

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



28

Januari 2023



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

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

Hoofredacteur

Bastienne Wentzel

Redactie-adres

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

Redactie

Jesper Albers, Peter Blokker, Tamara
Blokker-Hondsmerck, Mario Spee,
Maaïke Zijdeveld

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Han Smit, Bastienne
Wentzel

Druk

Drukkerij Weemen.

Advertenties

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

Bijdragen voor Lift

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

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

Ice ice baby

It's the season! De kerstliefhebbers onder ons staan vast te trappelen. Bij ons komt eerst de Sint nog langs. Maar in onze wijk is de eerste kerstverlichting al gesignaleerd. Altijd gezellig tijdens de koude, donkere dagen. En koud is het! De eerste sneeuw is al gevallen en er is zelfs al geschaatst! Weliswaar op een natgespoten weilandje, maar toch. De afgelopen 10 jaar bleef onze lokale ijsbaan vaker wel dan niet een zielige waterplas. Dus dat geeft de schaatser goede hoop.

Lieve piloot van me: slijp jij onze schaatsen alvast even? Dan zoek ik de skibroek en het thermo-ondergoed er alvast bij. Je moet jezelf wel goed warm houden natuurlijk. Zeker nu de verwarming thuis een paar graden lager staat. Zal je altijd zien hè: krijgen we misschien weer eens een ouderwets koude winter, is de energie niet te betalen!

Ga deze winter dus eens met het hele gezin groundhandlen. De kids een vlieger; de eventuele partner kan het scherm mooi in vorm leggen. Voor optimaal effect ga je op een windstille dag.

Ik zit in een dichtgeritste cellenpakzak op de bank en ik heb een infuus met warme thee dat 24/7 mijn lijf verwarmt. En vergeet de ouderwetse kruik niet. Alles om de rekening enigszins betaalbaar te houden.

Als konijntje weet ik als geen ander dat beweging helpt om het warm te houden. Ga deze winter dus eens met het hele gezin groundhandlen. De kids een vlieger; de eventuele partner kan het scherm mooi in vorm leggen. Voor optimaal effect ga je op een windstille dag. Ren je rot met de voorwaartse start! Hoe ouder en zwaarder het scherm hoe beter! Mocht de beweging onvoldoende helpen, dan voelt het na afloop in ieder geval een stuk aangenaam in je huis. Die 19 graden lijkt ineens tropisch warm als je vanuit 0 graden komt.

Ik heb nog een extra tip voor de paramotorpiloten onder ons. Met deze kou heb je waarschijnlijk geen zin om de lucht in te gaan. Voorkom dat je brandstof degradeert en maak er een mooi vuur mee in de tuin en ga lekker marshmallows roosteren met je familie, vrienden en/of burens.*

Ik wens jullie een warme Kerst en veel mooie (vlieg) avonturen in het nieuwe jaar!
Vouwkonijn

** disclaimer: niet echt doen natuurlijk, is gevaarlijk ;-)*

LIFT

in dit nummer

Cover: Nova	
Vlieggebied: Molveno, Italië	4
Operatie Market Garden - vlagvliegen met de paramotor	8
SIV in je moerstaal	12
Kies voor A-kwaliteit	16
NK Deltavliegen 2022	20
Deltadagen 2022	23
Langs de Lift-lat deel 1: Huub Coumans	26
Elektrische paramotor - eerste indruk	28
Coupe Icare 2022: fotoverslag, filmtips en nieuwtjes	32
Delta: soaren in Langevelderslag	38
Microavonturen deel 3: groundhandling	40
Uit de trukendoos deel 15: min sink vliegen	44
50 shades of paragliding deel 10	46
Nieuws en KNVvL	48
Column Han Smit	51

Acroshow Coupe Icare 2022, St. Hilaire du Touvet, Frankrijk.
Foto: Erwin Voogt

Vliegen boven het pareltje van de Dolomieten

Tekst en foto's: Peter Blokker

Tussen de Brenta Dolomieten in het westen en de Paganella in het oosten ligt het Molvenomeer. Het meer ligt niet ver van het Gardameer af maar is veel minder bekend. Althans, bij ons, buitenlanders. De Italiaanse fijnproever heeft het meer al in haar hart gesloten. Tijd voor de Nederlandse fijnvliegers om eens op onderzoek uit te gaan. De resultaten van dit onderzoek zijn zo verbluffend mooi dat we dit niet geheim mogen houden.

De Italiaanse tandempiloten zien me hier al een paar dagen vliegen met Tamara en hike & flytochten ondernemen. Ook onder de sportievere omstandigheden starten we soepel weg, want qua weer en wind zijn wij als Nederlanders wel wat gewend. De lokale tandembaas vraagt of ik nog wat anders te doen heb dit seizoen, anders kan ik wel bij hem aan de slag. Nog nooit is een aanbod zo aantrekkelijk geweest, moet ik bekennen. Want wat een geweldige plek is dit om te vliegen. Als er een uitzicht is dat nooit zal gaan vervelen, kan het wel eens dit uitzicht zijn. Het risico om hier te blijven hangen en nooit meer iets anders van de wereld te ontdekken is te groot, dus na een kleine week kan ik mezelf nog maar net losrukken uit deze droomplek. Wees gewaarschuwd... wie naar Molveno gaat, wil misschien nooit meer weg.

Een pareltje

Het lijkt wel een schilderij... of zo'n fotorealistische artist impression zoals architecten die maken. Volmaakt, geen vuil op straat, stralend weer en iedereen blij. Als een golfbaan jaloers kon zijn, zou ze dat zijn op het gras aan de oever van het meer waar Italianen met Pradatassen liggen te zonnebaden. Wie net als ik niet lang stil kan liggen,

loopt zo de bergen in en klimt in een paar uur tijd naar de rotsachtige pieken van de Brenta Dolomieten. Zelfs in de berghutten die je onderweg tegen komt kun je genieten van Italiaanse delicatessen. De resorts in het charmante dorp Molveno doen er nog een schepje bovenop en de meesten bieden wellness faciliteiten. Het dorpje ligt op een helling en de straatjes zijn steil, maar het dorp is niet groot genoeg om moe te worden van het lopen. Als je moe wordt, is het van de korte nachten, want in de avonden wordt voor vermaak gezorgd door kunstenaars of zangers op het kerkplein.

Het vlieggebied

Overzichtelijk, toegankelijk en betrouwbaar, dat is het vlieggebied van Molveno. Betrouwbaar, omdat het bijna elke dag vliegbaar is en de omstandigheden op normale dagen zich herhalen. Overzichtelijk, omdat de startplaats ruim is en de landingsplaats altijd makkelijk terug te vinden is aan de noordelijke oever van het meer. De toegankelijkheid van de startplaatsen wordt verzorgd door de kabelbaan die vanuit Molveno vertrekt. Je kunt vanaf het tussenstation omhoog lopen naar de startplaats, of vanaf het topstation omlaag. Er zijn ook startplaatsen die vanuit het dorp snel te

voet te bereiken zijn, die weleens worden gebruikt bij stevige soarwind. Je kunt dan vlak boven het dorp starten en voor je het weet hang je boven de bergtoppen. Een alternatief, met name geschikt in de vroege ochtend, biedt de Paganalla aan de oostkant van Molveno. Op deze berg liggen wat meer skipistes, maar ook hier is het landschapelijk mooi vliegen. Voor hike & flyliefhebbers is er een geweldige tocht (eventueel met kabelbaanondersteuning) naar de Croz dell'Altissimo. Deze bergtop ligt op de rand van een kloof en het uitzicht in de peilloze diepte is duizelingwekkend. De wandeling is voorbehouden aan ervaren bergwandelaars en op het laatste stuk naar de top moet wat geklauterd worden. Starten kan vervolgens op de grasheuvels op gelijke hoogte als de top, zo'n honderd meter noordelijker.

