

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-schermvliegen@knvv.nl
(niet voor adreswijzigingen)

Redactie

Jesper Albers, Peter Blokker, Tamara
Blokker-Hondsmerk, Mario Spee, Titus
Verbeek, Maaïke Zijdeveld

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Han Smit, Bastienne
Wentzel

Druk

Drukkerij Weemen.

Advertenties

Alle informatie, opgave en aflevering
mail naar:
communicatie.paragliding@knvv.nl

Bijdragen voor Lift

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

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



Verbinding

Hoera, de zon schijnt! Tijd voor een hardlooprondje. Als Vouwkonijn moet ik toch in vorm blijven. De training staat al in mijn horloge. Ik zet mijn koptelefoon aan en koppel deze via de Bluetooth aan mijn telefoon. "Connected", hoor ik door de speakers. En dat woord klopt op meerdere vlakken, bedenk ik me tijdens het rennen. Door het buiten zijn en het hardlopen voel ik me meer verbonden met mezelf. Ook zorgt deze sport voor verbinding met anderen: de meeste hardlopers groeten elkaar onderweg.

Datzelfde gevoel heb ik tijdens het vliegen. Al zegt mijn piloot tijdens het vastmaken geen "Connected". Zou wel grappig zijn trouwens. En dan meteen de batterijduur er even bij noemen: "Uw piloot is 75% opgeladen." Het mooie is trouwens dat die piloot alleen maar oplaadt tijdens het vliegen, in tegenstelling tot mijn koptelefoon tijdens het hardlopen. Maar ik dwaal af ;-)

*Het buiten zijn, de wind in mijn gezicht voelen,
waardoor mijn gedachtes geen kans krijgen
om in cirkels rond te draaien maar lekker losjes
dwarrelen en soms zelfs wegwaaien*

"Waardoor ontstaat dat gevoel van verbinding?", vraag ik me af. Is het de lichamelijke activiteit, waardoor ik letterlijk meer voel? Het buiten zijn, de wind in mijn gezicht voelen, waardoor mijn gedachtes geen kans krijgen om in cirkels rond te draaien maar lekker losjes dwarrelen en soms zelfs wegwaaien? Een soort reset naar de fabrieksinstellingen van mijn eigen persoontje. Tel daarbij op de leuke contacten met andere piloten, vrolijk zwaaiend naar elkaar met een big smile op het gezicht.

En omdat het vliegen voor veel mensen tot de verbeelding spreekt, heb je ook gauw aanspraak met andere mensen. Altijd komt er op het strand of in de bergen wel iemand wat vragen stellen, puur uit belangstelling. Wandelaars zwaaien en maken foto's; kinderen willen spontaan mee met de tandem.

Ja, als ik dit alleen al zo schrijf, voel ik mijn hart warm worden en groeien. Misschien is dat wel de oplossing voor de huidige onrust in de wereld: een gezonde interesse voor elkaar, simpel beginnend met een lach, een zwaai en een eerste vraag. Verbinding van mens tot mens. Dus: wie neemt onze wereldleiders mee in de tandem?! Dan wordt de wereld vast meer "Connected".

Vouwkonijn

LIFT

inditnummer

Cover: Algarve. Foto: Werner Luidolt

Vlieggebied Wilder Kaiser in Oostenrijk 4

Soaren op Lanzarote 10

Geheimen van de Portugese Algarve 16

Technora zeil voor delta's 22

EN-C tweelijners twee jaar verder 26

Langs de Lift-lat: Anne-Jan Roeleveld 30

Knoalcup 2024 32

Nieuwtjes 34

Algarve, Portugal. Foto: Werner Luidolt

Een prachtige plek om het seizoen te starten

Zodra het voorjaar haar intrede doet, begint het pilootenhart sneller te slaan en moeten die vleugels weer geopend worden. Precies rond deze tijd zijn de hoge vlieggebieden van de Alpen nog moeilijk bereikbaar. Kabelbaantjes zijn gesloten vanwege revisie, de lokale bakker is zelf op vakantie, het anders zo gezellige dorp is een spookstadje en op de startplaats ligt nog een meter papsneeuw. Maar niet in de Wilder Kaiser! Aan de noordkant van de Alpen, op de Duits-Oostenrijkse grens ten zuiden van de Chiemsee, liggen in april al een paar topstekken klaar voor de seizoensopening.



De nachten zijn nog koud onder de heldere hemel, overdag wordt het rond het middaguur 25 graden. Met deze ingrediënten wordt pittige thermiek bereid met dampende wolken boven de toppen. Hongerig als we zijn, na een lange natte donkere winter, hangen we al voor de middag vijfhonderd meter boven de startplaats van de Kampenwand. Terwijl we met nog een stuk of vijftig - vooral lokale - piloten omhoog draaien, vergapen we ons aan het uitzicht. In het noorden lijkt het vlakke land achter de Chiemsee net zo ongerimpeld als Nederland. In het zuiden zien we de besneeuwde toppen tot aan Grossglockner aan toe. We vliegen letterlijk en figuurlijk bij de voordeur van de Alpen.

De eerste Hammertag

Wil je ook vroeg in het jaar van start met vliegen in de bergen, dan zijn de goed bereikbare vlieggebieden in de Wilder Kaiser dus een geschikte bestemming. Kenmerkend zijn de grote start- en landingsplaatsen met een onderling hoogteverschil van zo'n 700 meter. Daar komt overigens gemakkelijk een paar honderd meter bij op de eerste *Hammertag*

van het jaar. We beschrijven hier de vijf mooiste vliegstekken van de Wilder Kaiser, die allemaal binnen een half uur rijden van elkaar bereikbaar zijn. De geografische informatie over de ligging, hoogte en oriëntatie van de start- en landingsplaatsen vind je eenvoudig terug op Paragliding Earth. De informatie die je op deze app vindt over deze vlieggebieden is momenteel actueel. De startplekken zelf zijn bereikbaar met bijzonder ouderwetse kabelbanen (let op openingstijden) en een aantal alleen te voet. Deze hike&fly tochten van hooguit twee uur zijn ook erg de moeite waard en zorgen ervoor dat je met een goede basisconditie de zomer in kan.

Hochries

De Hochriesbahn is een avontuur op zich. Ouderwetse gondels en een stoeltjeslift (eenpersoons) brengen zowel paragliders als delta's in twee etappes naar de top. De eerste etappe gaat maar een aantal keer per uur, dus als je hem net gemist hebt kan je net zo goed naar de tweede kabelbaan lopen. En als je dan toch bezig bent... de hike naar de topgraat is prachtig.



Hochries - Paulien de Vries begint haar thermiekvlucht bij Hochries

Bij het bergrestaurant bevindt zich een startplaats naar het westen. Profi's kunnen ook de klifstart naar het oosten gebruiken, als de ochtendzon hier de bellen langs de wand omhoog stuwt. Het moet dan wel goed omhoog gaan zodat je met enige hoogte de graat kunt oversteken terug richting de westkant van de berg en de officiële landing. Als dat je niet lukt, zijn er nog wat landingsplekjes in de vallei aan de oostkant van de berg. Hier begint het avontuur, zonder mobiel netwerk en een paar uur lopen terug naar de beschaving. Een andere startplaats, iets meer noordelijk gericht, ligt onder de deltaschans ten noorden van het

topstation. De landingsplaats bij Grainbach is net als de startplaatsen goed verzorgd en ligt op een steenworp afstand van de kabelbaan.

Kampenwand

Op een paar kilometer ten zuiden van de enorme Chiemsee ligt het dorpje Aschau in Chiemgau. Het dorp heeft een kasteel, een paar bakkerijen met terrastuinen en een kabelbaan. Met de Kampenwandbahn, die in 1957 gebouwd is, heb je een eerste avontuur te pakken. Pas op je hoofd bij het in en uit stappen, gebruik licht geweld om je pakzak mee te krijgen in de cabine en probeer

je geen zorgen te maken over de veiligheid van het geheel. Met je delta mag je ook de lift in mits 'kurzgepackt'. De landing is voor delta's gescheiden van de paragliders. Op het topstation aangekomen zie je dat het de moeite waard geweest is. Uitzicht op het vlakke Duitsland richting het noordwesten, terwijl de sneeuw schittert op de alpenreuzen in het zuiden. De startplaats ligt direct naast de kabelbaan. De wind lijkt hier bijna altijd van voren te komen, ook als de wind te veel uit het noordoosten (vanaf de Chiemsee) komt. Let vooral op de windzak op de rotspunt bij het topkruis rechts onder de startplek. Als deze haaks op de startrich-



Startplaats Kampenwand



Kampenwand - bellen draaien op vijfhonderd meter boven de Kampenwand met uitzicht op de Chiemsee

ting staat, kun je beter niet gaan starten, tenzij je een keer in de bomen wilt hangen onder de startplaats. Met noordwestelijke wind gaat het in het voorjaar op zonnige dagen goed omhoog en kun je prachtige vluchten maken boven de rotswanden van de Kampenwand met een fraai uitzicht op de Chiemsee. Tot in de avond blijft het dan goed en kun je nog uren soaren op de valleiwind. De landing bevindt zich een paar kilometer ten noorden van het dalstation, bij een campercamping met zwembad en klimpark. Buitenlandelingen worden niet op prijs gesteld.

Heuberg

De officiële startplek Heuberg kan je via verschillende routes beklimmen. Het makkelijkste is om de auto te parkeren bij de kerk van Nußdorf am Inn, dan naar het zuiden van het dorp te lopen om de landing te bekijken en vanaf daar met de beklimming te starten. De beklimming gaat grotendeels over smalle bospaden en ligt redelijk beschermd door bomen, wat wel fijn is voor een zuidhelling. De ruim achthonderd hoogtemeters leg je in ongeveer twee uur gemakkelijk af. Belangrijk is wel om vroeg te beginnen, want na circa 12:00 uur zorgt de valleiwind van het Inntal voor rugwind

of rotoffecten op de startplek. Die bevindt zich op de velden rechts van het pad vlak voordat je het topkruis bereikt. Links van het pad zie je dan de Wasserwand liggen, een rotsachtige top die je in een half uur op en neer kunt langs een staalkabel. Het is het waard, voor het uitzicht, maar niet om je vlucht te missen als je laat bent. In tegenstelling tot de kabelbaanstartplaatsen heb je hier de startplaats voor jezelf en eventueel je vliegmaatjes. Reken maar wel op wat publiek, want de tocht naar de Heuberg en de Wasserwand is een geliefde dagbesteding voor wandelaars. Niet voor niets, want het uitzicht is prachtig!



