

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



Lift is het officiële orgaan van de Afdelingen Paragliden, 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-paragliding@knvv.nl
(niet voor adreswijzigingen)

Redactie

Jesper Albers, Peter Blokker, Tamara
Blokker-Hondsmerck, Mario Spee, Titus
Verbeek, Maaike Zijdeveld

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, 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-paragliding@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 Paragliding, Deltavliegen en Paramotorvliegen zijn verantwoordelijk voor de inhoud van door derden ingezonden stukken.



Love at first sight

Als je dit leest, is de winter zo goed als voorbij. Daaaaaag saaie donkere avonden, welkom kleurrijke krokusjes! Maanden heb ik afgeteld tot de start van mijn favoriete seizoen. Ik kan niet wachten om de lente te bingewatchen.

Nou heb ik tijdens de winter ook flink wat seizoenen gebinged, maar dan vanaf de bank. Yes, you guessed it: de streamingdiensten zijn mijn beste vriend in de winter. Nieuwe afleveringen van Squid game, Only murders in the building, Emily in Paris... Of een re-run van oude favorieten als Big Bang Theory, Friends of X-files. De keuze is reuze. Lekker onder een dekentje op de bank, thee en chocola onder handbereik en verstand even op nul. En als we het over ultieme ontspannings-tv hebben, dan kunnen de dating-programma's natuurlijk niet ontbreken. Programma's als Boer zoekt Vrouw en meer recent B&B vol Liefde zijn ongekend populair. Als je ze niet kijkt, kun je de volgende dag niet meepraten met collega's en vrienden. Heerlijk gniffelen om de uitgesproken karakters van de deelnemers en gokken welke koppels er overblijven. De Nuchtere en de Zweverige, de Extravert en de Geslotene: hoe groter het contrast tussen de deelnemers, hoe leukere tv het oplevert.

Bij kandidaat 3 gaat de start soepel. Zal het dan eindelijk...? De cameraman zoomt in en we zien het scherm wingoveren. Ja hoor, we hebben een match! Love is in the air.

Nou schoot me laatst een geweldig nieuw format te binnen. Een tv-programma speciaal voor de vliegende Nederlanders: Piloot zoekt Partner. Natuurlijk gesitueerd in de bergen, nabij een startplek. In een romantisch berghutje maken we kennis met Piloot X. Hij/zij heeft een grote liefde voor vliegen, maar er is nog ruimte over in het hart voor een leuke partner. Liefst iemand die ook vliegt, maar een andere hobby is ook goed. Zolang diegene maar niet te bezitterig is en de piloot lekker zijn gang kan gaan als het vliegbaar is.

Kandidaat 1 haakt af: die wil vooral samen gezellig op pad en wil absoluut niet mee in de tandem vanwege hoogtevrees. Kandidaten 2 en 3 willen wel mee op date. En hoe kun je elkaar beter leren kennen dan tijdens een hike & fly? Houden zowel de piloot als de partner niet van wandelen? Match made in heaven: omhoog met die kabelbaan! Smullen natuurlijk als de piloot wel omhoog sjeest en de mogelijke partner er puffend en hijgend achteraan komt. Eenmaal boven aangekomen is het natuurlijk niet vliegbaar. De stemming slaat om. Hoe reageert de mogelijke partner op de nukkigheid van de piloot? En beheerst de kandidaat de vaardigheid van het parawaiten?

Dan is het tijd voor het moment suprême: de vlucht. Gaat de kandidaat tijdens de start in de remmen, dan komt de liefde ook met een noodstop tot stilstand. Bij kandidaat 3 gaat de start soepel. Zal het dan eindelijk...? De cameraman zoomt in en we zien het scherm wingoveren. Ja hoor, we hebben een match! Love is in the air. Benieuwd of de piloot thuis de vliegspullen opzij schuift voor de spullen van de nieuwe liefde? Stay tuned!

Vouwkonijn

LIFT

in dit nummer

Cover: Parawaiting @ Stubai Cup 2025. foto: Erwin Voogt	
Hike&fly in Colombia: de 7 watervallen-tour	4
Stubai Cup 2025	10
Greg Hamerton: "Het is goud om te leren groundhandelen"	14
Harnassen en protectie deel 3: Interessante innovaties	16
Dubbel-recensie: Gin Calypso 2 en Camino 2	22
Traplieren met de delta	28
Familievakantie in Frankrijk en Spanje	30
Langs de Liftlat: Rogier Jansen	32
Nieuws	34

Hoog boven Lac de Serre-Ponçon (Zuid-Frankrijk). Foto: Erwin Voogt



De **7** Waterfalls hike

Tekst en foto's: Peter Blokker

& FLY



Hoe moeilijk kan het zijn? Een tocht van 10 kilometer begeleiden langs een stuk of zeven watervallen, dat klinkt redelijk toeristisch. Na vier uur lang van steen naar steen springen over rivieren, slingeren aan lianen en spoorzoeken door de dichte jungle weet ik het antwoord: best wel moeilijk. Lees hier het verhaal van een berggids in de jungle.



Van links naar rechts: Peter, Ellen, Petra, Jan, Jorg, Angelique

Al een paar jaar op rij vallen mij de prachtige foto's op van adembenemende vluchten in Colombia gedurende de Nederlandse winter. Ik hou er altijd van een om gat in de winter slaan en mezelf een paar weken onder te dompelen in een avontuur op of onder de evenaar. Dus: boeken die reis! Samen met Tamara schrijf ik me in voor de Colombia tour van Action Paragliding.

Een gids op vakantie

Het zal zeker meer dan tien jaar terug zijn dat ik meegedaan heb aan een groepsreis waar ik niet zelf de leiding had. Ik gids al twintig jaar groepen door de bergen, waarvan tien jaar hike & fly avonturen en allerlei klim- en vliegreizen. Vrienden en familie kijken bedenkelijk als ik zeg dat ik mee ga op een groepsreis. "Je gaat je ergeren aan mensen die je niet kunt aanspreken op hun gedrag... En anders wel aan de leiding die er niets van zegt..." hoor ik waarschuwend. Mwoah, dat zou kunnen maar ik vind het wel een leuk experiment en we zullen wel zien. Een gids moet toch ook op vakantie kunnen?

Partnerpakket

Ronald en Angelique organiseren de Colombia reis al jaren maar hebben iets nieuws bedacht: het partnerpakket. Op verre reizen gaan de partners van de piloten ook vaak mee, omdat het nou eenmaal prachtige bestemmingen zijn en de reis vaak meerdere weken duurt. Het hotel, het dorpje, de startplek en de landingsplek heb je echter wel een keertje gezien als niet-vlieger. Colombia heeft talloze bezienswaardigheden en activiteiten die het voor partners interessant maken. Zelfs voor de piloten die eens een dagje wat anders willen. Van een bezoek aan een koffieplantage



Op weg naar de jungle over alpenweides



Dieper in de jungle is het pad een combinatie van abseilen en klauteren.

tot prachtige hikes in de bergen. En dat laatste, daar kan ik een rol in spelen. Ronald en Angelique vroegen mij om een paar mooie wandelingen en een hike&fly tochten uit te zetten, ter in- en aanvulling op het partnerprogramma. Ohja, en nog wat tandems met enkele dames uit de groep, ze willen allemaal wel... Gelukkig, ik mag weer aan het werk.

Basiskamp Jardín

Tijdens onze vijftien daagse reis door Colombia overnachten we op vijf verschillende locaties en bezoeken we een stuk of zeven vliegstekken. Eén van de pareltjes waar we een bezoek aan brengen is Jardín. Jardín in Colombia is een van de mooiste stadjes van het land. Vergelijkbaar met het kleurrijke Guatapé. Beide steden liggen op rijafstand van Medellín en zijn daarom populair bij reizigers. Niet gek, want met de kleurrijke huizen, smalle straatjes, het relaxte lokale leven en de oogstrelende omgeving is dit inderdaad een van de mooiste stadjes van het land. Terwijl de piloten zich uitleven in

het luchtruim boven Jardín, bezoeken de partners de mooiste plekjes in en om het dorp. Een top-bezienswaardigheid is de Plaza, zoals de naam doet vermoeden het centrale plein van het dorp waar eigenlijk alles gebeurt. Hier komen locals en reizigers elke dag bij elkaar om te genieten van een kop koffie of een cocktail. Uiteraard vind je bij het Plaza ook een kerk; de Basilica of the Immaculate Conception. Volgens velen een van de mooiste in Colombia.

Zelfs voor onbevreesde paragliders is het toch wel even spannend om in La Garrucha te stappen. Deze oude kabelbaan is niet meer dan een houten kist die vroeger werd gebruikt om bewoners van de stad naar hun huisjes in de bergen te krijgen. Vanaf het terras bij het restaurantje op de top, is er uitzicht op de bergen aan de overkant van de vallei, waar de wandelingen en startplek op ons liggen te wachten. De mooiste wandelingen gaan naar watervallen en worden ook begeleid aangeboden door lokale gidsen. De Cueva del Esplendor is het meest bekend, het best toegankelijk, maar ook

het meest toeristisch. De Ruta 7 Cascadas is next level, op alle websites aangeduid als "moeilijk" en komt ook nog eens bij de startplek uit. Deze moeten we hebben!

Ruta 7 Cascadas

Het plan om met de "partners" een stevige hike door de jungle te maken weet ik blijkbaar zo aantrekkelijk te presenteren, dat ook twee piloten ervoor kiezen om zich aan te sluiten bij de hike. Naast de stoere dames Angelique, Petra en Ellen, gaan Jan en Jorg de uitdaging dus ook aan. Veel informatie over de route is er niet te vinden, maar wel een gps-track. Zevenhonderd hoogtemeters, tien kilometer wandelafstand, dat zou in drie of hooguit vier uur wel te doen moeten zijn. Ja, op een normaal wandelpad in de Alpen wel ja. En zo begint het ook eigenlijk. Een mooi pad langs weilanden met koeien en een paar boerderijtjes, tot we bij de eerste waterval zijn, de Cascada la Escalera.





Bij de eerste waterval is het nog redelijk toeristisch.



Het karakter van het pad begint te veranderen. De alpenweides maken plaats voor bananenplantages en de begroeiing wordt steeds dichter en tropischer. De nauwkeurigheid van de GPS door het dichte bladerdek wordt steeds twijfelachtiger. Het pad is meestal goed herkenbaar, maar het tempo gaat duidelijk omlaag in de dichte jungle. Bij iedere waterval gaat het pad steil omlaag en volgen we vaste touwen om bij het bassin onderaan de waterval uit te komen. Daar wacht ons vaak een serieuze stroom

die overgestoken moet worden. Dankzij flinke regenval in de afgelopen maanden hebben we elkaars hulp nodig om over de kolkende rivieren heen te komen. De dames zijn dapper en de mannen een grote hulp voor ze. Ik ben blij met de samenstelling en het doorzettingsvermogen van deze groep, want deze wandeling is een uitdagende onderneming. De tel van de watervallen ben ik al kwijt, maar het laatste uur daglicht breekt aan terwijl het stipje op de gps langzaam over het scherm beweegt.

Het laatste daglicht

Ik besef me dat ik me als gids minder op gemak voel in de jungle dan in de bergen. Als het hier donker wordt, is het echt donker en is dit pad zeker niet meer te volgen. Zijn die prachtige vogelgeluiden nog steeds zo mooi om te horen in het donker, of komen er dan andere dieren op het toneel dan de kaketoet? Wat voor sensatie zal het geven om die doorzichtige gelei die op die bloemknoppen zit per ongeluk in je ogen te smeren? Mobiel bereik is er niet. De Spot





(satellietbaken) heb ik wel bij me, maar hoe zou een reddingsactie hier in gang gezet worden? Ik deel mijn gedachten maar niet met de groep, maar als gids blijf je altijd scenario's beoordelen en wil je een plan B paraat hebben, en de marges om dat plan dan uit te voeren. Ik spoor de groep aan om het tempo erin te houden maar de vermoeidheid begint bij sommigen toe te slaan. Niet gek, want we zijn al bijna vijf uur onderweg.

Als uit het niets, staan we opeens op een brede 4-wheel track. Dezelfde weg die langs de startplaats gaat en uiteindelijk in het

dal uitkomt. Het avontuur is nog niet over, maar we voelen toch wel dat we weer in de bewoonde wereld zijn.

