

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, Maaïke 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.



Boys and their toys

Eigenlijk moet hier natuurlijk staan: "pilots and their toys", maar ja, dat bekt wat minder lekker. *Lady pilots: shout out to you as well!*

Ik was laatst mijn wintervachtjes aan het inruimen in de kast. Ik had het lang uitgesteld, daarbij geholpen door de zonovergoten weekenden. Maar nu de eerste nachtvorst geweest was, ontkwam ik er echt niet meer aan. Met pijn in mijn hart verdwenen de zomerjurkjes en -rokjes in de koffer en kwamen de dikke truien tevoorschijn. Bij elke broek of sweater kwam ik wat meer in de wintervibes, bijna als een soort ritueel. Ik zag mezelf in mijn lievelingstrui op de bank zitten, weggedoken onder een dekentje met een mooi boek en een mok thee binnen handbereik. Bij die ene winterjas zag ik mezelf over het strand lopen, blootgesteld aan de elementen om daarna door te warmen met chocolademelk met slagroom. En mijn gevoerde broek deed me denken aan de vele koude soar-sessies aan het Nederlandse duin. Ik kan gerust een dag uittrekken voor dit ritueel; zoveel herinneringen en toekomstdromen komen voorbij. Mijn piloot blijft wijselijk uit de buurt op deze dagen.

*Ik voel me stiekem wel een beetje schuldig dat ik
driekwart van de kast in gebruik heb.
Totdat ik laatst weer eens in de mancave van
mijn piloot kwam. Tot de nok toe gevuld met zijn
speelgoed!*

Eén keer kwam hij een kijkje nemen in de chaos voorheen bekend als onze slaapkamer. "Pff wat een troep. Wat moet je met zoveel kleding? Tien truien?! Acht paar schoenen? Ik weet niet hoeveel broeken?! Gooi toch eens wat weg!" En toen de dodelijkste opmerking van allemaal: "Niks nieuws meer kopen totdat je wat hebt weggedaan." Je begrijpt: de rest van de dag was erg gezellig. Ergens had hij natuurlijk wel een punt, maar ik kan nu eenmaal slecht afscheid nemen van dingen. Al voel ik me stiekem wel een beetje schuldig als ik beseft dat ik driekwart van de kast in gebruik heb en hij één zielig plankje en wat hangers...

Totdat ik laatst weer eens in de mancave van mijn piloot kwam. Tot de nok toe gevuld met zijn speelgoed! Voordat ik überhaupt naar binnen kon, moest eerst de trike worden verplaatst. Ook kwam er nog een quad naar buiten waarvan ik niet eens wist dat hij die gekocht had. "Handig voor op het paramotor-veld!" Slalomtussende tussen zeker drie paramotoren, gereedschap en paragliding-kleding kwam ik bij de koffie-automaat. Her en der verspreid lagen paragliding-boeken en -tijdschriften. Ik kan een man in een pak wel waarderen maar een "wingsuit"? En dan heb ik het nog niet over zijn verzameling schermen. Alle soorten en maten, niet te geloven. Laat ik het zo zeggen: hij heeft voor alle weersomstandigheden een geschikt scherm; zelfs tijdens een storm kan hij nog de lucht in. Mijn piloot zag mijn blik en zei: "Ik heb al wat motoren verkocht..." Eh, ok, het was dus nóg erger voordat ik hier kwam! Ik begon al te zeggen: "Niks nieuws meer..." maar wist me nog in te houden. Zo bleef het gezellig én kan ik weer met een gerust hart wat nieuws kopen.

Dus als iemand me zoekt: ik ben de stad in!

Vouwkonijn

LIFT

inditnummer

Cover: Hans van der Lande

Hike&Fly Mont Blanc 4

Parakites in opmars 14

Vliegen van Mount Maunganui, Nieuw Zeeland 22

Red Bull X-Alps 2025: Interview Sebrand Warren 26

Serie harnassen en protectie deel 2: certificering en veiligheid 32

Samen vliegen: paramotor, delta's en ballonnen 38

Review: Moyes Gecko 42

Paramotorvliegen over Lelystad Airport 44

Acroseizoen 2024 mooi afgesloten 46

Langs de Liftlat: Doseah Morriën 48

KNVvL Nieuws 50



Foto: Hans van der Lande

A full-page photograph of a person paragliding over a vast, snow-covered mountain range. The paraglider, wearing a helmet, goggles, and orange pants, is in the lower right foreground. A large, pink and white parachute is visible above them. The sun is shining brightly in the clear blue sky, creating a lens flare. The mountains below are rugged and covered in snow, with some rocky peaks visible. The overall scene is one of adventure and natural beauty.

Een *droomvlucht* van de *Mont Blanc* na een klimavontuur

Tekst & foto's: Anne Jan Roeleveld

'Het is gelukt, zo gaaf!'

A high-altitude mountain landscape, likely Mont Blanc, with a paraglider visible in the top left corner. The sky is clear blue with a few wispy clouds. The mountain peaks are covered in snow and some rocky outcrops are visible. The text is overlaid on the right side of the image.

De Mont Blanc bij Chamonix in Frankrijk, de hoogste berg van de Alpen op 4.809 meter, is een iconische berg. Vanaf populaire vlieggebieden zoals Planpraz, Passy, Aravis en Samoëns is het imposante massief te zien. Afgelopen winter smeedden Jaap Smit en ondergetekende het plan om de Mont Blanc te beklimmen via de normale route en vervolgens er vanaf te vliegen. Ik liet dit idee al eerder doorschemeren in de rubriek 'Langs de Lift-lat' (zie Lift 34, juli 2024). Dankzij de steun van mijn sponsors Swing en vliegschool Air Time kon dit ambitieuze project werkelijkheid worden in september. Alles moest kloppen – van het weer tot ons materiaal – voor een succesvolle expeditie.

Maanden geleden boekten we de laatste drie beschikbare nachten in de Tête Rousse-hut voor eind september, met de hoop dat er een perfecte dag tussen zou zitten. In augustus beklommen we de Wildstrubel als climb & fly-training, om beter op elkaar ingespeeld te raken. Een week voor vertrek begon ik de weersvoorspellingen nauwlettend te volgen. Het leek erop dat er in die week al een geschikte dag zou komen op donderdag. Toen de prognose een dag later nog steeds gunstig was, belden we direct de hut om te vragen of we een week eerder konden komen. De huttenwaard vertelde ons dat de condities goed waren, ondanks de recente sneeuwval en harde wind. Er was nog plek, dus onze last-minute boeking werd bevestigd – het avontuur kon beginnen.

Op weg naar Chamonix

Vanaf dat moment schakelden we over in de voorbereidingsmodus. We controleerden alle spullen aan de hand van onze checklist. Ik nam nog een lift en treintje van Grindelwald naar Jungfraujoch om op hoogte te acclimatiseren, en de dag erna haalde ik Jaap op in Wallis, waar hij in de zomer woont. Via Martigny en de Col de la Forclaz reden we naar Les Houches, vlakbij Chamonix, en parkeerden onze auto naast het landingsveld bij Prarion, op ongeveer 1000 meter hoogte. Onze tocht naar de Tête Rousse-hut op 3167 meter kon beginnen.

Klim naar de Tête Rousse-hut

We startten onze klim op woensdag 18 september om 11 uur 's ochtends. De meeste klimmers nemen het treintje naar Le Nid d'Aigle op 2450 meter, maar wij wilden de tocht vanuit het dal beginnen en de volledige route zelf beklimmen. Het eerste stuk was warm met mijn skibroek aan, maar eenmaal boven de boomgrens koelde het snel af en veranderde het terrein in een ruig blokkenterrein. De klim werd steeds steiler, en op 2600 meter kwamen we in verse sneeuw terecht. Met de hulp van metalen stangen en kabels bereikten we een plateau, waarna nog een laatste steile klim naar de hut volgde. Terwijl het begon te sneeuwen, bonden we onze stijgijzers onder voor het laatste stuk om meer grip te hebben op de sneeuw. Om 17 uur kwamen we bij de hut aan, net op tijd om het Grand Couloir, gehuld in mist, boven ons te zien opdoemen. Bijkomen in de hut en spanning voor de volgende dag.

In de hut ontmoetten we een groep Belgen, waaronder een gids die de top voor de 29e keer zou beklimmen. Zijn ervaring gaf ons de kans om waardevolle tips voor de route te krijgen. Onder het avondeten bespraken





Zonsondergang bij de Tete Rousse hut

we onze plannen en genoten we daarna van een prachtige zonsondergang. De bergen waren gehuld in een oranje gloed, die ze deed lijken op brandende vlammen. Rond 21 uur probeerden we wat slaap te pakken, maar de hoogte, de spanning en het gesnurk van enkele kamergenoten maakten dat bijna onmogelijk. In gedachten liep ik de route telkens opnieuw af.

Met volle maan naar de top

Om 2 uur 's nachts stonden we op, aten snel wat, en maakten ons klaar. Rond half drie verlieten we de hut, met stijgijsers aan en touw om, en zagen we de hoofdlampjes van

andere klimmers oplichten in de nacht. De volle maan verlichtte onze route, en al snel bereikten we het Grand Couloir, het meest spannende deel van de tocht. We luisterden gespannen naar het geluid van vallende stenen, maar de kou en de verse sneeuw hielden gelukkig alles goed vast. Snel maar zorgvuldig staken we het couloir over.

Veiligheid boven snelheid

Waar sommige groepen ervoor kozen om het couloir ongezeurd omhoog te klimmen, kozen wij voor zekerheid aan het touw. Dit kostte wat extra tijd, maar gaf ons zekerheid: bij uitglijden zou je altijd nog

aan het touw hangen. Langs de route waren grote uitstekende stenen waar we het touw omheen konden leggen. Hoewel de klim technisch niet moeilijk was – het ging om 1-2 graads klimmen – was het vooral een mentale uitdaging. De diepte onder je maakt dat elke stap telt en uitglijden geen optie is.

Na drie uur bereikten we het gletsjerplateau bij de Gouter Hut, die vanwege een technisch mankement al een week eerder gesloten was. We maakten ons klaar voor de tocht over de gletsjer en hingen onze klimgordels vol met materiaal: ijsboren, mini-traction, ti-bloc, prusiktouw, bandschlinges



Paars blauwe gloed boven de horizon met volle maan

en meer. Daarnaast verlengden we het touw tussen ons en maakten remknopen om voorbereid te zijn op mogelijke spleten.

Op de gletsjer met zonsopgang

Toen het begon te schemeren, verscheen er een prachtige paarsblauwe gloed boven de horizon met de volle maan erboven. Over het glooiende gletsjerlandschap bereikten we via de Aiguille du Gouter de Dome du Gouter op 4304 meter. Onderweg haalden we klimmers in die omkeerden vanwege hoogteziekte. Ook wij merkten de ijle lucht, maar gelukkig hadden we er geen last van. Het was ijskoud, met een temperatuur van -15 graden en een stevige oostenwind die het nog kouder maakte. Ik zette mijn verwarmde handschoenen op de hoogste stand, maar ik miste mijn verwarmde sokken die ik thuis had gelaten. Jaap kreeg last van koude vingers, en daarom besloten we even op te warmen in het onbemande bivak Refuge Vallot.

Bijkomen in de Vallot-hut

Rond 8 uur 's ochtends kwamen we aan bij de Vallot-hut, een soort metalen container midden op de gletsjer op het laatste stuk rots voor de top. We hadden er al vijf uur klimmen op zitten. Volgens de voorspelling zou de wind elk uur wat afnemen, en rond 12 uur zou er zelfs nauwelijks wind zijn op de top – niet ideaal voor een start, dus we

wilden liever eerder boven zijn. Na de pauze in de hut, waar het binnen misschien 5 graden minder koud was dan buiten, besloten we een toppoging te wagen. We voelden ons goed. De voorspelling was goed. Dit was onze kans.

Pittige eindspurt naar de top

De ervaren Belg had ons de avond ervoor al gewaarschuwd. Vanaf de Vallot-hut begint eigenlijk pas de echte klim naar de Mont Blanc. Vanaf daar zijn het nog bijna 500 hoogtemeters. En die zijn zwaar, heel zwaar. Het merendeel van dit laatste stuk loop je over een graat. Je klimt over Les Bosses. Gelukkig waren de sneeuwcondities goed. Geen ijs. Toch moet je elke stap goed zetten. Een misstap kan fataal eindigen. Een gapend gat rechts van de graat eindigt honderden meters lager op de gletsjer. Eenmaal op de laatste graat naar de top moeten we elke 50 meter stoppen. Het is alsof je door een rietje aan het ademen bent terwijl je aan het sporten bent. Telkens denk je weer, we zijn er, maar dan blijkt het opnieuw een voortop te zijn.

De top bereikt, tijd om te vliegen

Na een tocht van 8,5 uur bereikten we eindelijk de hoofdtop om 11 uur. Wat een

uitzicht! Wat een avontuur. We feliciteren elkaar en maken snel wat foto's en video's. De windsnelheid was perfect om te starten: 25 km/h wind. De wind kwam uit zuidoost, een beetje cross, maar goed startbaar. Het zicht is er ook en dus wachten we geen moment en maken ons klaar om te vliegen.

Na veel oefenen zat de routine voor het strapless harnas erin, en de poedersneeuw was niet te diep, dus we konden zonder stijgijsers starten. Mijn eerste poging mislukte – het scherm viel weer neer door te veel remdruk na het uitdraaien. De lagere luchtdichtheid zorgde voor ander gedrag van het scherm. Terwijl Jaap na een mooie start wegvloog, moest ik eerst even uithijgen. Daarna vloog ik ook weg en merkte ik meteen dat ik veel sneller vloog dan normaal. Als je scherm op zeeniveau ongeveer 35km/h vliegt, dan is dat op 4800m zo'n 45km/h.

De vlucht terug naar het dal

Eenmaal in de lucht viel alle spanning van me af. "Het is gelukt, zo gaaf!" dacht ik,

De laatste graat naar de top



Mijn eerste startpoging mislukte



terwijl ik foto's en video's maakte van het indrukwekkende landschap. Vanuit de lucht zagen we pas hoe het wolkenpakket als een föhn-effect over het Mont Blanc-massief viel. Gelukkig zaten we hoog en hadden we geen last van turbulentie. Het Grand Couloir zag er even imponerend uit als van beneden.