Vlucht vanaf de Heuberg

Brennkopf

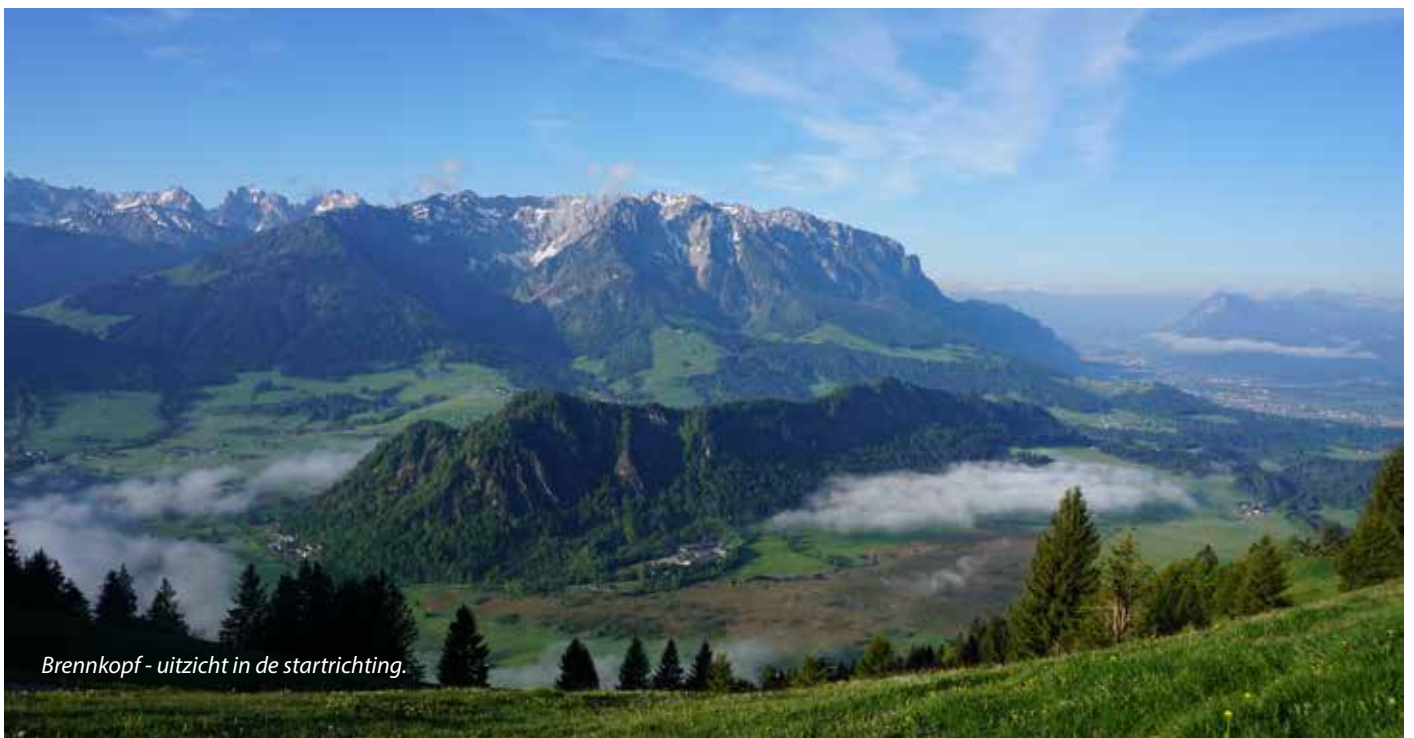
Onderweg naar Kössen is de kans groot dat je langs de Walchsee komt aanrijden. Zo niet, dan zie je het prachtige meer wel liggen vanaf de start bij Kössen. De grote beloning van een hike&fly vanaf de onofficiële startplek Brennkopf, is dat je tijdens de vlucht een prachtig uitzicht hebt over de Walchsee. Minstens zo indrukwekkend is het moerasland Maurach waar je overheen vliegt op weg naar de landing bij de kruising tussen de straat Maurach en de

beek Ramsbach. Er is hier geen officiële landingsplaats voorhanden, dus landt zo dicht mogelijk bij of op een weggetje, of tenminste op een gemaaid veld. De leukste route om de zevenhonderd hoogtemeters naar de top van de Brennkopf af te leggen gaat via het dorp Winkl, dan omhoog naar de waterval van de Kohlenrieder Bach, naar de Brennköpfl Alm en dan naar het topkruis op 1350 m. Pas op het laatste stuk naar de top wordt het uitzicht echt grandioos, omdat pas dan richting het westen over het Inntal

uitgekeken kan worden. De startmogelijkheden bevinden zich tussen de plek waar je dit uitzicht waarneemt, tot aan het topkruis. Ergens op deze honderd hoogtemeters aan bonkig grasveld, kan je - afhankelijk van de windrichting - de beste startplek uitzoeken. Na de start vlieg je over Maurach met direct veel hoogte boven het terrein om volop te genieten van het uitzicht. Net als op de Heuberg heb je hier de meeste kans van slagen met een vroege start. Als de meteorologische wind oostelijk is, staat de wind de hele dag



Vlucht vanaf de Brennkopf met uitzicht op de Walchsee



Brennkopf - uitzicht in de startrichting.

niet goed. Met wind uit andere richtingen kom je voor 12 uur meestal wel goed weg.

Kössen

Deze vliegstek is letterlijk wereldberoemd dankzij de geweldige vliegomstandigheden en het jaarlijkse super festival. Omdat de Unterberghorn wat dieper in de Alpen ligt dan de bovengenoemde stekken, is dit gebied wat meer beschermt tegen harde wind uit het noorden. Met een start- en landingsplaats naast het kabelbaanstation

kan je hier - als je je best een beetje doet en een snelpakzak hebt - wel tien vluchten per dag maken. Voor delta's is de stek ook populair en logistiek gezien praktisch. De kabelbaan neemt je mee naar boven en de landing is ruim.

Vaak kan je er voor kiezen om gewoon in de huisbel te blijven hangen, zo lang als je wilt. Oversteken naar andere toppen en XC-vliegen is goed mogelijk voor geoefende thermiekvliegers. Draai omhoog tot boven de top van de Unterberghorn en steek over

naar de Fellhorn en Steinplatte voor een eerste begin van een lange vlucht. Alles komt met een prijs... het succes van deze vliegberg is geen geheim. Je hangt hier dus op mooie dagen met vijftig tot honderd piloten boven dezelfde berg. Op de startplaats wordt ook vrij veel geklungeld. Het is de moeite waard om op de hoger gelegen hellingen te starten, slechts tien minuten omhoog lopen en je hebt een (nog betere) startplaats vaak voor jezelf.



Kössen - de enorme startplaats op de Unterberghorn



Kössen - tandemfun van de Unterberghorn

Magisch soaren op *Lanzarote*

Tekst en foto's: Leonard Bik

Lanzarote is een bestemming die al jaren op mijn verlanglijstje staat. Net zoals mijn vorige reis naar de Lofoten is dit ook weer zo'n bestemming waarbij de kans op vliegen niet heel groot is. Maar wie niet waagt die niet wint dus ik neem de gok en ga gewoon.



Als je met enige zekerheid op Lanzarote wilt paragliden dan kijk je gewoon naar de korte termijn weersvoorspelling en als die goed is dan boek je een last minute. Dat bleek voor mij iets te simpel te zijn. De momenten dat het er niet te hard waait zijn schaars en als de korte termijn weersvoorspellingen dan eindelijk gunstig waren kon ik weer niet weg. Daarom besluit ik gewoon een reis naar Lanzarote te boeken. Ik zie wel of het vliegen erin zit. Mijn vliegmaat Eelko ziet het ook wel zitten om mee te gaan!

De dag van de reis is aangebroken en we vliegen naar Lanzarote waar we in totaal een week verblijven. Als we naar de weersvoorspelling kijken ziet het er voor de komende week niet goed uit. Dan maar even een andere weersapp bestuderen. Maar alle apps geven hetzelfde beeld, harde wind. We bekijken het positief, het kan eigenlijk nu alleen nog maar meevallen. We landen in het donker op Lanzarote, huren een auto en rijden in een half uur naar ons appartement. Tot de volgende ochtend hebben we geen idee in wat voor landschap we ons bevinden.

Zeldzame vogel

De volgende ochtend zien we eindelijk waar we zijn! Het landschap is prachtig en ons appartement heeft uitzicht op de Famaria bergkam waar we zo graag willen vliegen. De eerste dagen verkennen we Lanzarote. We zoeken startplekken op en fantaseren over het vliegen op de verschillende locaties. Omdat de wind heel hard blijft besluiten we de komende dagen een paar mooie wandelingen te maken waaronder een prachtige hike naar de top van een vulkaan. Ook al hebben we nog niet gevlogen, we genieten van de aangename temperatuur, het geweldige appartement en de prachtige landschappen.



We kijken elke dag minstens twintig keer naar Windfinder of de voorspelling misschien toch in ons voordeel is veranderd. En jawel hoor, we zien dat de voorspelling voor de volgende dag inderdaad is veranderd. Iets minder harde wind als we de app mogen geloven. We besluiten de volgende ochtend vroeg op pad te gaan en rijden naar het noorden waar we bij Orzola willen vliegen. Eenmaal daar aangekomen zien we er niemand vliegen. We zien nu ook een bordje bij de startplek staan dat er vanwege het broeden van een zeldzame vogel niet gevlogen mag worden. Ik zoek via Whatsapp direct contact met wat lokale vliegers en die geven aan dat er misschien in de middag bij Tenesar gevlogen kan worden. Wij rennen naar de auto en rijden zo snel mogelijk naar Tenesar.



Een van de startplekken bij Tenesar

We vliegen!

We komen aan bij Tenesar en zien een paraglider in de lucht hangen! Gezonde zenuwen voel ik meteen opkomen. We pakken snel onze spullen en lopen naar de startplek. We zien mensen pogingen ondernemen om weg te starten maar het lukt de meeste niet vanwege de harde wind. Eelko start als eerste van ons twee zodat ik alles kan filmen. Voorwaartse snelheid is minimaal maar hij komt vooruit. Ik pak een iets minder groot scherm en vlieg Eelko achterna. We vliegen zowaar op Lanzarote en het uitzicht is fantastisch! Uitzicht over vulkanen, lavavelden en witgeschilderde huisjes langs de kust! Wat is dit kicken! Op een gegeven moment

zie ik Eelko landen om over te stappen op een kleiner scherm. Ik kan gewoon doorvliegen omdat ik een iets kleiner scherm had gekozen.