Startplek Jardín

Van de zevenhonderd hoogtemeters die we omhoog gelopen hebben, hoef ik er maar honderdvijftig te voet af te dalen. De rest van de afdaling mag ik glijdend onder mijn scherm doen. Een prachtige kers op de taart, na vijf uur sjouwen met mijn scherm door de jungle, draaien we de rollen om. Mijn scherm mag me nu in een kwartiertje naar het dal brengen. De rest van de groep

hoeft gelukkig ook niet over de verharde weg naar het dal te lopen. Een jeep pikt ze op ter hoogte van de startplaats. Terwijl ik in het laatste kwartier daglicht voordat de schemering begint naar de landing glij, geniet ik met volle teugen van deze bijzondere dag. Daar kan geen kabelbaanvlucht tegenop, dit is puur natuur. Alsof je de nooduitgang uit de jungle neemt en jezelf in korte tijd naar een sappig veldje in het dal teleporteert.

In Colombia is hike&fly nog niet echt gebruikelijk en dit zal nog niet vaak gedaan zijn... Deze tocht is een verborgen pareltje





die misschien nog niet eerder als hike&fly is gedaan. Voor mij – als onervaren jungle-guide – was het een tocht om van te leren en nooit te vergeten. Niet alleen vanwege de schoonheid van de tocht, maar het delen van deze ervaring met de geweldige mannen en vrouwen die mee waren, maakt het extra bijzonder.



Stubai Cup 2025



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



Aaron Durogati, Veso Ovcharov en fotograaf Adi Geisegger klimmen naar de Elferhütte om boven de wolken uit te komen.

Een klasse apart

De nieuwste ontwikkelingen zie je vaak als eerste op de Stubai Cup. Dat is het openingstestival van het seizoen in het Oostenrijkse Stubaital. Meestal bezocht door zo'n 1000 piloten waarvan 40% niet-Duitssprekend, aldus de organisatie. En meestal mooi vliegweer - behalve dit jaar. Diverse fabrikanten presenteerden dit jaar de nieuwste versie van hun B⁺ scherm, ook wel 'hoge' B genoemd. Die zijn ontworpen voor snelheid en goede prestaties in het overlandvliegen. De specificaties en het vlieggedrag zijn vaak totaal anders dan van mid- of 'lage' EN-B schermen, een klasse apart dus. Het meest opvallende nieuwe scherm in deze klasse was wel de eerste EN-B tweelijner Leeloo X. Ook op andere gebieden waren er diverse interessante nieuwtjes te zien. Op de volgende pagina's lees je er alles over.



Profly Leeloo X

Profly Leeloo X

Een bijzondere ontwikkeling: Michael Nesler (ex-Swing en een van de bedenkers van RAST) bracht in februari de eerste tweelijner op de markt met een EN-B certificering. De Leeloo X heeft een strekking van 5,8 verdeeld over 57 cellen en dus alleen een A- en een B-riser. Bijzonder is dat er dunne extra A-lijnen vlakbij de celopeningen zijn aangebracht. Tijdens de vlucht staan die niet onder spanning maar je kunt er wel onder andere inklappers mee trekken zoals nodig voor de EN-tests. Ook zouden deze lijnen het starten vergemakkelijken en voorkomen ze een zakvlucht in extreme omstandigheden. De gewone A-lijnen zitten vrij ver achter de neus en worden ondersteund door meerdere staafjes. Het voordeel van tweelijners is dat ze efficiënter vliegen met name in de thermiek. Michael legt uit dat dat komt doordat het gewicht van de piloot altijd voornamelijk aan de A-lijnen hangt. Bij een drielijner hangt het gewicht soms verder naar voren of achteren. Dat zorgt voor een andere verdeling van de lift en daardoor duikt het scherm meer naar voren of naar achteren. Dat is minder efficiënt.



Macpara Eden 8

Macpara Eden 8

De achtste Eden alweer van Macpara is een echte B+ met een strekking van 5,9 en 59 cellen. Het ontwerp is geheel nieuw en is geïnspireerd op de Verve - de tweelijner EN-C die Macpara vorig jaar uitbracht. Ook de Eden 8 heeft winglets die het steilspiraalgedrag verbeteren en volgens Macpara ook een stabielere vlucht geven in onrustige lucht. Het scherm is een 3/2 hybride (ofwel een 2,5-lijner) zoals veel nieuwe B+ schermen. Er is uiteraard een B/C controlesysteem om te sturen met de achterste risers. Macpara zorgt altijd goed voor zwaardere piloten met een gewichtsrang over zes maten van 60-145 kg. De Eden 8 noemt Macpara 'semilight' - de maat S (70-90 kg) weegt 4,35 kg.



BGD Breeze

BGD Base 3 en Breeze

Vorig jaar verzekerde Bruce Goldsmith ons nog dat winglets volgens hem geen voordeel brengen. In de zomer verschenen al de eerste foto's van de nieuwe Base 3 mét zijvleugeltjes. Die zorgen ervoor dat steilspiralen makkelijker uitleiden. De nieuwste hoge B van BGD is een 2,5-lijner met ontwerp-details van de EN-D Diva zoals omhoog en naar achter wijzende vleugeltips voor verminderde weerstand en een lage stalsnelheid. Een 'high arc' - een sterk gekromde kap - zorgt voor een beter glijgetal en mildere inklappers. De Base 3 heeft een strekking van 5,7 en 57 cellen en - bijzonder - een reflexprofiel dat het scherm op full speed stabiel maakt.

De Breeze is de lichtgewicht versie van de Base 3. Hetzelfde ontwerp maar lichter doek. Dat scheelt meer dan een kilo met het zwaargewicht: 3,4 kg in plaats van 4,7 kg voor de kleinste XS en 4,1 kg in plaats van 5,5 kg voor de maat ML. Vooralsnog staat er geen maat L in de planning. De grootste Breeze (maat ML) is voor 88-108 kg startgewicht.



Swing Nyra RS

Swing Nyra RS

Alsof ze nog niet genoeg EN-B-schermen in de catalogus hadden staan bracht Swing in februari de Nyra RS uit. Deze mid-B gaat de klassieker Arcus en de lichtgewicht Serac vervangen, vertelt Kalle Hüglin van Swing. Het is het eerste scherm in de D-LITE serie: licht maar toch duurzaam en stevig. De Nyra zou een echte mid-B moeten zijn met de modernste snufjes maar toch makkelijk te vliegen. Zoals vrijwel alle Swing schermen is de Nyra RS voorzien van RAST. Het scherm is bedoeld voor de eerste overlandvluchten of zelfs voor hike&fly. Dat is nog niet zo'n gek idee want de maat S (75-95 kg) weegt een nette 3,9 kg (ter vergelijking: de Serac in die maat weegt 3,3 kg maar die heeft wel een kleiner oppervlak).

Omdat Swing de Nyra tussen de Miura en de Stellar positioneert, is het de vraag of de Nyos RS blijft bestaan. Het zou kunnen volgens Kalle dat een eventuele nieuwe Nyos een B+ wordt waarbij een eventuele nieuwe Stellar richting de C-klasse opschuift. Dat is allemaal nog wel speculatie. De Miura, die afhankelijk van de afstelling van het speedstelsel een EN-A of B is, blijft wel en krijgt voor de zomer nog een lichter broertje, de Miura D-LITE.

BGD Cure 3

De nieuwe Cure is flink opgeschoven richting het 'hoge C' segment. Het is een tweelijner met een strekking van 6,7 en 70 cellen. Ook in de lucht ziet de Cure 3 er imposant uit. Met z'n naar boven en naar achteren gerichte vleugeltips en flinke kromming heeft hij in ieder geval het uiterlijk van het racemonster dat BGD zegt dat het is. De Cure 3 is bedoeld om de strijd aan te gaan in de SRS-competities waarin C-schermen tegen elkaar racen. De vorm en diverse andere ontwerpdetails heeft de Cure 3 van de EN-D Diva overgenomen. De 'high arc' vermindert de lijnlengthe en daarmee de weerstand. De 'rake' (de omhoog wijzende vleugelpunten) verhoogt de geprojecteerde strekking en vermindert daarmee de weerstand door de tipwervels. De 'taper' (de taps toelopende tips) zorgt voor een langere remweg. Tot slot zorgen de winglets weer voor beter steelspiraalgedrag. De Cure 3 M (75-95 kg) weegt 5,1 kg. Dat is maar liefst bijna anderhalve kilo meer dan de Lynx 2 in die maat, maar dat is dan ook een lichtgewicht 'makkelijke' EN-C. De certificering van de Cure 3 is nog bezig als dit blad naar de drukker gaat, maar hij zal waarschijnlijk binnenkort leverbaar zijn.



BGD Cure 3

Nova Vortex

Op het eerste gezicht is de Vortex, de nieuwe EN-C tweelijner van Nova, een lichtgewicht Codex. De strekking (6,1) en het aantal cellen (65) is gelijk. Maar, legt de nieuwe Nova-CEO Ferdi Vogel uit: "Als het een lichte Codex was hadden we hem wel 'Codex Light' genoemd." Niet dus. Wat is er dan anders? "De Vortex heeft een ander lijnenplan. Je hebt meer contact met de buitenkant, de stabilo. Dit geeft je meer gevoel voor wat het scherm doet en meer controle. Het geeft ook een andere druk op de B-risers." De indeling van de risers is daardoor ook net even anders dan de Codex. De Vortex weegt 3,5 kg in de maat XS (70-95 kg), 700 g lichter dan de Codex in die maat die al 'semi-light' werd genoemd.



Nova Vortex

Ozone Delta 5

Er zijn veel fans van de Delta van Ozone en de buzz rond het wel of niet verschijnen van de nieuwe Delta, de vijfde, was groot. Ozone hield de kaarten stevig tegen de borst tot de presentatie op de Stubai Cup op vrijdag: de Delta 5 is een EN-C tweelijner! Ozone zegt dat het nog steeds een makkelijke en toegankelijke C is maar dan met de prestaties van een tweelijner. De strekking is n t geen 6,1 en er zijn 65 cellen. De Bulgaarse Ozone teampiloot Veso Ovcharov had een exemplaar mee en kon tussen de sneeuwbuien en wolken door een demonstratievlucht maken met een knalgroene Delta 5 (foto). Hij had trouwens het nieuwe lichtgewicht podharnas F*Race 2 erbij mee: 1,6 kg inclusief protector. Wanneer de Delta 5 op de markt komt is nog niet zeker maar de certificering is bijna rond. Voor fans van de Alpina en voor hen die de nieuwste ontwikkelingen maar niks vinden: de Alpina GT wordt een robuuste semi-lichtgewicht 2,5 lijner zonder winglets, een minimale update van de Alpina 4. De certificering is naar verwachting klaar in mei.



Ozone Delta 5

Kort nieuws

Gin werkt aan een nieuwe lichtgewicht B+, de Explorer 3. Het scherm zou een strekking van maar liefst 6,1 krijgen, maar is nog niet klaar zegt Gin.

Swing werkt aan een parakite die binnen een paar maanden klaar zou moeten zijn.

Flow heeft een lichtgewicht B+ uitgebracht, de F2 light. Ze waren niet op de Stubai Cup, maar het lijkt er sterk op dat dit een lichte versie van de Freedom 2 is.

Airdesign heeft een nieuwe, lichte en veel dynamischer versie van de Susi uitgebracht. Deze Susi XPed is er in drie maten (13, 16 en 18 m²) en de grootste weegt maar 2,06kg.

BGD heeft samen met Hugo Chauvin de Ghost ontwikkeld, een pro-acroscherm. Komend seizoen zal Cesar Aravelo met de 14 m² vliegen, maar hij is nog niet te koop.



Airdesign Susi XPed

“Het is goud als je goed kunt leren groundhandelen”

Greg Hamerton runt het online leer-platform Fly with Greg met tientallen informatieve videos en blogs over paragliding. Hij is een van oorsprong Zuid-Afrikaanse piloot die nu in het Verenigd Koninkrijk woont, werkt en vliegt. Hij was al instructeur in de jaren negentig en heeft aan diverse Paragliding World Cup competities meegedaan. Daarnaast schrijft hij over paragliding in tijdschriften, boeken en online. We spraken Greg uitgebreid over de vraag: hoe moet een piloot eigenlijk verder als die net zijn brevet heeft gehaald?



Greg, wat vind jij dat een piloot moet doen met het brevet vers op zak?

Zoek een lokaal veld waar je regelmatig heen kunt om te groundhandelen en kiten. Bij harde wind bijvoorbeeld om te leren hoe je het scherm naar de grond krijgt. Al die dingen waar je bij de school geen tijd voor had. Daarna kun je gaan vliegen aan de kust in laminaire wind. Ik woonde aan de kust toen ik begon met vliegen en leerde snel om het scherm omhoog te kiten, starten, landen en weer omhoog. Daardoor krijg je een stevige basis in het inschatten van de wind, je snelheid en hoe dat allemaal samenkomt. Piloten die alleen in de bergen vliegen missen dat. Die starten van pakweg 1000m en vliegen naar een groot landingsveld zonder te leren hoe het terrein, de wind en turbulentie samenhangen. Het is goud als je dat kunt leren. Daarna zou ik zeggen: boek een cursus waarbij je heel veel vluchten kunt maken zonder je al te druk te maken over complexe bergketens, thermiek of xc. Gebruik je eerste eigen scherm tot het uit elkaar valt. Vlieg er honderden uren mee. Veel piloten vliegen slechts 50 uur met hun eerste scherm en willen dan persé een hoge EN-B, maar 50 uur is veel te weinig om zo'n scherm te vliegen. Maar volg vooral veel cursussen, zowel in groundhandling als vliegen. Je leert veel sneller met een instructeur die je kan vertellen wat er beter kan. Piloten denken vaak dat ze er alleen voor staan na het behalen van het brevet, maar dat hoeft helemaal niet!