Een typische dag

Het Gardameer is niet ver weg en het windsysteem is vergelijkbaar. Op een normale dag wordt rond het middaguur de Ora los gelaten, een wind uit het zuiden. Deze wind bereikt ook Molveno en kan wat stevig worden. In de loop van de ochtend komt de wind dus mooi op de startplek te staan en als je wat langer wacht, kun je soaren. Dus ook als je niet veel kaas gegeten hebt van





Uitzicht op de Brenta dolomieten vanaf de Croz dell'Altissimo. Rechts in beeld de natuurstartplaats



Hike & Fly startplaats naast de Croz dell'Altissimo



Hike & Fly startplaats naast de Croz dell'Altissimo



landingsplaats aan de noordelijke oever van het Molvenomeer

thermiekvliegen, kun je hoog komen op de dynamische stijgwind. En wie hoogte heeft, kan doorsteken naar de rotspilaren van de Brenta, die zich onder deze omstandigheden mysterieus laten omhullen door flarden van de zogenaamde Brenta-mist. Let op dat je weer terug kunt vliegen naar het meer en niet gedwongen wordt om diep in de bergen te landen, want de meeste routes zijn

hier voorbehouden aan ervaren bergwandelaars en Via Ferrata-klimmers. Leer het meer te lezen door de windsnelheid te beoordelen aan de hand van de golfbewegingen op het water. Zie je *swimming sheep* (witte koppen) ontstaan, dan is het de hoogste tijd (of al te laat) om te landen. Hike & fly doe je dus in de vroege ochtend, voor het late ontbijt. Daarna wordt het tijd voor een ther-

miekvlucht en als het te sportief wordt is het tijd om te landen voor de lunch. Na genieten te hebben van de andere heerlijkheden die Molveno te bieden heeft, kun je vaak nog soaren in de vroege avond. De Italianen eten niet voor niets laat, zodat je nog een paar uur kunt vliegen.



De startplaatsen

1	Molveno laag, steile soarstart	1000 m	Zuid
2	Molveno topstation	1485 m	Zuid
3	Paganella	2089 m	Noordoost
4	Croz dell'Altissimo	2300 m	Zuidoost

Hoofdlandingsplaats aan de noordelijke oever, op ca. 850 meter





Operatie Market Garden

Vlagvliegen door paramotorvliegers bij de herdenking

De dramatisch verlopen operatie Market Garden in de Tweede Wereldoorlog wordt jaarlijks herdacht op diverse plaatsen. Paramotors waren daarbij vaak van de partij, maar dat was de laatste jaren lastiger. Dit jaar heeft een kleine groep paramotorpiloten de route met een vlag nagevlogen - door slecht weer een paar dagen na de herdenking zelf.

Tekst en foto's: Frank Moorman



Paramotor met de Britse vlag bij de Neder-Rijn vlak bij de locatie van de "oversteek" (evacuatie).

Operatie Mark en Garden betreft eigenlijk twee grote militaire operaties, Market en Garden, die samen hadden moeten komen bij de verkeersbrug in Arnhem. De operatie heeft plaatsgevonden tussen 17 en 26 september 1944. "Market" bestond uit de luchtlandingen ten westen van Arnhem. "Garden" was de opmars vanuit, globaal gezien, Valkenswaard, Eindhoven, Son, Grave en Nijmegen naar Arnhem over een smalle provinciale weg die Hells Highway genoemd werd. Diverse bruggen moesten daarbij ingenomen worden. Het uiteindelijke doel was om de brug bij Arnhem te bezetten zodat de geallieerden vanuit het zuiden om het Reichswald en Ruhrgebied heen, hun sinds D-Day ingezette opmars naar Berlijn door konden zetten. De oorlog zou dan voor Kerst 1944 voorbij kunnen zijn. Helaas liep het anders. De brug bij Arnhem bleek "een brug te ver te zijn". De gelijknamige film vertelt dit verhaal.

Jaarlijkse herdenking

Operatie Market Garden wordt jaarlijks op diverse plaatsen herdacht. Op de derde zaterdag in september vindt de grote herdenking op de Ginkelse heide bij Ede plaats. Lokaal staat dit bekend als de Airborne herdenking. Het accent ligt hier dan ook op de luchtlandingen, die in "Market" plaatsgevonden hebben op de Ginkelse-, Renkumse- en Heelsumse heide (Britten) en later ook bij Driel (Polen).

Sinds ongeveer 15 jaar is er een samenwerking tussen de gemeente Ede en paramotorvliegers. In de ochtend, als de bezoekers naar de Ginkelse heide komen en 's avonds weer naar huis gaan, vliegen zo'n 25 paramotorvliegers met vlaggen van de landen die deelgenomen hebben aan de operatie en de vlag van de 1st British Airborne Division (het blauwe Pegasuspaard op een aubergine-kleurige achtergrond) rond de heide. De vliegers ervoeren dit als een grote eer en ook het publiek waardeerde dit zeer.

Paramotors vliegen eigen route

Het werd helaas steeds lastiger om aanwezig te kunnen zijn. Bij de herdenking van 75 jaar Market Garden werd geen ruimte meer ingepland voor het opstijgen van en landen met paramotors op de heide. Er werden vragen gesteld over de veiligheid, terwijl de ervaring juist leerde dat er met zeer veel discipline gevlogen werd en er geen incidenten waren. Integendeel, tijdens één van de herdenkingen wijzigde ineens het droppingsplan en werden de paramotorvliegers gevraagd direct te landen. Het communicatieplan werkte, de vlaggen werden op de daarvoor afgesproken plaats gedropt en de daarop volgende landingen gingen zeer snel. De verkeersleiding roemde dit zelfs. Het vlagvliegen werd als een militaire operatie voorbereid, maar helaas werden we niet meer uitgenodigd. Het bloed kruipt waar het niet gaan kan en een kleine groep paramotorvliegers probeert elk jaar toch op een locatie langs de Neder-Rijn bij elkaar te komen. Ook dit jaar zijn een tiental paramotorvliegers samengekomen. Helaas was het weer tijdens het weekend van de herdenking zelf niet geschikt om te vliegen en werd het een week uitgesteld. Op zich geen probleem, want de operatie zelf had 10 dagen in beslag genomen. Het voordeel was tevens dat de diverse delen van het luchtruim weer gebruikt konden worden die tijdens de herdenking verboden gebied waren.