Boven het dal vlogen we nog steeds op

ruim 3000 meter, wat een hoogte. Met diverse afdaalmanoeuvres zoals wingovers en de spiraal bouwden we snel hoogte af. Hoe langer we in de lucht zijn, hoe meer de kou doordringt. De landingsplek bij Le Prarion ligt achter een heuveltje wat met dalwind niet aan te bevelen is. Gelukkig kwam de dalwind laat op gang en hadden we geen last van de rotor. Na een vlucht van ruim een half uur landen we rond 12

uur waar we een dag ervoor waren gestart.

Nagenieten

Het was ongelooflijk om te beseffen dat we een half uur eerder nog op de top van de Alpen stonden. Ook de barvrouw op het terras waar we ons "Climb & Fly-project" vierden onder het genot van een drankje kon ons eerst niet geloven toen we vertelden dat we die morgen op de top van de Mont Blanc stonden. We bespraken samen nog eens alle momenten die we beleefd hadden. Die herinneringen blijven voor altijd.



Op de top van de Mont Blanc

Uitzicht richting de top vanaf de Dome Gouter







Grand Couloir vanuit de lucht



Over de gletschers met links achterin Chamonix

Paklijst

Anne Jan droeg in totaal 14 kg aan bepakking mee, exclusief water. Dit zat er in zijn rugzak:

- | | |
|--|--|
| 1 Wandelstokken | 7 Helm |
| 2 Stijgijzers en pickel | 8 Sneeuwbril |
| 3 Klein gereedschap voor spleetredding (ijsboren, zeke-ringsapparaat, mini traction, ti-bloc, prusiktuw) | 9 Warme kledinglagen, skibroek en verwarmde handschoenen |
| 4 Klimgordel, touw en karabijnen | 10 EHBO-kit en zonnebrandcrème |
| 5 Rugzak | 11 Opladkabels, powerbank, SPOT (gps tracker) |
| 6 Paragliding-uitrusting (scherm, harnas en reserve) | 12 Voedsel en water (energierijke snacks) |

Landing in Prarion



High five na een succesvol project



Uitdagingen op een rij

- 1 Gesloten luchtruim** In juli en augustus is het luchtruim rond de Mont Blanc gesloten vanwege meer helikopter-activiteiten.
- 2 Steenslag in het Grand Couloir** Met warm weer in de zomermaanden neemt de kans op vallende stenen toe, wat het couloir gevaarlijk maakt.
- 3 Zuurstoftekort op hoogte** Op de hoogte van de Mont Blanc is er 53% minder zuurstof dan op zeeniveau. Je raakt snel uitgeput. Acclimatisatie is belangrijk.
- 4 Vooraf hutreservering verplicht** Een reservering in een berghut is verplicht en moet maanden van tevoren gebeuren. Onderweg controleert de politie je reservering.
- 5 Wind en zicht** De juiste omstandigheden zijn schaars, en flexibiliteit is essentieel om het perfecte moment af te wachten.
- 6 Luchtdichtheid en schermgedrag** Door de ongeveer 40% lagere luchtdichtheid reageert het scherm sneller en is een hogere startsnelheid nodig.

Parakites hebben de toekomst

Tekst: Bastienne Wentzel

Foto's: Erwin Voogt

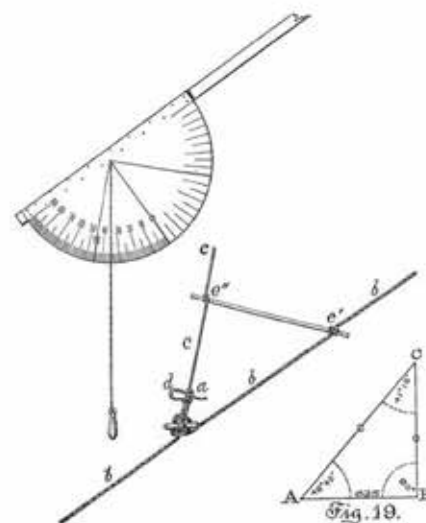


In 2022 mocht ik de Moustache uitproberen, de eerste parakite op de markt. Die eerste keer vliegen valt nog niet direct mee. Ik krijg een bundeltje dyneema lijnen met heel veel pulleys overhandigd met iets dat op remlussen lijkt. Ze zitten vast aan een splinternieuwe Moustache 18. Ik trek een beetje aan iets wat volgens mij de A-risers moeten zijn en het scherm komt snel op. Ik rem een beetje aan en het hele zaakje klappt in. Les één: reflexschermen moet je niet aanremmen boven je hoofd. Ze stabiliseren zichzelf. De tweede poging gaat een stuk beter en binnen de kortste keren



*kan ik met de Moustache het duin op lopen en wegvliegen.
Het duurt even voor mijn brein er wijs uit wordt in de lucht:
met de tokkels stuur je niet alleen links of rechts. Handen
omhoog resulteert in een enorme duik. Doe je je handen
omlaag dan
schiet je omhoog.*

Dit is gaaf!



In 2022 was een parakite nog een curiositeit, een hype. Het was allerm minst zeker of het een blijvertje zou blijken. Nu twee jaar later is dat geen vraag meer. Er zijn inmiddels meerdere types van verschillende merken en wie er nog geen heeft werkt er wel aan. Net zoals we bergschermen hebben voor overlandvliegen, acroschermen voor acro en miniwings voor soaren, zo zijn parakites ook een apart type. Ze zijn bijzonder geschikt voor soaren bij harde wind.

Alistair Andrews is instructeur bij Crickhowell paragliding in Wales (VK) waar ze allerlei prachtige soarheuvelds tot hun beschikking hebben voor alle soorten condities. "Soaren is geweldig," zegt Alistair. "Maar met harde wind en een groot scherm hang je daar maar een beetje. Je gaat niet voor- of achteruit en je kunt lekker van het uitzicht genieten. Terwijl het veel leuker is om laag bij de grond te scheuren, wat met weinig wind en een groot scherm wel kan, maar niet met harde wind. Met een parakite kan dat in allerlei condities, veel én weinig wind. Het lijkt wel wat op de kick van speedflying, maar dit kun je uren achter elkaar doen."

Voor wie zijn ze?

Parakites zijn speciaal geschikt om heel veel lol te maken met wat meer wind. Ze zijn dan relatief eenvoudig te handelen. Dat komt doordat de kiterisers de piloot een vloeiende controle geven over de instelhoek en daarmee de invalshoek van het scherm. Je hebt dus veel meer controle over de luchtsnelheid. De remlijnen van een paraglider geven geen controle over de instelhoek, dat kan alleen met speed of trimmers. Het reflexprofiel van een parakite zorgt ervoor dat het een groter snelheidsbereik heeft bij het vliegen. Het besturen van een parakite betekent dat je met enkel je handen controle hebt over de richting en snelheid maar controle over de hoeveelheid lift en het aanduiken en daarmee je over je hoogte.

Voor wie is de parakite?

Alistair geeft parakiting-cursussen in Wales en zegt dat het door iedereen te leren is, van onervaren piloten tot degenen met honderden uren thermiek-ervaring en ook kitesurfers. Omdat een parakite geen EN-A of B-certificering heeft kunnen KNVvL-scholen er geen vliegles mee geven aan ongebreveetteerden. Je moet eerst een paraglidingbewijs halen ('brevet 2'), net als in de meeste andere landen. "Maar als het had gemogen had ik ook met alle vertrouwen beginners ermee les gegeven," zegt Alistair.

Het belangrijkste om te leren is ground-handling, zegt Alistair. "Je moet kunnen kiten met het scherm. Daarna maken we wat kleine glijvluchtjes. Sommigen houden daarbij hun handen te hoog. Dan vlieg je te snel en sta je zo weer aan de grond. Of ze zijn heel druk met hun handen waardoor het scherm gaat dolfijnen. Je moet heel precies zijn met de positie van je handen om een parakite te besturen en om in de liftband te kunnen blijven."

Tom Bourdeau, oprichter en ontwerper van Little Cloud, die onlangs de parakite La Mouette op de markt bracht, vindt ook dat parakites geschikt zijn voor iedereen die graag bij harde wind soart. "Met een beetje training kan iedereen een parakite vliegen. De handpositie is het belangrijkste. Je moet de achterkant van het scherm goed controleren om snelheid en lift te balanceren. Als je goed bent in groundhandling zal dat geen probleem opleveren."

Welke kies je?

De maat van een parakite die je kiest hangt af van je vliegstyl en de condities. Je startgewicht is maar één van de criteria. Grote maten zijn makkelijker te vliegen en ze presteren beter bij minder wind. Kleinere maten kun je makkelijker dicht bij de grond vliegen en hebben vaak een groter snelheidsbereik en een hogere snelheid. Over het algemeen is groundhandlen makkelijker met schermen met een lagere strekking. Een vuistregel is dat je een parakite kiest die 2 m² groter is dan de miniwing die je zou kiezen in dezelfde condities. Dat betekent dat je met een parakite wat meer marge hebt voor zwakke zowel als sterke wind. Nu er meer modellen op de markt zijn, wordt het duidelijker wat de verschillen in het ontwerp van het scherm en de risers betekenen voor het vliegen. Een sterk reflex-profiel voelt wat meer gedempt in de lucht en geeft minder informatie over de lucht, maar is ook stabiel bij een kleine invalshoek, dus bij grotere snelheden. De setup van de risers verschilt ook, met name het aantal pulleys en de verhouding

tussen de C- en B-controle. De (stuur)lussen ofwel controls of tokkels zitten namelijk niet alleen verbonden met de remlijnen en de achterste risers maar ook middels pulleys met de B-risers. De overbrenging bepaalt de kracht op de tokkels en de controle die je hebt over het aanduiken. Het bepaalt ook hoe lang de controleweg is. Die kan soms wel twee keer zo lang zijn als bij een paraglider. Vooral voor mensen met korte armen kan dat betekenen dat je met je handen helemaal hoog de tokkels nog niet helemaal kunt vrijgeven, en dat je met je handen helemaal naar beneden het scherm nog niet volledig aanremt.

Actief vliegen op steroïden

Met een parakite regel je de versnelling dus met de controls, niet met een speedbar of trimmers. Zoals gezegd heeft het bedienen van de tokkels niet alleen effect op de remlijnen maar ook op de C- en B-lijnen, vaak met een verhouding 3:1. Het lijkt wel wat op hoe sturen met de achterste risers werkt bij tweelijner en 2/3-lijn hybrides, maar de kracht die het kost is bij een parakite veel minder.

Handen hoog betekent vol speed bij een paraglider. Dat betekent dus ook dat je niet even de tokkels kunt laten gaan om in je harnas te komen of een camera te pakken. En als je uit een reflex je handen hoog zou doen bij een inklapper dan kan dat een flink probleem veroorzaken. Je trapt ook niet de speedbar volledig uit als je een inklapper krijgt met een paraglider. Parakiting is dus actief vliegen op een compleet ander niveau.

Het kan zelfs vermoeiend zijn om de hele tijd het scherm te moeten controleren. Soargoeroe Max Morriën adviseert: "Ga eens wat hoger boven het duin vliegen. Daar is meer wind dus je kunt wat sneller vliegen. Daardoor hoef je minder druk op de controls te houden."

Veel parakites hebben een klein balletje aan de achterste lijnen, een stopper. Als je die zo'n 10-15 cm van de lus monteert dan verminder je de maximum snelheid die het scherm bereikt bij handen hoog. Dat is ook een goede veiligheidsmarge als je net begint met parakites vliegen, zodat je niet in een reflex het scherm teveel snelheid en een enorme duik kunt geven. Ook voor mensen met korte armen is de stopper nuttig. Zo kun je tenminste altijd bij de controls ook als je ze even los hebt gelaten.

Schijn bedriegt

Het is dus niet zo moeilijk om een parakite te leren vliegen. Maar toch is Tom Bourdeau ook een beetje bezorgd, omdat de publiciteit en marketing nogal veel over de





Flow Mullet (Rhossili, Wales, VK)

kick en de adrenaline-rush gaat. "Ik was wat sceptisch over parakites in het begin," zegt Tom. "Je vliegt snel in harde wind en dicht bij de grond. Dat is de meest risicovolle situatie die je kan bedenken. Maar ik heb gezien hoe snel piloten vooruitgang maken in het groundhandlen in harde wind met een parakite. Daardoor realiseerde ik me de dat deze vleugels ook veel mogelijkheden bieden."

Het belangrijkste gevaar is dat parakites schijnbaar zo makkelijk vliegen in harde wind. Ze voelen heel stabiel aan door het reflexprofiel, zelfs bij hoge snelheden met handen hoog. Maar zoals Little Cloud zegt op de website: "De natuurkundewetten zijn nog steeds geldig. Elke ram-air vleugel (die zijn vorm krijgt door aanstromende lucht, BW) kan inklappen en deze inklappers kunnen met een reflexprofiel aggressiever zijn." Tom adviseert om jezelf aan te leren om heel actief te vliegen, ook in laminaire wind aan het duin. "Het scherm klapt niet in als je ernaar luistert en als je de grenzen niet opzoekt van het ruimere windvenster dat parakites bieden." Hij adviseert om met maximaal 30-35 km/u wind te vliegen, tenzij je precies weet wat je doet.

Alistair voegt toe dat harde wind op een gegeven moment toch niet meer leuk is, met welk scherm dan ook. "Aan de kust kunnen de golven flinke turbulentie veroorzaken bij harde wind, zeker bij meer dan 40-50 km/u. Bedenk ook dat je het scherm op de grond nog moet kunnen handelen. Zelfs de kleinste speedwing produceert een enorme kracht. En je wordt gezandstraald. Waarom zou je dat willen?"

Hetzelfde geldt voor thermieken met een parakite, zegt hij. "Natuurlijk kun je thermieken met een parakite, maar daar zijn ze niet voor gemaakt," zegt Alistair. Tom voegt toe dat het niet makkelijk is om een thermiekbelt te centreren met een parakite omdat ze niet gemaakt zijn om klein te draaien.