Zoveel scholen zijn er niet die cursussen in groundhandling geven. Vind je dat een gemis?

Het is commercieel gezien niet zo makkelijk om groundhandling-cursussen aan te bieden. Dat zijn vaak losse dagen waar een paar piloten langskomen. Een groep met tien of meer cursisten die een week meegaan voor een cursus is voor een school veel makkelijker te organiseren. Wereldwijd zijn de eisen voor het eerste brevet vrij laag. Het is meestal net genoeg om iemand veilig te laten vliegen. Maar voor scholen is het vaak niet rendabel om allerlei extra vaardigheden aan te bieden omdat dat mogelijk minder cursisten kan trekken. Het zou dus in mijn ogen beter zijn om internationaal hogere eisen te stellen aan het eerste brevet om scholen te dwingen piloten op te leiden tot dat hogere niveau. Dat zou inderdaad de prijzen kunnen opdrijven en misschien wat mensen afschrikken om te gaan paragliden, maar ik denk dat het aantal incidenten hierdoor kan verminderen. Dat zou onze sport juist goed doen.

Wat zijn de belangrijkste vliegvaardigheden die je moeilijk zonder hulp of instructie kunt leren?

Dat zijn er twee. De eerste is het vinden van het stallpunt laag bij de grond. Het is heel belangrijk om te leren aanvoelen dat het scherm op het punt staat te stallen, en hoe je hem nog net vliegend kunt houden door te voelen dus zonder te kijken. Dat is nuttig voor heel

“Zoek een goed evenwicht tussen leren en vliegen: kijk een uur video en ga dan een uur vliegen. In de lucht leer je pas echt.”



Greg in zijn geboorteland Zuid-Afrika

veel dingen zoals thermieken, toplanden en starten. Dit kun je oefenen met maar één voet van de grond, maar als je net even iets hoger bent is er een risico. Je bent misschien niet zo bezig met je hoogte en als je niet een halve meter maar drie meter van de grond bent en je stalt of spint het scherm dan wordt het gevaarlijk. Het is beter om dit onder begeleiding van een instructeur te leren.

De andere belangrijke vaardigheid is inschatten of het vliegbaar is. Dat kun je niet online leren, en gewoon uitproberen als je op de start staat kan gevaarlijk zijn. Het risico van *trial and error*, leren met vallen en opstaan is: wat gebeurt er als je het mis hebt? Wat als het was toch niet vliegbaar was maar je bent wel gaan vliegen... Een voorbeeld is als de wind niet al te sterk lijkt op de start, maar je verzuimt om bovenop de richel achter de start te gaan voelen en er staat geen streamer of windzak. Was de wind toch te hard daar, dan word je over de top geblazen. Hier kan een ervaren piloot die de vliegstek goed kent goed bij helpen.

Mijn suggestie is dat je iemand probeert te strikken om je te helpen. Knoop een praatje aan met de lokale toppiloot en bied aan om ze op te halen na een overlandvlucht later op de dag. In ruil daarvoor vlieg jij vroeg op de dag met hun hulp, informatie en aanwijzingen over de condities. Ervaring opbouwen met het inschatten van vliegcondities kost heel veel tijd.

Andere mogelijkheden zijn om je aan te sluiten bij een club of mee te doen met fun-competities.

Waar haalt de kersverse piloot het beste de informatie vandaan? En hoe leren we de kwaliteit daarvan inschatten, met name van het aanbod online?

Dat is erg lastig. Online is net het Wilde Westen. Iedereen met een camera kan instructievideo's maken over paragliding. Er is geen enkele controle van bijvoorbeeld een uitgever, zoals dat voor boeken en magazines wel geldt. Die zijn dus een goede plek om te starten.

Verder is het aan jou, de piloot. Alles aan vliegen is logisch en technisch, het is geen magie. Dus gebruik je verstand, kijk en luister goed en laat je niet afleiden door charisma of iets dat er fantastisch uitziet, met name online. Denk goed na of de informatie die je leest en hoort logisch is en of je het kunt begrijpen. Zo kun je je kennis opbouwen.

Niet alle informatie die je krijgt zal kloppen. Een onderdeel van je groei als piloot is het ontwikkelen van een goede antenne voor de juistheid van informatie, naar mijn mening. Ik zal nooit mensen proberen te beschermen tegen online informatie of zeggen dat iets onzin is. Jij als piloot moet dat gevoel leren ontwikkelen.

De informatie die ik presenteer op mijn kanalen is consequent. Veel verwarring bij piloten ontstaat als online de ene piloot dit zegt en de andere dat. Ze hebben mogelijk beide tot op zekere hoogte gelijk, maar ze hebben niet naar het grote geheel gekeken. Hun techniek werkt voor hun specifieke situatie of vliegstek maar ze zijn bijvoorbeeld nooit in de woestijn in Zuid-Afrika geweest of in hoog in de Alpen, waar hun techniek mogelijk niet werkt. Als beginner is het lastig om die beperking in te schatten.

Dus bekijk alle informatie met een kritische blik, ook mijn kanalen. Als je vragen hebt, stel ze! Dan leer je het snelst.

Wil je nog wat zeggen tegen kersverse piloten?

Ga vliegen!

Er is tegenwoordig zoveel informatie beschikbaar. Ik wou dat ik dat had toen ik leerde vliegen in de jaren negentig. Maar blijf er niet in hangen. Paragliding is een sport waar je wat kunt leren en dan gaan vliegen en genieten. Daarna leer je weer wat. Zoek een goed evenwicht tussen leren en vliegen. Mijn suggestie is: kijk een uur video en ga dan een uur vliegen, want in de lucht leer je pas echt. Al het andere is slechts ondersteuning.

Dit interview was onderdeel van een langer artikel door Bastienne Wentzel over progressie: verder leren na je brevet in Cross Country magazine #255, februari 2025.

► Het hele interview is te zien op het youtube-kanaal van Fly with Greg:
youtube.com/@FlyWithGreg



◀ Website: flywithgreg.com



Het harnas: misschien wel het belangrijkste deel van je uitrusting

Een paraglidingharnas is niet alleen een zitje, zoals het soms oneerbiedig wordt genoemd. Het harnas vormt de verbinding met je scherm, het bepaalt voor de helft het gewicht van je uitrusting, heeft grote invloed op de vliegeigenschappen van je scherm, het zorgt voor een kwart van de weerstand tijdens het vliegen en biedt ruimte aan je reserve, instrumenten, eten en drinken. En het belangrijkste: het harnas biedt veiligheid.

In deze serie artikelen zetten we het harnas in de spotlights, met een focus op veiligheid. Wat zijn de verschillen tussen harnassen en hoe kies je het juiste harnas voor jouw vliegstijl? Welke protectie vind je in harnassen? Hoe werkt de certificering daarvan? En wat zijn de nieuwste ontwikkelingen?

In dit derde deel kijken we naar nieuwe innovatieve protectors en hun voor- en nadelen.

Tekst: Bastienne Wentzel

Deel 3: Interessante innovaties



Honingraat-protectors zoals Koroyd zijn vrij nieuw in paraglidingharnassen. Deze absorberen energie door vervorming in plaats van door lucht te verplaatsen zoals schuim of opblaasbare materialen. Koroyd, het groene materiaal dat eruitziet als samengesmolten plastic rietjes, was het eerste honingraatmateriaal dat in paraglidingharnassen werd toegepast. Onlangs zijn er twee nieuwe ontwikkelingen op de markt verschenen. Alumina van Nova is vergelijkbaar met Koroyd, maar gemaakt van aluminium in plaats van plastic. Orikami van Niviuk, wat strikt genomen geen honingraatsstructuur heeft, lijkt op een kunststof versie van de bekende Japanse papierkunst origami. Ze hebben allemaal voor- en nadelen, maar omdat ze zo verschillen van de schuimkussens en airbags die we gewend zijn, zijn er veel vragen rondom deze protectors. We gingen op zoek naar de antwoorden.

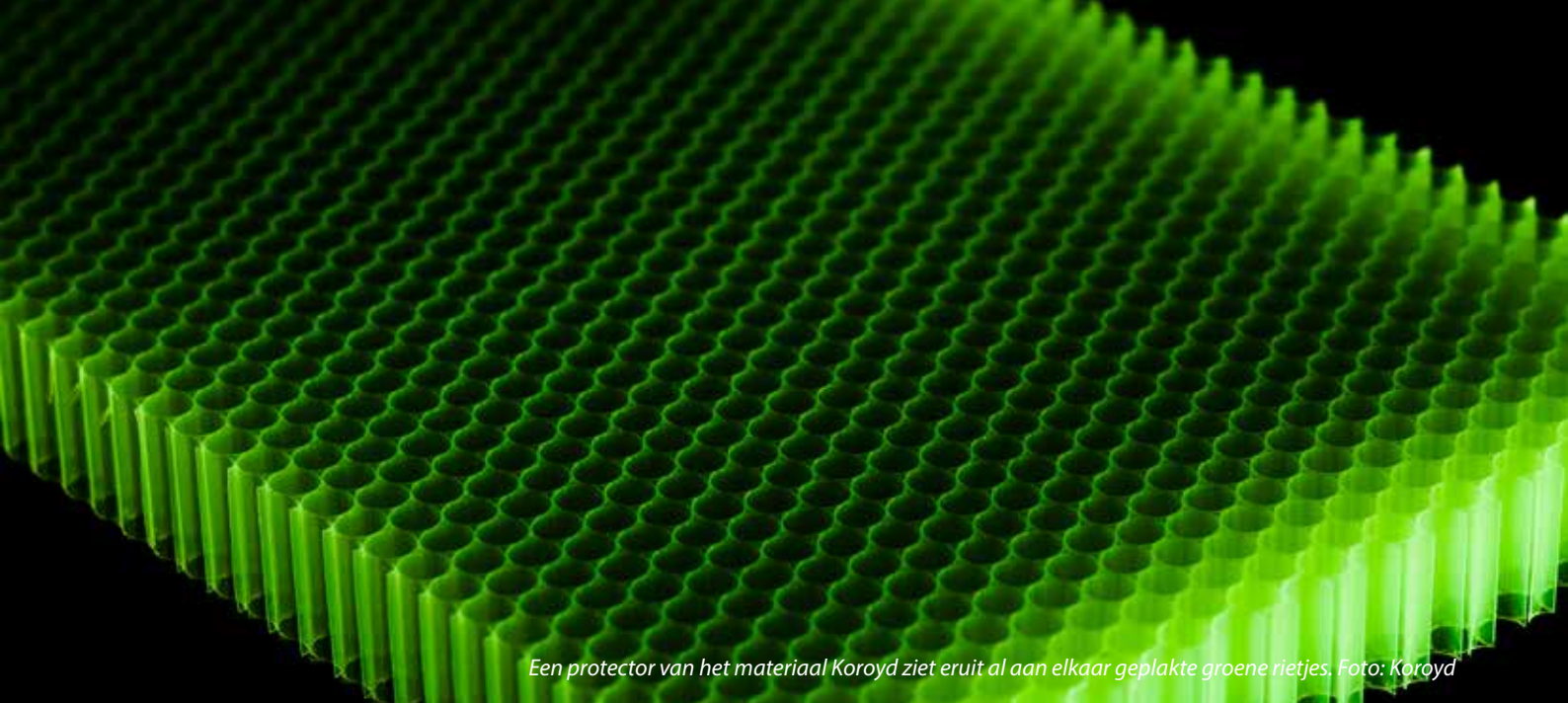
De eerste ontwikkelingen

Koroyd werd voor het eerst in een paraglidingharnas toegepast in 2017 door de Franse harnasfabrikant Neo. Het Suspender podharnas en door een samenwerking met Gin, de Genie Race 4 pod kregen beide een protector van Koroyd. Neo-oprichter Eric Roussel vertelt: "Ons eerste harnas had alleen airbag en schuim, maar we wilden een veilige maar lichtere en dunnere protector die makkelijker in de pakzak past en betere prestaties heeft."