Landen op de vulkaan

Na flink wat tijd in de lucht te hebben gehangen wordt het tijd om te landen. Ik probeer een toplanding te maken. Ik kom heel mooi aan en maak een prachtige toplanding. Ik krijg alleen mijn scherm niet naar de grond. Door flink aan mijn stuurlijnen te trekken gaat mijn scherm niet naar de grond maar word ik juist gelift. Leermomentje! De wind is ook zo ontzettend hard. Ik word een stuk achteruitgezet en

kom op een plek waar veel turbulentie is en waar het bezaaid is met scherp vulkanisch gesteente. Hier moet je dus geen scherm op de grond krijgen als je scherm je lief is. Met veel moeite kom ik weer bij de rand van de klif met gelukkig nog steeds mijn scherm boven mijn hoofd. Ik maak een doorstart en vlieg naar een lager gedeelte waar ik vrij makkelijk kan landen. Eelko zie ik op me af komen lopen met een big smile. Met een gigantisch voldaan gevoel rijden we terug naar het appartement en storten daar neer op de bank. Allebei zijn we uitgeteld maar wat geeft dat een voldoening! De vakantie kan al niet meer stuk!



Tenesar vanuit de lucht



Ruimte genoeg om te landen



Zonsopkomst

Al met al was de wind toch weer veel harder dan voorspeld. Zelf de meeste recente weersvoorspellingen kloppen dus niet. Morgen zou er in de vroege ochtend weer gevlogen kunnen worden. Eerst zien en dan geloven. We staan extra vroeg op en komen voor zonsopgang op de startplek aan. Ditmaal aan het begin van de Famaria bergwand. Het lukt me om met de harde wind te starten en kan een mooi stuk langs de kam

vliegen. Weer zo'n magische vlucht! Zicht over bijna het hele eiland in een prachtige rode gloed van de zonsopgang. De wind wordt weer harder dus ik ga snel terug en maak een toplanding. Rechtstandig naar beneden, geen voorwaartse snelheid meer. Eindje verderop staan een aantal delta-vliegers klaar om de lucht in te gaan maar die vinden de wind eigenlijk ook al te hard worden. Mijn Little Cloud Gracchio MK2 is toch wel een wereldscherm!

Morgen is onze laatste dag. Er wordt weer een topdag voorspeld! Zoals de voorspelling er uit ziet kunnen we de hele kam afvliegen. Tja, daar sta je dan de volgende ochtend met keiharde wind. Eelko vliegt een klein stukje aan zijn Puffin maar daarvoor is het ook al te hard. We stoppen er mee en gaan ergens lekker op een terrasje zitten om na te genieten van deze supergeslaagde trip naar Lanzarote.

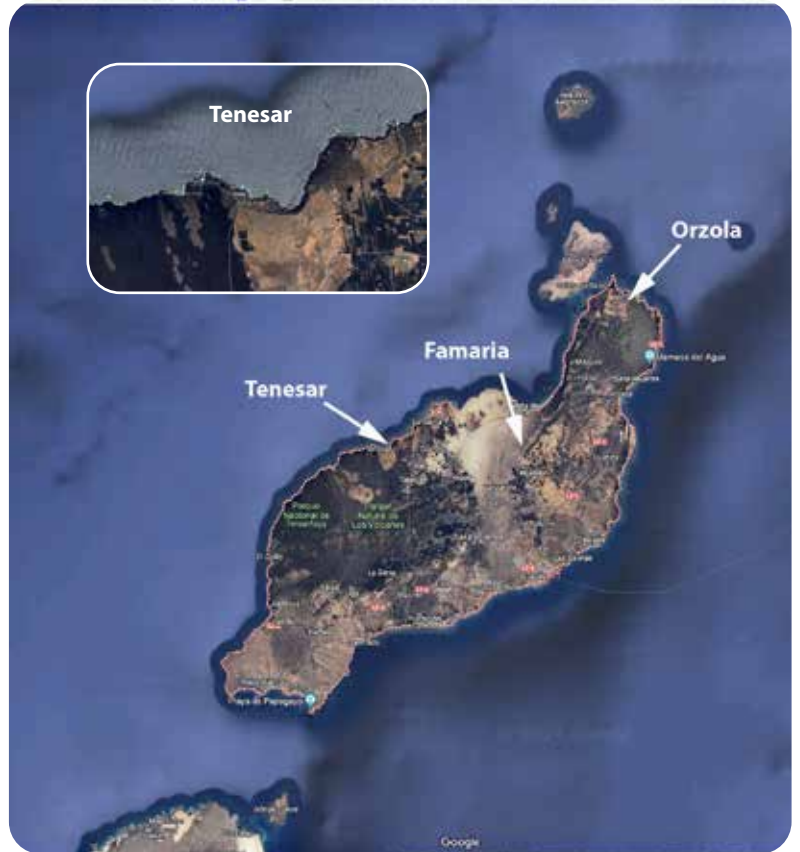
Locatie: Tenesar

Startplek: 29.079126, -13.715060

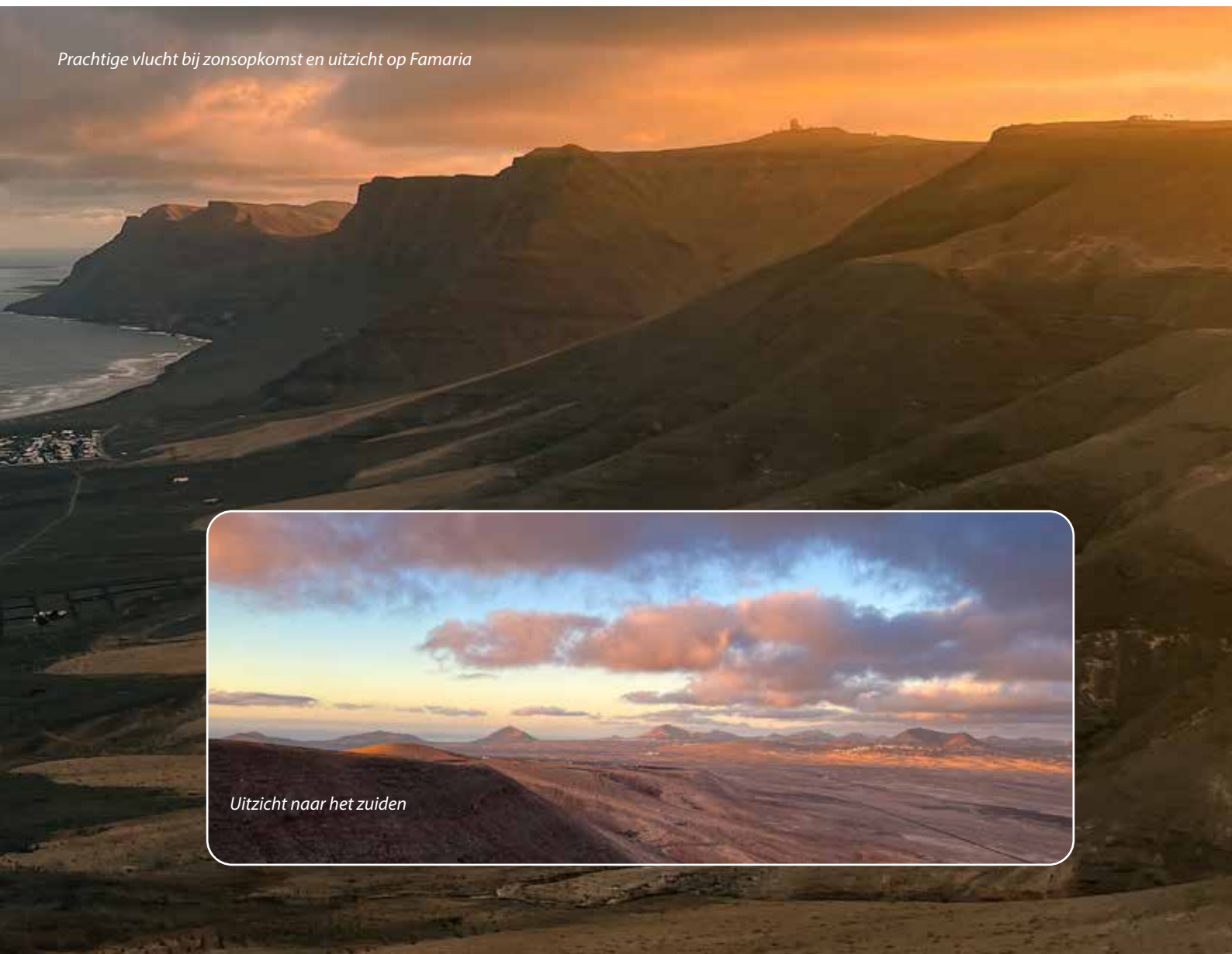
Op de rand van een lavaveld liggen vier startplekken.

Landing: toplanding op startplek of beneden aan de kam.

youtube.com/watch?v=G_szwOoU2tc



Prachtige vlucht bij zonsopkomst en uitzicht op Famaria



Uitzicht naar het zuiden

Winter wordt zomer aan het einde van de wereld



In februari kun je in de Portugese Algarve al in je korte broek rondlopen. Meestal betekent dat ook goed vliegweer. De streek staat bekend om de mooie kust die zich fantastisch leent om uren te soaren. De Oostenrijkse piloot Werner Luidolt komt er regelmatig onder andere omdat het zulke mooie mogelijkheden geeft voor fotoshoots. Dit zijn een paar van zijn favoriete stekken.

Sommige tradities moet je niet verbreken. Zo ontvlucht ik jaarlijks in februari de koude Oostenrijkse sneeuw voor mijn jaarlijkse vliegreis naar de warmte. Deze keer hebben mijn beste reispartners Ulli en Tomy Hofbauer de beslissing gemakkelijk voor me gemaakt. Ja, ik kom ook naar de Algarve. Ik heb in het verleden al te veel geweldige video's en foto's van hen tweeën moeten verduren... Vier andere collega-piloten gaan ook mee. Zo makkelijk is het helaas niet. De weers-

voorspelling is matig. Zelfs Silvia Ventura, onze Nova teampiloot die ten zuiden van Lissabon woont, zegt: "Het wordt geen goed vliegweer". Alleen Tomy wist het zeker: "Ja, we gaan vliegen". Ik ben de enige die op zijn expertise vertrouwt en zo werd de grote groep een kleine en fijne expeditiegroep naar het onbekende. Uiteindelijk vlogen we vijf dagen van de mogelijke zes. Maar je hebt een goed gevoel voor de wind en het weer nodig, lokale kennis en vaardigheden. Dan kun je de lucht in.

Na vele jaren aan de Portugese kust weten mijn twee gidsen echt waar ze het over hebben. Als soloreiziger was het misschien niet gelukt zoveel te vliegen.