Andere disciplines

De situatie voor paramotorvliegen met parakites is weer anders. Op internet is te zien dat de Spaanse piloot Javier Tejero López met een Moustache twaalfde wordt bij de

World Paramotor Slalom Championship in Februari 2024.

"Slalomraces met een parakite en een paramotor klinkt logisch," zegt Alistair. "Zij zijn gewend aan reflexprofielen en ze vliegen veel met speed. Misschien komt er nog een ontwikkeling waarbij ze zonder handen kunnen vliegen met parakites, met de controls vastgezet. Dat doen paramotorpiloten veel." Het andere uiterste is speedgliders. Met parakites hebben die gemeen dat ze bij hoge snelheden dicht bij de grond vliegen. Het is dus niet meer dan logisch dat er ook speedparakites worden ontwikkeld. De Flare Line uit 2023 is een voorbeeld. Ook Flow heeft er een, de Mohawk. Er komen er vast meer in de nabije toekomst.

De toekomst

Het ligt niet voor de hand dat parakites een EN-classificering gaan krijgen. De manoeuvres die daarvoor moeten worden gevlogen kunnen gewoon niet met kiterisers, zoals een inklapper bij full speed. Tom denkt dat het belangrijker is om de juiste groep piloten aan te spreken en goede training aan te bieden. Hij denkt dat er misschien op een ander niveau wel regulering komt: "Deze vliegstijl trekt mensen aan die nooit eerder hebben gevlogen en dus niet de luchtverkeersregels weten, zoals voorrang en etiquette. Of ze zijn niet gewend aan wind en turbulentie. Er zouden plekken kunnen komen waar parakites niet welkom zijn vanwege hun wangedrag of ongelukken, zoals ook is gebeurd met speedriding. Ik ben benieuwd hoe de autoriteiten dit gaan aanpakken."

Hoe dan ook, parakites zijn een blijvertje. "Er is veel ontwikkeling gaande," zegt Alistair. "We zitten nog in testpilootmodus, het is heel experimenteel." En in de nabije toekomst is er veel meer te kiezen: een aantal grote merken brengt nu of binnenkort een parakite uit. De Dudek Touch is er al, Ozone en BGD zijn er een aan het ontwikkelen en het kleine merk Windtech heeft ook een parakite. En in Nederland werkt Bryan van Ostheim met zijn Dunerider aan een top-end parakite. We zijn benieuwd!

Dit artikel is door Bastienne Wentzel geschreven voor Cross Country magazine en gepubliceerd in nummer 253, november 2024.





Little Cloud *La Mouette (Wijk aan Zee)*



Tips van de expert

Alistair Andrews (parakite instructeur)

- 1 Ga groundhandelen tot je je 100% vertrouwt voelt met de vleugel.
- 2 Zorg dat je de risers, lijnen en controls helemaal vrij maakt voordat je het scherm opzet. Een knoop of gedraaide control geeft sneller problemen dan bij een paraglider.
- 3 Realiseer je het grote verschil in 'remweg' of controle-weg. Die kan tot twee keer zo lang zijn als je gewend bent.
- 4 Kies een geschikt, liefst split-leg harnas met rugprotector. Een zitplankje geeft te veel rolbewegingen. Je moet zonder handen goed kunnen gaan zitten; jezelf in het harnas helpen met een parakite is lastig omdat je je handen niet los kunt laten, zeker niet laag bij de grond.
- 5 Oefen je eerste landingen rustig en met veel ruimte. Hard flaren werkt niet, dan ga je alleen maar omhoog.

Volop keus op de markt

Deze parakites zijn al op de markt. De ontwikkelingen gaan razendsnel, en we verwachten zeer binnenkort (misschien al bij het uitkomen van deze Lift) dat ook Ozone, BGD en U-Turn hun parakite op de markt hebben gebracht. Daarnaast volgen we natuurlijk de ontwikkelingen die aan de Nederlandse duinen plaatsvinden onder andere met de Dune Rider van Bryan van Ostheim.





Little Cloud La Mouette (Wijk aan Zee)



Flow Mohawk
Foto Flow



Little Cloud La Mouette
Foto Erwin Voogt



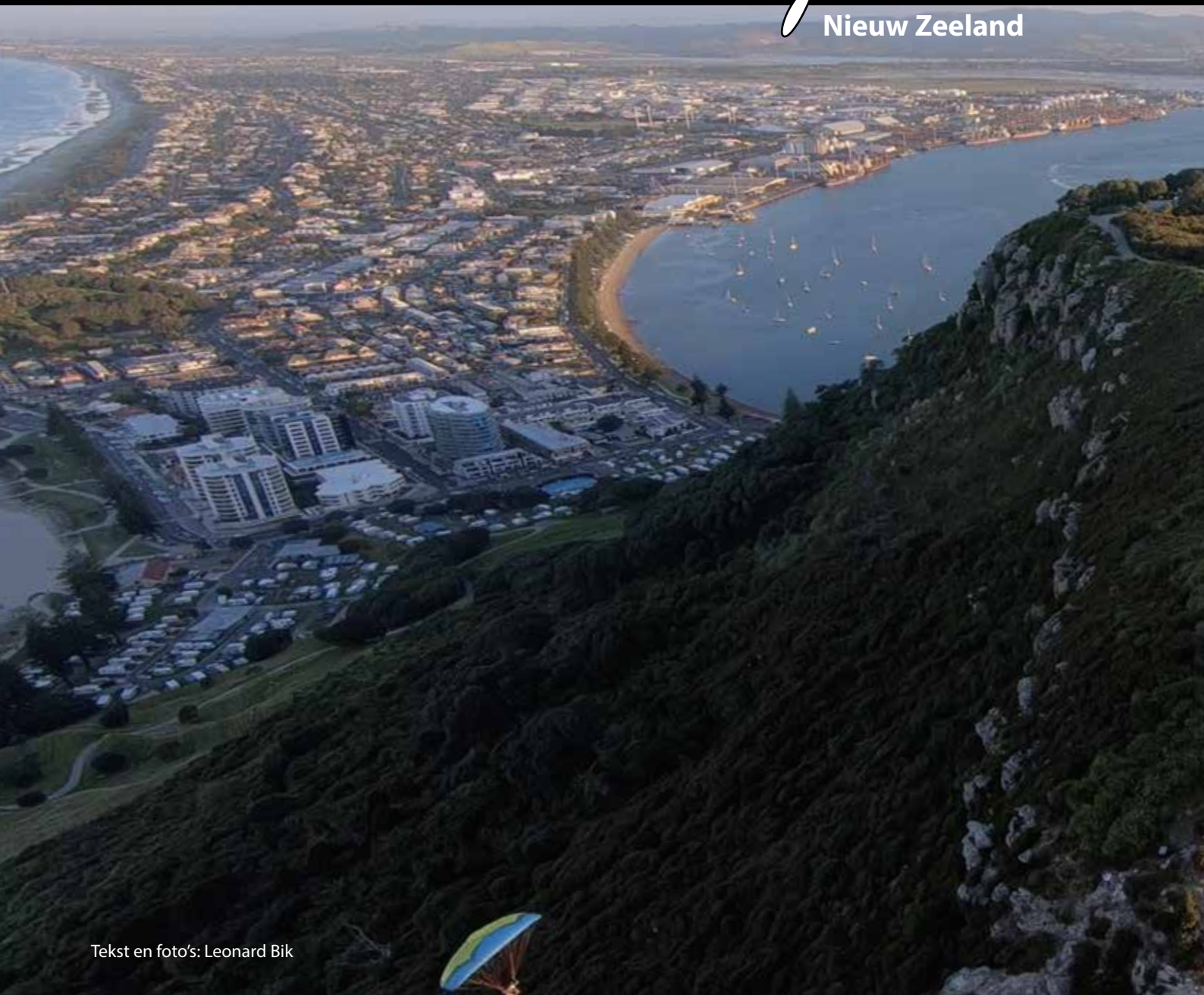
Dudek Touch
Foto Erwin Voogt



Windtech Dune
Foto Windtech

Mount Maunganui

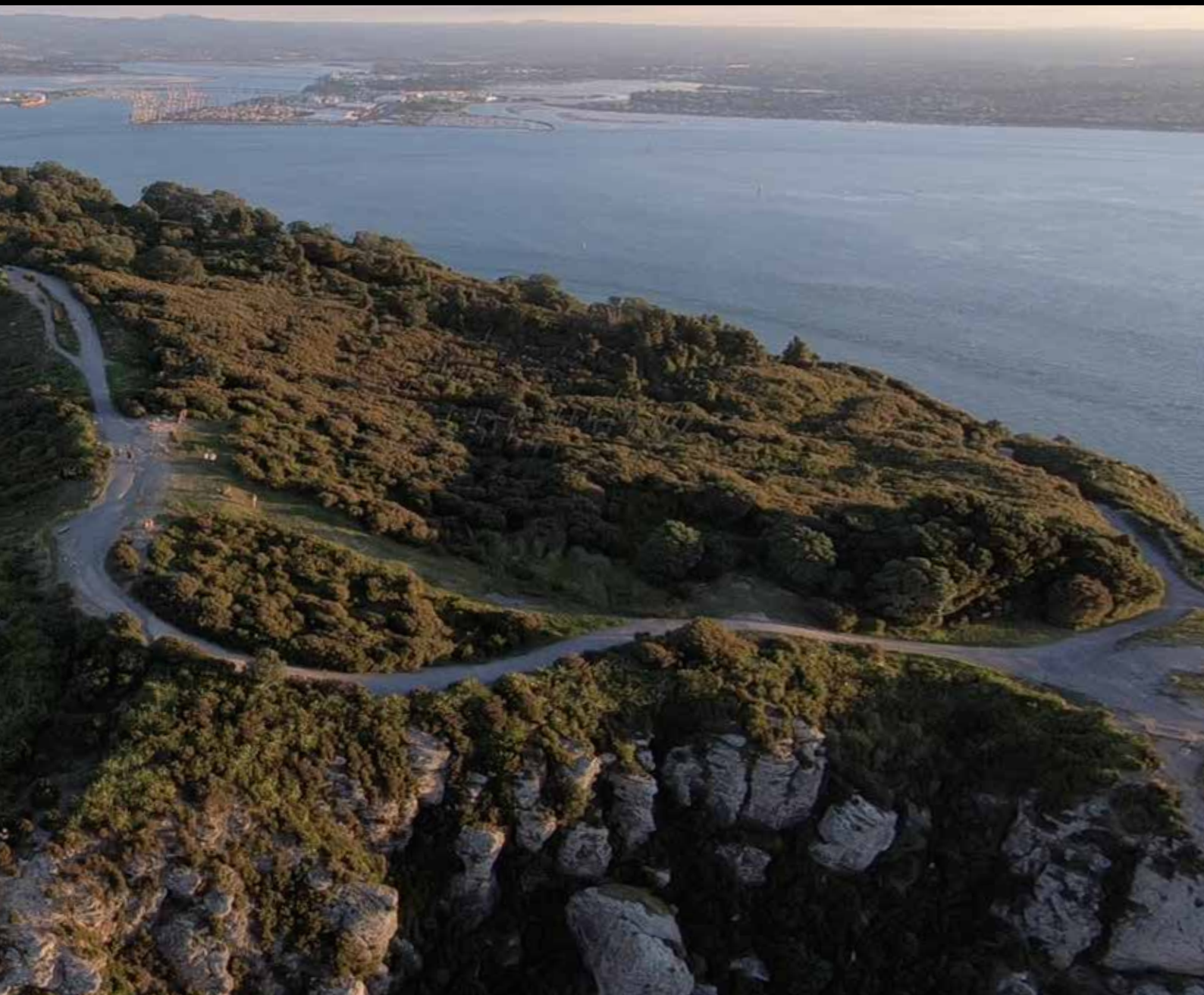
Nieuw Zeeland



Tekst en foto's: Leonard Bik

Nieuw-Zeeland stond al jarenlang als vakantiebestemming hoog op mijn verlanglijstje. Met een huurauto, mijn tentje en scherm het land verkennen leek me helemaal te gek. Toen ik toestemming kreeg van mijn baas om in Wellington, Nieuw-Zeeland, apparatuur te testen voor mijn huidige werk, gaf me dat de kans om dat te combineren met een vakantie!

Vulkanisch avontuur aan de andere kant van de wereld



De contacten voor het bezoek aan het instituut in Wellington waren zo gelegd en ik was van harte welkom. Voor mijn vakantie maak ik een uitgebreide kaart in Google Maps aan met daarin bezienswaardigheden, camping sites en plaatsen waar ik kan vliegen. Ik boek een vlucht met Queenstown als startpunt op het Zuidereiland en als eindpunt kies ik Auckland in het noorden van het Noordereiland. Ik reis dus van zuid naar noord en maak halverwege mijn reis een tussenstop in Wellington waar ik het instituut bezoek.

Voor het paragliden in Nieuw-Zeeland heb ik eigenlijk nog geen ideaal scherm, alleen maar mijn zware berg scherm. Omdat paragliden een belangrijk onderdeel van mijn vakantie wordt, investeer ik in een hike and fly scherm en de keuze valt op een little cloud Goose MK2. Los van een groot aantal prachtige vlieglocaties in Nieuw-Zeeland adviseerde Peter Blokker me, die al eens in Nieuw Zeeland gevlogen had, om bij Tauranga te vliegen als ik daar toch in de buurt zou zijn. Bij Tauranga heb je Mount Maunganui waar je fantastisch kan soaren.

Na een lange vlucht vanaf Amsterdam stap ik in Australië over op een wat kleiner vliegtuig en vlieg richting Nieuw-Zeeland. Als we bijna bij Queenstown zijn en het vliegtuig de landing inzet, vliegen we letterlijk tussen de bergen. Dan een scherpe bocht naar links en dan weer naar rechts. Even het gas eraf en daarna weer vol op het gas. Een behoorlijk spectaculaire landing moet ik zeggen, maar ik ben blij dat we op een gegeven moment aan de grond staan.



Lever maar in dat scherm!