In samenwerking met het in Monaco gevestigde bedrijf Koroyd kreeg Neo in 2014 een exclusieve licentie om Koroyd-protectors te ontwikkelen voor paraglidingharnassen. Na wat experimenteren ontdekten ze dat een stevig stuk schuim met blokjes Koroyd erin het beste werkt. Dit werd de slechts 9 cm dikke NEO-Koroyd 1.0 protector voor de Suspender.

Maar al sinds de introductie van de eerste harnassen met Koroyd-protectors is er veel discussie. Zelfs nu, zeven jaar later, lopen de meningen over Koroyd sterk uiteen van: "Ik zou hier nooit mee vliegen," tot: "Ik zou het altijd verkiezen boven een andere protector."

Brett Janaway, bestuurslid van de Britse KNVvL-zusterorganisatie BHPA en tevens organisator van SRS-wedstrijden, verwoordt het belangrijkste punt van de critici: "Toen Koroyd voor het eerst uitkwam, vond ik het briljant. Ik ging ervan uit dat deze nieuwe technologie beter moest zijn dan wat we hadden. Maar de manier waarop het nu wordt toegepast als een zeer dunne protector lijkt wel een stap terug. De vorige generatie harnassen had een testresultaat van maximaal 38,87 g. De nieuwe Submarine [een raceharnas met een 7 cm dikke Koroyd protector, BW] heeft nu een resultaat van 42,47 g.



Een protector van het materiaal Koroyd ziet eruit al aan elkaar geplakte groene rietjes. Foto: Koroyd

Het is dus duidelijk dat een piloot een groter risico loopt op letsel." Het testresultaat dat Brett noemt is de piekkracht gemeten bij de EN impact pad test die alle gecertificeerde harnassen hebben doorstaan. Bestudering van de cijfers leert dat de testwaarden in de loop van de tijd niet veel zijn veranderd: tijdens de EN-impactpadtest van de eerste Neo Suspenders (2017) met Koroyd was de gemeten piekkracht 39 g, een gemiddeld testresultaat onder vergelijkbare harnassen op dat moment. De Supair Strike (2016) bereikte bijvoorbeeld 40 g, met een 14 cm Bumpair (schuim en lucht) beschermer en de Kortel Kanibal Race II (2017, schuim) mat 38 g. De Suspenders zit op 36 en de Gin Genie Race 5 op net geen 40, beide met Koroyd en van eind 2023.

Maar een hogere testwaarde brengt ons wel dichterbij het gebied waar de impact ernstig letsel kan veroorzaken, zoals we zagen in deel 2 van deze serie in Lift 36. Gecertificeerde harnassen beschermen je tegen ernstig letsel bij een verticale crash, maar niet noodzakelijk tegen matig letsel of in omstandigheden die afwijken van de manier waarop wordt getest.

Belangrijk is dat dit geldt voor elke bescherming, niet alleen voor Koroyd. Alain Zoller, expert in harnas-certificeringen, merkt op: "Koroyd is erg innovatief en het werkt goed voor skiën of motorrijden. Het is gewoon een andere filosofie. Als het de EN-test doorstaat, is het net als elke andere bescherming."

Lichtste op de markt

Het belangrijkste voordeel van honingraatmateriaal is dat het twee tot vier keer efficiënter is in het absorberen van energie dan schuim of opblaasbare materialen voor dezelfde dikte. Daarom kunnen deze protectors veel dunner zijn en toch dezelfde bescherming bieden. Hierdoor hebben harnasontwerpers meer vrijheid, bijvoorbeeld om een dunner, aerodynamischer harnas te ontwerpen. Luc Armant hielp bij de ontwikkeling van het Ozone Submarine harnas, een soort sigaar met een Koroyd protector. Hij legt uit: "Voor de Submarine was ons doel om de dunste protector te gebruiken die nog binnen de norm valt, dus met een piekkracht van minder dan 50 g. Dat lukt niet met een airbag of schuim. De protector moet passen bij de ronde dwarsdoorsnede van het harnas, dus hij heeft een ronde onderkant die 7 cm dik is in het midden maar slechts 1 of 2 cm aan de zijkanten. Het harnas heeft ook een schuimkussen van 12 cm dik aan de achterkant."

Niviuk ontwikkelde de Orikami-protector voor hun Drifter 2 podharnas met een vergelijkbaar doel, vertelt ontwikkelaar Guillem

Battle: "De belangrijkste motivatie was het ontwerpen van de dunste mogelijke protector die vergelijkbaar gedrag vertoont met schuim en opblaasbare protectors voor XC-wedstrijdharnassen. Prestaties zijn de belangrijkste drijfveer."

Hij zegt dat ze ook tests hebben uitgevoerd met een protector van 7 cm dik, maar dat ze hebben besloten om de dunne van 5,5 cm te gebruiken in de Drifter 2, omdat deze de luchtweerstand minimaliseert voor dit harnas met hoge prestaties, terwijl het nog steeds voldoet aan de EN- en LTF-certificering. De Drifter 2 beschikt ook over een rugprotector.

Philipp Medicus hielp bij de ontwikkeling van de Nova Alumina protector voor het harnas dat in 2021 in de Red Bull X-Alps is gebruikt. "We slaagden er toen in om de lichtste gecertificeerde bescherming op de markt te krijgen. De protector die we nu in het lichtgewicht podharnas de Artus gebruiken is hetzelfde, maar groter zodat hij beter werkt bij een zijwaartse of voorwaartse impact. En we hebben een Alumina rugprotector toegevoegd."

Een harde crash

Omdat ze energie anders absorberen dan schuim of airbags, voelen honingraatprotectors hard aan. Een honingraatplaat is dan ook geen kussen. Je moet niet verwachten dat je lekker zacht valt bij een harde landing, daar zijn ze niet voor bedoeld.

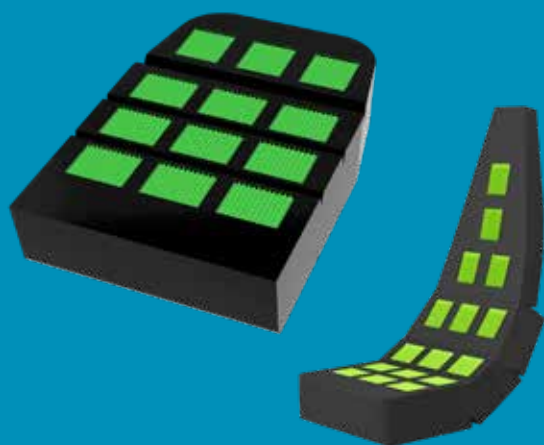
Dat betekent ook dat je niet stuitert als een bal. Het risico van stuiten is dat je op een ander, onbeschermd lichaamsdeel of op een hard voorwerp landt. Bovendien geeft de terugkaatsing van zachtere protectors zoals opblaasbaar materiaal een deel van de energie terug aan het lichaam, zij het over een relatief lange tijd. Honingraatprotectors absorberen alle botsenergie door te vervormen, waardoor ze niet terugkaatsen.

Philipp vindt dat honingraatprotectors het beste zijn voor een harde crash. Hij zegt: "Voor een harde val wil je harde bescherming. Als je van vijf meter valt, wil je geen kussen. Hoe harder de impact, hoe harder de ideale protector, dat is gewoon natuurkunde. Het zou het beste zijn om zowel zachte als harde bescherming te hebben, maar ik zou eerder kiezen voor een bescherming tegen een harde impact dan voor een middelzware."

Luc Armant van Ozone merkt op: "Het is belangrijk om in gedachten te houden dat comfort één ding is, maar bescherming bij hogere g-krachten iets anders. Deze kunnen tegenstrijdig aan elkaar zijn." Philipp voegt eraan toe dat we ons bewust moeten zijn van het feit dat als de impact zo hard is dat het schuim- of luchtkussen volledig

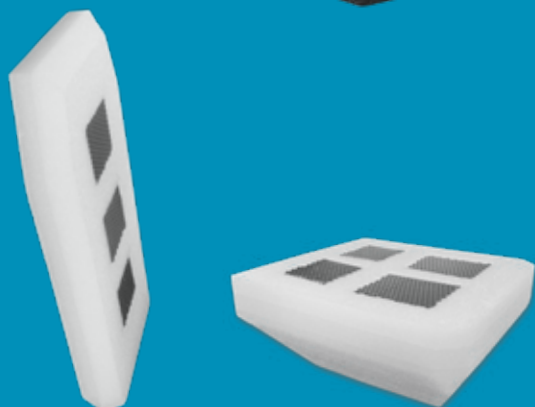
De nieuwste ontwikkelingen

In de volksmond worden de nieuwe innovatieve dunne protectors in paraglidingharnassen allemaal honingraten genoemd, terwijl strikt genomen alleen de aan elkaar gesmolten zeshoekige buisjes een echte honingraatstructuur hebben. Deze honingraten worden al decennia lang veel gebruikt in de lucht- en ruimtevaartindustrie als schokdempers in bijvoorbeeld vliegtuigen en helikopters. De meeste schokabsorberende pads met honingraatstructuur zijn gemaakt van metalen of polymeren en zijn zeer efficiënt in het absorberen van energie, vooral wanneer ze axiaal worden belast (van boven of van onderen). Bij zijdelingse belasting is de energieabsorptie lager. De nieuwe materialen zoals Koroyd die worden gebruikt in paraglidingprotectors werken op dezelfde manier.



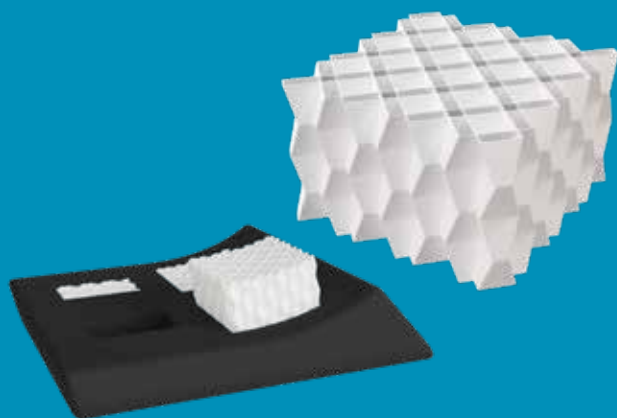
Koroyd

Het bedrijf Koroyd werd in 2010 opgericht na jarenlang onderzoek naar een honingraatstructuur van gesmolten rietjes uit polymeren zoals polypropyleen. Het patent voor het materiaal zelf, ontwikkeld voor lichaamsbeschermingsmiddelen, dateert uit 2004 en Koroyd wordt nu gebruikt in onder andere helmen, rugprotectors en ski's. De sterkte van het materiaal en de hoeveelheid geabsorbeerde energie zijn afhankelijk van het gekozen polymeer en de wanddikte en diameter van het rietje. Voor paragliden wordt de zachtste versie met 6 mm buizen gebruikt. Koroyd harnasprotectors beginnen te verkreukelen en absorberen energie vanaf een val van 30 cm of 2,4 m/s.



Alumina

Aluminium was het oorspronkelijke materiaal voor honingraatprotectors in de lucht- en ruimtevaart. Voor paragliden wordt een aluminium honingraatstructuur gecombineerd met een PE-schuim (vergelijkbaar met piepschuim maar zachter). Het voorbehandelen van de honingraat tijdens de productie zorgt ervoor dat er geen initiële spanningspiek ontstaat. Het PE-schuim zorgt ervoor dat ook een zijdelingse impact wordt opgevangen. De resulterende Alumina-protector doorstaat de dubbele impactpad-test en is zowel EN als LTF gecertificeerd. Het PE-schuim zonder honingraat doorstaat een enkele test.



Orikami

Orikami is gemaakt van een geëxtrudeerd polymeer in een voorgevouwen vorm geïnspireerd op de Japanse papierkunst origami. Het is geen honingraatmateriaal, zegt Niviuk, maar een metamateriaal waarbij het mechanisme voor het absorberen van energie elastische vervorming is in plaats van plastische. Dat betekent dat wanneer het wordt samengedrukt, het volledig vervormt en energie absorbeert, maar wanneer je het loslaat herstelt de vorm zich. Deze voorgevouwen vorm vermijdt ook de spanningspiek bij het begin van de vervorming. Orikami doorstaat ten minste zes impacttests met hoge intensiteit op rij en slaagt voor zowel de EN- als de LTF-certificering. Het is iets zwaarder dan schuim en absorbeert ook energie bij valpartijen van lage hoogte en bij lage snelheden.

indeukt, je bescherming tot nul gereduceerd wordt en de krachten meer dan 200 g bereiken.

Zou het niet het beste van twee werelden zijn als we een honingraatprotector in een dikke laag schuim verpakken? Niet noodzakelijkerwijs, volgens Luc: "Als je doel een 20 cm dikke protector is en je kiest voor 10 cm schuim en 10 cm Koroyd, dan zullen de resultaten niet zo goed zijn als 20 cm Koroyd. Het is het beste om alle dikte waar je ruimte voor hebt in het harnas, te gebruiken voor de energieabsorptie. Koroyd is daarin het meest efficiënt."