Vliegstek Sines lonkt

Reizen met Tomy en Ulli betekent elke dag vliegen! Lissabon mag dan mooi zijn, maar we zijn er om de kliffen en zonsondergangen vanuit de lucht te zien. Dus gaan we zuidwaarts naar Sines - er is een kleine kans op een vlucht. We worden beloond met



Tekst: Werner Luidolt (rechts)
Foto's: Werner Luidolt, Tomy & Ulli Hofbauer



een licht briesje van zee, genoeg om onze schermen op te zetten, naar het strand te glijden en de volle maan bij zonsondergang in fantastisch licht te zien opkomen.

In Burgau komt het goed op gang

De eerste echte vliegdag begint met veel wind op een klifstartplaats. Het stikt er van de doornen en er is weinig ruimte om je scherm uit te leggen. De klifrand is de ideale plek voor een katapultstart. Desondanks is de start spannend en we genieten van de dag onder een felblauwe hemel met toplandingen en geweldige indrukken.

Een wandelpad loopt langs de rand van onze helling en later komen we erachter dat er in Portugal verschillende langeafstandswandelpaden zijn. De Ecovia fiets- en wandelroute loopt bijvoorbeeld vlak langs de kustlijn. Dit maakt het mogelijk om de baaien vrij dicht langs de rand van de helling te volgen en altijd startpunten met de juiste windrichting te vinden.

Spothoppen

Als je wat beter kijkt vind je baaien in bijna alle startrichtingen, van noordwest tot zuidoost, behalve noord en noordoost. Soms

verandert de wind gedurende de dag van richting en moet je 'spothoppen' voor de ideale stek. Hier verschillen wij vliegers bijna niet van de gewone surfer, die in de winter vaak in Portugal te vinden is. De perfecte golf is het doel en dat verandert vaak vrij snel met de windrichting in de baai. De lokale vliegers zijn zelfs georganiseerd in een appgroep zodat ze altijd op het juiste moment op de juiste plek zijn - al is het maar voor een half uurtje soaren. Er zijn maar een paar aangewezen en officiële startplaatsen.





Flexibel zijn is het motto

's Ochtends vliegen we bij Sagres op een mini-helling richting het zuidoosten. Er is een geweldige sfeer in de haven op de achtergrond en er staan eigenzinnige met graffiti beschilderde huizen op het strand. De start is de weide voor een hotel, dat in de winter gesloten is. Er is geen ruimte voor meer dan twee schermen tegelijk. De wind gaat liggen en we schakelen snel over naar de noordwestkant van de Algarve. Onze lokale vriend en piloot Jörg is hier een geweldige steun.

Praia da Cordoama - een droomstek

We kopen snel wat eten en gaan op weg naar de , in tegenstelling tot Sagres, superhoge klif. De parkeerplaats is helemaal bovenaan, er vliegt al iemand en ons hart maakt een sprongetje. Deze plek is de nummer één zonsondergangplek voor toeristen en we hebben al snel door waarom. We vliegen naar het noordoosten, landen op de volgende heuvel met drie toppen en spelen in de laminaire wind tot de zon

bijna ondergaat aan de horizon. We vliegen tegen de ondergaande zon in, klimmen van het laagste niveau weer naar starthoogte in de laminaire wind en vliegen onder het toeziend oog van vele toeschouwers tot het echt donker wordt. De start is perfect en er kan vanaf verschillende hoogtes gevlogen worden afhankelijk van de windsterkte.

Ponta de Sagres - vliegen op de vestingmuren

Het kasteel van Sagres werd 6000 jaar geleden voor het eerst bewoond in de steentijd en is van grote historische betekenis voor de Algarve: de eerste ontdekkingsreizen van zeevaarders werden hier gepland. De locatie op een landtong is interessant: er kan in twee windrichtingen worden gevlogen, er zijn surfstranden met goede golven in het noorden en de vestingmuur is direct op de kliffen gebouwd.

Het wordt een van mijn spannendste vluchten: de wind is niet erg sterk, volgens de voorspelling is het windvenster erg kort en afnemend. Volgens Jörg kun je hier maar

zelden in westelijke richting vliegen, maar als engelen op reis zijn... De vlucht langs de kasteelmuur is uniek: onder onze vleugels alleen ruwe kustlijn, een noodlandingsplaats ligt verder naar het noorden waar de surfers zijn. We vliegen bijna tot het einde van de landtong, minder dan 30 meter boven de zee en op de achtergrond zien we de surfers op grote golven rijden. Het is abstract en surrealistisch om hier te zweven. Dertig minuten vliegen voelt als een eeuwigheid en het is een van mijn persoonlijke hoogtepunten van de reis! De wind gaat liggen, we hebben de perfecte timing voor onze landingsoptie A en landen vlak naast de surfers op het strand voor een biertje.

Het einde van de wereld

Farol do Cabo de São Vicente is magisch: de vuurtoren staat op het meest zuidwestelijke punt van Europa en diende ooit als een belangrijk oriëntatiepunt voor zeelieden bij Kaap St. Vincent. Een toeristische hotspot natuurlijk, maar zeker een bezoek waard. De kliffen zijn op hun mooist en de





zonsondergang in contrast met de woeste zee is werkelijk adembenemend. Voor de bikepackers onder ons: het is het eindpunt van de Bikepacking European Divide Trail - die in het uiterste noorden van Noorwegen aan de Russische grens begint en meer dan 7.600 kilometer aflegt.

Onze geheime plek

Tegen het eind van de reis biedt de Algarve slecht vliegweer met regen en dus verhuizen we naar het noorden van Lissabon naar een 'geheime plek' met een zandduin. Het coole is: het zandduin ligt in een omega-vormige baai met soarmogelijkheden bij aflandige wind. Het is supermooi soaren, het uitzicht landinwaarts en de Atlantische Oceaan achter ons. Tomy en ik halen het helemaal tot aan de Pelgrimskerk aan het

einde van de baai. Het gejoel van onze vreugdekreten was zeker te horen tot aan Lissabon.

Wie zou deze reis moeten maken?

Een reis voor zon en vliegen, met culinaire hoogtepunten, afgelegen stranden en geweldig licht voor fotograferen. Absoluut de perfecte plek om aan de winter te ontsnappen en weg van de mainstream. Alles wat je nodig hebt is een beetje creativiteit en spontaniteit en, uiteindelijk, het laatste beetje weergeluk voor de beste ervaringen in het zuiden van Portugal.

Dit is geen omgeving voor beginners. Idealiter heb je duinervaring. Als je twijfelt, kun je het beste met een gids meegaan. In de Algarve kan het hoogteverschil tussen eb enloed oplopen tot drie meter. Het

is uiterst belangrijk om de branding in de gaten te houden en altijd een plan A en B te hebben voor het geval je op het strand moet landen. Binnen korte tijd kan de landbare kustlijn veranderen van een brede landingsbaan in een kleine strook dicht bij de gevaarlijke brandinglijn.

Een paar jaar geleden was er een ongeluk met drie Oostenrijkers een paar stranden noordelijker bij Praia do Meco: de landende piloot liet enkel zijn stabilo in de branding zakken, werd het water in getrokken en de twee helpers die haar probeerden te redden verdronken ook. Daarnaast kunnen inhammen met valleien landinwaarts zoals Praia da Cordoama hoge windsnelheden produceren. Actieve observatie en voorzichtigheid zijn hier de hoogste prioriteit.





Startplekken

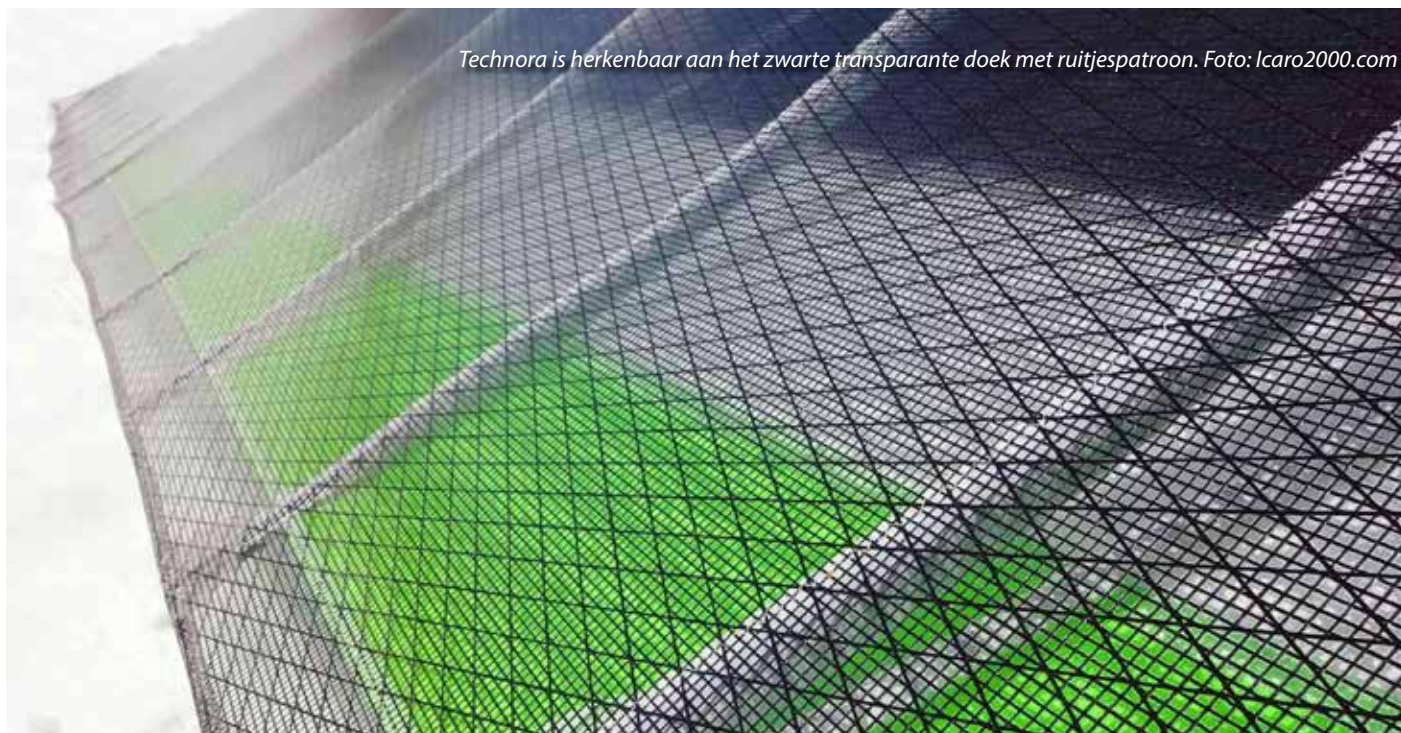
Nazaré	39.582686, -9.079089
Sines	37.946999, -8.847111
Cordoama	37.106188, -8.940007
Farol	37.023214, -8.994831
Sagres	36.993823, -8.948844
Burgau	37.071707, -8.773013

Technora zeil **Top of flop?**

Tekst: Martin van Helden

Voor mijn Z9 toestel uit 2010 kocht ik in 2013 mijn eerste Technora zeil en in 2017 alweer mijn tweede Technora zeil voor hetzelfde toestel. In 2020 kocht ik een geheel nieuw toestel met Technora zeil en dat zeil was weer aan vervanging toe in 2024 ik heb dus enige ervaring ondertussen. Het gaat dus nogal snel met de veroudering van Technora, en dat is een groot nadeel hoewel er afhankelijk van het gebruik natuurlijk verschillen zijn. Naar voorbeeld van onze oosterburen die volop hierin wat experimenteren en adviseren bespreken we hier de voor- en nadelen van Technora zeil en dan met name het verouderen en wat je ertegen kunt doen.