Diverse operaties

750 Britten zijn op 17 september 1944 via de zuidelijke (Lion) route naar de verkeersbrug bij Arnhem opgerukt. Er waren nog twee, meer noordelijke, routes. De Britten aldaar stuitten op flink Duits verzet. Er bleken twee Duitse SS pantserdivisies aanwezig te zijn. Uiteindelijk hebben de Britten, onder leiding van luitenant-Kolonel John Frost, waar de brug later naar genoemd is, na vier dagen strijd de brug op moeten geven. De opmars vanuit het zuiden (Garden)



Paramotorvlieger, die boven de Renkumse heide met de vlag van de 1st British Airborne Division vliegt.



De verkeersbrug bij Arnhem, die later de John Frostbrug genoemd werd.

was telkens vertraagd en op dezelfde dag werd de Waalbrug bij Nijmegen pas ingenomen.

De Britten trokken zich steeds verder terug in de zgn. "perimeter", een hoefijzervormig gebied rond hotel Hartenstein in het westen van Oosterbeek. Dit hotel was het hoofdkwartier van de Britten. Er waren veel doden en gewonden te betreuren en er is aan Kate ter Horst, die in een woning (oude pastorie) aan de zuidrand van Oosterbeek bij de kerk woonde, gevraagd of zij een "aantal Britse gewonden" kon verzorgen. Dit werden er uiteindelijk zeer veel. Kate werd later de Engel van Arnhem genoemd. In de film "A bridge too

far" wordt zij door Liv Ullmann gespeeld.

De Polen zijn op een andere locatie gedropt dan gepland: bij Driel aan de zuidzijde van de Neder-Rijn. Daar was een pontje, maar die was onklaar gemaakt vanwege de angst dat de Duitsers die in handen zouden krijgen. De Polen zijn bij Driel in kleine bootjes onder sterk vijandelijk vuur de Neder-Rijn in noordelijke richting overgestoken om de Britten in hun penibele situatie in de perimeter te helpen. Een heldendaad waarbij veel Polen het leven lieten. De situatie verslechterde dusdanig dat besloten werd tot een grote evacuatie naar het zuiden: operatie Berlin. Vanuit de perimeter werd



Eén van de jaarlijks opnieuw opgezette kampementen langs de Neder-Rijn.



een route met linten, gemaakt van parachutestof, uitgezet naar de Neder-Rijn en daar vond in de nacht van 25 op 26 september 1944 de oversteek naar het zuiden plaats. Ongeveer 2400 soldaten zijn geëvacueerd.

Bijzondere ervaring

Het is heel bijzonder om de route met een vlag na te vliegen, die John Frost en zijn mannen afgelegd hebben van de Renkumse heide naar de brug. Vanwege de lage snelheid van de paramotor kun je echt alles goed in je opnemen. Vanaf de grond zien mensen

dat je er, vanwege de vlag, om een speciale reden vliegt. Hoe bijzonder is het om de heidevelden waar de droppings plaatsgevonden hebben zelf te zien, door de lucht te vliegen waar de parachutisten uit de vele Dakota's gedropt zijn en de gliders gevlogen hebben. Er staat zelfs een (replica) Horsa glider op een deel van de Renkumse heide dat nu een golfterrein is. De oversteekplaats bij Driel, het kerkje en het huis van Kate ter Horst, de brug zelf, alles is er nog. Je kunt je een goed beeld vormen, maar een voorstelling van de offers die gebracht zijn, is gewoonweg niet voor te stellen. We mogen nooit vergeten wat hier gebeurd is.





SIV

in je

moerstaal

Tekst en foto's: Vincent Verbon, Ronald ten Berge en Angélique Lormans

In de Lift van juli stond een informatief artikel 'Uitgeleerd? Nooit!' over het volgen van diverse trainingen na het behalen van het brevet 2. Hierin werden verschillende buitenlandse scholen vermeld voor het volgen van een SIV training, terwijl je natuurlijk ook gewoon bij een Nederlandse school een SIV training kan doen. Action Paragliding en Paragliding Holland geven al jarenlang meerdere SIV trainingen per jaar en delen graag hun gedachten met je over de meerwaarde van het volgen van een SIV training in het Nederlands – je moerstaal!



Waarom een SIV?

Kort gezegd: bij een SIV (Simulation d'Incidents en Vol) training leer je de reactie van je scherm kennen bij 'incidenten' in de lucht. En dat is super belangrijk voor jouw veiligheid als piloot! Een SIV training bestaat grofweg uit de volgende onderdelen.

Symmetrische en asymmetrische inklappers

Piloten hebben vaak te weinig begrip van de gevolgen van symmetrische of asymmetrische inklappers in combinatie met de reactie van de piloot hierop. Tijdens de B2 opleiding worden inklappers wel geoefend, maar hoeveel piloten oefenen dit na het halen van hun brevet ook nog? En heb je wel eens inklappers geoefend terwijl je vol speed vloog? Het is van groot belang dat je als piloot regelmatig inklappers oefent, zodat je in de lucht wanneer het je plotseling overkomt adequaat reageert en een ongeval weet te voorkomen.

Negatief gaan en (full)stall

Ben je bekend met de mogelijke gevolgen van langzaam vliegen, bijvoorbeeld in een thermiekbek, en dan net iets scherper willen draaien? Of laag bij de grond met de wind mee vliegen en dan nog snel een bocht willen maken? Als we naar de ongeval statistieken kijken van gebrevetteerde piloten dan staat 'negatief gaan' altijd wel in de top drie. Dit is een typische 'pilot error' die met de juiste training voorkomen had kunnen worden.

Verder zien we in de statistieken de laatste jaren steeds meer (zware) incidenten als gevolg van cravats. Ken jij de risico's van een cravat en weet jij hoe je ermee om moet gaan? Soms is een 'stall' de enige methode om hier nog uit te komen. Een SIV training biedt de gevorderde piloot de kans om dit te ervaren en te oefenen in een gecontroleerde, veilige omgeving.

Afdaalmethodes

Niks zo angstaanjagend als hoog in de lucht hangen, slecht weer op komst, je wilt naar beneden maar het lukt je niet omdat het overall omhoog gaat. Zodra je de skills hebt om te thermieken en omhoog te komen, moet je ook de skills ontwikkelen om snel naar beneden te kunnen komen. Een SIV training is de ideale gelegenheid om te



Maurik Paragliding gaat op SIV

Wat brengt het volgen van een SIV, een veiligheidstraining voor

paragliders? Begin oktober heeft een deel van het team van Maurik

Paragliding een SIV gevolgd bij Action Paragliding, met als instructeur

Ronald ten Berge en Angelique Lormans. Sommigen volgden voor de

eerste keer een SIV, anderen deden dit voor een tweede of derde keer.