Ik word, net zoals alle passagiers, uitgenodigd voor een gesprek met een douanier en moet ik vertellen wat ik in Nieuw-Zeeland van plan ben. Bij de volgende controle spreekt een douanier me aan met de vraag of ik een paraglider in mijn rugzak heb zitten. Hij herkende de rugzak en gaf aan ook zelf te vliegen. Of ik daar al eens mee had gevlogen? Dat had ik inderdaad. Hij was zo goed als nieuw maar ik had er wel een keer mee gevlogen om een beetje feeling met dit scherm te krijgen. Dat was dus genoeg om hem in beslag te nemen!? Er konden namelijk planten zaden in mijn scherm zitten en dat moest gecontroleerd worden. Levert u hem maar in, dan kunt u over twee uur terugkomen, krijg ik te horen. Dat was wel even schrikken zeg. Ik kan niet veel anders doen dan mijn scherm achterlaten en alvast mijn huurauto in die tussentijd regelen. Na ongeveer twee uur keer ik terug en zie ik zes douaniers op een tafel staan met mijn paraglider in hun hand. De zevende douanier zuigt met een kruimeldief mijn paraglider leeg. Een hele vrolijke boel, want iedereen had er lol in. Zo meneer, hij is schoon dus u kunt hem meenemen! Een hele fijne vakantie! Wat een begin van een vakantie zeg!

Vulkanische puist

Een aantal prachtige weken verder en een aantal prachtige vluchten op het Zuidereiland rijker, kom ik in de buurt van Tauranga. Peter had me verteld van Mount Maunganui en dat maakte me wel een beetje nieuwsgierig. Mount Maunganui, ook wel Mauao (dat betekent 'gevangen door de dageraad' in het Maori), of gewoon de Mount, is een rhyolitische vulkanische koepel bij de zuidelijke ingang van Tauranga Harbour. Hij is 252 m hoog, heeft steile zijanten en een vlakke top en is naar schatting 2,3-3,5 miljoen jaar oud. Rhyoliet is een vulkanisch gesteente. Het wordt bij vulkaanuitbarstingen uitgestort als vloeibare, stroperige materie. Aan het oppervlak koelt het dan

vrij snel af en stolt. Rhyoliet ontstaat alleen maar indien de lava genoeg kwarts bevat. Ik heb vandaag veel gereisd en heel veel gezien en besluit om in de buurt van Tauranga te kamperen. Ik wilde eigenlijk in Coromandel Forest Park aankomen maar dat is voor vandaag te ver. Het is al laat in de middag en ik besluit om toch even bij Mount Maunganui te gaan kijken. Ik kom er aan en ga even lekker op het strand chillen en kijk gefascineerd naar deze puist. Ik ben behoorlijk moe en vind het allemaal wel goed zo. Geen puf om die berg op te lopen, maar gewoon tevreden over wat ik deze dag allemaal gezien heb. Dan zie ik ineens in de verte bij de top een mini-glider! Dat schudt me ineens wakker en besluit als



de sodemieter mijn spullen te pakken en de berg op te lopen. Ineens had ik weer energie voor tien en rende bijna deze berg op. Eenmaal boven was er geen paraglider meer te bekennen. Ik zie wat mensen zitten en vraag ze of ze weten waar die piloot naartoe is gegaan. Een wat oudere man staat op en zegt dat ie net geland is en even aan het rusten is. Nu zie ik ook ineens zijn mini-glider liggen.

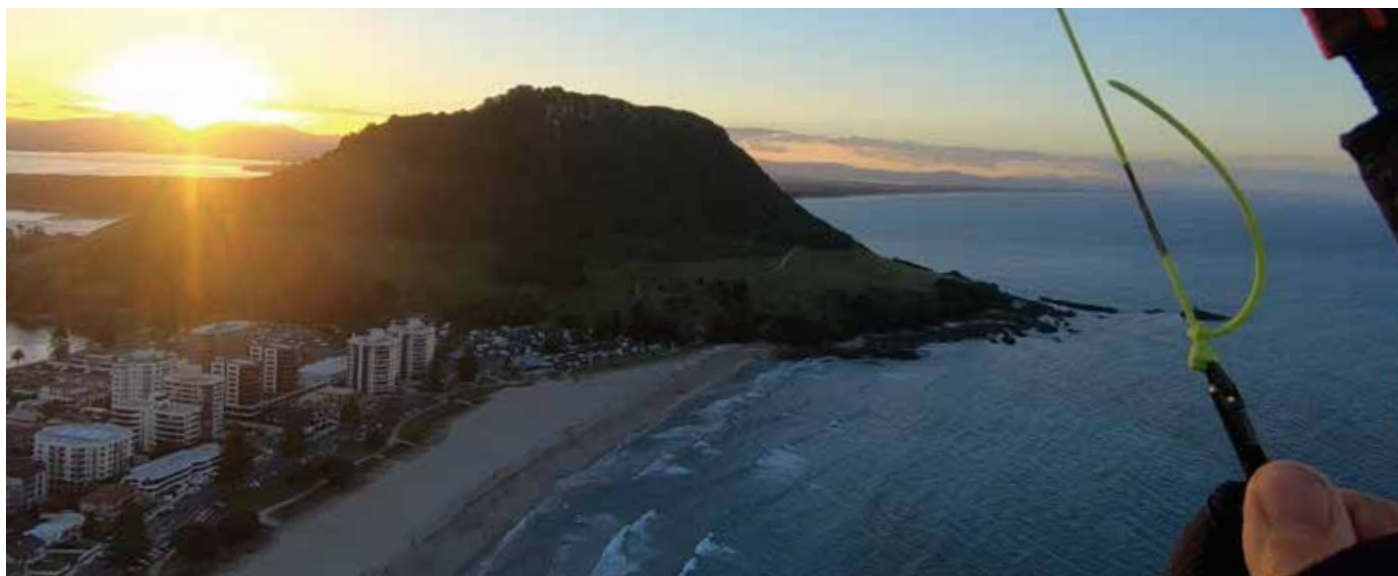
Zonsondergang vanuit de lucht

Ik vraag hem hoe de omstandigheden zijn om hier te vliegen en hij geeft aan dat het na een week eindelijk een beetje vliegbaar is. Tien minuten later hang ik in de lucht. Wat een sensatie weer. De zon was al flink

aan het zakken dus ik vloog daar met een prachtige zonsondergang. Even later zie ik hem ook starten maar vanwege zijn kleine scherm komt hij niet erg ver van de wand vandaan dus ik heb het rijk voor me alleen. Wat is het toch verschrikkelijk kicken om op onbekende plekken zoals dit te vliegen. Ik had er niet meer op gerekend maar dit is wel een top afsluiter van deze al fantastische dag. Onder me zie ik vanuit de haven een cruiseschip vertrekken. Ik had hem in de haven al zien liggen en hij was gigantisch maar vanuit de lucht is het nog maar een klein bootje. Ik kan het hele gebied prachtig vanuit de lucht bekijken. Ik vind het zeker niet het mooiste deel van Nieuw-Zeeland maar zo vanuit de lucht met een zonsonder-

gang toch wel heel gaaf.

Tauranga is een van de snelst groeiende steden van Nieuw-Zeeland. De stad ligt in de noordwestelijke hoek van de Bay of Plenty regio en is een belangrijke havenstad. Met zijn prachtige gouden stranden en met Mount Maunganui als slapende vulkaan die over de stad uitkijkt is het toch wel heel bijzonder. De zon is bijna onder en ik begin moe te worden. Ik vlieg weg van Mount Maunganui en land verderop op een mooi gouden strand waar ik drie uur geleden nog lag te chillen. Nu echt helemaal uitgeput van deze dag maar zo voldaan. Peter had gelijk, het is echt de moeite waard om daar te vliegen!



Locatie

Mount Maunganui

Start: Z37° 37' 44,3" O176° 10' 24,4"

Landing: toplanding op de startplek of beneden op het strand.

Voor wie? Paragliders



Jarenlang vertegenwoordigde Ferdi van Schelven Nederland in de extreme hike&fly-race Red Bull X-Alps. Ferdi eindigde viermaal in de top tien, met een vierde plaats als beste resultaat. Maar de vorige editie deed hij niet meer mee en in 2023 waren er geen Nederlandse deelnemers. Verrassend was het dan ook om bij de presentatie van de deelnemers voor de volgende editie in 2025 wel weer een Nederlander op de lijst te zien: Sebrand Warren! Maar wacht even, die naam klinkt niet erg Nederlands en wie kent deze piloot eigenlijk? Hoog tijd om dat uit te zoeken.

Nederland weer vertegenwoordigd in de Red Bull X-Alps 2025

Tekst: Bastienne Wentzel

Foto's: Zach Gessan, Victor Birchet



Sebrand Warren

Rookie

Leeftijd 31

Team NLD

Supporter Rustam Gelmanov

Scherm Ozone Zeolite 2

Beroep Web product designer

Sebrand is een verbastering van de op en top Nederlandse naam Siebrand. Zo spreek je z'n naam ook uit. Hij werd 31 jaar geleden geboren in Louisville (Kentucky, VS). Het gezin verhuisde al snel naar de boerderij van opa en oma in Lochem, de roots van zijn Nederlandse moeder Tanja. Hij heeft een oudere zus Saskia en broer Marnix die in Amsterdam woont. Sebrand verhuisde toen hij twee was met zijn familie terug naar de

Verenigde Staten en woonde daar tot vorig jaar, onder andere in San Francisco. Sinds vorig jaar woont hij in Grenoble (Frankrijk), onder andere omdat het in de Alpen ligt en je daar vanuit je huis de berg op kunt lopen en gaan vliegen. Hij heeft inmiddels al wat successen op zijn naam: hij werd 3e in de XRedRocks dit jaar en deed het goed in de X-Pyr en Dolomiti SuperFly. Ook in deze races kwam hij al uit voor Nederland.

Sebrand, waarom heb je er eigenlijk voor gekozen om voor Nederland uit te komen in competities en niet voor de Verenigde Staten?

"Ik heb een Nederlands en een Amerikaans paspoort dus ik kon kiezen. De keus was niet makkelijk, maar ik voel me een wereldburger. Nederlanders staan daar heel open tegenover, Amerikanen niet zo. Ik heb wat meer met Nederland, mijn familie woont



hier en ik kom er vaak om ze te bezoeken. Dan ga ik graag soaren in Wijk aan Zee. Ik voel me verbonden met het land en ik vind het fantastisch om Nederland te vertegenwoordigen in de Red Bull X-Alps!

Je vliegt pas vijf jaar, hoe ben je begonnen met paragliding?

Lang geleden heb ik al eens wat lessen gevolgd bij iemand die met een touw achter een fiets paragliders de lucht in trok. Maar het greep me niet echt. Ik leerde klimmen en zag klimmers naar beneden vliegen. Dat zette me aan het denken: waarom moet ik naar beneden lopen terwijl ik ook kan vliegen? Toen ik aan het klimmen was in Bishop in de Sierra Nevada (in het beroemde paraglidinggebied Owens Valley, BW) ontmoette ik Dave Turner die ook paraglidinglessen gaf. Hij leerde me vliegen. Dat was in de zomer van 2019 en de condities waren booming. Ik mocht alleen 's ochtends vroeg en 's avonds vliegen. In die periode gebeurde er daar ook een fataal paraglidingongeluk met Cody Tuttle, een lokaal bekende piloot. Daardoor realiseerde ik me

dat ik dat vliegen heel serieus moest nemen. Ik had de smaak te pakken maar ik wilde niet dood. Dus ik moest gaan zorgen dat dat niet zou gebeuren en zo veilig mogelijk beter leren vliegen.

Hoe deed je dat?

Met zo'n 25 vliegreuren op zak, voornamelijk soaren, deed ik een xc-cursus. Alle anderen konden uren blijven hangen, maar ik vond niet één thermiekbel. Ik snapte niks van gewichtsverplaatsing en mijn scherm rolde alle kanten op. Toen heb ik een SIV-cursus geboekt. Een van de eerste vluchten deden we wingovers en ik ging uit m'n dak! Ik kon een achtbaan maken in de lucht, dat was zo cool! In de laatste vlucht deden we inklapers met vol speed. Ik snapte nog steeds weinig van gewichtsverplaatsing dus ik viel naar de kant van de inklapper. Het scherm dook zo'n beetje onder me door, opende weer, klapte in aan de andere kant en kwam in een autorotatie terecht. Ik kreeg die er niet meer uit dus ik moest mijn reserve gooien. Ik had de grootste lol die vlucht! Achteraf hebben we besproken wat ik fout

deed, maar ik had wel vertrouwen gekregen door het gooien van mijn reserve. Dat je die optie hebt en dat het werkt. Die dag besloot ik dat ik een jaar vrij zou nemen om me voltijds op paragliding te storten.

Wanneer besloot je dat je mee wilde doen aan de Red Bull X-Alps?

Ik deed ook in de Sierras al veel hike&flytochten. Ik ontdekte daar dat hike&fly draait om strategie. Vliegvaardigheden en fysieke conditie zijn ook erg belangrijk maar strategie is cruciaal. Zo rond de Red Bull X-Alps in 2021 leek het me al mooi om een keer mee te doen, maar dat was toen nog niet realistisch. Ik maakte in die tijd al wel vluchten van meer dan 100 km en in 2022 vloog ik 250 km. Toen deed ik ook mee aan de X-Red Rocks in the Pro series. Ik trainde niet echt met een plan en het was een beetje overleven. Ik realiseerde me dat ik het serieus moest aanpakken en ben met Ben Abruzzo gaan trainen. Dat is de expert personal trainer, echt de man die je moet hebben voor dit soort trainingen. Ook zag ik in 2023 dat Logan Walters in de Red Bull X-

“Ik voel me verbonden met Nederland en ik vind het fantastisch om het land te vertegenwoordigen in de Red Bull X-Alps”

Alps kon meekomen. Ook hij vloog nog niet zo lang. Toen dacht ik, ok, dit is te doen!

Hoe bereid je je voor?

Ik was nooit een echt fanatieke sporter. Wel altijd heel actief, maar nu plan ik voor het eerst mijn leven rondom het sporten. Ik ben bijvoorbeeld gestopt met alcohol drinken omdat ik merkte dat ik de dag erna het hardlopen zo beroerd gaat. Ik train nog steeds met Ben Abruzzo. Hij focust op het fysieke gedeelte, niet op het vliegen. We hebben schema's voor looptrainingen. Ik loop zo'n 10-20 uur per week. Daarnaast doe ik krachttraining. Voor het vliegen praat ik met piloten in de Alpen die ik ken. Het gaat om de kennis van het weer, de specifieke condities in de Alpen en om de juiste beslissingen te nemen. Zo ga ik binnenkort een paar dagen met Patrick von Känel mee om te leren over het vliegen in Zwitserland en over de manier waarop hij beslissingen neemt tijdens de race.