Technora is herkenbaar aan het zwarte transparante doek met ruitjespatroon. Foto: Icaro2000.com

Het is alweer ruim tien jaar geleden dat Technora zeildoek zijn intrede deed, eerst bij de mastloze, toptoestellen maar nu ook zeker bij de intermediate toestellen en optioneel de enkeldoeker. Technora doek komt uit de zeilsport. Het heeft een gladder oppervlak, is vormvast en is bovendien per vierkante meter lichter in gewicht dan andere soorten doek, wat handling en performance ten goede komt. Dat is de reden dat Technora zo vaak gekozen wordt. De fabrikanten prijzen hun nieuwste innovaties aan met een verandering hier, een verbetering daar en dus meer performance, maar de grootste winst is nog steeds dat als je een nieuw toestel koopt met nieuw zeildoek dat zeer glad is, dat snijdt en glijdt door de lucht.

Als nieuw

Dus de vraag is: hoe houd je zo lang mogelijk je doek nieuw, of is dat niet mogelijk? Het gaat met name om de blootstelling aan UV-licht en om het vouwen van het zeil. Eigenlijk is daar maar een oplossing voor en dat is zo weinig mogelijk vliegen, dus zo weinig mogelijk op- en afbouwen en zo weinig mogelijk opgebouwd je vleugel aan de zon blootstellen. Maar ja, dan heb je een hobby die je misschien meer zou willen doen maar vanuit zuinigheid juist niet doet dus dat is geen oplossing.

Door het invouwen en weer uitvouwen van je toestel creëer je vele minivouwtjes in je Technora zeildoek wat veel oneffenheden veroorzaakt en zorgt voor krimp. Verder zal de zon er alles aan doen om de toplaag te bewerken met UV waardoor deze laag hard en bros wordt, wat op den duur de vele minischeurtjes ofwel craquelé, bewerkstelligt. Op de plaats waar je doek de meeste vouwen kent, bij de tippen bijvoorbeeld, ontstaan veelal kleine gaatjes en of vind er delaminatie plaats; het loslaten van de toplaag. Als dat eenmaal begint zal de handling zowel als de performance achteruit gaan. Door de verruwing of het craquelé van het zeiloppervlak zal de grenslaag (van de aanstromende lucht) eerder loslaten wat invloed heeft op je stail snelheid en landing en daarmee ook de handling, maar bovenal de performance wordt negatief beïnvloed. Een tweedehands toestel kopen in een dergelijke staat met craquelé, gaatjes en of gedelamineerde plekken heeft weinig zin, tenzij je er nieuw doek omheen legt.

Oud probleem

Eigenlijk bestaat het probleem van het verouderen van een zeildoek al sinds we Mylar toepassen op onze toestellen en dat gaat terug tot ergens begin 1990. Mylar is een polyester film gemaakt door de firma Dupont. De gladde Mylar film werd veelal met ander materiaal



Verouderd Technora.
Foto: Martin van Helden



Voorbeeld van craquelé met gaatjes in Mylar, tip area.
Foto: Martin van Helden

zoals vezels gelamineerd. Hierdoor verkreeg men een zeildoek met een zeer glad oppervlak. Het was toen nog vrij zwaar materiaal en voor onze deltavliegers werd het in eerste instantie alleen voor de leading edge gebruikt, wat gelijk al een performance voordeel gaf. Later begon men ook het bovendoek te maken van materiaal met een gladde toplaag van Mylar.

Problemen met dit nieuwe zeil waren het loslaten van de Mylar toplaag, alsof het doek aan het vervellen was. Na een jaar of 15 kwamen er meerdere varianten van volledig Mylar zeil of het zogeheten *laminated sailcloth* op de markt. Dat was veelal gemaakt van meerdere lagen Mylar met daartussen vezels van carbon, glas, of aramide, voor de sterkte en om rek tot een minimum te beperken. Het laatste wat we vaak tegen komen is Technora gefabriceerd door de firma Bainbridge international die gespecialiseerd is in het ontwikkelen en fabriceren van zeildoek voor wereldwijde toepassing in alles van de surfsport tot en met de snelste en grootste zeilboten ter wereld. Niet zo gek dat de fabrikanten van delta's ook graag gebruik maken van producten van Bainbridge international.

Middelen tegen veroudering

Technora zeil heeft dus voordelen maar de problemen met veroudering treden al na 4 tot 6 jaar op, wat voor velen in de praktijk reden is om naar middelen te zoeken waarmee de levensduur ervan verlengd kan worden.

In Duitsland is men van mening dat je je toestel al voor de verouderingsverschijnselen moet behandelen. Men komt veelal uit op kunststof gel of wax-achtige producten die kunststof weer hun kleur en glans teruggeeft en beschermen tegen dof worden. Vaak zit er een weekmaker in deze middeltjes die de kunststof net wat

soepeler maakt en wat glans terug geeft. Er zijn diverse middelen op de markt om de veroudering te vertragen, zoals Sonax Xtreme kunststofgel, Seam kote 4 en Nikwax UV protection. Op mijn doek van 2017 heb ik Sonax Xtreme kunststofgel toegepast toen mijn doek al de eerste tekenen van veroudering vertoonde en het doek al wat hard werd door de UV-straling. Na een behandeling was de doffe kleur weg en het doek leek ook weer meer soepel te zijn. Ik heb dit meerdere keren herhaald met name in de zone rond de tips. Het is altijd moeilijk te zeggen of ik er wat mee bereikt heb maar op dat moment zag het er goed uit.

Seamkote-4 is het tweede middel wat ik heb toegepast, eveneens afgekeken van de oosterburen. Het is uitgebracht door - notabene - de firma Bainbridge International, die ook technora maakt! Het wordt in Duitsland toepast om preventief veroudering tegen te gaan en er wordt reeds mee gevlogen. Het middel is een PU (polyurethaan) dispersie, bekend om de goede hechting, flexibiliteit en slijtvastheid. Het voordeel is dat het op waterbasis is. Een nadeel: Het blijft heel lang plakkerig. Het is melkachtig van kleur, makkelijk aan te brengen met kwast of roller, smeert goed uit en droogt vlot op. De melkachtige kleur verdwijnt snel en een dunne transparante, iets doffe laag, blijft achter. Ik heb met een micrometer zo goed mogelijk geprobeerd te meten hoe dik de aangebrachte laag is: circa 0,02 tot 0,03 mm voor één laag.

Nikwax UV solarproof is een algemene UV protector op wax achtige basis. Ik heb het vooral gebruikt om de plakkerige laag van de Seamkote-4 tegen te gaan. Het laat een dun filmlaagje achter op je zeil oppervlak wat zorgt dat er wat minder UV wordt doorgelaten dat het doek aantast.



Seamkote-4 aangebracht op de buitenste vlakken van de tip area.
Foto: Martin van Helden



Middelen tegen veroudering.

Mijn bevindingen

Sonax Xtreme kunststofgel, op doek uit 2017, maakte op dat moment mijn doek weer soepel met glans. Hoeveel het echt heeft geholpen is moeilijk te zeggen, mede omdat ik het daarna nog heb behandeld met Seamkote-4.

De Seamkote vult vooral het craquelé en geeft het weer wat stevigheid maar nooit die stevigheid van het begin want daar is het te flexibel voor. Zeker als je doek al oud wordt kun je met Seamkote zeker nog een jaar, heel misschien twee jaar rekken. Uiteindelijk komen de vezels toch los te liggen en is de structuur en stevigheid uit het doek, beginnend bij de tippen.

Het is ook moeilijk om te zeggen of Nikwax UV solarproof helpt. Men claimt 40% minder UV. Hier geldt: baat het niet, het schaadt ook niet.

Het vierde nieuwe doek wat ik om mijn vleugel heb gelegd is UVODL06 Technora waar al een UV protector film op zit. Ik hoop daarmee wat langer plezier te hebben. Om dat te helpen wil ik iets minder op en afbouwen en het doek zo kort mogelijk aan de zon blootstellen.