Tekst: Richard Sijmonsma

Foto's: Harro brouwer

Ölüdeniz, Turkije. Oktober 2022

Wanneer je al een tijdje vliegt merk je, hopelijk, dat het besturen en controleren van je paraglider steeds beter gaat. Toch word je soms

overvallen doordat je je geplande landingspunt ruim overschiet, of dat je scherm aanduikt en je jezelf passagier voelt onder jouw scherm. Je realiseert je dat je al wat vaardigheden hebt, maar dat je die graag wil uitbreiden om genoemde voorvallen te voorkomen, dan wel in hand te houden, voor zover mogelijk. De natuur, het weer, blijft grillig en daar moet je mee leren leven. Natuurlijk kan je je voorbereiden, maar op langere vluchten zal de natuur zich laten gelden, op onverwachte en mogelijk ongewenste momenten.

Om je erop voor te bereiden dat je je scherm in een reflex de juiste input geeft, is een SIV bedoeld. Ook om je de gereedschappen te geven om af te kunnen dalen wanneer jij dat graag wilt. Het ervaren dat een inklapper niet gevaarlijk hoeft te zijn, mits je niet over reageert. Eens voelen wat het betekent om een heel snelle bocht te maken om iets of iemand te ontwijken, en dat een eventuele steilspiraal die daarop volgt door jou is te hanteren: ofwel direct uitleiden op de juiste wijze, dan wel doorzetten om veel en snel hoogte te verliezen. Op een beheerste wijze, dat ook.

Het klinkt allemaal spannend, en dat is het de eerste keren dat je een oefening doet ook. Daarom is het ook een must dat je vertrouwen ►

werken aan je afdaalmethodes. Leer de steilspiraal goed beheersen zodat je veilig en snel naar beneden kunt komen wanneer jij dat wilt!

Conclusie

Er gebeuren onnodig ongelukken door foutieve reacties dan wel overreacties van piloten op 'incidenten' in de lucht. Deze ongeval- len hadden, gewapend met de juiste kennis en praktijkervaring, waarschijnlijk voorkomen kunnen worden. Het volgen van een SIV training is dus een must voor alle piloten die veilig in thermische omstandigheden willen vliegen!

Wanneer een SIV?

Zodra je langere vluchten gaat maken, vlieg je meestal in thermische omstandigheden. De lucht kan dan aardig in beweging zijn en uiteraard je scherm ook. Het risico groeit dan dat er een 'incident' tijdens de vlucht optreedt, zoals een inklapper of negatief gaan. Een SIV training leert je om de gevolgen van dit incident beperkt te houden.

Waarom een SIV bij een Nederlandse school?

Taal als instrument

Bij het geven van een SIV training is taal een belangrijk instrument, net zoals didactiek of interviewtechniek. En net zoals bij het gebruik van een instrument, bijvoorbeeld een hamer, geldt ook hier dat als je het hanteren van dat instrument minder goed beheerst, je er ook minder mee kan bereiken, of misschien zelfs 'de plank volledig mislaat'.

De realiteit is dat het perfect beheersen van een taal (door zender en/of ontvanger) een directe invloed heeft op het effectief over kunnen dragen van kennis. Uit diverse onderzoeken aan universitei- ten is gebleken dat de effectiviteit van kennisoverdracht hoger is bij lessen in je moedertaal ten opzichte van lessen in een buitenlandse

taal. En dat waren onderzoeken in collegebanken, niet in een harnas op 1000m hoogte terwijl de boel boven je inklappt en je hart sneller gaat kloppen....

Kortom, taal is een essentieel instrument bij het overdragen van kennis en het kunnen opvolgen van instructies. Bij een SIV training zie je dat op verschillende vlakken terug:

Briefings

Tijdens de briefings wordt niet alleen besproken hoe een manoeuvre wordt uitgevoerd, maar wordt ook uitleg gegeven over het hoe en waarom van een bepaalde manoeuvre. Hoe kan je in een bepaalde situatie belanden, wat heb je mogelijk fout gedaan, wat had je anders kunnen doen, hoe kan je het herkennen en hoe kan je het oplossen? Hiermee wordt de basis geleerd die hoort bij het uitvoeren van een manoeuvre. Dit is minstens zo belangrijk als het uitvoeren van de manoeuvre zelf. Het is van essentieel belang dat je deze briefings volledig kunt begrijpen en dat je je veilig en comfortabel genoeg voelt om vragen te stellen indien je iets niet begrijpt.

Begeleiding in de lucht

In de lucht is waar het snel en goed kunnen begrijpen en opvolgen van instructies er echt op aan komt! Diverse piloten die een SIV hebben gedaan, hebben bij de intake aangegeven dat ze bij een eerdere SIV, bij een anderstalige vliegschool, last hebben ondervonden van het taalverschil. Zolang de oefeningen volgens verwachting verliepen, ging het eigenlijk best wel goed, maar als de situatie spannend werd en anders ging dan verwacht dan werden de instructies over de porto als 'verwarrend' ervaren of was het 'lastig te begrijpen'. Het adequaat kunnen reageren op instructies gaat het best en snelst in je eigen taal, je MOERSTAAL.

Persoonlijke aandacht & coaching

De training bevat weliswaar een standaard programma maar dit gaat indien nodig over op een persoonlijk programma op maat. Per piloot wordt een assessment gemaakt, zowel voorafgaand aan de training als tijdens de training, en waar nodig wordt het standaard



hebt in je instructeur. Het vertrouwen in Ronald was er al bij de mensen die hem kenden, en die hem niet kenden kregen dat al vanaf de eerste invliegvlucht. Heel belangrijk om zo vrij als mogelijk de, soms spannende, oefeningen te doen. Gedurende de zes SIV vluchten groeide het vertrouwen in wat het scherm allemaal kan en aankan, en daarna ook nog eens in jezelf, als piloot.

In elke opvolgende SIV vlucht worden er dingen geoefend om je vaardigheden uit te bouwen, voortbordurend op wat je aankan, wat je al hebt laten zien, EN wat jij zelf wil oefenen. Ronald moedigde aan om te proberen, om je grens op te zoeken, en respecteerde daarin de eigen beslissingen om het wel of niet te gaan doen.

Elke SIV vlucht wordt uitvoerig voorbesproken en nabesproken. Het is een uitje in de tijd buiten het vliegen om, het is echt een lesweek! Zes vluchten lijkt niet veel, maar is echt inspannend, en intensief. Wat je leert moet allemaal een plekje krijgen, en dat kost tijd. Dat zag je ook aan de vorderingen die nieuwelingen en piloten die al een SIV hadden gedaan, maakten: iedereen bouwt aan zijn eigen ►

programma aangepast aan de vaardigheden en wensen van de piloot. Regelmatig bekijken we videobeelden om gedetailleerd te bespreken wat er tijdens een manoeuvre gebeurd is en benoemen we leerpunten.

En wat ook niet onbelangrijk is: bij een SIV training heb je meer dan normaal te maken met spanningen. Coaching op persoonlijk niveau om mensen gerust te stellen en net dat zetje te geven om uit hun comfortzone te stappen blijkt keer op keer van onschatbare waarde. En dat is in je eigen taal toch wel het fijnst!