Maar een dikkere honingraatprotector die lagere g-krachten geeft maakt de protector zwaarder en duurder en gaat natuurlijk ook voorbij aan het doel van het ontwerpen van een lichte en dunne protector voor een gestroomlijnd, aerodynamisch harnas. Alle fabrikanten stoppen blokken honingraat in een schuimkussen en gebruiken alleen honingraat precies daar waar de hardste impact zal zijn. Daarnaast legt Philipp uit dat het gebruik van meer honingraat niet noodzakelijkerwijs helpt om de g-krachten omlaag te brengen: "Stel je springveren voor die een botsing absorberen. Als je meer veren gebruikt, wordt de waarde hoger."

De regels veranderen

Een ander gevolg van de manier waarop Koroyd verkreukelt bij een crash is dat het maar één klap aankan. Voor Matt Wilkes, een medisch expert op het gebied van buitensporten en blessures, is dit een groot probleem: "Als je crasht en je verkreukelt veel Koroyd, dan is er geen Koroyd meer over om te verkreukelen als je een tweede crash zou hebben. Daarom vlieg ik persoonlijk alleen met schuimbescherming."

Tot voor kort vereiste de EN-impactpadtest twee opeenvolgende tests met dezelfde protector. Na een recente wijziging is voor de EN-impactpadtest nu slechts één valtest vereist. De Duitse LTF-certificering vereist er nog steeds twee. Dat klinkt alsof de EN-norm is aangepast aan Koroyd.

Karl Slezak, veiligheidsadviseur bij de Duitse zusterorganisatie DHV, denkt dat de eerste impact het belangrijkste is. "Honingraatprotectors gaan verloren tijdens de test, dus ze zullen nooit door een certificering komen die twee opeenvolgende valtesten vereist. Daarom is de test veranderd. Na 25 jaar waarin we alleen schuim en luchtprotectors hadden zijn de nieuwe ontwikkelingen erg interessant. We willen ze niet tegenhouden. Dit jaar zal de LTF-norm ook worden aangepast aan de EN en dan slechts één valtest vereisen."

Er zijn overigens al verschillende honingraatprotectors beschikbaar die twee tests doorstaan, zoals Nova's Alumina. Philipp legt uit: "Per valtest kreukelt de Alumina protector minder dan de helft. Ik zou zelfs willen beweren dat er een aantal scenario's zijn waarbij ons resultaat van 46 g, die minder dan de helft van de dikte gebruikt, veiliger is dan 20 g, die 99% van de dikte gebruikt."

De Orikami van Niviuk veert terug naar zijn oorspronkelijke vorm na

Zacht is niet altijd veilig

Om schuim of een opblaasbare protector een klein beetje in te drukken is niet veel kracht nodig; daarom voelen ze zacht aan. Naarmate ze meer vervormen, absorberen ze steeds meer energie, maar het totaal is minder dan bij honingraten van dezelfde dikte. Honingraatmaterialen voelen hard aan omdat ze precies dezelfde kracht nodig hebben om te kreukelen, of ze nu een beetje vervormen of veel (tot zo'n 80%).

De totale hoeveelheid energie die een honingraatmateriaal kan absorberen is veel hoger bij een gegeven dikte dan voor schuim of lucht, juist vanwege het vervormen. Dit wordt *efficiëntie* genoemd. De efficiëntie van een protector kan worden gemeten in g's per centimeter met behulp van de EN-testwaarden. Meer g's per centimeter betekent dat een protector dunner kan zijn en toch dezelfde hoeveelheid energie kan absorberen. Voor schuimrubberen en opblaasbare protectors ligt dit getal tussen 1,5 en 2,5. Honingraatstructuren zijn van een andere klasse: hun efficiëntie ligt tussen 4 en 8 g per cm.

Door een protector dikker te maken, neemt de energieabsorptie meestal toe, waardoor de g-kracht (vertragsingswaarde) afneemt. Bijvoorbeeld, een 7 cm dikke Orikami protector van Niviuk heeft een waarde van 35 g en bij 5,5 cm is het testresultaat 44 g.

een botsing en kan na zes zware klappen nog steeds de test doorstaan, zegt Guillem Batlle. Dat komt omdat het niet echt kreukelt bij een botsing legt hij uit: "Orikami vertoont elastische vervorming in tegenstelling tot de plastische vervorming van echte honingraatstructuren."

Andere krachten

Omdat honingraatmaterialen het meest efficiënt zijn in het absorberen van energie bij een verticale val, maken sommigen zich zorgen over hoe een stijf blok honingraatmateriaal een zijdelingse of zijwaartse val absorbeert. Zoals we in deel 2 hebben gezien, wordt dit in de EN-certificering niet getest, voornamelijk omdat er niet genoeg informatie is om te bepalen wat de testwaarde dan zou betekenen.

Het feit dat honingraatblokken in een schuimkussen worden geplaatst om ze op hun plaats te houden, helpt een beetje bij een zijdelingse botsing: het schuim heeft meestal lagere dempingswaarden, maar het absorbeert wel een deel van een zijdelingse impact. Een zogenaamde stress-strain plot die enkele fabrikanten publiceerden veroorzaakte daarnaast nogal wat opschudding. De plot toonde een piek voor Koroyd net voordat het begint te vervormen



Honingraatstructuren zoals Koroyd, hier afgebeeld, absorberen energie door te vervormen. Beeld: Koroyd.

Ozone Submarine



Koroyd
7 cm
42,47 g

Koroyd
8 cm
35,71 g

Neo Suspende 2



Gin Genie Race 5



Koroyd
9 cm
39,95 g

Orikami
5,5 cm
44,52 g

Niviuk Drifter 2



Niviuk Arrow P



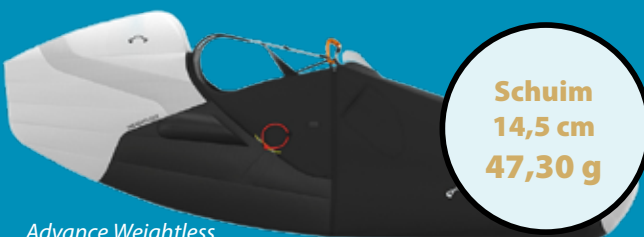
Schuim
15 cm
45,38 g

Alumina
10,5 cm
46,65 g

Inflatable
15 cm*
37,79 g



Nova Artus



Schuim
14,5 cm
47,30 g

Advance Weightless



Schuim
16 cm
39,49 g

Inflatable
16 cm
37,79 g

Woody Valley GTO Light 2

Schuim
15 cm*
41,27 g

Advance Lightness 4



Inflatable
19 cm
35,32 g

Skywalk Range X-Alps 3





Niviuk Drifter 2 met Orikami protector. Foto: Niviuk

◀ In dit overzicht zie je de impact pad testwaarden (de piekkracht) van recente XC- en lichtgewicht podharnassen met verschillende typen protectoren. Hieruit blijkt dat hoge of gemiddelde testwaarden onafhankelijk zijn van de protectortechnologie, hoewel honingraten veel dunner zijn. * De dikte van deze protectoren is een schatting. Foto's: fabrikanten.

en energie begint te absorberen. Dat is net als het pletten van een frisdrankblikje: er is een flinke schop voor nodig om het te verkreukelen, maar als het eenmaal een stukje ingedeukt is gaat het makkelijker.

Philipp Medicus legt uit: "Veel materialen hebben de eigenschap dat de aanvankelijke vervorming meer kracht vereist dan de daaropvolgende vervorming. Tenzij je deze kracht overschrijdt, gedraagt het materiaal zich als een stijve baksteen, dus deze piek is relevant." Maar omdat de stress-straintest langzaam wordt uitgevoerd in vergelijking met een valtest, is de relevantie voor een realistische situatie bij paragliding, wanneer we op de protector vallen, niet eenvoudig vast te stellen. Daarnaast worden nieuwe materialen zo ontworpen dat deze initiële piek niet meer aanwezig is. Ze worden als het ware een beetje voorgekreukeld.

Zichtbare schade

Tot slot, hoe kwetsbaar zijn honingraatprotectors? Omdat de schade aan een honingraat zo duidelijk zichtbaar is, krijg je het gevoel dat je er extra voorzichtig mee moet doen om hem niet beschadigen bij dagelijks gebruik. Maar zo kritisch is het niet, verzekert Philipp: "Een normaal persoon kan een honingraatprotector niet zomaar beschadigen bijvoorbeeld bij het inpakken. Als je erop gaat staan zal hij waarschijnlijk wel beschadigen. Maar een klein deukje maakt geen verschil in bescherming."

Luc Armant hecht juist veel waarde aan de informatie die zichtbare schade kan geven: "Een Koroyd-protector kan veel informatie geven over de crash die je hebt gehad door naar de vorm van de schade te kijken. Een schuimprotector of airbag zegt na een crash niets. Zelfs als die volledig samengedrukt zijn geweest tot op de grond, dan zul je dat niet weten."

Hoewel honingraatprotectors niet meteen kapot gaan, zelfs niet bij

een harde landing, moet je er niet op gaan zitten of staan (op geen enkele protector trouwens). Bovendien kunnen schuim, airbags en opblaasbaar materiaal ook kleine beschadigingen oplopen. Alain Zoller pleit voor een betere inspectie door de piloot zelf: "Als je hard landt moet je de beschadigde protector controleren en eventueel vervangen. Dit is niet anders voor schuim of airbags, maar niemand controleert zijn protector na een harde landing. Ze gaan weer omhoog en vliegen vrolijk verder." Helaas is controleren makkelijker gezegd dan gedaan. Niet alle harnassen zijn gemaakt met gemakkelijk vervangbare protectors, dus het is het beste om dit te controleren voordat je er een koopt.

De typen harnassen waarin deze nieuwe innovatieve protectors worden toegepast zijn vrijwel allemaal high-performance XC of lichtgewicht podharnassen. Ze zijn vooral bedoeld voor ervaren piloten, ongeacht de protectortechnologie, maar hebben soms verleidelijke eigenschappen voor de gemiddelde piloot. In het volgende deel van deze serie gaan we dieper in op deze speciale harnassen en ontdekken we wat we moeten weten voordat we in de verleiding komen om ermee te vliegen.

Met dank aan: Matt Wilkes, Brett Janaway, Luc Armant, Eric Roussel, Simon Campiche, Karl Slezak, Robin Friess, Alain Zoller, Olivier Zoller, Claude Turnheer, Nicolas Jacquod, Guillem Battle, Philipp Medicus, Kaveh Behbahani.

Deze serie artikelen is een bewerking en vertaling van een serie die Bastienne Wentzel schreef voor Cross Country magazine, gepubliceerd in zomer 2024 - xcmag.com



Dubbel-recensie

Gin Calypso 2 en Gin Camino 2

Gin bracht afgelopen jaar twee lichtgewicht schermen uit: de Calypso 2 voor recreatieve piloten en de Camino 2 voor sportieve veelvliegers. Voor elk wat wils dus! We vlogen beide schermen afgelopen zomer in Zuid-Frankrijk en zetten onze bevindingen hier op een rijtje.

Tekst en foto's: Erwin Voogt en Bastienne Wentzel





De nieuwste lichtgewicht easy intermediate van Gin, de Calypso 2, belooft een echte allrounder te zijn. Vergeleken met de eerste Calypso lijkt er niet veel veranderd te zijn. De strekking, maten en gewichtsklassen zijn gelijk, inclusief het uitgebreide gewichtsbereik voor de S, M en L. Het gewicht van het scherm is ook vrijwel niet veranderd en bedraagt 3,6 kg voor de XS met gewone risers. Gin Seok Song, de oprichter van het merk Gin, zegt ons echter dat de Calypso 2 is ontworpen voor betere prestaties: "De prestaties zijn geoptimaliseerd voor een goede introductie in het cross-country vliegen. Door de uitstekende stabiliteit en prestaties op volle snelheid kan iedereen gemakkelijk lange afstanden aan."

Materialen

Het geleende scherm heeft de gewone risers, die absoluut niet lichtgewicht zijn. Je kunt ook kiezen voor de lichte Dyneema risers, dat scheelt 200 g. De normale risers zien er vrijwel hetzelfde uit als op de eerste Calypso, behalve de zeer mooie nieuwe remlussen. Deze zijn gemaakt van een dunne lus met een comfortabel dikker en zacht middengedeelte. Persoonlijk had ik graag wartels gehad om te voorkomen dat de remlijnen opdraaien met gevaar voor knopen, maar ik heb er eigenlijk geen last van gehad dat ze er niet op zaten. Blijkbaar draaien de remlijnen niet zo veel. Ik vond ook de sterke platte magneten fijn die de remlussen effectief vastzetten aan de risers.