Met welk materiaal ga je vliegen?

Ik vlieg nu een Ozone Zeolite 2 met een





Skywalk Range X-Alps harnas, heel fijne spullen. Ik heb ook een Advance Omega ULS gevlogen, een Zeolite GT, een Zeno 2. Ze vliegen allemaal fantastisch. Ik ben niet zo kritisch, alle vleugels hebben hun eigen sterke kanten en ik vind ze allemaal fijn vliegen. Ik ben nog op zoek naar sponsors. Ik vind het belangrijk dat ik een goede band kan krijgen met een sponsor en dat het niet alleen maar om de spullen gaat.

Wie is je supporter en wie zit er in je team?

Ik heb nog geen team, alleen mijn supporter Rustam Gelmanov die in Nederland woont. Rustam is Russisch en we kennen elkaar van een klimvakantie, niet van het vliegen. Hij woont tegenwoordig vlakbij de kust in Nederland en soart ook veel. Hij was mijn supporter bij de Dolomiti SuperFly en dat ging heel goed. We reizen waarschijnlijk met zijn camper. De komende tijd gaan we uitzoeken wat voor mensen we bij het team moeten hebben, met kennis van het weer,

de route enzovoort. Ik vind het ook heel belangrijk dat het hele team plezier heeft met elkaar.

Wat is je doel voor de Red Bull X-Alps?

Mijn prioriteit is een avontuur beleven en plezier maken met het team. Op papier behoor ik niet tot de top maar het gaat niet alleen om vliegervaring en fysieke kracht. Het gaat om de mindset en om de juiste beslissingen. We sluiten de mogelijkheid niet uit dat we hoog eindigen. Het helpt om je ogen op een duidelijk doel te hebben, een stok achter de deur om extra je best te doen. Er kan vanalles gebeuren!

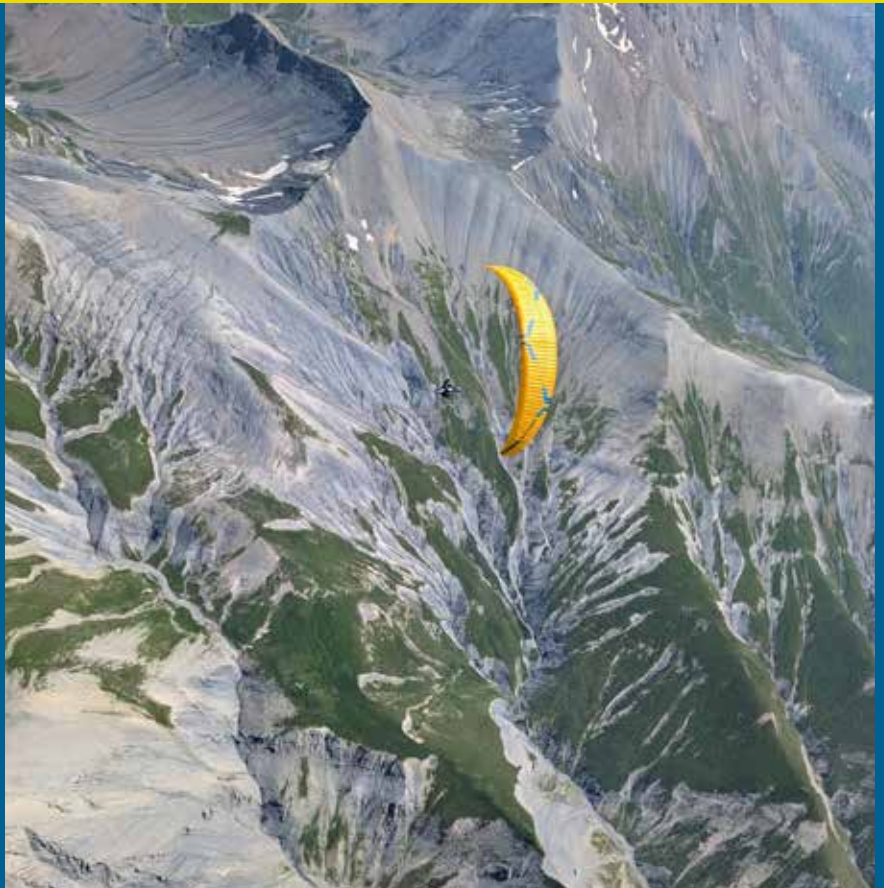




“We sluiten de mogelijkheid niet uit dat we hoog eindigen. Het helpt om je ogen op een duidelijk doel te hebben, een stok achter de deur om extra je best te doen.”

De Red Bull X-Alps

De Red Bull X-Alps is een twee-jaarlijkse, extreme paragliding-hike&flyrace die in juni 2025 weer wordt gehouden in de Alpen. De atleten moeten een route van zo'n 1200 km afleggen, die in maart pas bekend wordt gemaakt. De kans is groot dat de start weer in Kitzbühel is en de finish op het meer van Zell am See (beide in Oostenrijk). Daartussenin komen ze onder meer door Duitsland, Frankrijk, Zwitserland, Italië, kriskras door en over de Alpenkam heen. Ze mogen alleen lopen en vliegen en moeten hun eigen uitrusting altijd meedragen. Een supportteam reist mee voor schone kleren, eten en een slaapplek in de camper. De atleten moeten langs turnpoints, waar ze soms een scorebord moeten tekenen, een selfie nemen of simpelweg overheen moeten vliegen. Je kunt de voorbereidingen volgen en alles lezen over de deelnemers op de website. Daar kun je tijdens de race ook in 3D meekijken. redbullxalps.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 tweede deel een technische duik in de wereld van de protectors en certificering.

Deel 2: Certificering en veiligheid

De meeste piloten kiezen een harnas op basis van een paar kenmerken zoals we in het eerste deel van deze serie zagen. Misschien heb je ook de resultaten van de protectortest voor de EN-certificering opgezocht. Maar weet je ook wat die betekenen? Een gecertificeerd harnas zal wel veilig zijn toch? Maar die certificering zegt lang niet alles. In dit artikel laten we zien wat de cijfers betekenen en wat je daarmee kunt om een goede keus te maken voor je volgende harnas.

Hoe we crashen

Om te bepalen wat een goede protector is moeten we eerst weten waar die je precies tegen moeten beschermen, met andere woorden: hoe we precies gewond kunnen raken bij het paragliden. Betrouwbare data over ongevallen en het type verwonding dat paragliders oplopen is heel schaars, met name omdat het rapporteren van incidenten in paragliding vrijwillig is. Incidenten zonder ernstig letsel worden waarschijnlijk minder snel gemeld en sowieso is het aantal meldingen in Nederland laag, zodat we daar geen conclusies uit kunnen trekken.

Er is wel wat informatie uit het buitenland. Buitensportarts en piloot Matt Wilkes analyseerde honderden paragliding-incidenten als onderdeel van zijn PhD-onderzoek. Hij constateerde dat de ernst van de verwonding gerelateerd is aan het punt van impact. Zo is een harde klap op het hoofd of borst vaak fataal. Daarom is het ook zo belangrijk om een geschikte helm te dragen. Andere ernstige verwondingen zie je vaak aan het bekken en wervelkolom, en dan meestal aan dezelfde wervels T12, L1 en L2. "Dat komt doordat dit de overgang is tussen de lumbale en zachtere toracale wervelkolom. Een belangrijk detail omdat we het ontwerp van harnassen hieraan kunnen aanpassen," legt Matt uit.

Zeer ernstige en fatale crashes zijn het meest waarschijnlijk als de piloot op zijn rug, op zijn zij of frontaal crasht, bleek uit Matt's studie. Een verticale crash is zelden fataal. Landen op je voeten kan een gebroken been of voet opleveren maar leidt meestal niet tot levensbedreigende verwondingen. Een verticale crash kan wel tot rugletsel leiden, becijferde de Duitse DHV. Ook zij doen uitgebreid onderzoek naar incidenten en verwondingen. In 2011 concludeerden ze dat 60% van de ernstige verwondingen de wervelkolom betroffen. Het bleek dat een groot deel van de ongevallen met rugletsel een verticale crash betrof. Uit een studie in 2022 bleek dat benen en wervelkolom het vaakst getroffen worden.

Hoewel het dus lastig is om aan goede cijfers te komen, kunnen



Foto: Niviuk

we zeggen dat we in ongeveer de helft van de gevallen verticaal crashen. In een kwart van de gevallen landen we op de rug. Een zijwaartse of frontale impact komt minder vaak voor. Volgens Matt zijn frontale crashes een gevolg van slechte schermbeheersing en het niet kunnen voorkomen van een ongewilde rotatie. “Volg een SIV cursus om dat te verbeteren. Een zijwaartse impact of val op de rug zijn typisch situaties waar de protectie in harnassen kan helpen,” zegt Matt.

De test

De vraag is: beschermen onze harnassen al goed in deze situaties of kan het beter? “Dat is moeilijk te zeggen,” zegt Matt. “Stel dat we willen dat de protector in het harnas tweederde van de verwondingen voorkomt. De vraag is: doen ze dat al? En als het aantal incidenten met verwondingen mettertijd omlaag gaat, wat betekent dat dan? Dat weten we niet.” Hij wijst erop dat studies zoals die van hem regelmatig herhaald zouden moeten worden om daarachter te komen, maar daarvoor zijn er in onze kleine sport geen middelen

beschikbaar.

De studies die er wel zijn laten wel een paar interessante dingen zien. Verticaal crashen op je zitvlak gebeurt relatief vaak maar leidt zelden tot een fatale afloop. Dat is precies waar de effectiviteit van de protector wordt getest voor de EN-certificering (zie kader) en waar de protector meestal het dikst is. Misschien zou zo’n crash sowieso niet dodelijk zijn, maar het lijkt erop dat protectoren hun werk hier wel doen. De zogeheten impact-pad test voor EN is namelijk bedoeld om de effectiviteit van de protector te testen in de situatie dat je aan je reserve hangt. Door te kiezen voor één duidelijk afgebakende test kun je protectoren van harnassen onderling vergelijken. Maar er is wel het een en ander aan te merken op de test en met name wat je eruit kunt opmaken.

Wat betekent de certificering?

Alle harnassen die EN-gecertificeerd zijn, voldoen aan de criteria voor de impact-pad test en bieden dus bescherming volgens de norm. In het kort betekent het dat ze je beschermen tegen ernstig

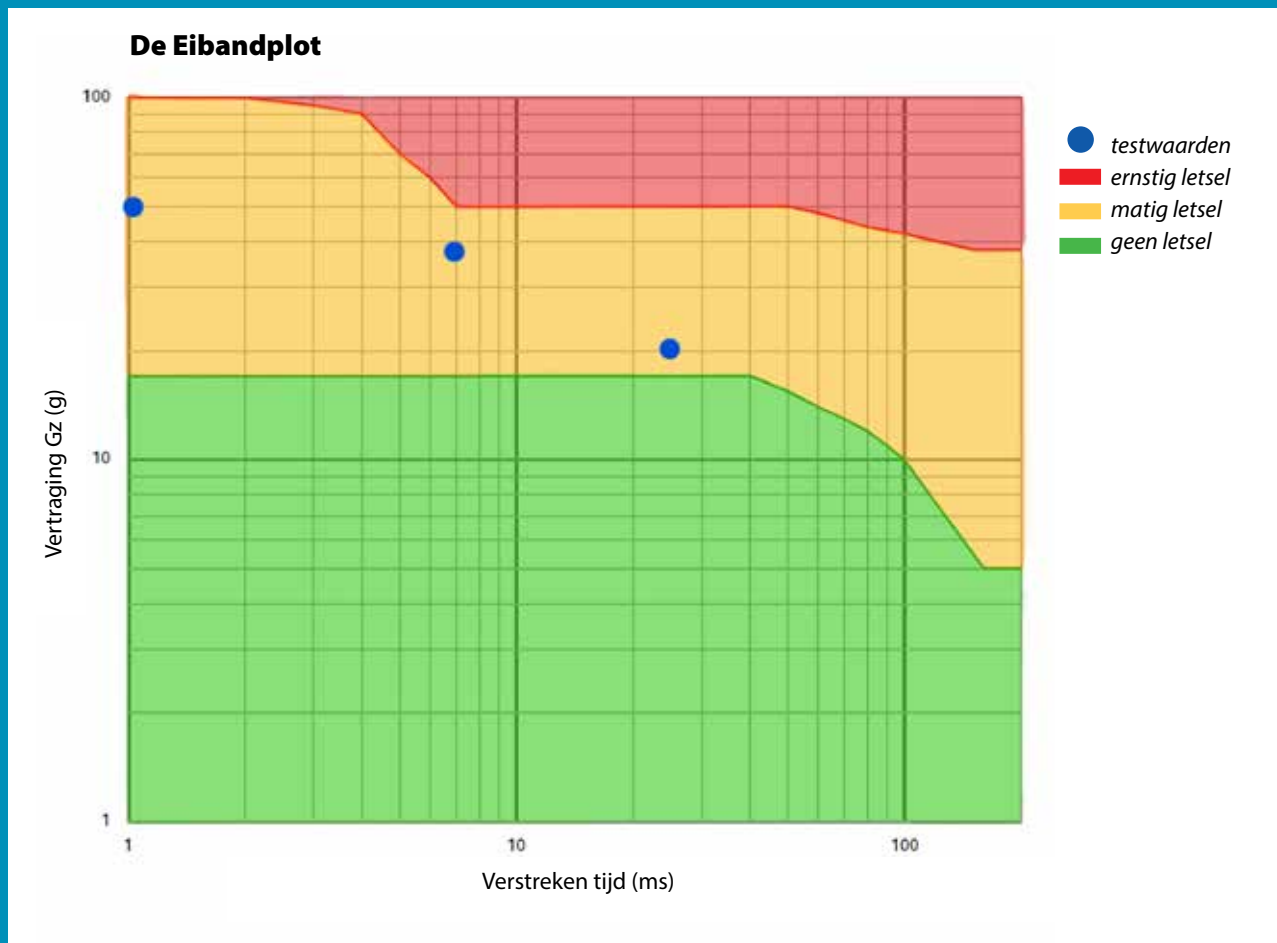
Hoe worden harnasprotectors getest?