Conclusie

Als je een SIV training gaat volgen, dan doe je dat voor je veiligheid. Of gewoon omdat je het leuk vindt om de grenzen van jezelf en je scherm te leren kennen. Je grote hulp en steunpilaar hierbij is je SIV instructeur. Het is dan ook van groot belang dat jij samen met je instructeur dezelfde taal spreekt en volledig op één lijn zit zodat je elke potentiële onduidelijkheid zoveel mogelijk uitsluit. Kies dus voor een SIV training bij een Nederlandse school: optimale aandacht en coaching in je eigen moerstaal! Voor ons is dit een randvoorwaarde voor het veilig kunnen deelnemen aan een SIV.



vaardigheden. Wanneer je al eens een full stall hebt gedaan voelt het opnieuw oefenen hiervan anders dan wanneer je alleen op YouTube hebt gekeken.

In onze week was alles aanwezig om vrij te kunnen oefenen en werken aan je vliegvaardigheden: een mooie vliegomgeving, een groep piloten die elkaar steunden en enthousiast waren over elkaars vorderingen en kunsten onder de paraglider, en last but not least een instructieteam, Ronald en Angelique van Action Paragliding, waar wij ons aan toe wilden vertrouwen om toch die stap te nemen om tegennatuurlijke en soms heftige oefeningen te doen onder ons scherm.

Net zoals een slipcursus met je auto geen eenmalig event zou moeten zijn, is een SIV dat niet voor een paraglider. Je raakt nooit uitgeleerd. Het tempo daarin bepaal je zelf. Dat een SIV een boost geeft aan je zelfvertrouwen en vaardigheden, dat hebben we als team van Maurik Paragliding mogen ervaren.



Kies voor **A**-kwaliteit

Tekst: Erwin Voogt
Foto's: Erwin Voogt en NOVA



Een eigen scherm, dat is meestal een EN-B. Zo'n EN-A vliegende deur, da's enkel voor tijdens de opleiding. Maar tijden veranderen en schermen ook. Is die ingesleten keuze voor B nog wel verstandig? Het wordt tijd voor A-kwaliteit!

3D-shaping, mini-ribs, haaienneus, C-lijn-sturing, 2.5-lijner, ontelbaar veel cellen... ook bij paragliders staat de ontwikkeling niet stil. De opsomming in de voorgaande zin zou niet zo lang geleden enkel van toepassing zijn op een competitiescherm, tegenwoordig is het de standaard riedel in de folder van een EN-B. Ook in de maten en gewichten is er behoorlijk wat veranderd: schermen zijn kleiner, lichter en slanker geworden en het aantal cellen is toegenomen. Dit betekent uiteraard ook dat de vleugelbelasting is toegenomen. Wat betekent dit alles voor de vliegeigenschappen?

Hoge B's naast elkaar

In de tabel rechts zie je de kenmerken van twee 'hoge' EN-B's van Swing naast elkaar, de Mistral 4 uit 2005 en de dit jaar uitgebrachte Nyos 2 RS.

De prestaties van schermen zijn toegenomen door een betere vorm en lagere weerstand. Maar onderschat de schermen van vroeger niet. Met de Mistral 4 werd toentertijd het afstands wereldrecord voor een EN-B (toen DHV 1-2) gezet: 306 km. Het huidige afstandsrecord voor een EN-B staat op 440 km. Een stuk meer, maar er zit dan ook maar liefst 17 jaar ontwikkeling tussen! De moderne schermen hebben vooral een aanzienlijk beter glijgetal op full speed. Op trimsnelheid is het verschil minder groot. Wel groot is het verschil bij de start: een scherm van 4,3 kg opzetten gaat veel makkelijker dan een scherm van 6,5 kg!

Zijn moderne schermen ook veiliger?

De passieve veiligheid van de schermen is min of meer hetzelfde gebleven. De testmethode bij de oude DHV norm is wat anders dan bij de huidige EN norm, maar globaal is DHV 1-2 vergelijkbaar met EN-B. Het DHV testrapport van de Mistral 4 geeft geen reden om aan te nemen dat het scherm bij de huidige test geen EN-B zou krijgen. En andersom net zo, de Nyos had in 2005 waarschijnlijk een DHV 1-2 classificatie gekregen. Maar hoe zit het met de actieve veiligheid? Dat is moeilijk kwantitatief en reproduceerbaar te beoordelen en daarom betreffen de meeste testen voor de EN classificatie enkel de passieve veiligheid. Maar de hogere vleugelbelasting bij moderne schermen in combinatie met betere aerodynamica, zou in theorie een feller gedrag moeten opleveren. In de praktijk lijkt dat ook zo te zijn, afgaand op de recensies die over de schermen verschijnen. Versnellen in bochten, de G-kracht bij een steilscherm of de reactie bij negatief gaan, het lijkt bij moderne EN-B's allemaal wat aggressiever te verlopen dan bij de 'plompe' 1-2-tjes van vroeger.

Kortom, het zou best kunnen zijn dat de mo-

	Swing Mistral 4	Swing Nyos 2 RS
Jaar	2005	2022
Gewichtsbereik "S"	65-90 kg	65-90 kg
Cellen	51	61
Oppervlak	26,9 m ²	22,5 m ²
Geprojecteerd oppervlak	23,2 m ²	19,1 m ²
Strekking	5,36	5,8
Geprojecteerde strekking	3,86	4,2
Gewicht	6,45 kg	4,3 kg
Adviesprijs	€ 3100,-	€ 4390,-

Met de Gin Bolero 7 kun je eenvoudig een B-stall trekken. Een B-stall?

derne EN-B's meer vaardigheden vereisen van de piloot dan de EN-B's (DHV 1-2) van tien of vijftien jaar geleden.

Moderne EN-A's vliegen fantastisch

In Lift 17 van het voorjaar 2020 rapporteerden we al over het comfortable vlieggedrag van de nieuwste generatie EN-A schermen. Het zijn allang niet meer de 'vliegende deuren' van vroeger. Deze zomer mochten we de nieuwe Gin Bolero 7 uitgebreid testen. Een fijne en vlotte vleugel die daarnaast super vergeeflijk is zoals je van een EN-A mag verwachten. Om de Bolero te stallen had ik een wikkkel nodig en negatief gaan

is bijna onmogelijk. Dat komt doordat de remweg zo lang is dat het scherm zelfs blijft vliegen wanneer je je armen (per ongeluk of van schrik) helemaal naar beneden strekt – super veilig dus. Tijdens een steilscherm is de G-kracht beperkt. En als je snel wilt afdalen zonder dat je in je zitje gedrukt wordt, dan kun je bij de Bolero 7 eenvoudig een B-stall trekken. Een B-stall? Juist! Bij de meeste moderne schermen, zeker vanaf EN-B, is een B-stall zwaar en instabiel, en daardoor in de praktijk niet echt bruikbaar. Maar bij de Bolero 7 en vergelijkbare schermen, is de B-stall wél een makkelijke en veilige optie om even snel af te dalen.



Moderne schermen zijn veel lichter en starten daardoor makkelijker.