Nieuw op de Calypso 2 zijn de halve ribben in het midden van de cellen met een koordje en nitinolstaafjes om ze in vorm te houden, de nieuwe Rigifoil genoemd. Nitinol werd aangebracht om het pakvolume te verminderen, zegt Gin. Hij legt uit dat de Rigifoil helpt om de vorm van de leading edge te behouden zelfs bij volle snelheid. Dit lijkt inderdaad goed te werken, er is geen sprake van flapperen

of vervorming van de cellen ondanks de relatief grote celopeningen.

Het vermelden waard zijn de vrij lange nitinolstaven over het bovenoppervlak, net zoals de Gin Bolero 7 en Evora die hebben en die tot voor kort alleen op vleugels met hogere prestaties werden gezien. Ze hebben geen invloed op het pakvolume; ik kon het scherm flink samenpersen om hem in de meegeleverde 2.7 compressiezak te krijgen, die overigens ook weer niet zo heel veel kleiner is dan de compressiezak voor een gemiddeld niet-lichtgewicht B-scherm. De Calypso 2 pakt niet superklein in.

De Calypso 2 heeft relatief dikke omhulde lijnen. De onderste en middelste lijngalerijen hiervan sluiten halverwege aan met vrij omvangrijke lus-in-lusknopen. Ik had er af en toe last van bij het sorteren omdat andere lijnen vast kwamen te zitten rond deze knopen. Een beetje schudden helpt.

Bijzonder is dat er maar twee A-lijnen aan elke kant zijn in plaats van drie. Beide hebben een aparte A-riser. Voor grote oren trek je de buitenste A-risers het beste één voor één, omdat de oren flink groot zijn! Ze zijn licht om te trekken en stabiel. Een beetje speed erbij en je daalt snel af en bent snel weg van bijvoorbeeld een al te grote wolk.

In de lucht

Starten is gemakkelijk zoals verwacht voor een lichtgewicht scherm. Zeer geschikt voor niet zo ideale startplekken. Een lichte input op de binnenste A's is genoeg om het scherm boven je hoofd te brengen. Hij stopt in de meeste gevallen vanzelf boven je hoofd, behalve bij echt harde thermiek of wind. Het is een geweldig scherm om mee te groundhandelen, soaren en spelen.

In de lucht vond ik dat hij vliegt als een lichtgewicht glider: licht,

speels en direct op de remmen. Het scherm rolt wat meer van links naar rechts dan ik gewend ben van schermen in deze klasse. Er is ook het bekende geritsel van de lichte stof, vooral in turbulente omstandigheden. Inklappers of zelfs maar een klein flapperend oortje heb ik trouwens niet gehad, ook niet in de flink thermische lucht hartje zomer in Zuid-Frankrijk. Het scherm voelt alsof hij niet veel correctie nodig heeft om boven je hoofd te blijven. Of je de hoeveelheid informatie die hij over de lucht doorgeeft waardeert, is een persoonlijke kwestie, maar als je besluit die informatie te negeren, is het prima. Een thermiekbels in rollen is gemakkelijk en de Calypso 2 lijkt goed te klimmen in allerlei omstandigheden, maar je moet wel zelf sturen om in de thermiek te blijven. Doe je niks, dan wordt het scherm de bel uit gezet. Tot slot vond ik het landingsgedrag van de Calypso 2 prettig. Hij kan verglijden als je dat wilt. Hij is nauwkeurig te sturen voor de laatste correcties. De flare is heel geleidelijk met precies de juiste hoeveelheid lift aan het einde om op zachtjes op je tenen te landen.

Het oordeel

Ik zou zeggen dat de Calypso 2 geschikt is voor beginnende hike&fly piloten of als een eerste scherm na je brevet. Hij is niet superlicht of superklein, maar toch een kilo lichter dan standaard in deze klasse, bijvoorbeeld de Gin Evora, ook een makkelijke B. Belangrijk is dat hij helemaal niet kwetsbaar aanvoelt. De stof voelt aan alsof hij wat ruw terrein aankan, de lijnen zijn volledig gemanteld en de standaard risers zijn stevig en ongecompliceerd.

Bastienne Wentzel vloog de Calypso 2 XS met een gewicht van ongeveer 80 kg in totaal in het zuiden van Frankrijk met een Skywalk Cruise zitharnas.



Wat Gin zegt: "De Calypso 2 is een echt lichtgewicht ontwerp, gericht op de behoeften van recreatieve en gevorderde piloten die graag reizen, hiken en zelfs wat XC doen."



De leading edge heeft nitinol staafjes ter versteviging en een 'half-rib Rigifoil' met staafjes en een koordje halverwege de cellen.



De risers van de Calypso 2 hebben kleur gecodeerde lussen, een zeer duidelijk gemarkeerde binnenste A-riser voor het opzetten.



De lichtgewicht remlussen zijn zeer comfortabel en hebben een sterke magneet voor het vastzetten van de lus.

Technische specificaties

Doel: Soaren, thermiek, cross country, reizen

Niveau: Beginner en gemiddeld

Maten: XXS, XS, S, M, L

Vlak oppervlak (m²): 20,99, 22,43, 24,42, 26,5, 28,66

Gecertificeerd startgewicht (kg): 55-75, 65-85, 75-95-100, 85-105-110, 95-115-120

Gewicht (Dyneema risers) (kg): 3,22, 3,40, 3,65, 3,86, 4,10 (normale risers voegen 200 g toe)

Cellen: 47

Strekking: 5,05

Certificering: EN B
gingliders.com



De lichtgewicht EN-C tweelijner Gin Camino 2 is een van de eerste lichtgewicht versies van een bestaande EN-C tweelijner, namelijk de Gin Bonanza 3. De specs suggereren dat de Camino 2 'gewoon' een Bonanza 3 van lichtgewicht stof is. Of zit er meer in?

Ontwerp en constructie

Zowel de Bonanza 3 als de Camino 2 hebben een strekking van 6,3 en 65 cellen, wat bescheiden is voor hun klasse. En natuurlijk heeft de Camino 2 ook de typische gegolfde Wave Leading Edge - geïnspireerd op de tuberkels van de bultrugwalvis, aldus Gin. Maar met een gewicht van ongeveer 3,5 kg voor de kleinere maten is de Camino 2 een stuk makkelijker te dragen dan een walvis. De Camino 2 is ongeveer een kilo lichter dan de Bonanza 3 in dezelfde maat. Met lichtgewicht Dyneema risers in plaats van standaard win je nog eens 200 gram.

De gewichtsbesparing komt door lichtere stof, namelijk Porcher Skytex 27 en 34 g/m² in plaats van Myungjin MJ32 en MJ40 MF voor de bovenkant, maar ook door het gebruik van nitinol in plaats van kunststof staafjes. Die vereisten veranderingen in de constructie die niet direct zichtbaar zijn, vertelt ontwerper en oprichter van het merk, Gin Seok Song: "Vooral omdat het verschil tussen plastic en nitinol de stabiliteit van de vleugel kan beïnvloeden, moesten we de vleugel zorgvuldiger ontwerpen in vergelijking met de Bonanza 3. De panelen hebben een andere vorm. Bovendien moest de spanning van de trailing edge worden aangepast om stabiliteit op volle snelheid te garanderen." Maar ook in de lucht blijkt de Camino 2 meer dan alleen een lichtgewicht Bonanza 3. Het is echt een andere vleugel zoals we zullen zien.

Starten en vliegen

Een van de leukste dingen van een lichtgewicht uitrusting is de wandeling naar de start. Mijn bekpakking met de Gin Camino 2 was

minder dan 10 kilo, inclusief water, instrumenten, radio en camera, en zonder enig compromis aan veiligheid of comfort. Ook liften na je vlucht is makkelijker met een kleine bekpakking.

Starten is eenvoudig. In een sterke thermiekbel is de vleugel een beetje beweeglijk, zoals veel andere vleugels in deze klasse, maar dat is gemakkelijk onder controle te houden. Een voorwaartse start bij weinig wind moet met de binnenste A-risers om hoefijzervorming te voorkomen, maar de riser set-up zorgt ervoor dat dit eigenlijk niet fout kan gaan. Net als bij de Bonanza 3 stijgt de Camino 2 rustig zonder de neiging om door te schieten.

In de lucht vond ik de Camino 2 een heerlijke vleugel om mee te vliegen. Ik heb een paar weken met het scherm gevlogen in het gebied rond Lac de Serre Ponçon, met heel bijzonder weer: sterke thermiek en vaak een wolkenbasis boven de 3500 meter. Ik kwam zelfs boven de 4200 meter en keek neer op het meer dat meer dan 3000 meter onder me lag! De Camino 2 voelde altijd veilig en comfortabel. Vanwege het geweldige uitzicht maakte ik vaak foto's tijdens het thermieken of bij een oversteek op speed, terwijl ik af en toe bijstuurde met een achterste riser of remlus - geen probleem. Een aantal vluchten vloog ik samen met een vriend aan een EN-D. Op full speed kon ik de EN-D niet bijhouden, maar hij was vaak verbaasd dat ik rustig foto's kon maken terwijl hij met zijn vleugel worstelde.

Snel vliegen en snel afdalen

Over snelheid gesproken, de Camino 2 is sneller dan zijn zwaardere broer, de Bonanza 3. Nauwkeurige metingen zijn altijd tricky, maar ik mat een snelheidswinst van ongeveer 18 km/u op full speed, waarmee de Camino 2 op dit punt meer in lijn ligt met zijn concurrenten. Gin legt uit dat het profiel van de Camino 2 anders is ontworpen om zijn maximumsnelheid te verhogen. "Daardoor slaagt hij zelfs met een groter snelheidsbereik voor de EN certifice-

ringstests zoals de inklapper op full speed en 25% remmen op full speed. Bij een tweelijner is de profielkeuze erg belangrijk en leidde tot een toename in snelheid en verbeterde stabiliteit."

Snel afdalen kan met gewone oren, B3-oren of met spiralen. De gewone oren moeten tegelijkertijd worden getrokken omdat de Camino 2 vrij snel naar de andere kant begint te draaien - een linkeroor resulteert in een rechterbocht. De daalsnelheid met oren is ongeveer 2,5 m/s. Ook B3-oren moeten gelijktijdig getrokken worden en Gin adviseert ook om eerst 25% speed te trappen. De daalsnelheid met B3-oren is ongeveer 4,5 m/s, maar je verliest ook meer dan 5 km/u voorwaartse snelheid. Normale spiralen zijn rechthoekig rechtaan, maar nosedown krijg je meer dan 5G te verduren. Vanwege de lichtgewichtconstructie raadt Gin af om oren te gebruiken tijdens het spiralen. Ze adviseren om een 'anti-G parachute' te gebruiken als je niet comfortabel bent met hoge G's. Dat gezegd hebbende, deze eigenschappen zijn typisch voor deze klasse schermen en het dynamische gedrag draagt bij aan het vliegplezier!

Het oordeel

Met de Camino 2 is Gin erin geslaagd om niet alleen een lichtere Bonanza 3 te maken, maar in sommige opzichten zelfs een betere Bonanza 3. Ik denk dat de Camino 2 de eerste keus zal zijn voor piloten die de hogere prijs en mogelijk kortere levensduur niet erg vinden. Beide vleugels, zwaargewicht en lichtgewicht, zijn comfortabele en relatief toegankelijke EN-C tweelijners met geweldige prestaties. Maar de Camino 2 geeft je voor 12% meer geld bijna 30% minder vleugel (in kilogrammen) met een 9% hogere topsnelheid. Dat is nog eens een geweldige deal!

Erwin Voogt vloog de Camino 2 met een Skywalk Range X-Alps 2 podharnas (85 kg totaal) gedurende twee weken rondom de Dormillouse in Zuid-Frankrijk.



Wat Gin zegt: "De Camino 2 is geschikt voor piloten die niet alleen ver willen vliegen, maar ook van avontuur houden, of dat nu hike&fly of vol biv is. Of voor hen die van de handling van lichtgewicht schermen houden."

Technische specificaties

Doel: XC, sportklasse competitie, hike&fly

Pilotenniveau: Gevorderd, sportklasse piloten

Maten: XXS, XS, S, M, L

Vlak oppervlak (m²): 19,53, 21,20, 23,00, 24,90, 26,90

Gecertificeerd startgewicht (kg): 60-75, 75-90, 85-100, 95-110, 105-125

Gewicht (Dyneema risers) (kg): 3,09, 3,34, 3,60, 3,96, 4,15 (200 g zwaarder met normale risers)

Cellen: 65

Strekking: 6,3

Certificering: EN C

gingliders.com



De Camino 2 heeft de typische Gin Wave Leading Edge, versterkt met staafjes en een koordje in de celopeningen.