De EN en LTF testprocedure

Een belangrijk onderdeel van de EN- en LTF-certificering voor harnassen is de impactpad-test. De test wordt uitgevoerd met een dummy van 50 kg: een torso zonder benen, armen of hoofd zoals op de foto hiernaast. De dummy wordt in het harnas gezet en het harnas wordt ongeveer 20° naar achteren gekanteld om een vliegpositie te simuleren. Dan worden de ‘piloot’ en het harnas tot 165 cm boven een metalen impactplaat gehesen en losgelaten. Deze hoogte zorgt ervoor dat de dummy en het harnas een snelheid van 5,7 m/s bereiken bij de inslag. Dat is ongeveer dezelfde daalsnelheid als aan een gecertificeerde reserveparachute. Sensoren in de onderkant van de dummy registreren de vertraging versus de tijd. Dat zie je in de grafiek die gepubliceerd wordt voor certificering. De test wordt herhaald met en zonder reserve en voor LTF-certificering worden de tests twee keer uitgevoerd met hetzelfde harnas. Voor de meeste recente harnassen zijn de testresultaten beschikbaar bij Air Turquoise (para-test.com) of DHV (dhv.de/db1/technicsearchpage.php?lang=EN).



Waar komen de getallen in de EN-test vandaan?



De Eibandplot laat zien in welke gebieden de vertraging op ons lichaam tot letsel leidt: de rode zone staat voor een grote kans op ernstig letsel, oranje is matig letsel en groen is geen letsel. De normwaarden voor de EN impactpad-test voor een paraglidingharnas vallen allemaal in de oranje zone wat impliceert dat een harnessprotector getest wordt op bescherming tegen ernstig letsel, maar niet tegen matig of minimaal letsel.

De eisen van de huidige EN en LTF impact pad tests zijn gebaseerd op een literatuurstudie van de NASA uit 1959. Martin Eiband verzamelde en vergeleek verwondingen van gedocumenteerde botsingen en experimenten met mensen, chimpansees en varkens waarbij de botskrachten bekend waren. Hij construeerde een grafiek van versnelling (in g) versus duur die nu bekend staat als de Eiband plot voor verticale impact: een zittend persoon valt op zijn billen of wordt versneld van onder de stoel, bijvoorbeeld door een explosief of raketlancering. In de plot zoals die hierboven identificeerde Eiband gebieden die waarschijnlijk geen letsel opleveren (hier groen gekleurd), matig letsel (oranje, midden) en ernstig letsel (rood, bovenaan). Voor zover we weten is deze plot nooit noemenswaardig bijgewerkt. Mogelijk omdat dat ook niet nodig is: de resultaten

veranderen veranderen niet in de loop van de tijd omdat het gemiddelde menselijke lichaam niet is veranderd sinds 1959. De grafiek wordt gebruikt in de lucht- en ruimtevaarttechniek, autotechniek en op vele andere gebieden en is ook nuttig voor paragliderpiloten.

Als we de drie waarden uit de EN impactpad-test uitzetten in de Eiband-grafiek, de drie blauwe stippen, dan zien we dat deze in de categorie 'matig letsel' vallen. Dit betekent dat een EN- of LTF-gecertificeerd harness ons waarschijnlijk beschermt tegen ernstig letsel bij een verticale crash zoals een landing onder een reserveparachute maar niet tegen matig letsel. En als de testwaarde aan de hoge kant van deze criteria ligt, zitten we in sommige gevallen dicht in de buurt van het rode gebied waar ernstig letsel waarschijnlijk is.



Foto: Niviuk

letsel wanneer je een piloot bent van gemiddeld gewicht (70 kg) en je valt verticaal op je zitvlak met een snelheid van 5,7 m/s (van 1,65 m hoogte).

Maar zelfs met een gecertificeerde protector kun je nog steeds letsel oplopen, legt DHV veiligheidsconsulent Karl Slezak uit. "De waarschijnlijkheid dat je ernstig letsel oploopt is hoger bij een protector die dicht tegen de limietwaarde van 50 g aan zit. Uit veiligheidsoogpunt vind ik dat de limiet bij 30 g zou moeten liggen. Dat kan ook, want veel protectoren zitten zelfs al dicht tegen de 20 g aan." Een lagere waarde betekent betere bescherming tegen letsel (zie ook het kader links).

Daarnaast zegt de norm niks over de afmetingen die de protector moet hebben. Dat is belangrijk als je bijvoorbeeld graag een lichtgewicht harnas vliegt. Bij sommige van deze harnassen is gewicht bespaard door de protector smaller of korter te maken zodat je rug of zij en heupen niet beschermd zijn.

Ook is de invloed van gewicht niet te onderschatten. De test gaat uit van een pilootgewicht van slechts 70 kg (de dummy is 50 kg, je benen van ieder 10 kg tellen niet mee). Maar als je anderhalf keer zoveel weegt is de impact van een crash ook anderhalf keer zo groot. Zou je ballast meenemen zoals een vest, bijvoorbeeld in competities, dan telt dat ook mee (ballast onder het zitvlak telt niet mee tenzij je op je benen landt).

Tot slot zegt de EN-test niks over een crash op je zij of rug. Uit de cijfers blijkt dat dit weliswaar minder vaak voorkomt, maar nog altijd een kwart van de crashes is. Veel fabrikanten nemen zelf het initiatief om protectie voor de zij en rug in harnassen te maken.

Simon Campiche, harnasontwerper bij Advance, zegt: "We willen harnassen bieden voor alle soorten piloten. Sommige harnassen

hebben maximale bescherming met dik schuim, zijbescherming, een SAS-TEC-achterplaat en comfortschuim. We gaan voor de best mogelijke waarden in de EN-test. Maar zo'n harnas is zwaarder. De trend is dat piloten lichtere harnassen willen die daardoor minder bescherming bieden. Ik zeg niet dat dit slecht is, maar piloten moeten zich ervan bewust zijn dat je een compromis sluit tussen veiligheid en gewicht."

Extra experimenten

De grotere ontwerpers en fabrikanten hebben soms de beschikking over eigen testfaciliteiten. Daarmee kunnen ze zelf diverse situaties simuleren buiten de EN-test om. Ze laten de dummy bijvoorbeeld vallen van grotere hoogte of op de zij of op de rug om een idee te krijgen hoe het harnas zich gedraagt. Het probleem is dat er geen kennis is over wat de resultaten van deze tests betekenen. Het is onbekend wat de gemeten waarde betekent en wat acceptabel zou zijn of ernstig letsel zou voorkomen. Ontwerper Philipp Medicus van Nova zegt: "Wij kijken of de resultaten overeenstemmen met die van de gewone test. Het meeste is onderbuikgevoel. Er zijn in werkelijkheid zo veel variabelen. Het lichaam is geen metalen dummy en je kunt vallen op gras of rotsen etcetera."

Er is ook discussie over stuiteren, de zogenaamde 'bounce' en 'rebound'. Een opblaasbare airbag kan stuiteren als een strandbal als je erop valt. Het risico zou kunnen zijn dat een deel van de energie van de val teruggegeven wordt aan je lichaam. Zou dat gevaarlijk kunnen zijn? "Ik denk niet dat de teruggegeven energie een probleem is," zegt Alain Zoller van de EN-testinstantie Air Turquoise, "Maar je zou op een ander lichaamsdeel kunnen vallen en op die manier gewond raken."



Wat kunnen we zelf doen?

Uiteindelijk beoefenen we een risicosport. "Er is geen perfecte oplossing voor protectie," zegt Alain. "Het beste is om niet te crashen. Ik vind het verschrikkelijk als ik piloten hoor zeggen dat ze hun benen optrekken bij een harde landing. Je benen zijn de beste bescherming!"

Arts Matt Wilkes is het met hem eens: "Als je in alle situaties zacht wilt landen, land dan op je benen en stop met 'flappen' (het herhaaldelijk bijna stallen van je scherm vlak boven de grond om de snelheid eruit te halen - BW)! Ook ik kies mijn harnas op gewicht, prijs, aerodynamica, uiterlijk en pakvolume. Veiligheid is meestal niet het belangrijkste verkoopargument. Als consumenten zijn we

er zelf voor verantwoordelijk om veiligheid op de eerste plaats te zetten, als we willen dat fabrikanten inzetten op het verbeteren van protectie."

En daar zijn ontwikkelaars en fabrikanten ook mee bezig: nieuwe protectoren zoals Koroyd komen op de markt. In het volgende deel van deze serie meer over de nieuwste ontwikkelingen en hun voor- en nadelen.

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



Ballonfestival Grave, Ballonfiësta Barneveld, Ballonfestijn Gemert

Samen de lucht in

Tekst: Frank Moorman

Afgelopen zomer hebben paramotorvliegers en ballonvaarders samengewerkt bij drie ballonvaar-evenementen. Op één van de evenementen, Ballonfestival Grave, was tevens een zeilvlieger (delta met hulpmotor, een Mosquito) aanwezig. Bij alle evenementen kozen prachtige, kleurrijke ballonnen het luchtruim, waaronder ook veel 'special shapes'. Dat zijn ballonnen in een speciale vorm.



Ballonfestival Grave, 9 en 10 augustus 2024

Het ballonfestival Grave vond plaats aan de Maas in Grave. Een groot en spectaculair evenement met een naast het veld ingerichte deel dat oprecht een feestaccommodatie genoemd mag worden. We zijn dan ook in Brabant. Bij dit evenement waren tevens paramotorvliegers en een vlieger van een zeilvliegtuig (delta) uitgenodigd. Zij stegen op van een locatie aan de andere kant van Grave, maar waren voor de gezamenlijke briefing aanwezig op locatie voor de ballonnen. De wind leek op beide dagen spelbreker te kunnen zijn maar die ging, zoals de aanwezige meteorologe briefde, op tijd liggen. Wat volgde waren twee mooie avonden waarbij we gezamenlijk het luchtruim konden kiezen. Een prachtig spektakel. Het was ook mogelijk om rond de ballonnen te vliegen, zolang je maar op mandhoogte of lager vloog. Dit was uiteraard vooraf ook zo gecoördineerd. De ballonvaarders, hun gasten en de bezoekers op de grond vonden het prachtig.

Ballonfiësta Barneveld, 21-24 augustus 2024

Een aantal maanden voor dit evenement werd vanuit de organisatie contact opgenomen met de afdeling Paramotorvliegen van de KNVvL. Paramotors waren welkom bij het Ballonfiësta Barneveld en zouden het evenement kunnen ondersteunen. Het idee was om tussen 17.00u en 18.00u boven het terrein bij Barneveld te komen vliegen. De ballonnen zouden dan voor het opstijgen klaargemaakt worden en voor het publiek zou het dan extra leuk zijn als er dan vliegactiviteiten zouden zijn.

Vier paramotorvliegers waren samengekomen en hebben een aantal avonden flink geoefend om netjes formatie te kunnen vliegen. Het probleem met een paramotor is dat je je snelheid zeer beperkt kunt regelen. Het formeren van de formatie moet dus voornamelijk in bochten gebeuren. Na veel oefenen lukte het ons om er iets moois van te maken, inclusief break en na de bocht al ritsend weer in een stacked formatie (achter elkaar) samen te komen.

Er was dagelijks contact met de Flight Director en tijdens de vlucht konden we radio contact onderhouden. Ook nu speelde het weer parten. Alleen op 21 en 23 augustus 2024 kon er vanwege de weersituatie gevlogen/gevaren worden. Op die dagen ging de wind laat liggen, zodat we als paramotors pas tegelijk met de ballonnen de lucht in konden. Op de geplande tijd stond er gewoonweg te veel wind om op te stijgen. De startlocatie was nog 10 minuten-

vliegen van Barneveld. Gezamenlijk met de Flight Director maakten we een nieuw plan en besloten om op een gezonde hoogte en voornamelijk bovenwinds of aan de zijkant van het terrein te blijven. Juist door de goede voorbereiding wisten we precies van elkaar wat we gingen doen en verliep alles naar wens.

Het was ook erg mooi dat één van de paramotors een paramotortrike was. Er is de afgelopen 14 jaar veel te doen geweest over de paramotortrike en de knelpunten waren nog steeds niet allemaal opgelost. Deze demonstratie liet tevens zien dat er praktisch gezien geen verschil zit tussen voet- en trikestarters. De vlieger die voorop vloog had tevens een vlag van het evenement bij zich. Daarmee waren we ook goed herkenbaar als onderdeel van het geheel.

Ballonfestijn Gemert, 6 en 7 september 2024

Bij dit ballonfestijn werd er niet door paramotors gevlogen, maar twee paramotortrikevliegers hebben een "static show" op locatie verzorgd. Het betrof tweepersoons paramotortrikes, die er niet alleen prachtig uitzien maar het publiek ook van dichtbij de techniek toonde. Er zijn diverse soorten paramotortrikes, hele kleine lichte, maar ook grotere. Deze paramotortrikes zijn van de grootste soort. De bezoekers konden van alle vragen stellen die ze hadden en dat waren er veel. Veel kinderen wilden ook graag plaatsnemen in de paramotortrikes en waanden zich al vlieger. De twee enthousiaste vliegers, die als pure ambassadeurs voor de luchtsport optraden, hadden tevens een naastgelegen voetbalveld niet-toegankelijk voor publiek kunnen laten maken. Hierdoor konden ze veilig met een gestarte motor een demonstratie met taxiën geven. Van één van de vliegers werd nog een interview afgenomen door de lokale TV. Hiermee werd een nog breder publiek bereikt. Op vrijdag waren de weergoden iets minder gezind. Met name op zaterdagavond waren er veel bezoekers. Opvallend was dat veel bezoekers niet alleen voor de ballonnen kwamen, maar juist ook voor deze paramotortrikes.