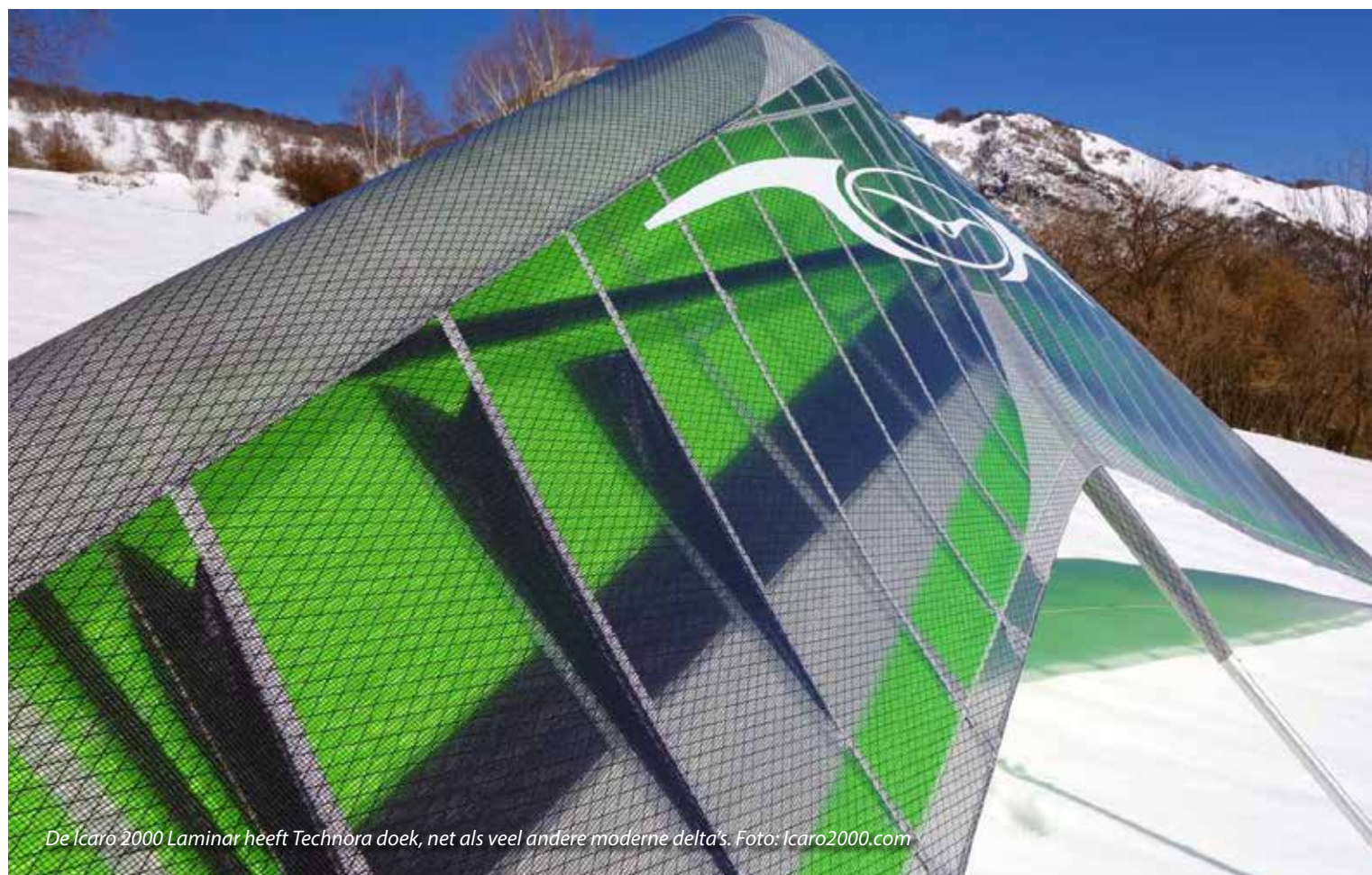
Heeft het zin?

Sommige mensen lachen het craquelé wat weg onder het mom van dat deze ruwheid ook gunstig kan zijn zoals de *sharkskin*. Hoe belangrijk is nu zo'n glad oppervlak? Of moet het juist anders, namelijk door de *sharkskin*-theorie toe te passen.

Ons grote voorbeeld, het zweefvliegtuig, is van zichzelf al spiegelglad, maar gebruikt ook nog bug wipers om tijdens de vlucht vliegjes en andere insecten te kunnen verwijderen van de leading edge ten einde performance te garanderen!

In de commerciële luchtvaart waar brandstofbesparing een steeds groter issue geworden is, wordt het zogenaamde *dry washing* toegepast. Een soort grote poetsbeurt van het vliegtuig om het oppervlak weer glad te maken. Volgens de bedenkers geeft het een brandstofbesparing van 2% wat als het juist is zeer de moeite waard zou zijn.

Er bestaat ook een heel ander vergevorderd experiment in de commerciële luchtvaart. Met 3D-printtechniek wordt de *sharkskin* gekopieerd op zeer dunne lichtgewicht zelfklevende kunststof sheets. Deze sheets worden geplaatst op bepaalde delen van de romp van het vliegtuig waardoor ze niet gladheid maar juist ruwheid aanbrengen. Men is er tot nu toe mee aan het experimenteren op lange afstand cargo vluchten, uitgevoerd door Lufthansa in samenwerking met BASF. In het experiment wordt tot nu toe voornamelijk de romp met deze zelfklevende 3D geordende oneffenheid volgeplakt. De testen zijn al zover gevorderd met positieve resultaten dat er reeds een eerste approval is afgegeven door EASA voor de Boeing 777ER en de F versie. Men claimt reeds een besparing van 0,8% aan brandstof maar dat kan in de toekomst bij maximaal gebruik van de *shark skin* wel oplopen tot 3% besparing van brandstof, wat enorm genoemd mag worden. Een groot cargo vliegtuig verbruikt op een vlucht, gemiddeld 100-120 ton brandstof, dus tel uit je winst. Er zijn eerder soortgelijke experimenten geweest die ook succesvol leken, totdat het geheel vuil oppakte van vliegjes tot opspattend water en vuil tijdens de start en landing en de verwachte winst omgezet werd in verlies. Hoelang gaat het duren voor we *sharkskin*-technologie terug zien in de F1? Wie zal het zeggen.



De Icaro 2000 Laminar heeft Technora doek, net als veel andere moderne delta's. Foto: Icaro2000.com

EN-C tweelijners twee jaar verder **Revolutie!**

Tekst en foto's: Erwin Voogt en Bastienne Wentzel

Voorjaar 2022 was het een sensatie: de regels voor de EN-C certificering waren net aangepast en AirDesign had hier slim op geanticipeerd waardoor ze direct als eerste een EN-C tweelijner konden uitbrengen, de Volt 4. Het duurde maanden voordat de andere fabrikanten een antwoord hadden, maar het hek was van de dam. Inmiddels heeft vrijwel elke fabrikant een EN-C tweelijner. De meeste hebben we gevlogen en sommige uitgebreid getest. Tijd om de balans op te maken!



Bij een tweelijner zijn er, zoals de naam al suggereert, maar twee risers: A en B. Bij competitieschermen is dit al zo'n 15 jaar de gangbare constructie. Eigenlijk is het ook al enige jaren mogelijk 'gewone' schermen te ontwerpen met slechts twee risers. Maar de positie van de lijnen bij een tweelijner maakt het onmogelijk om als piloot een inklapper te trekken. Inklappers zijn echter een belangrijk onderdeel van de EN certificering. Zonder inklappers geen certificering. De oplossing zijn hulplijnen aan de voorkant van het scherm waarmee dan de inklappers getrokken kunnen worden, de zogenaamde 'folding lines'. Voor EN-D mag dat en door een wijziging in de regels mag dat sinds 2022 ook voor EN-C.

Minder lijnen, maakt dat ook bijzonder?

Dat een tweelijner aanzienlijk minder lijnen en dus minder weerstand heeft, spreekt voor zich. Een tweelijner vliegt echter ook makkelijker en efficiënter op speed dan een drie- of vierlijner. Als je de speedbar intrapt kantelt de vleugel wat naar voren. Via de achterste risers kun je dan actief vliegen en ook wat sturen, maar bij een drie- of vierlijner leidt dat altijd tot enige vervorming van de vleugel. Bij een tweelijner is de achterste riser de B-riser en daardoor regel je hiermee feitelijk de mate van speed met behoud van de perfecte vleugelvorm. Met enige voorzichtigheid kan sturen via de B-risers ook bij trimsnelheid, met ook hier het voordeel dat je stuurt door de trim aan te passen en niet door te remmen of de vleugelvorm te veranderen. Vooral deze controle en performance bij vliegen met speed, maakt een tweelijner een geweldige vleugel voor overlandvliegen.

Bij de afdaalmethoden zijn er ook verschillen. Een B-stall is vanzelfsprekend niet mogelijk met een tweelijner, maar grote oren even-

min. In de plaats van grote oren kun je een zogenaamde B3-stall uitvoeren (zie de foto op de volgende pagina). De daalsnelheid is vergelijkbaar met grote oren, circa 5 m/s, maar anders dan bij grote oren verlies je behoorlijk wat voorwaartse snelheid. Normale oren met alleen de buitenste A's zijn wel mogelijk bij de EN-C tweelijners. Tenslotte hebben tweelijners een leuke bijkomstigheid: de risers zijn super simpel! Kunnen de risers van moderne EN-B's zelfs voor padvindende uitdagende touwconstructies zijn, bij een tweelijner zijn het doorgaans niet meer dan twee koordjes en een stuurlus.

You can't cheat aspect ratio

Voor ik ga vertellen hoe fantastisch de EN-C tweelijners vliegen, is het belangrijk om te beseffen dat het bijna per definitie slanke vleugels zijn – dat is inherent aan het gegeven dat er maar twee lijngalerijen zijn (die overigens bij het doek wel steeds vier ophangpunten per lijn hebben). De meeste hebben een strekking van rond de 6,5, de Swing Libra RS zelfs 6,9. Alleen de Nova Codex springt er gunstig uit met een strekking van 'slechts' 6,1. Ook al zijn moderne schermen volgestopt met hightech materialen en naaitechnieken, een slank scherm vliegt als een slank scherm en vraagt om vaardigheden die horen bij een slank scherm.

Los van het gegeven dat EN-C's niet bedoeld zijn voor piloten die hooguit enkele tientallen uren per jaar vliegen, zijn de EN-C tweelijners vanwege hun strekking een grote stap vanaf EN-B. Alleen de relatief minder slanke Nova Codex zou je enigszins toegankelijk kunnen noemen. Maar ook de Codex is alleen geschikt voor ervaren XC-piloten, die SIV's gedaan hebben en steilschalen een makkelijke afdaalmethode vinden.

Evenzo geldt dat de Swing Libra met z'n strekking van 6,9 dezelfde

Skywalk Mint



Ozone Photon



vaardigheden vraagt als z'n EN-D broer de Sphera, die ook een strekking van 6,9 heeft. De strekking zegt vaak meer over het eerste niveau dan de EN classificatie.

Fijne vleugels

Aannemende dus dat je slanke vleugels veilig kunt vliegen, blijken in de praktijk EN-C tweelijners verrassend makkelijke en fijne vleugels. Bij veel fabrikanten vervangt het tweelijner-model dan ook de drielijner. Ik heb bijvoorbeeld de Skywalk Mint en Nova Codex uitgebreid kunnen reviewen voor Cross Country Magazine en beide vleugels vliegen fijner dan hun voorgangers, respectievelijk de Cayenne 6 en de Sector. De tweelijners starten makkelijk, staan als een huis in de lucht en zijn goed te controleren bij de landing. Met de Mint en Codex heb ik tientallen uren gevlogen, maar ook met diverse andere tweelijners meerdere uren. Bij de vele vluchten tijdens soms stevige omstandigheden heb ik slechts één keer een inklapper



Boven: met deze 'B3-oren' daal je snel maar heb je minder voorwaartse snelheid dan met gewone oren (die ook mogelijk zijn).

