijsde soar harnas.

Weer volop leverbaar:
Mosquito Plus € 370,00

Carabiners niet inclusief



verkrijgbaar in de maten: L - XL en XXL.

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

PARAGLIDERS

Kom proefzitten in de winkel, maak een afspraak wanneer jou het beste uitkomt.
+316 1812 3677. Adres van de winkel:

Weesperstraat 118
1012 AP Diemen

www.panchoamelia.com

Informatie

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

Paragliding

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Deltavliegen

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Paramotorvliegen

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



49^e Coupe Icare



St Hilaire - Lumbin
20-25 Septembre 2022

Toutes les infos sur www.coupe-icare.org