Uiteraard hebben moderne EN-A's als de Bolero 7 de geavanceerde constructies met staafjes en schotten voor een betere vleugelvorm. Ook zijn ze lichter dan hun voorgangers. Maar de vleugelbelasting en het aantal cellen is veel minder toegenomen dan bij de EN-B's. De huidige Bolero 7 heeft zelfs minder cellen en een iets lagere strekking dan z'n voorganger uit 2007, zoals je in de tabel rechts kunt zien.

De prestaties van de Bolero 7 hebben we vergeleken door diverse vluchten tip aan tip te vliegen met andere schermen. Uiteraard winnen hogere schermen het op glijgetal, vooral bij full speed. Trim- en topsnelheid blijken verrassend genoeg nauwelijks te verschillen. En dramatisch groot was het prestatieverschil niet. De Bolero 7 vliegt ongeveer even goed als een 'hoge' EN-B van een jaar of zeven ge-

	Gin Bolero 3	Gin Bolero 7
Jaar	2007	2022
Gewichtsbereik "S"	70-90 kg	65-90 kg
Cellen	38	36
Oppervlak	26,35 m ²	24,1 m ²
Geprojecteerd oppervlak	22,95 m ²	20,53 m ²
Strekking	4,79	4,77
Geprojecteerde strekking	3,68	3,55
Gewicht	5,6 kg	4,3 kg
Adviesprijs	€ 2700,-	€ 3300,-



De Gin Bolero 7 kan alleen met veel moeite negatief gaan en reageert dan verbazingwekend gemoedelijk. Bij hogere schermen is negatief gaan de oorzaak van veel ongelukken.



Een EN-A stallen kan bijna niet per ongeluk gebeuren. Je moet een wikkel nemen om het voor elkaar te krijgen.

leden, twee generaties terug. Van andere moderne EN-A's verwachten we niet anders. Dit voorjaar is bijvoorbeeld door piloot Toni Brügger maar liefst twee keer een FAI driehoek van meer dan 200 km gevlogen met een Nova Aonic, in maart 214 km en in mei 247 km!

Geen stress maar genieten!

Tijd voor aangepast advies

Vroeger bleven de EN-A's wat betreft prestaties en vlieg-eigenschappen behoorlijk achter bij de hogere schermen – een EN-B vloog echt veel fijner. Dat is niet meer zo. De verbetering in prestaties is bij de EN-A's bereikt door een betere vleugelvorm en niet door meer cellen, strekking of vleugelbelasting. Daarentegen is bij de schermen in de EN-B klasse juist wel de vleugelbelasting, strekking en het aantal cellen toegenomen, waardoor ook het vlieggedrag veranderd is ten opzichte van enkele generaties terug. Kortom, voor het gros van de piloten zal een hoger scherm dan een EN-A geen toegevoegde waarde hebben wat betreft prestaties en dynamiek. Vlieg je zelden of nooit op full speed? Dan is het prestatieverschil verwaarloosbaar, terwijl een hoger scherm wel extra risico's en vaak ook stress meebrengt. Bovendien zijn EN-A's een stuk goedkoper dan zelfs de 'lage' EN-B's.

Toni Brügger vatte het mooi samen in een reactie op zijn FIA record met de Nova Aonic: "Ik ben stressvrij vliegen met een eenvoudige paraglider echt gaan waarderen - vooral in turbulente omstandigheden, wat je meestal hebt op epische dagen. Hierdoor heb ik meer tijd om de juiste beslissingen te nemen en ben ik na tien uur vliegen nog steeds fit en ontspannen."



Tijdens de cursus voor brevet 2 vlieg je met een EN-A.



Anders dan bij hogere schermen, is bij EN-A's de B-stall gemakkelijk en stabiel. Een goed alternatief voor als je steilschalen maar niks vindt.



Voor het gros van de piloten biedt een moderne EN-A meer dan genoeg wat betreft prestaties en dynamiek.



Ook met EN-A's worden lange en verre XC vluchten gemaakt.

Gezellige dagen en mooie vluchten

*Tekst: Gijs Wanders
Foto's: Ria Olde Rechterschot*



Het Nederlands Kampioenschap Deltavliegen bestond dit jaar alleen uit een sleepgedeelte, waarbij de deelnemende deltavliegers achter het DragonFly sleepvliegtuig omhoog worden gebracht. Het berggedeelte was om diverse redenen afgeblazen. We werden door Vliegclub Westerwolde bij Stadskanaal gastvrij ontvangen om van woensdag 24 tot en met zondag 28 augustus deze wedstrijd te houden.

Bij de eerste briefing door wedstrijdleader Adrie Bijsterbosch werd ook stilgestaan bij het overlijden van Annet Vieregge, die zich samen met haar levenspartner Harm Darwinkel, jaren had ingezet voor de organisatie van het NK Deltavliegen.

Eerste taak

Woensdag was een mooie vliegday en er werd een taak gezet vanaf vliegveld Stadskanaal naar omgeving Coevorden en via vestingstadje Bourtagne en Vlagtwedde terug naar vliegveld Stadskanaal. Totale afstand 89 kilometer. Er werd zonder 'startgates' gevlogen, dus eenmaal op hoogte kon je in principe op pad om de route te doen. Sleeppiloot Rinus in 't Groen wist alle piloten in een dik uur in de lucht te krijgen. Waar zouden we zijn zonder zijn enthousiasme, gedrevenheid en professionaliteit?!

Terug naar de taak van de dag. Er ontstond een kopgroep van 4 piloten: Arne Tänzer, Joost Eertman, Martin van Helden en Gijs Wanders. Zij vlogen gebroederlijk in een mooie dans gezamenlijk naar Emmen en verder richting Coevorden, ondertussen genietend

van het samen vliegen, het geweldige vliegweer en de prachtige uitzichten. Bij het eerste keerpunt nabij Coevorden ontstonden de eerste breuken in de kopgroep. Eerst moest Martin de rest laten gaan en ook landen (na 40 kilometer). Even later stond ook Gijs aan de grond (57 kilometer). Arne en Joost wisten de rest van de route wel succesvol te volbrengen. Klasse gedaan! Arne was iets sneller en werd daarmee de dagwinnaar. De overige piloten waren meer op zichzelf aangewezen. Sander van Schaik wist daarbij een sterke prestatie neer te zetten door maar liefst dik 4 uur in de lucht te blijven. Helaas was het toen over met de thermiek en moest hij vlak voor goal de landing inzetten (84 kilometer). Zonde, maar anderszijds wel heel goed het maximale uit de dag gehaald. Ook Otto Philipse was super blij en tevreden met zijn vlucht. Hij wist voor het eerst meer dan 2 uur in Nederland in de lucht te blijven. Dat leverde een afstand op van 38 kilometer. Super gedaan! Van de sports class piloten (deltavliegers met mast) wist er helaas geen een goal te halen (63 kilometer). Coen Jansen wist het verst van hen te komen.



Hij vloog 36 kilometer. Dankzij diverse retrieve-chauffeurs kwam iedereen weer snel terug bij het vliegveld. En daarmee was de eerste dag gesmeerd verlopen.