De 'zware' risers van de Camino 2 zijn hetzelfde als die van de Bonanza 3.



De A-riser heeft aparte buitenste A-lijnen met een zwevende constructie door een oogje.



De achterste (B) risers met staafje voor sturen met de B's en standaard Gin remlussen met magneet. Wij geven eerlijk gezegd de voorkeur aan de zachte lussen van de Calypso 2.

Prachtig vliegen boven Nederland

'Bochten, Bochten, Bochten' klinkt het over de radio. Zo begint de eerste trede van de trap bij het traplieren. En zo klim ik aan de lier in drie of vier trappen naar bijna 500 meter boven een boeren-grasland vlakbij het Brabantse Vlijmen. Daarna koppel ik zelf los en maak een prachtige vlucht van wolkje naar wolkje. Da's genieten!

Het is een stralende dag in september. Bijna 20°C en met de nog redelijk sterke zon en al wat koudere lucht is het een heerlijke najaarsvliegday in Nederland. Samen met een groep andere deltisten van Deltavliegvereniging De Buizerd geniet ik van deze vliegmogelijkheid. Dicht bij huis, geen honderderden kilometers rijden en tóch uitstekende vliegmogelijkheden.

Lieren en traplieren; zó kom je echt hoog!

Lieren is een van de vliegmogelijkheden die we als deltisten in Nederland hebben (naast opgesleept worden achter een UL-vliegtuigje of soaren aan de kust). Een hele toegankelijke manier. Wat we nodig hebben: een ruim grasveld 'op de wind', een lier en een speciaal release om jezelf te ontkoppelen als je hoog genoeg zit. De Buizerd beschikt over een eigen lier en een lierveld van bijna 600 meter lengte. Bovenwinds staat de lier, bediend door de lierman. De lier moet je je voorstellen als een hele grote spoel met daarop meer dan een kilometer lijn. De lijn wordt uitgelegd naar de andere kant van het veld. Daar staat de te starten deltist.

Op de borst aan het vliegharnas een release. Daardoor kan je je als piloot zelf aan-, en ontkoppelen van de lierlijn.

Je staat klaar om te starten, op jouw teken ('GoGoGo') over de radio, begint de lierman de kabel in te rollen. De eerste meters loop je krachtig en met grote passen mee. En dan, je voelt het direct, door de snelheid waarmee je loopt en getrokken wordt ga je vliegen. Eerst vlak, en daarna steeds steiler omhoog. Richting de wind, richting de lier. Net als een vlieger word je opgetrokken. Het blijft een machtige ervaring, zo de wereld onder je weg te zien zakken en een steeds wijdsder uitzicht te krijgen. In de briefing aan het begin van de dag worden we daar door onze ervaren lierman nog even fijntjes aan herinnerd: 'Loop goed mee, duik niet in je delta en als je eenmaal vliegt, geef 'm de vrijheid om te stijgen, trek niet te veel aan, duw niet te veel uit. Laat 'm zelf vliegen. Voel wat je vleugel doet.' Het werkt!

Met een beetje mazzel kom je zo rond de 150meter. Maar dan is de 'kabel op' en ben je ongeveer tot boven de lier gevlogen. Wat dan? Dat is het moment dat de lierman de trekkracht van de kabel haalt





“Loop goed mee, duik niet in je delta en als je eenmaal vliegt, geef ‘m de vrijheid om te stijgen, trek niet te veel aan, duw niet te veel uit. Laat ‘m zelf vliegen. Voel wat je vleugel doet,” zegt de lierman. Het werkt!

(anders word je vooral naar beneden getrokken) en het commando ‘Bochten Bochten Bochten’ geeft. Voor jou als piloot is dit het teken om een 180-graden bocht te maken en met kabel en al weer van de lier terug te vliegen richting de plek waar je daarvoor net gestart was. Stukje wind mee dus. Zo rol je de lier weer af. En eenmaal ongeveer boven de startplek draai je weer 180-graden terug richting de lier. Dát is het moment dat je als piloot het teken geeft aan de lierman weer trekkracht op de lierkabel te zetten (‘Trekken Trekken Trekken’) en jij weer richting de lier vliegt. Deze manier van lieren heet ‘traplieren’. Elke trede van de trap (het heen-en-weer vliegen naar en van de lier weg) kom je hoger. En na een trede of 3-4 zit je op 500 meter, hét moment om te releasen en aan je vlucht te beginnen. Fantastisch!

Op de ene kant van de horizon de EBI in Vught, aan de andere kant het Provinciehuis en andere hoge gebouwen van Den Bosch. En daartussen prachtige bossen, windmolens, graslanden, heidevelden, rivieren, snelwegen en dorpjes. Zó ziet Nederland er van boven uit.

Vrijheid in de lucht

Eenmaal vrij in de lucht is het aan de piloot wat hij doet; een eigen

gekozen route vliegen, lokaal in de buurt van het veld blijven, of een mooi circuit vliegen en de landing weer inzetten om zo starts en landingen te oefenen.

Zelf koos ik ervoor de prachtige wolkenstraat die zich inmiddels gevormd had te volgen waardoor ik mooi op hoogte kon blijven. Mooier nog, ik kon nog wat klimmen naar wolkenbasis. Wauw! En dát gewoon boven Nederland, gestart vanaf een boeren graslandje aan een kabel.

Na ruim een uur besloot ik te komen landen in het grasland vlak naast de startplek. Daar zette ik m’n vleugel weer aan de grond. Want al hoewel je als piloot solo vliegt, is deltavliegen op deze manier ook een teamsport. Je helpt elkaar bij de start. Je doet bij elkaar de preflight check en je helpt met het uitleggen van de lierkabel. En misschien minstens zo belangrijk; je haalt bij elkaar feedback op over je start. Wat ging er goed, wat is iets om op te letten. Zo houden we de sport met elkaar veilig, en blijf je je als piloot steeds ontwikkelen.

Het was een heerlijke dag. Nu even vliegwinterstop (in Nederland). Ik kijk al ontzettend uit naar het komend vliegseizoen. Ik wens je mooie en veilige vluchten in 2025. In Nederland óf daarbuiten.

Vliegplezier én familieplezier

Deze zomer is het er van gekomen. Een enorm gave vliegvakantie waarin voor mij en ons gezin alles samen komt. Al vanaf dat ik begon met lessen bij Aernout in Nieuwvliet leek het me namelijk heerlijk om dat te kunnen combineren. Vliegen én familievakantie.

Met de coronajaren achter ons en naast die uitdagingen ook ander privé-uitdagingen staat de zomervakantie 2024 voor de deur. Ik wil erg graag ergens wat vliegen naast de paar vluchtjes die er bij de Buizerd zijn geweest.

Het jaar 2024 wordt ook het moment van de waarheid voor de overstap van Relax naar Orbiter. Iets met nulwind landingen en op tijd flaren (niet te vroeg en zeker ook niet te laat)... Gaan we vriendjes worden of moeten we elk onze eigen weg gaan. Om alvast wat van de spanning weg te halen: we zijn 'dikke matties'.

Omdat ik al lang in de maillijst van Tom (Deltavliegschool België) staat, komt er opeens de aankondiging langs dat hij naar Laragne zal gaan met gevorderden. Dan is de eis dat je zelfstandig kunt landen. Nou dat lukt al heel wat jaartjes. Ik kan me de laatste kromme upright niet meer herinneren en er liggen vier reserves in de schuur. Daarover later meer.

Wat gaan we doen?

Nou was mijn favoriete stek altijd Greifenburg. De logistiek is er onovertroffen; bus omhoog, camping met meer. En eventuele buitenlandingen geen probleem i.v.m. brede vlakke vallei met gras mais en duidelijke windrichting. Wel leek het me altijd al leuk om verder te kijken en nieuwe plekken te ontdekken. Met Tom naar Laragne ziet er daarom goed uit. Vervoer en retrieve is dan alvast geregeld. Alleen hoe dat in te plannen in werk en privé? Werk is snel opgelost door agenda leeg te vegen en verlof te boeken. Privé is de vraag: Wat gaan we eigenlijk doen deze zomer? Vrouw en 2 zoons, 17 en 19 jaar oud. Zoon 1 en vrouw willen eigenlijk wel naar de Spaanse kust. Nou weet ik nog van de laatste keer dat dat een heel eind rijden was en ik mezelf had voorgenomen daar nooit meer heen te gaan. Iets met warmte, in 1 ruk naar huis rijden, in slaap val-

len in België en zo.

In no time was er echter een fantastisch plan. Hier komt de hele trits: Ik ga met vleugel en caravan naar Laragne, weekje vliegen, dan door naar Spanje, vrouw en zoon 1 vliegen naar Barcelona ik pik ze daar op en zij kunnen zo in de caravan, 10 dagen Spanje zon zee eten drinken, zoon 1 terug naar NL, samen met vrouw naar Frankrijk, twee dagen lavendelvelden enzo, dan door naar Sapanay vier dagen vliegen, zoon 2 met vriendin ondertussen uit NL naar zelfde camping, bootje op het meer, eten op de Chambotte etcetera. Aldus geschiedt. Ik zal het verder bij het vliegen houden.

Landingsbier op de camping

Want gevlogen is er! Tom is echt precies zoals ik me als kaaskop een Belg voorstel. Super hartelijk, gezellig en een heerlijk 'schoon' taaltje. En wat een goede piloot en docent. Aspres, Laragne, Sapanay. Hoogtepunten: Laragne, Chabre: Zuidstart omhoog en dan boven de start boven de Noordzijde vliegen met de imposante rotswand. En landen op de camping. Landingsbiertje uit de caravan, heerlijk. Dat landen gaat nu echt lekker. Klein beetje VG erop en bijna alle keren (en nogmaals dank Ruud, Dent du Chat, voor het windvaantje op de landing) op de voetjes of eruit lopen en geen nose-inns! In Sapanay na al die jaren dat ik er als cursist was ben ik nu voor het eerst samen in de lucht met Heleen, dat was nog niet eerder voorgekomen. Letterlijk urenlang kunnen soaren langs de ridge en een paar keer thermiek om echt hoogte te kunnen maken. Sapanay startte alle dagen met een late start. De rots moet gewoon even lekker opwarmen. Rustig omhoog om 14:30u, dan opbouwen en om 16:00u naar de Trampolin. Op dinsdag lijkt het bij Dent du Chat ook startbaar dus spullen op de auto en rijden maar. Jaren geleden heb ik daar een keer



gevlogen en nu is het daarboven wel wat veranderd. Sowieso wat toeristischer, wel dezelfde startplek. Twee parapente-tandems gaan weg en die hebben behoorlijk last van de harde crosswind. Eenmaal goed boven het bos gaat het wel lekker omhoog.

De startcondities zijn voor mij echter net twee tikkies te heftig dus we gaan op het gemakje weer terug naar Sapey. En ja hoor, om 17:00u kun je daar ook heerlijk starten. Die middag zijn er ook behoorlijk wat parapentes bij de ridge. Makkelijk om te zien waar het wat beter stijgt. En ook weer een pente die op de soarband achteruit aan het vliegen is en mij echt niet ziet. Grote brul en een bocht naar het dal zodat ik weer in zijn blikveld zit. Het blijft altijd opletten. Omdat het zo lekker omhoog gaat durf ik ook op te schuiven richting het meer en komt zelfs de Chambotte in zicht.... Niet overdrijven en weer rustig terug om toch nog ruim boven de

start terug te keren. Nog een beetje heen en weer vliegen en boven het dal in een bel met meerdere roofvogels gevlogen. En dan is het na een anderhalf uur vliegen wel weer genoeg. De landing is niet helemaal vlekkeloos met de nulwind maar toch nog ruim voldoende, volgende keer iets minder snelheid op final. Een heerlijke vliegdag gehad!