Onder: De A-lijnen hebben vier ophangpunten en zijn ver naar achteren geplaatst. Daardoor is het trekken van inklappers voor de certificering niet zomaar mogelijk en zijn 'folding lines' nodig.



gehad en dat was m'n eigen schuld – een lompe manoeuvre waarbij ik een snelle bocht inzette en tegelijkertijd vol speed intrapte. De meer dan 50% inklapper was echter geen enkel probleem, zoals ook hoort bij een EN-C.

Uiteraard zijn er onderling wat verschillen en zoals altijd is het verstandig diverse proefvluchten te maken voor je een scherm koopt. De Niviuk Artik R en de al genoemde Swing Libra RS vond ik best een handvol voor een EN-C. De Nova Codex zou ik wel een 'lage' EN-C durven noemen, al vliegt de Codex weer minder stabiel met oren. De Ozone Photon, Skywalk Mint, AirDesign Volt en Gin Bonanza vallen daar tussenin.

Superprestaties

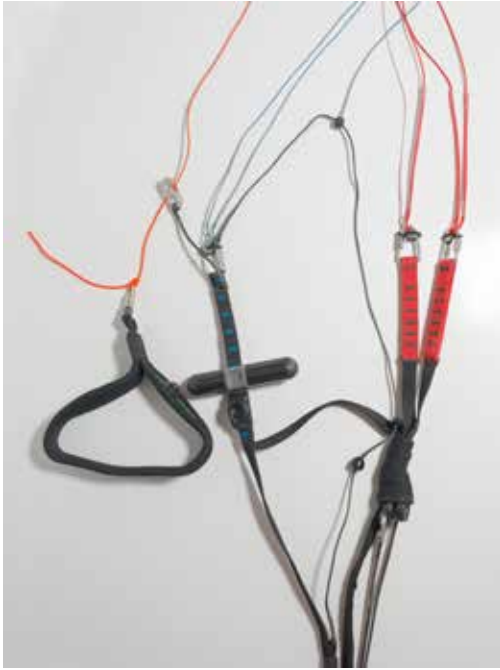
De prestaties van tweelijners bij vliegen op speed zijn echt een revolutie. Afgelopen decennium zijn schermen vooral lichter geworden, wat starten makkelijker maakt, maar na de komst rond 2010 van drielijners en '3D-shaping', de speciale stiksels om bolling van het doek te beperken, is er wat betreft presentaties niet veel veranderd. Tot nu dus!

Nauwkeurige metingen zijn lastig, maar mijn ruwe metingen gaven vaak nog een glijgetal van 1:10 of hoger bij een snelheid van 50 km/u. Die snelheid is voor veel drielijners al full speed en dan is het glijgetal vaak ver onder de 1:10 gezakt. De EN-C tweelijners trap je echter moeiteloos door tot tegen de 60 km/u. Tip aan tip met een drielijner is het verschil opvallend groot.

Niet alleen bij de full speed daloversteek is er een groot voordeel, ook in lichte lucht kun je via de achterste risers heel efficiënt vliegen en zo gebruik maken van minimale stijgwaarden. Vooral deze controle met de achterste risers maakt een tweelijner verslavend! Kortom, ben je een ervaren overlandpiloot die nu vol vertrouwen een drielijner EN-C of EN-D vliegt, dan is de keuze simpel: je volgende scherm wordt een tweelijner. Vlieg je echter veel overland met een EN-B en overweeg je een EN-C, dan is de keuze minder eenvoudig. Het is een grote overstap van een hoge EN-B met een strekking van bijvoorbeeld 5,5 naar een EN-C met een strekking van 6,5 of zelfs 6,1 die ook nog een tweelijner is. Dan is een wat minder gestrekte '2,5-lijner' zoals de Ozone Delta 4, Advance Sigma 11 of BGD Lynx 2 wellicht een verstandigere keuze.

Tweelijners en certificering

Een tweelijner is een paraglider die alleen maar A- en B-lijnen heeft. Oorspronkelijk waren deze schermen moeilijk te vliegen en vond je ze alleen in de competitieklasse of in de EN-D klasse. Bovendien was het niet altijd mogelijk om alle manoeuvres uit te voeren die nodig zijn om een EN-classificatie te bepalen. Daarom werd er lange tijd een truc toegepast: voor het trekken van bijvoorbeeld inklappers mocht men tijdelijk een extra lijnen aan de leading edge vastmaken: de zogeheten *folding lines*. De regels stelden wel dat het gebruik van folding lines het scherm automatisch in de D-klasse plaatste. In januari 2022 werden deze regels aangepast: tweelijners kunnen nu ook een EN-C-classificatie krijgen, mits ze uiteraard in alle manoeuvres een C of lager scoren.



De risers van tweelijners zijn supersimpel: een soms gesplitste A-riser en een B-riser met een handvat om met de achterste risers te kunnen sturen. Links de risers van de Nova Codex (ook onder) en rechts de Skywalk Mint.



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



Anne-Jan Roeleveld

Leeftijd: 35 jaar

Beroep: Online Marketing

Vliegvereniging: AirTime

Woonachtig: Frutigen/ Houten

Anne-Jan Roeleveld (35 jaar)

“Het is iedere keer een soort puzzel”

Het is april en dit lijkt het eerste goede thermische vliegweekend te worden in Frutigen in Zwitserland. “Het is maar een klein stukje omhoog lopen bij Mäggisserenhorn,” verzekert Anne-Jan ons. Deze trailrunner is gewend om bergen op te rennen, hij is twee jaar op rij Nederlands beste XC-vlieger (volgens XContest) en is uitermate goed getraind. Maar bij de Nederlandse kampioenschappen eindigde hij in de middenmoot. Vanwaar dit verschil? “Bij die wedstrijden gaat het erom dat je een parcours zo snel mogelijk aflegt. Je neemt meer risico. Het is mij het niet waard om tot het uiterste te gaan.”

Wanneer ben je begonnen?

In 2018, Bij Maurik Paragliding aan de lier, toen een bergcursus bij Air Time. Vorig jaar was ik 275 uur in de lucht, dat is echt veel.

Mooiste vlucht?

Ik herinner me een vlucht in Wallis. Boven de Bietschhorn op 4500 meter in het weekend want door de week begint het luchtruim vanaf 3950 meter. Dat was echt waanzinnig, het hoogste dat ik ooit gevlogen heb. Die hele rotswand ging omhoog. Dan vlieg je zo hoog dat je de Mont Blanc ziet. Dat is echt een magisch gevoel. Eigenlijk zat ik in een wedstrijd, maar die had ik even uitgeschakeld.

Langste vlucht?

Vorig jaar mei, 243 km, 11 uur. We zijn gestart vanaf Riederalp rond negen uur als de eerste ochtendzon op de oosthelling komt. De eerste thermiek, dat is natuurlijk spannend. Werkt het al goed genoeg? Toen zijn we over de Furkapas gegaan, voor mij de eerste keer richting Andermatt. Daar heb je zomaar windsnelheden van 40-50 km per uur in het dal. Dus daar wil je echt niet laag komen. Toen zijn we terug gegaan naar Riederalp en richting Martigny gevlogen langs Sion. Net voor Martigny zijn we teruggegaan.

Grootste angstmoment?

In 2021 maakte ik een toplanding maar ik kwam onverwacht in een enorm zinkgebied terecht. Ik daalde veel harder dan verwacht en ben daar gecrasht. De top was gelukkig wel een grashelling, maar die impact was zo hard. Ik viel zes meter uit de lucht op mijn rug, want een been zat nog vast in de beenzak. Ik hoorde wat kraken in mijn rug, gelukkig wel op de protector. Ik heb toen de Spot geactiveerd. Met de heli ben ik afgevoerd en er bleek een instabiele rugbreuk. Ik heb een jaar lang met rugschroeven gelopen.

Favoriete vliegstek?

Dat lijkt me duidelijk, hier in Frutigen, een vlucht vanaf de Niesen. Die berg die fascineerde me altijd al als kind. Ik moest als 7-jarige een zonsondergang tekenen. Dus ik tekende die Niesen, helemaal mooi zwart en dan de zonsondergang op de achtergrond.

Favoriete scherm?

Ik heb nu heel veel jaartjes intensief aan de Swing Helios gevlogen,

maar die is nu versleten. Dus ik heb nu de Swing Libra gekocht. Daar ben ik heel blij mee. Hij is sowieso lekker licht, dat is altijd fijn voor hike & fly. Goede performance, het is een EN-C tweelijner met strekking 6,9. Een tweelijner geeft sowieso een heel ander gevoel dan een drielijner. Hij is wat hobbeler en nerveus. Het RAST-systeem, daar ben ik echt van overtuigd. Het zorgt ervoor dat het langer duurt voordat die inklapper komt.

Favoriete harnas en vlieguitrusting?

Voor lange-afstandsvluchten neem ik mijn Advance Lightness. Die voelt net iets robuuster. De Weightless is mijn favoriet maar dat is echt een soort vuilniszak waar je in zit. Ik hou van zo clean mogelijk. Niet te veel gedoe. De Lightness weegt zo'n drie kilo, de Weightless is minder dan twee kilo. En ik vind het fijn dat je reserve onder je zit en niet in de frontcontainer, daar kun je makkelijker bij. Verder heb ik altijd verwarmde handschoenen mee met accu's. In het voorjaar kan het heel koud zijn. Een andere tip: als je langer wil vliegen moet je toch een keer naar de wc. Je moet aanleren te plussen in de lucht, dat is echt wel even wennen. Want de eerste keer dat je de plascondoom met de slang hebt aangekoppeld, nou dan gaat dat niet hoor.

Welk gevoel brengt paragliding?

Het is iedere keer een soort van puzzel die je moet oplossen om verder te komen. Soms lukt het niet, maar dan moet je dus iets anders proberen. Dan lukt het wel en dat geeft dan heel veel voldoening.

Welke vliegdoel heb je nog?

De Mont Blanc! 4809 meter. Die wil ik dit jaar nog oplopen en dan naar beneden vliegen. In juli en augustus mag je daar niet vliegen, dus dat wordt een uitdaging. Het weer moet meezitten, dus weinig wind. We beginnen 's nachts wel extra 1.000 tot 1.500 meters lopen. De top is vlak, daar kan je het scherm makkelijk opzetten.

Tip voor andere piloten?

Ik heb een tijdje les gehad van Chrigel Maurer. Zijn school heeft een hele eigen strategie. Je mag daar alleen aan de cursus beginnen, als je op de grond hebt bewezen dat je je scherm onder controle hebt en met je scherm een heel parcours lopen. Groundhandelen dus.