Wachten op de wind

Daarna was het door de harde wind uit de verkeerde richting 2 dagen deltawachten. Er waren aan het begin of einde van de dag wel enkele van de vrijwilligers die van de gelegenheid gebruik maakten om in rustige omstandigheden een vlucht te maken. Onder hen wedstrijdleader Adrie, maar ook Cor Harteloh, die liet zien dat hij ondanks een wat langere afwezigheid, nog altijd de vliegvaardigheden goed in de vingers heeft. Hij had met volle teugen genoten en was super voldaan na zijn mooie vluchten. Dat was prachtig om te zien. Op vrijdag was een koufront gepasseerd en dat leek gunstig. Echter door een stevige inversie in de hogere luchtlagen, werden de cumuli op zaterdag flink uitgesmeerd volgens de weersverwachtingen. Wat zou dat voor de taak betekenen? Na lang getwijfel besloot de taakcommissie op zaterdag toch de lange variant als taak te kiezen: 84 km naar het zuidzuidwesten, met een goalveld vlakbij Goor. De verschillende weerwebsites gaven verschillende goede momenten: sommige tot 15 uur, andere ook na 15 uur. Welke was de juiste? De stevige wind van 15 tot 30 kilometer per uur was de reden dat er geen terugkeer naar het vliegveld was gepland. Bij de geplande taak was de hoop dat die route enigszins op de windlijn lag om het haalbaar te maken.

Mooie vluchten

De eerste piloten die boven konden blijven waren Joost Eertman en

Sander van Schaik. Zij hadden te maken met meer bedekking dan de latere starters. Martin van Helden, Gijs Wanders en Arne Tänzer startten bij hun tweede startpoging direct na elkaar en hadden toen een gunstige periode: iets meer zon en daarmee ook beter gedefinieerde wolken. Mede daardoor wisten zij goal te halen, waarbij Gijs als snelste de dagwinnaar werd. Joost en Sander wisten goal helaas net niet te bereiken en zij kwamen respectievelijk 72 kilometer en 68 kilometer ver. Bij de sports class werden er ook mooie afstanden afgelegd. Fred Lanning - terug van weggeweest - kwam het verst met 33 kilometer. En Daan was ook superblij met zijn afgelegde afstand van 21 kilometer.

Op zondag bleek al snel dat de wind te sterk was om het starten veilig te kunnen houden. Daarom werd er niet gevlogen, maar werden wel de prijzen uitgereikt. Arne Tänzer werd daarbij voor de zevende keer Nederlands kampioen! Van harte gefeliciteerd!

Superbedankt aan alle organisatoren, sleeppiloot Rinus, de collega-piloten en alle vrijwilligers voor de hulp en inzet, de gezellige dagen en natuurlijk de –mooie vluchten. Graag tot het volgende NK!

Winnaars NK Deltavliegen 2022

Class 1:

1. Arne Tänzer
2. Gijs Wanders
3. Joost Eertman

Sports class:

1. Fred Lanning
2. Daan Rookmaaker
3. Ronald de Bats



De prijswinnaars met wedstrijdleader Adrie Bijsterbosch

Het waren mooie dagen

Tekst: Adrie Bijsterbosch

Foto's: Philip Snijders

Het is al bijna een traditie: het deltaweekend in het voorjaar. De opdracht voor de organisatie: zorg dat alle piloten die komen, kunnen vliegen. Dat kan met behulp van een lier of omhoog getrokken worden door een ULV: slepen met met een Dragonfly. Doe het veilig, maak het gezellig en leer van elkaar. Voldoe aan de 5 "V's": Veiligheid, Vliegen, Vrienden vinden en Vieren. Dat is gelukt en we hadden een prachtig weekend.



De winterslaap is er in juni wel uit, met smacht willen we vliegen. Gelukkig zijn er al veel gelierd. Door diverse piloten is er een trip naar buitenland gemaakt en afgelopen winter is met name het duinvliegen (soaren) weer volop opgepakt. Nu gaan we genieten van het goede voorjaarsweer en willen we maximaal onze vleugels uitspreiden

Voorbereiding

Toestemmingen zoals een TUG worden geregeld. En na dagen het weerbericht in de gaten te houden en op en af te horen dat de voorspellingen positief zouden zijn, is er dinsdag 7 juni de beslissing gevallen: "it giet oan". De 3e Deltadagen kunnen doorgaan. Is het in 2020 nog een Deltadag en 2021 een Deltaweekend, nu

gaan we voor de Deltadagen: donderdag 9 juni tot en met maandag 13 juni. Samen deltavliegen voor iedereen, voor elk niveau. Net als vorig jaar (2021) zijn we te gast bij de fam. S. te Havelte. Deze boer heeft een geweldig weiland achter zijn boerderij. Op een veld van 700 x 500 meter kunnen we in principe elke windrichting gebruiken indien het gras gemaaid is. De keus is gemaakt om alle vijf dagen te lieren en drie dagen, van vrijdag tot zondag, ook te slepen als de omstandigheden het toelaten. Martin zal ons elk moment van elke dag op de hoogte houden van de weersontwikkelingen.

Donderdag 9 juni

De dag die zo mooi eindigde

Waren de voorspellingen begin van de week prima voor deze dag,





als deze dag nadert, blijkt het toch door regen en veel bewolking geen geschikte dag te zijn om te vliegen. De eerste deelnemers gaan zich deze dag vermaken op de naburige camping met de laatste voorbereidingen, want de weersverwachtingen voor de komende dagen zijn veel beter. Veel regen valt er toch niet vandaag en onder een stralende zon nestelen zich ook de laatkomers op de camping.

Vrijdag 10 juni

Veiligheid, Vliegen, Vrienden vinden en Vieren

De zon komt vroeg op.. Om van de dag volop te genieten is het vroeg uit de veren. Er lijkt niets in de weg te staan voor een geweldige vlieg- en genietdag. En dat wordt het ook. Na de noodzakelijke en verplichte briefings wordt de keuze gemaakt van veldindeling en circuit voor het lieren en slepen. Beide disciplines kunnen naast, maar ruim uit elkaar, in actie komen. Peter beklimt de lier van delta-vereniging Plus 5 en Rinus komt aanvliegen met zijn Dragonfly, de ULV.

Rond 11:00 uur gaan de eerste piloten de lucht in. Het is nog niet erg thermisch dus een grote rondvlucht gaat het nog niet worden, maar de ontwikkelingen komen eraan. Mooi is dat de piloten dus een keuze kunnen maken, eerst even een lierstart om vervolgens een veld op te schuiven voor een sleepstart of vice versa. Het is dan ook al snel een komen en gaan van startende en landende piloten. Ook een kleine achterban en wat beginnende deltapiloten vermaken zich prima als hulp en kunnen alle vragen stellen aan de meer ervaren piloten. Dat is ook het doel (VVVVV). Bart geeft een uitgebreide lezing over vliegen en landen die zeer goed gevolgd

wordt door de piloten.

Hoewel in de loop van de middag de wind toeneemt en niet alle piloten meer kunnen of willen starten, zijn er heel mooie vluchten gemaakt. Bijvoorbeeld Koos, goed op weg gegaan naar Stadskanaal (EHST) maar met het doel in zicht toch net voor goal moeten landen, ruim 80 km. Rond 18:00 uur zijn de meeste piloten voldaan en keert de rust terug op de velden rond Havelte. Goed gemutst over deze geslaagde dag gaan we naar huis of de camping, waar het nog lang gezellig is.