Kortom een heerlijke vakantie met de supercombi 'gezin en vliegen'. En de NL-BE vluchten smaken naar meer. Het vervolg (tot nu toe) was een sleepweekend in Maillen. Daarover later wellicht meer. En die uprights in de schuur? Die liggen er nog steeds. Helaas heb ik ze niet meegenomen. Vanaf nu gaan er altijd twee mee. Niet perse voor mezelf, maar in Laragne had ik er iemand enorm blij mee kunnen maken. Nu was zijn vliegvakantie voorbij. Nogmaals sorry en *see you in the sky!!*



0
1
2
3
4
5
6
7
8
9
10
11
12
13
14
15
16
17
18
19
20
21
22
23
24
25
26
27
28
29



Rogier Jansen

Leeftijd: 45 jaar

Beroep: IT security

Vliegvereniging: Paragliding
Holland

Woonplaats: Beemte Broekland

Rogier Jansen

“Paragliden maakt je kop leeg”

Rogier vliegt pas 3 jaar en is al compleet verslaafd aan het paragliden. Steevast elke vakantie gaat zijn vliegset mee op reis. En ook deze koude februari dag vinden we hem op het lierveld op Terlet. Alleen vandaag valt hij extra op door zijn nieuwe snor. Wat is er aan de hand? “Ieder jaar gaan we skiën met familie en dan doen we iets gek. Dit jaar is het thema ‘de Oostenrijkse snor’. Naast het snowboarden neem ik mijn vliegset mee. Vorig jaar had ik net mijn brevet. Ik had contact gezocht met een lokale tandempiloot. Hij zei dat zondag de beste dag zou zijn. Ik was behoorlijk nerveus, zo alleen op de start in de sneeuw. Ik scheet in mijn broek, niemand let op je, je moet alles zelf checken. Dus eerst zes keer alles gecheckt, toen het scherm eens opgezet en weer laten vallen. Maar zodra ik loskwam, maakte ik wel een vreugdekreet.”

Wanneer ben je begonnen?

“Dit is mijn derde paraglidingseizoen. Heel vroeger zag ik ze al vliegen in Frankrijk bij Esparron. Dat vond ik indrukwekkend. Toen mijn ouders veertig jaar getrouwd waren, maakte ik samen met mijn moeder een tandemvlucht. Dat maakte zo’n indruk. Drie jaar geleden zat ik even zonder werk en ben gestart bij Paragliding Holland. Theorie, lier- en bergbrevet gehaald, alles in een jaar.”

Met hoeveel regelmaat vlieg je?

“Zoveel mogelijk. Ik werk nu weer, dus ik kan minder ad-hoc weg. Ik ben ook begonnen met soaren in Wijk aan Zee of in Zeeland. Als er gelierd wordt, probeer ik erbij te zijn en in de bergen vlieg ik met de school. We zitten vaak in een huisje in Meduno met familie, daar probeer ik ook te vliegen.”

Mooiste en langste vlucht?

“Dat was mijn eerste bergweek in Bassano. Mijn tweede bergvlucht ooit en meteen naar 1600 meter, vanaf 700 meter. Het ging op gevoel en meteen heel goed. Ik startte vanaf ‘Decollo Stella’ en vloog direct naar rechts, daar zit blijkbaar de huis-bel. Ik heb een uur en 15 minuten gevlogen. Ik viel met mijn neus in de boter.”
De langste was een uur en 50 minuten, ook in Bassano met Paragliding Holland. Ik vind zo’n bergweek heel fijn, omdat ze met je meekijken. Ik vloog de inversielaag in en schrok een beetje, daar zat een hele laag smog. Echt smerig daar. Alles onder me werd ineens wel heel klein. Maar het was een geweldige vlucht.”

Grootste angstmoment?

“Hele heftige thermiek vind ik spannend, of wanneer je tijdens de start veel wind hebt samen met thermiek, dan wordt het soms te onrustig. In Meduno vloog ik solo en zag ik dat Paragliding Holland niet meer wilde starten. Maar ik dacht: volgens mij kan het nog prima. Ik zette mijn scherm op en schoot ineens 100 meter recht omhoog. Ik kon niks meer. Full speed getrapt, maar ik kwam niet naar voren. Stug volhouden, me klein maken, en langzaam kwam ik voor de berg uit de liftband.
Ik ben ook een keer op mijn stuitje gevallen tijdens het soaren. Ik vloog wind mee want de wind stond cross en door hoogteverlies raakte ik met z’n kont het duin. Ik was niet bang, daar ging het te snel voor allemaal, maar het was wel een harde klap.”

Favoriete vliegstek?

“Meduno. Het is toegankelijk en heel gezellig. Je hebt een lange ridge, het is de eerste berg vanaf het vlakland, uitgestrekt van Triëst naar Bassano. Als het land opwarmt, komt er een heerlijk windje en dan kan je goed soaren of thermieken.”

Favoriete scherm?

“Een lekker veilig scherm. Passieve veiligheid. Ik zie online veel incidenten, vaak bij schermen met een hoge aspect ratio. Ik ben iemand die avontuur wel eens opzoekt, dus een veilig scherm past bij mij. Ik startte met een Ozone Mojo, een A-schoolscherm, gekocht bij Paragliding Holland. Die heb ik vorig jaar ingeruild voor een Ozone Alta L. Een A-scherm dat neigt naar de B. Passief veilig dus, daar hou ik van.”

Favoriete harnas?

“Een ‘zitter’: de Advanced Progress 3. Nog geen pod voor mij dus. Het is een reversible harnas. Ik heb er wandelstokken bij gekocht voor bergklimmen. In mei gaat hij mee naar Sardinië. Ik gebruik het harnas dus als rugzak en als harnas om naar beneden te vliegen.”

Overige vlieguitrusting?

“Ik heb verwarmde handschoenen gekocht op AliExpress. Ze zijn verbonden met een batterijtje, echt heel aangenaam, een aanrader. En een GoPro, die ik op mijn helm of via een polsband draag. En ik heb een liermachine. Ja, dat klinkt misschien gek. Ik heb de oude benzine-liermachine overgenomen van Paragliding Holland. Ik wil hem opknappen en een keer bij ons huis in de wei gaan lieren. Lijkt me gewoon leuk.”

Welk gevoel brengt paragliding?

“Het leven is druk, er komt veel op je af met tv en schermen. Paragliden maakt je kop leeg. Je bent helemaal in het moment en vergeet alles om je heen. Even niet de drukte van het leven. Lekker buiten, ik word er gewoon heel blij van. Een bevrijding.”

Welke vliegdoel heb je nog?

“Mijn tandembrevet halen. Dat staat op het programma voor komende zomer bij Eurofly, bij Lucas (ten Napel, red). Ik heb een zoon en dochter van 10 en 13, en die willen heel graag met mij mee. Het lijkt me geweldig om met hen een tandemvlucht te maken in Italië. Nu kan het nog, want uiteindelijk willen ze natuurlijk solo.”

Paragliding tip

“Ga het doen! Sluit je aan bij een goede school. Dus niet zomaar de eerste de beste die je op internet tegenkomt. Doe navraag en ga eerst eens kijken. Zorg dat je er tijd voor hebt, want het weer bepaalt of je kan vliegen die dag. Toen ik geen werk had, was dat makkelijk. Nu met een drukke baan is dat minder eenvoudig. Koop meteen een harnas en scherm, dan kan je thuis oefenen met groundhandelen. Ga soaren, dat is goed voor je starttechniek.”

In memoriam Clemens van Soest

Markante 'Fliegender Holländer' bracht vaak verandering

Paragliden was zijn passie en zolang hij hiertoe in staat was heeft hij actief deelgenomen aan wedstrijden en evenementen. Clemens van Soest (1956-2024) stond bij velen bekend als The flying dutchman met de kenmerkende paarse broek. Na een kort ziekbed is hij afgelopen najaar in zijn woning overleden.

Tekst: Ivraina van Soest

Tijdens hike&flywedstrijden leek zijn bergsportverleden het soms te winnen van zijn vlieglust, waardoor hij met de Crazy Walker Award thuis kwam.

Clemens was jarenlang bergsportinstructeur voor de NBV (nu NKBV), leidde talloze cursussen en tochten en begeleidde als Skitourenwart van de Zwitserse SAC ook Nederlandse skitoeren. Hoewel als klimmer niet behorend tot de top, was hij als allround alpinist thuis in zowel graniet als kalk, en ook ijswanden ging hij niet uit de weg. Kenmerkend voor zijn alpiene activiteiten waren lange Westalpen-tochten.

In Graubünden en Wallis, waar Clemens vooral afgelegen gebieden opzocht met minder bekende routes was hij als alpinist 'thuis'. Grote delen van zijn zomers bracht hij door in de Alpen, waar hij later ook op internationaal vliegtoneel actief was.

Clemens maakte met zijn vleugel verschillende solo bivaktochten, onder meer in de Haute Savoie, en verwierf in de lichte luchtvaart enige bekendheid in vooral Tirol en Zuid-Duitsland als 'Fliegender Holländer' bij de paragliding adventure races van Bordairrace en de Crossalps. Tijdens deze wedstrijden leek zijn bergsportverleden het soms te winnen van zijn vlieglust, waardoor hij met de Crazy Walker Award thuis kwam.



Eind jaren '90 van de vorige eeuw was hij enige jaren voorzitter van de afdeling Schermvliegen van de KNVvL en bewerkstelligde onder zware tegendruk een omwenteling in bestuurlijke verhoudingen. Daarna was hij zes jaar lang Chef d'Équipe van de Nederlandse kernploeg paragliden en wist hij het niveau van het Nederlandse wedstrijdvliegen aanmerkelijk op te schroeven.

Als commissielid bij de NBV zette hij zich in voor meer aandacht voor alpiene risico's en voor samenwerking van de alpiene verenigingen. Daarbij ging hij nogal eens de confrontatie aan met degenen die nog niet overtuigd waren van de noodzaak tot veranderen, en dat werd hem niet altijd in dank afgenomen.

Naast zijn passie voor bergsport was Clemens jarenlang een van de drijvende krachten achter spectaculaire acties van Milieudefensie en bond daarbij vooral de strijd aan tegen overbodig vliegverkeer op korte en middellange afstanden binnen Europa. En vanuit zijn bezorgdheid over het smelten van de gletsjers was hij een 'warm' pleitbezorger voor verantwoorde vormen van energie.

Clemens heeft veel verandering teweeggebracht in de bergsport- en vliegwereld, en zijn aanwezigheid zal sterk gemist worden.

Collectieve WA-verzekering paramotorvliegen

Op 22 januari 2025 hebben de leden van de afdeling Paramotorvliegen gestemd vóór de invoering van de collectieve WA-verzekering paramotorvliegen. Hiermee komt een grote wens van veel paramotorvliegers in vervulling. We hebben nu een Nederlandse verzekering met Nederlandse polisvoorwaarden. Door de collectieve WA-verzekering en de jarenlange samenwerking die de KNNvL al kent met Driessen & Rappange Verzekeringen werd een zeer aantrekkelijke premie aangeboden.

Er zijn twee soorten WA-verzekeringen:

1. De solo-WA-verzekering
2. De tandem-WA-verzekering

De solo-WA-verzekering is standaard inbegrepen bij het lidmaatschap van de KNNvL afdeling Paramotorvliegen. De tandem-WA-verzekering kan apart worden afgesloten door leden die een tandem aantekening op hun vliegbewijs hebben. Er wordt géén onderscheid gemaakt tussen voet- en trikestart. De collectieve WA-verzekering is gekoppeld aan het lid en niet aan het toestel waarmee gevlogen wordt.

Regels en voorwaarden

- Je dient lid te zijn van de KNNvL afdeling Paramotorvliegen.
- Je dient houder te zijn van een geldig KNNvL Paramotorvliegbewijs met de betreffende aantekening(en).
- Wanneer je voor het KNNvL Paramotorvliegbewijs in opleiding bent bij een KNNvL-instructeur, ben je ook verzekerd als je lid bent van de KNNvL afdeling Paramotorvliegen.
- De tandem-WA-verzekering is ook geldig als je solo vliegt.
- De dekking is geldig in vrijwel geheel geografisch Europa en geldt voor alle aantekeningen, waaronder ook (hulp)instructeurs. Er zijn enkele uitsluitingen waarover alle leden worden geïnformeerd.
- Er geldt een eigen risico van € 250,-.
- Er zijn een aantal uitsluitingen, waaronder wanneer wordt gevlogen in strijd met regelgeving, bij weersomstandigheden die algemeen gezien als ongeschikt voor paramotorvliegen gezien worden, met een toestel dat niet juist onderhouden is, en het berokkenen van schade aan het paramotormateriaal van andere vliegers op het veld.

Premie

De premie voor de solo-WA-verzekering is € 30,- per jaar. Deze is al verwerkt in de contributie van de afdeling. De aanvullende premie voor de tandem-WA-verzekering is € 114,- euro per jaar en wordt door leden betaald bij het afsluiten via mijn.knnvl.nl.

Meer informatie

Meer informatie over de collectieve WA-verzekering Paramotorvliegen kun je terugvinden op de website van de KNNvL.

Informatie

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

Paragliding

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Deltavliegen

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Paramotorvliegen

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





Legende Mike Küng en Dominik Tschoder (organisator Stubai Cup)



Monika Eller (oprichter Stubai Cup)



Influencer Sophie (@miss.so.fly)



Ozone teampiloot Vesa Ovcharov

De vele gezichten van de Stubai Cup

Foto's: Marcus King, Erwin Voogt



Hoofd startleider Manni



Nova en X-Alps piloot Aaron Durogati