*Ballonfestijn Gemert.
Foto: Julian de Jong*



*Ballonfestijn Barneveld.
Foto: Dominique van Wijk*



*Ballonfestijn Grave.
Foto: Hans van der Lande*

Ballonfestival Gemert.
Foto: Arthur Mercier



Ballonfestival Grave.
Foto: Hans van der Lande



De nieuwe generatie deltavlieger

Tekst en foto's: Ivo van der Leeden

Na een lange zoektocht voor een nieuwe vleugel ben ik uitgekomen bij de Moyes Gecko. De 35 uren die ik hier dit jaar mee heb gevlogen zijn in één woord fenomenaal. Met smart kijk ik alweer uit naar de volgende uren. Er valt nog zoveel te ontdekken met deze mooie vlieger.

Na bijna 10 jaar op een Airborne Sting te hebben gevlogen (laag intermediate) kreeg ik steeds vaker het gevoel dat ik meer kon en wou dan dat de vleugel kon geven. Wolken in de verte waar anderen heen zag vlogen, waren met de huidige glijhoek en snelheid niet bereikbaar. Hierom begon de zoektocht naar een stapje omhoog, waarop verschillende toestellen de revue passeerden. Uiteindelijk bleef de Gecko over: een intermediate vleugel met krachtig VG systeem, zo stond het op de website van Moyes.

Hoge kwaliteit

Daar kwam mijn nieuwe Moyes Gecko 170 uit Australië, met een rode onderkant en supersnel doorzichtig Dacron aan de bovenkant. Hij werd geleverd in een grote doos bij ons op de oprit. Het hele weekend lekker uit pakken en luisteren naar het knisperen van het nieuwe doek. Het eerste wat opvalt is dat er koste nog moeite is bespaard in de

kwaliteit. De aluminium blokken zijn glad en rond gevreesd, vergrendel systemen zijn makkelijk en robuuste. Het doek is prachtig afgewerkt waarin alle naden en ritsen netjes zijn weggewerkt.

Intuïtief vliegen

Een paar maanden later was het eindelijk zover en stond ik om 13:00 uur op de vlonder van Sapey klaar. Met gedachten als hij dit doet dan doe ik zus en anders dan zo, bereidde ik mij voor op diverse uitdagingen. Met drie grote stappen vloog ik van de vlonder. Alle theoretische problemen kon ik laten varen. Het was net als het geluidje van je laptop als je hier een USB-stick insteekt, alles was direct intuïtief.

We kwamen de eerste bel tegen en zoals de naam het al doet vermoeden, plakt de Gecko aan de bel. Centreren is doodeenvoudig, een bocht inzetten en het stuur loslaten. Soms enkel nog een kleine correctie en de Gecko draait jou naar wolkenbasis.

Eenmaal boven aan gekomen was het tijd om de VG (Variabele Geometrie) te testen en wauw wat ging dit hard en ver! Precies waar ik naar op zoek was. Aangekomen bij de landing gaat de VG er weer af (niet helemaal ontspannen) en is deze vleugel heel makkelijk en vergeeflijk te landen. De vlieger wil graag met de neus in de wind gaan staan ook op lage snelheden, dit is in de landing een erg fijne eigenschap.

Op rails

De Gecko start en landt als een laag intermediate, maar presteert in de lucht als een hoog intermediate. Met 1/3 VG vliegt de Gecko stabiel en gemoedelijk, hier is echt dat 'op rails' gevoel. Bij 2/3 VG komt er al wat pit in de vleugel, hierbij is de stabiliteit nog steeds goed. Wanneer men vol VG trekt komt het stuur naar achteren en is het beest uit zijn kooi. Hierbij is het wel belangrijk om met gevoel te sturen en niet zelf onbalans te creëren, mocht dit nou wel gebeuren gooi

je de VG eraf en is het vertrouwde gevoel weer terug.

Slepen

Vervolgens was het in Nederland achter de kabel wel even wennen. De Gecko heeft een soort van lane-assist, als een labrador volgt hij de Dragonfly. Het enige wat de piloot hoeft te doen is pitch control, de vleugel doet zelf koerscorrecties. Tijdens het slepen gaat het stuur uit zichzelf naar links of rechts. Er zijn wel momenten dat je zelf dient te sturen, maar dit is meestal twee tot drie keer per sleep. In het begin is dit wel even wennen, het voelt alsof de vlieger verzet wordt, waarop je instinctief een stuurcorrectie doet. Dit resulteert dan weer in overcorrigeren en gieren. Deze lane-assist is actief bij lage VG-standen. In turbulente lucht werkt dit systeem ook, het stuur gaat een aantal keren van links naar rechts terwijl

het toestel gewoon rechtdoor vliegt.

Nieuw ontwerp

Wat maakt die Gecko nou zo'n fijne vlieger? In verhouding tot andere heeft deze een groot zeiloppervlak in verhouding tot de last die deze draagt. Dit geeft een gemoedelijke vlieger met een duidelijk pitch en roll input, het nadeel hiervan is vaak dat het de piloot veel kracht kost om te sturen. Bij de Gecko is dit niet het geval, de vlieger geeft duidelijke pitch en roll input, maar is daarentegen niet zwaar om mee te vliegen.

Moyes heeft dit VG-systeem anders aangepakt, het systeem wat voorheen op de Lite-sport zat is verder doorontwikkeld naar de Gecko. Bij het aantrekken van de VG komt de crossbar naar achteren en duwt deze de leading edges naar voren. Dit verkleint de neushoek en maakt de vleugel strakker en platter. Bij de Gecko zakken de luftlines

mee bij het aantrekken van de VG. Bij vol VG zit er geen los doek meer rondom de kiel (zie foto's). Zonder VG geeft het losse doek tijdens het vliegen een mooie bolling. Deze bolling zorgt voor een stabiele vleugel, maar geeft wel weerstand wat weer ten koste gaat van de prestaties.

Samenvattend heeft het team van Moyes de spijker op de kop geslagen met dit ontwerp. Bergvliegen, lieren, slepen en soaren; deze vleugel is ervoor geboren. Een vlieger die makkelijk start en landt met enorme prestaties in de lucht en dit zonder enig compromis. Deze vlieger geeft ongelofelijk veel vertrouwen in de lucht en ik kan hem aan iedereen aanbevelen. Deze vlieger is geschikt voor zowel de mensen die een stapje omhoog als omlaag doen. Beide zullen enorm veel plezier aan dit meesterwerk beleven.



In foto 1 is de vleugel te zien zonder VG en in foto 2 met vol VG, bij vol VG zit er geen los doek meer rondom de kiel.

Enkele termen

Bij het deltavliegen maken we onderscheid tussen beginners, intermediate en prestatie toestellen. De intermediate delta categorie is vergelijkbaar met klasse B en C in het parapenten, dit wordt ook wel laag, midden en hoge intermediate deltavleugel genoemd.

Pitch en roll input is de kracht die nodig is om het stuur naar achteren of naar voren te bewegen en naar links en rechts. Deze kracht of druk kan tijdens het vliegen veranderen, dit is een belangrijke eigenschap om te voelen hoe de vleugel door de lucht beweegt.

Gecko - Specifications

	Gecko 155	Gecko 170
Area (between tight and loose VG)	14.4 m ² / 155 sq. ft.	15.8 m ² / 170 sq. ft.
Span	9.66 m / 31.7 ft.	10.07 m / 33.04 ft.
Nose Angle	124 Degrees	124 Degrees
Aspect Ratio	6.48	6.42
Glider Weight	29.5 kg / 65 lbs	33.1 kg / 73 lbs
Optimal Pilot Weight Range	70 - 85 kg / 154 - 187 lbs	85 - 100 kg / 187 - 220 lbs
Pilot Weight Range	55 - 86 kg / 121 - 190 lbs	70 - 110 kg / 154 - 242 lbs
No. of Battens	Top Surface 8 / Under Surface 2	Top Surface 8 / Under Surface 2
Double Surface	70% (root) - 90% (tip)	70% (root) - 90% (tip)
Stall Speed*	32 kph / 20 mph	32 kph / 20 mph
Top Speed*	+ 90 kph / +56 mph	+ 90 kph / +56 mph

* all speeds are flown at sea level with each model's respective typical pilot weight. Plus 18kg / 40lb harness & gear.

Kennis van luchtvaartregels geeft onverwachte mogelijkheden

De luchthaven Lelystad (EHLE) ging voor onderhoudswerkzaamheden twee weken dicht. Ik kwam hier per toeval achter. EHLE heeft een CTR (ConTrol Zone). De eisen om een CTR in te mogen vliegen zijn: een bij de verkeersleiding ingediend vluchtplan, een transponder en tweezijdig radiocontact. Je moet verder ook een klaring van de plaatselijke verkeersleiding, de 'toren', hebben om de CTR in te mogen vliegen. Zou het mogelijk zijn om met mijn paramotor over EHLE te vliegen?

Tekst en foto's: Frank Moorman

Een mooi gezicht om de Boeing 747 bij het Aviodrome vanuit de lucht te bewonderen.





Frank was live te volgen op SafeSky. Links: de nadering van EHLE.

Als het zou lukken om over EHLE te vliegen zou dat wel heel uniek zijn. Ik kan geen transponder meenemen en heb die ook niet. Dat maakt het in principe onmogelijk om een CTR in te vliegen. Even alles uitzoeken en het blijkt toch mogelijk te zijn. Maar waar haal ik alle informatie vandaan?

Informatie vergaren

Eerst heb ik de NOTAM's erop nageslagen. Je wilt immers zeker zijn dat de 'toevallig verkregen informatie' over de sluiting klopt. Vertrouwen is goed, controleren is beter.

NOTAM

A1407/24: Lelystad: Aerodrome closed
Q) EHAA/QFALC/IV/NBO/
A/000/999/5227N00531E005
AD CLSD DUE TO WIP. FOR MORE INFO SEE
WWW.LELYSTADAIRPORT.NL/EN/FOR-PILOTS/
CONSTRUCTIONWORK/.
FROM: 02 Sep 2024 05:00 GMT (07:00
CEST) TO: 15 Sep 2024 20:00 GMT (22:00
CEST)

EHLE CTR is, net als de meeste militaire CTR's, klasse D luchtruim. Na sluitingstijd kan een klasse D CTR een RMZ worden. Een RMZ is een Radio Mandatory Zone. Tweezijdig radiocontact is verplicht en je moet toestemming hebben om er in te vliegen. In het AIP Netherlands staat meer informatie over RMZ's. Je kunt ook het e-AIP raadplegen. Dit is, net zoals de ICAO Vliegkaart,

online beschikbaar (<https://www.lvn.nl/diensten/aip>).

Als eerste zoek ik in het AIP Netherlands het hoofdstuk ENR 2.2 OTHER REGULATED AIRSPACE. Daar vind je onder punt 4 de RMZ's. Bij RMZ Lelystad staat het volgende:

- As Lelystad CTR 1 and 2 (EHLE kent twee aan elkaar grenzende CTR's)
- GND-1500 FT AMSL
- Class of airspace: G
- RMZ active outside OPR HR CTR (buiten openingstijden)

De betreffende verkeersleiding is Dutch Mil Info.

De tekst betekent dat de horizontale dimensie identiek is aan de Lelystad CTR 1 en 2 en dat de luchtruimklasse G is.

Maar de CTR was toch klasse D? In dit geval niet: bij een RMZ is het zo dat het luchtruim van de RMZ de klasse van het omringende luchtruim aanneemt. De RMZ loopt hier ook maar toch 1500 FT AMSL. Bij andere RMZ's kan dit ook 3000 ft AMSL zijn. Het omliggende luchtruim is klasse G, vandaar dat de RMZ hier van GND – 1500 FT AMSL ook klasse G is. Daar gelden dan dus ook de VFR regels voor klasse G luchtruim.

Daarnaast kijk ik in EHLE AD 2.3. Daar staat info over de 'operating hours': MON-SUN: 0600-2100 (0500-2000). De gepubliceerde operating hours zijn nu niet van belang. De luchthaven was immers gesloten. Maar in de normale situatie zou je dus theoretisch buiten de openstellingsuren ook gebruik kunnen maken van de RMZ. Praktisch lukt je

dat niet vanwege UDP (Uniforme Daglicht Periode) - we mogen niet in het donker vliegen.

En nu de praktijk

Het leek me heel aannemelijk dat ik gewoon even met Dutch Mil kon bellen om vooraf toestemming te krijgen de RMZ binnen te vliegen. Maar die toestemming kon alleen via de radio gegeven worden. Ook logisch, want tweezijdig radiocontact is vereist. Nadat ik opgestegen was vanaf mijn VGB-veld (met een Verklaring van Geen Bezwaar), die in de buurt van EHLE CTR ligt, riep ik Dutch Mil Info op en verzocht toestemming om de EHLE RMZ binnen te vliegen. Ik kreeg meteen toestemming.

Direct koers richting EHLE gezet, want het is toch uniek om met een paramotor over deze luchthaven te vliegen. Ik zette mezelf op alsof ik een nadering zou vliegen op RW05, de noordoostelijke baan. Toch wel bijzonder om de EHLE zo aan te vliegen. Zou ik even laag over de baan kunnen vliegen? Helaas, de luchthaven is gesloten dus mag je er niet landen of een daadwerkelijke nadering tot lage hoogte doorzetten. Ik hield me dus aan de standaard VFR vlieghoogte, waarbij ik zelfs een gezonde marge aanhield. Ik had toevallig ook een camera bij me, dus meteen even van de gelegenheid gebruik gemaakt een aantal kiekjes te maken.

Aan het eind van de baan nog even mooi het Aviodrome van boven kunnen bekijken. Toch ook wel grappig om een B747 vanuit een paramotor te zien staan. Vervolgens omgedraaid, de RMZ weer verlaten en me afgemeld bij Dutch Mil Info.

Op SafeSky, de live tracking die ik voor de veiligheid altijd aan heb staan als ik vlieg, was ik zelfs live te volgen voor vlieg vrienden. Het was een prachtige ervaring en ik heb ruim anderhalf uur bij kunnen schrijven in mijn logboek.

Spannende afsluiter van het acroseizoen in Ölüdeniz

Met de afsluitende competitie van de FAI World Aerobatic Championships in Ölüdeniz (Turkije) is het acro-competitieseizoen 2024 half september afgesloten. Théo de Blic (Frankrijk) won en mag zich World Champion 2024 noemen. Onze eigen Luke de Weert heeft een mooie tweede plaats en Florian Landreau, ook uit Frankrijk, werd derde.