KnoalCup 2024

Twée keer afgelast **derde keer raak**

Tekst: Wim de Gier

Foto's: Wim de Gier en Rinus in 't Groen



Door het slechte weer kan de KnoalCup dit jaar twee keer niet doorgaan maar van 3 tot 5 mei gaat het toch gebeuren. De KnoalCup is een jaarlijkse wedstrijd Deltavliegen rond het vliegveld EHST bij Stadskanaal (StadsKnoal :-)). Rinus in 't Groen is al vele jaren de organisator van deze blijde en gemoedelijke wedstrijd. Naast wedstrijdleider is hij vooral onze betrouwbare piloot van de DragonFly. De DragonFly is het sleepvliegtuig dat ons elke keer de lucht inbrengt.

Wat zo leuk is aan deze laagdrempelige wedstrijd, is dat iedereen die een sleepbrevet heeft mee kan en mag doen. Het gaat vooral om elkaar te helpen en te leren om onder andere een veilige start, vlucht en landing te maken, je vlieginstrumenten te leren of beter te begrijpen, ervaring op te doen van het vliegen van een taak en ervaring op te doen van het maken van buitenlandingen. Dit alles gaat zoals elk jaar in een zeer gemoedelijke sfeer. Het maakt niet uit of je al tien keer Nederlands kampioen bent of zoals ik mijn eerste (wedstrijd) taak probeer te vliegen. Deze twee dagen heb ik ten aanzien van alle vier de bovengenoemde punten het een en ander geleerd. Zoals van Arne Tanzer het invoeren en corrigeren van een ingevoerde taak en van Martin van Helden het maken van een betere start. Het krijgen van positieve feedback is zo waardevol. Ook achteraf de beelden bekijken geeft veel inzicht. Deze twee dagen heeft Rinus per dag tientallen sleepvluchten gemaakt en is hij elke dag ruim vijf uur in de lucht te vinden. Laat dat nu ook net zijn passie zijn! De thermische omstandigheden zijn helaas niet zo goed als voorspeld en dus extra leerzaam tijdens het vliegen. Martin van Helden geeft ons elke ochtend inzicht in de

weersvoorspellingen van de dag die hij uit vele bronnen weet te destilleren.

Zelf heb ik twee mooie vluchten gemaakt, twee buitenlandingen op m'n voeten en één afgebroken start op drie meter hoogte. Helaas waait het zondag hard en haaks op de baan met wind die over de hangars heen op de baan komt waardoor het heel turbulent is, en dus niet vliegbaar.

Wel hebben we zondagochtend Rinus even extra in het zonnetje gezet. De afgelopen weken hebben we in onze WhatsApp groep, waar de meeste actief vliegende deltapiloten lid van zijn, een crowdfunding opgezet om een groot kunstwerk voor aan de muur van een DragonFly voor Rinus te kopen. Dit als dank voor zijn jarenlange en geheel belangeloze inzet! Op de achterpagina van deze Lift zie je het resultaat.

Erg mooi om te zien en te ervaren wat voor een mooie en warme club deltapiloten we met ons allemaal zijn!!

Ook hier nogmaals dank aan Rinus en zijn organisatie. De aanwezige piloten zijn weer helemaal klaargestoomd voor een hopelijk mooi vliegseizoen!



Uitslagen

De uitslag van de Topless klasse:

1. Gijs Wanders
2. Martin van Helden
3. Otto Philipse

De uitslag van de Sportklasse (zie foto)

1. Henk Drent
2. Wim de Gier
3. Ivo van de Leeden



Sky en Drift gaan samen

Het kleine Tsjechische paraglidingmerk Drift heeft zich in maart aangesloten bij de veel grotere landgenoot Sky. Sky bestaat al sinds 1988. Drift is pas in 2021 opgericht door Stanislav Klikar and Kryštof Klimpar. Zij gaan in het ontwikkelingsteam van Sky werken na de overname.

Later dit jaar nemen we het EN-C scherm Merlin onder de loep, die vorig jaar door Drift werd uitgebracht en mee is verhuisd naar Sky. Het is een tweelijner die bij ons tijdens een korte proefvlucht vorig jaar een prettige en makkelijke indruk achterliet. sky-cz.com



Foto: Sky

Red Bull X-Alps 2025

Altijd al mee willen doen aan de Red Bull X-Alps? Nu is je kans! Je kunt je van 1 juli tot 31 augustus aanmelden voor de nieuwe 12e editie die in juni 2025 gaat plaatsvinden. Een beetje conditie is wel nodig: je moet een goede endurance-renner zijn, ervaren bergsporter én toppiloot. In 2023 was de route zo'n 1250 km door vijf landen, de snelste atleten deden daar dik zes dagen over. Toen startte de race voor de eerste keer in Kitzbühel en eindigde op het vlot in Zell-am-See, beide in Oostenrijk. De locatie en exacte data van de nieuwe editie zijn nog niet bekend.

redbullxalps.com



Foto: Erwin Voogt

Chabre Open

Bij het ter perse gaan van deze Lift staat de Chabre Open 2024 op het punt van aftrappen, of eigenlijk: uitvliegen. Deze toegankelijke xc-wedstrijd wordt al jaren gehouden in Laragne in Frankrijk, vanaf de bekende vliegsteek Chabre. De wedstrijd is opgezet door Jocky Sanderson die nog steeds nauw betrokken is bij de organisatie en is toegankelijk voor ieder piloot die eens in competitievorm wil vliegen. De enige eis is dat je een IPPI-4 brevet hebt. Er zijn prijzen per klasse scherm. De Fun-klasse is voor schermen met een strekking tot 5,2, dus ook je relaxte EN-A of EN-B kan prima meekomen. In de avonden worden workshops gehouden en meer ervaren piloten helpen de minder ervaren met tips en tricks. De 'Chabre' is meestal een paar dagen nadat de inschrijving opent (begin van het jaar) al vol, dus volg deze editie via de live-tracking en schrijf je volgend jaar op tijd in! Er doen ook dit jaar weer Nederlanders mee en als het goed is lees je in de volgende Lift hun verslag. flylaragne.com



Foto: Little Cloud

La Mouette: parakite van Little Cloud

De fans weten het al lang: Little Cloud heeft ook een parakite ontwikkeld. Het scherm heeft een zogeheten progressief reflexprofiel, zegt Little Cloud, dat sterker wordt naarmate je sneller vliegt. Het voordeel van een reflexprofiel is dat de neus minder snel inklappt bij kleine invalshoeken, dus met de neus meer naar beneden gericht. Daarbij vliegt het scherm sneller. Het opvallendste aan de Mouette is de neus met de vrijwel dichte cellen uit de kite-wereld, waardoor het scherm geleidelijker op zou moeten zetten.

Er komen twee versies: een voor minder wind met een strekking van 5,9 en een versie voor hardere wind met een strekking van 5,2. Verder belooft Little Cloud remlussen met dubbele staafjes en een 'kill switch' waarmee je je scherm snel naar de grond kunt trekken. Er is ook een limiter waarmee je de positie van 'handen hoog' kunt beperken zodat je niet té hard gaat in het begin. Little Cloud claimt dat je weinig ervaring met miniwings of parakites nodig hebt om de Mouette te kunnen vliegen. Er komen vijf maten van 14 tot 25 m² in vier felle Little Cloud kleuren. Het scherm heeft net als alle parakites geen EN-klasse, enkel een loadtest. Meer over La Mouette in de volgende Lift! littlecloud.fr

Nieuwe lichte traprelease



Tekst en foto's: Bastienne Wentzel

Gek genoeg bestaat er (voor zover wij konden nagaan) maar één soort traprelease: de zogeheten Zwieprelease, een metalen klink ontwikkeld in Nederland - en een paar die er erg op lijken maar onder een andere naam zijn uitgebracht. De Duitse piloot en techneut Frank Letmathe van het bedrijfje ParaFly24 ontwikkelde onlangs de eerste echt andere traprelease, namelijk eentje voornamelijk van stof in plaats van metaal, de Up2Fly. "Ik wilde een kleinere, lichtere release ontwikkelen die je makkelijk kunt meenemen," verklaart Frank desgevraagd per e-mail. "Daarnaast wilde ik zo min mogelijk metaal gebruiken om verwondingen bij een harde landing te voorkomen." De release wordt geleverd in een mooi klein zakje en is inderdaad nauwelijks zwaarder dan de veelgebruikte Independence release (voor enkele treks). De Up2Fly is LTF-gecertificeerd net als de Zwieprelease.

Ingenieuze magneet

De Up2Fly bestaat uit een sterke zwarte band met een vergelijkbaar releasemechanisme als de Independence releases: twee lussen, een pin en een handvat. Met twee dunne dyneema lijnen en verbindingstukken maak je de release vast aan de karabijnen van je harnas. Het ingenieuze aan de release is de magneet. Die staat bij een normale liertrek niet onder spanning, maar als de kabel meer dan 45° zijwaarts trekt komt er kracht op de magneet, die bij 34 kg losraakt. Daarbij neemt hij het handvat mee en zo ontkoppelt de release onder zijwaartse spanning. Dat is belangrijk bij traplieren als er iets misgaat bij het wegvliegen van de lier.

Het geheel oogt degelijk en mooi gemaakt. Een puntje van zorg bij ons is de zware magneet. Bij een kabelbreuk of een zijwaartse ontkoppeling vliegt dit deel richting de piloot met aanzienlijke snelheid. De handleiding raadt aan om op z'n minst oogbescherming of een vizier te gebruiken, maar wij denken dat een integraalhelm ook een goed idee kan zijn. In ieder geval totdat in de praktijk is gebleken wat het gevolg is van ontkoppelen onder spanning van deze nieuwe release. Frank claimt dat hij bij diverse tests hier nog geen problemen mee heeft gehad. Nu nog wat beter weer in Nederland om te gaan lieren en de Up2Fly in de vliegpraktijk uit te proberen.

paraflly24.de



Informatie

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

Paragliding

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

- Agenda
- Nieuws
- Scholen
- Verenigingen
- Regelgeving
- Veiligheid
- Brevetten
- Examens
- Wedstrijden
- Organisatie



Deltavliegen

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

- Agenda
- Nieuws
- Scholen
- Verenigingen
- Regelgeving
- Veiligheid
- Brevetten
- Examens
- Wedstrijden
- Organisatie



Paramotorvliegen

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





Rinus, bedankt!



Omdat wij als deltapiloten in Nederland dankzij hem al een aantal jaren opgesleept kunnen worden heeft Rinus in 't Groen onlangs dit draadijzeren model van 'zijn' Dragon Fly mogen ontvangen. Het idee ontstond in de Whazzup-Stays-up-groep waar het aantal spontane deelnemers aan dit kado in rap tempo tot over de 40 steeg. Tijdens de Knoalcup vond Emiel Jansen een moment om Rinus in het bijzijn van de aanwezige piloten er mee te verrassen.