Tekst: Bastienne Wentzel



Foto: Xenia Winter

Er deden 24 piloten mee aan de wereldkampioenschappen, waaronder maar liefst acht vrouwen. Het damespodium was voor kampioen Maud Perrin (FR) die sterk is teruggekomen naar een ongeluk ruim een jaar geleden. De tweede plaats was voor de Duitse Gabi Fonck en de derde plaats voor Jennifer Plöschberger uit Oostenrijk. Van de negen synchro-teams werden Théo en Luke samen de kampioen synchrovliegen als team Back2Back..

Het weer is spelbreker

De kampioenschappen begonnen op 9 september, maar de deelnemers moesten dagen wachten op vliegbaar weer. Op dinsdag konden net een paar runs worden gevlogen tot de wind te hard werd en de wolkenbasis te laag. Uiteindelijk konden ze op donderdag en vrijdag gelukkig vliegen. Er was tijd voor drie soloruns en vier synchoruns voordat, alweer, harde wind een eind maakte aan de pret.

Théo won de eerste en tweede solorun. Maar toen werd het spannend. Luke won de derde run en stond tweede vlak achter Théo. Die was op zijn beurt niet onder de indruk. Hij zei dat hij wel had verwacht dat zijn derde run niet de beste zou zijn. De vierde en vijfde zouden geen probleem moeten zijn. Maar ook Luke verwachtte dat zijn vierde run de beste zou zijn. Hij had zijn beste tricks voor het laatst bewaard.

Helaas mocht het niet zo zijn. Wat twee superspannende en spectaculaire runs hadden moeten worden gingen niet door, alweer door het weer. Théo stond na drie runs 0,4 punten voor en is daarmee - welverdiend! - de wereldkampioen.

Luke vertelt later dat de wereldkampioenschappen een beetje teleurstellend waren voor alle piloten. "We hadden graag een landing op een vlot gehad. Daarop kun je veel technischer en risicovoller landingen doen. Daarmee scoor je punten. Maar de landing in Ölüdeniz moest op het strand van de organisatoren." Het was natuurlijk ook teleurstellend dat er maar drie runs mogelijk waren vanwege het weer. Luke postte op socials: "In de vierde run had ik de TwistyFly willen doen [een trick die hem maximale punten zouden opleveren, BW]. Op papier had ik daarmee de competitie kunnen winnen." Ook zegt Luke dat je pas in de laatste twee runs kunt zien wie er consistent is. Je raakt dan door je favoriete tricks heen omdat je niks dubbel mag uitvoeren en geluk speelt een minder grote rol met meer runs. De vier runs van de synchrocompetitie waren spectaculair om te zien. Niet verrassend misschien als de nummers één en twee van de wereld samen in een team gaan zitten. Théo en Luke zeggen dat ze niet veel samen



Luke landt in stijl op het strand van Ölüdeniz. Foto: Bas de Weert.

trainen en dat ze de runs uit de competitie nooit hadden geoefend. Maar dat zou je niet zeggen als je ze ziet vliegen. De tricks gaan zo synchroon dat je zou zweren dat de schermen aan elkaar vast zitten. Het filmpje op hun socials van hun synchro-superstall-to-infinity is geweldig om te zien: meer synchroon dat dat ga je het niet krijgen.

Afsluiting van een mooi seizoen

Acro in wedstrijdverband is een snel groeiende tak van paragliding op meerdere niveau's. Er zijn in steeds meer landen nationale acrokampioenschappen en nationale teams. En dit jaar bestond de Acro World Tour (AWT, soms World Cup genoemd) uit maar liefst zes wedstrijden.

In de AWT mogen enkel de beste twaalf acropiloten van de wereld meedoen. De punten die zij scoren in alle wedstrijden worden opgeteld, inclusief die van de Superfinal die dit jaar ook in Ölüdeniz werd gehouden, net voor de wereldkampioenschappen.

Théo de Blic won ook de AWT dit jaar, en ook hier bezet Luke een mooie tweede plaats. Daniela Freutsmiedl is 2024 AWT kampioen bij de dames.

Théo zegt dat hij blij is met beide titels maar dat hij meer waarde hecht aan de AWT.

"Dat is de titel die zegt dat je het beste was gedurende het hele seizoen, niet slechts op één moment."

Dat de twee winnaars niet alleen concurrenten zijn maar ook goede vrienden zijn blijkt natuurlijk uit hun mooie synchro-resultaat. Beide geven aan dat het tot de hoogtepunten van het jaar behoort. Théo

zei: "We genieten er beide van om eens niet tegen maar met elkaar te vliegen." Voor Théo was het een mooi jaar speciaal omdat Luke zoveel tegenstand en uitdaging kan bieden. "Het was een dubbeltje op zijn kant. Ook Luke had kunnen winnen."

Luke zegt dat hij tevreden is met zijn tweede plek in de AWT omdat het een eerlijke competitie was. "Dit seizoen vloog Théo beter dan ooit. Het is absurd hoe netjes en consistent hij vliegt in de competities. Hij heeft het verdiend."

Het seizoen is voorbij, maar de piloten zijn alweer aan het trainen voor volgend seizoen. Volg ze op hun socials!

Web: lukedeweert.nl

Instagram: [lukedeweert](https://www.instagram.com/lukedeweert)

Facebook: [deweert.luke](https://www.facebook.com/deweert.luke)

Tiktok: [@lukedeweert](https://www.tiktok.com/@lukedeweert)

Langs de Lift-lat

Interview, tekst en foto's: Erik Recter

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



Doseah Morriën

Leeftijd: 22 jaar

Beroep: student

Vliegvereniging: Parakiting

Woonachtig: Amsterdam

Doseah Morriën

“Bin zu lange nicht geflogen, wie ein Astronaut”

Het is een zonnige herfstmiddag als ik heb afgesproken met Doseah in een Amsterdams café. Een stoere meid komt binnengelopen met een soort verlengd skateboard. Ze vertelt dat ze net uit het Vondelpark komt, waar ze aan het stunts was met haar “danceboard”. Paragliden, snowboarden – het lijkt haar weinig moeite te kosten, deze 22-jarige. Ze is de dochter van Max Morriën, een waar begrip in onze paraglidingwereld, en steevast te vinden in Wijk aan Zee. Ook Doseah was van jongs af aan bij het duin. Ze verkapt dat ze de oktober-Lifeditie heeft doorgelezen en goed is voorbereid op mijn stellingen. En dat zegt dan ook alles over haar: Doseah laat niets aan het toeval over. Ze is berekend, springt niet zomaar in het diepe en neemt alleen gecalculerde risico's. “Mannen nemen vaak meer risico's; als ze iets niet kunnen, proberen ze het gewoon, wat vaak leidt tot zandhappen. Vrouwen willen eerst de controle voordat ze verdergaan, wat geregeld tot onzekerheid leidt. Ze denken dan dat ze niet snel genoeg leren vliegen. Maar als vrouwen eenmaal vliegen, valt het me op dat ze vaak meer controle hebben.” Ze studeert biologie aan de universiteit van Leiden en gaat zich specialiseren in gedragsbiologie. Ze wil dieren in de natuur onderzoeken. Daarnaast is ze hobbyfotograaf, maakt pentekeningen en kunst, en werkt bij de Albert Heijn als bijbaantje.

Wanneer ben je begonnen?

Ik was 10 toen ik begon met groundhandelen in Wijk aan Zee. Een paar jaar later begon ik met soaren. Ik was 14 toen ik mijn eerste bergvlucht maakte. Ik was daar met instructeur Peter Reehorst en Jitte was de startleider. Peter wilde dat ik meteen oren ging trekken, wat ik heel spannend vond. Ik deed het heel voorzichtig, te weinig, waardoor het scherm ging schudden. Ik raakte in paniek, maar mijn landing was precies op het midden van de stip. Ik was vet enthousiast. Ik hoorde achteraf dat mijn vader Max bij de start een traantje moest wegpinken, zo emotioneel was hij.

Mooiste vlucht?

Dat was in Marokko met mijn vader. We waren de enige twee in de lucht, bij de Arch of Legzira. Zo'n mooie soarplek, bij zonsondergang, vliegend om elkaar heen als een dans in de lucht. Mijn langste vlucht weet ik niet, ik doe geen xc. Maar ik vlieg vaak van Wijk aan Zee naar Castricum. Ik hou de tijd niet echt bij, bovendien vind ik trucjes doen leuker. Ik wil wel echt meer in de bergen gaan vliegen.

Grootste angstmoment?

Aan het duin, alleen, met mijn 41 m² scherm. Toen werd de wind ineens sterker en werd ik bijna achter het duin gezet, iets wat je echt niet wilt. Ik koos het laagste punt van het scherm om om te gooien. Toen boorde ik keihard het duin in, maar gelukkig brak ik niets. Ik zat net niet in de rotor. Ik had gehoord dat je na een val niet meteen moet opstaan omdat je door de adrenaline geen pijn voelt, dus ik bleef liggen. De rest op het strand raakte echter in paniek, dus de volgende keer zal ik even een hand opsteken.

Favoriete vliegstek?

Wijk aan Zee, zonder twijfel. De gemeenschap is zo warm, ik kom er al mijn hele leven. Ik ben hier opgegroeid en kom er niet alleen om te vliegen, maar ook voor de gezelligheid.

Favoriete scherm?

Little Cloud: La Mouette. Maar de Dune Rider, het nieuwe scherm ontwikkeld door Bryan van Ostheim, wordt echt mijn favoriet. Ik vloog nu met het prototype (zie foto), en dat was echt top. Je kan lekker sleden aan het duin, ik kan „wagga's“ maken (soort wing-overs), bochten en dolfijnen. Ik kan precies aanvoelen wat het

scherm doet. Je hebt echt het gevoel van controle, dat je één bent met het scherm. Kiterisers vind ik ook leuker, veel handiger dan een speedbar. Je hebt zoveel meer snelheidsbereik. Maar het is wel vermoeiender, je kan hier niet uren mee vliegen. Ben je moe aan het duin, dan stop je even.

Favoriete harnas?

Een Karver 1. Splitleg, je kan goed weightshiften. Neoprotectie zit erop, een soort honingraat van kunststof. Maar bij een harde landing voelde ik meer die 'buisjes' dan dat ze mijn val braken.

Overige vlieguitrusting?

Shokz, ideaal. Een bone conductor-hoofdtelefoon, perfect om tijdens het vliegen te gebruiken in combinatie met een helm. Je wil wel alle geluiden om je heen blijven horen. Ze zitten niet in je oren, maar daarbuiten. Dus als iemand „kijk uit“ roept, hoor je dat. Tijdens het vliegen heb ik zachtjes muziek aan staan of bel ik met Simon als we een truc willen uitproberen. Mijn playlist is 280 uur lang, dus er staat van alles op. Vooral hiphop, of „Astronaut“ van Sido – het ultieme nummer tijdens het vliegen. „Bin zu lange nicht geflogen, wie ein Astronaut.“

Welk gevoel brengt paragliding?

Sommige dagen geeft het me rust, met mijn favoriete muziek, zo genieten. Soms geeft het adrenaline, als we trucjes doen. En het brengt ook veel liefde, vooral binnen de gemeenschap als we allemaal in de lucht hangen. Dan gaan we zwemmen in de zee, en nat in het harnas vliegen we tot we droog zijn. Intens geluk.

Welke vliegdoel heb je nog?

Ik wil acrovliegen zoals Luke de Weert, in de top van de vrouwen. Ik merkte laatst in Oostenrijk weer dat ik niet bezig ben met overland vliegen, maar meer met frontstalls, spiralen en oren trekken. Trucjes vind ik gewoon leuker.

Wat is jouw paraglidingtip?

Sowieso groundhandelen. Check continu de windrichting aan het duin. Daardoor kies je een goede escape, en dat is met de wind mee. Let dus constant op hoe de wind op het duin staat. Maar vooral: doe alles in je eigen tempo. Luister naar jezelf, blijf bij jezelf.

Lier(her)keuring Paragliding

Terlet, zaterdag 22 februari en zaterdag 8 maart 2025

De Technische Commissie van de KNNvL Afdeling Paragliding geeft op zaterdag 22 februari en zaterdag 8 maart 2024 liereigenaren de gelegenheid tot het keuren van lieren die gebruikt worden voor paragliding.

Liereigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het laten keuren van hun lier. De vervaldata van de lieren die voor de herkeuring in aanmerking komen staan op de KNNvL website voor de afdeling Paragliding onder 'Veiligheid' en vervolgens 'Gekeurde lieren' of via de link en QR-code.

Net als voorgaande jaren kunnen liereigenaren hun lier inschrijven voor een vrij tijdslot. De beschikbaarheid van tijdsloten is te vinden via de link en QR-code.

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

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

Plaats: Parkeerplaats van Terlet

Adres: Apeldoornseweg 203

Data: zaterdag 22-02-2025 en zaterdag 8-03-2025

Aanvang: 9:30 uur

Afsluiting: 14:00 uur

Kosten: herkeuring: €45; nieuwe keuring: €75

Info en aanmelding: e-mail: techniek@paragling.knnvl.nl

Meer informatie en planning:

<https://www.knnvl.nl/paragliding/veiligheid/veilig-lieren>



KNNvL Afdeling Paragliding

Technische Commissie: Gerard, Rob, Job en Sander.





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 is de meest actuele informatie te vinden over paramotorvliegen. knvvl.nl/paramotorvliegen



SAVE THE DATE

and win a paraglider

14. - 16. märz '25

stubaital · tirol · flugschule paraflly
moos 18 in 6167 neustift



33. PARAFLY STUBAI CUP

FESTIVAL & Open Air Exhibition

Promotion-Flights & Flyshow
DJ, Catering, Tombola
Face Painting



Stubaicup

www.stubaicup.at

stubai

ELFER
BAHNEN · NEUSTIFT · STUBAI

SCHLICK²⁰⁰⁰
Skizentrum / Wanderzentrum Stubaital

AUSTRIA ALPIN
TIROL

Raiffeisen
Wipptal-Stubaital



Paraflly