Zaterdag 11 juni

Een lange weekenddag zonder "dat gedoe"

De dag begint als een echte vliegday met het verschil met gisteren dat er veel meer piloten en publiek zijn. Begrijpelijk, het weekend is begonnen en meer piloten en 'aanhang' weten de weg naar het weiland van boer te vinden. De voorspellingen zijn dat het nog wel meer kan gaan waaien dan gisteren. Dus al rap na de vroege briefing worden de vleugels voorbereid om de eigenaar door de lucht te mogen verplaatsen. Draaide de lier van Plus5 gisteren prima, vandaag mag deze plaats maken voor de lier van De Buizerd. Verschillende ervaren lieristen van deze vereniging zitten vandaag op de bok. Met het noemen van Tanno en Martin doe ik wellicht anderen te kort.

Ook de Dragonfly is al vroeg present en met name door de windvoorspellingen 's middags worden er deze ochtend al vele vluchten gemaakt. Frans is er om de landingen te observeren en neemt deze individueel door met de piloot. Dit wordt zeer gewaardeerd. Vandaag neemt Heleen een aantal leerlingen van haar deltatvliegschool





mee. Zo maken ze kennis met het vliegen na de opleiding. Om ze zo ook enthousiast te maken om door te gaan. Een mooie kruisbestuiving. Leerlingen leren van ervaren piloten en ervaren piloten delen hun kennis met starters, de 3e en 4e V.

Na de middag neemt de wind inderdaad toe. Toch kunnen er nog zeker starts gemaakt worden. En er wordt beweerd dat er bewust gekozen wordt om te Havelte weer te landen en niet een overland te maken omdat "het zo'n gedoe is ... dat ophalen". De wind neemt tegen de avond wat af, het blijft lang licht en er wordt lang doorgevlogen, de laatste start is nog rond 20:00 uur. Dat bijt wel een beetje met de laatste "V" (Vieren) want om 19:00 uur staat er een heerlijke BBQ klaar op de camping. Keurig verzorgd door Marjoleine en Judith. Ook de laatkomers krijgen uiteraard te eten, en als het buitenlicht echt uitgaat is deze dag ook met een voldaan gevoel voorbij.

Zondag 12 juni

Wind en stofwol

Deze dag kunnen we wat korter over zijn. Was het gisteren laat, deze ochtend is het al heel vroeg met activiteiten op het weiland. De wind kan vandaag een nog grotere spelbreker zijn dan de voorgaande dagen. Daarom willen we zo vroeg mogelijk beginnen. De ochtenddauw is nog maar net opgetrokken als de eersten starten. Zowel op de lier als met de vroege vogel Rinus. Op de lier zit Jan G., hij komt speciaal uit het zuiden om vandaag op de bok te zitten. De middag brengt inderdaad veel wind zodat velen hun delta op het dak van de auto leggen en huiswaarts keren.

De voorspellingen voor de maandag zijn niet veel beter dan voor

vandaag, sterker de wind zou wel eens meer een spelbreker kunnen zijn. Na goed beraad is besloten om vandaag de laatste dag van de Deltadagen te laten zijn. De meeste keren nu naar huis (oefening Stofwol), enkelen blijven nog een nacht op de camping. Maandag 13 juni is het dus opruimen, inpakken en wegwezen. Al is de wind vandaag niet van die beloofde sterkte, maar wel erg vlagerig.

Coördinerende zaken

- We hebben geweldig voldaan aan de 5 "V"s, met dank aan allen die hieraan hebben bijgedragen.
- Meer dan 40 piloten en een evenzoveel belangstellenden deze dagen, ... een succes
- Gelukkig is de 2e "V" (Vliegen) goed gebruikt, maar zeker zo belangrijk de eerste "V" (Veiligheid)
- Speciale dank aan hen die een extra taak hadden deze dagen, enkelen hierboven al genoemd.
- Ook natuurlijk, naar boer S. en zijn vrouw. Iedere dag komen ze wel even kijken en een praatje maken. En ... ze komen niet met lege handen. Koffie, thee en een koekje horen bij hun gastvrijheid.... Hulde.
- Op naar volgend jaar.
- Op naar het vliegseizoen van 2023, met een prachtig voorjaar, zomer en najaar.
- Waar zeker de DELTADAGEN weer een plek zullen krijgen.



Huub Coumans (82)

"Zet die lap boven de kop"



Huub staat bij de start op ruim 500 meter in Oostenrijk, hij dicteert zijn opdrachten rustig en beheerst door de porto: "Als je wil. ... wegwezen, hobbelen maar, zet die lap boven je kop." Weer start een cursist van de Stalpen in Sillian, de bergwind trekt de piloot een stukje omhoog. Huub houdt zijn pupil scherp in de gaten: "Effe rustig, je komt in de hoofddalwind, laat maar uitwiebelen." Huub is in zijn element. De Limburger startte in 1976 met paragliding, daarmee was hij een echte paragliding-pionier, hij richtte vliegschool Falcon Air op in 1995. Met zijn 82 jaar is Huub Coumans een opvallende verschijning in onze paragliding wereld. Na 9000 vluchten lijkt zijn enthousiasme voor onze vliedsport nog altijd even levendig. Ondanks wat rugklachten vliegt hij nog wekelijks. Op Falcons lierterrein bij America Horst is hij bij goed weer iedere weekend te vinden. Naast het bergvliegen is Huub vooral geïnteresseerd in precisielanden. Hij is dan ook stevast bij de doellandingwedstrijden te vinden en niet onverdienstelijk: hij werd 22 keer Nederlands kampioen. In het voor- en najaar geeft hij met Falcon Air les in Sillian, Oostenrijk. Daar spraken we hem tijdens een regenachtige middag.

Wanneer ben je begonnen?

Ik startte in 1976 met experimenteren. In 1980 werden we uitgenodigd door Franse parachutisten, die vlogen met vliegtuigchutes ook van een berg af. Nou nou, dat was me wat. Je startte op 1200 meter hoogte en het was eigenlijk gecontroleerd vallen. Binnen 5 minuten stond je al weer beneden aan de grond. Als je dan ook ziet hoe de sport is ontwikkeld, een modern scherm ziet er nu totaal anders uit. Daar vlieg je mee het dal in, dat is een wereld van verschil.

Met hoeveel regelmaat vlieg je?

Als het kon iedere dag. Elke week bij goed weer sta ik op het vliegterrein van Falcon Air. In het voorjaar en najaar vertrekken we met de hele karavaan naar Sillian Oostenrijk. Ik kom daar al zo'n 25 jaar, ik ken de vallei op mijn duimpje, daar geven we les.

Mooiste vlucht?

Er zijn er zoveel, om daar een keuze uit te maken is lastig. De vlucht van de Machu Picchu Peru in 1992. Ik was daar met de Belgische TV. Ik ben gewoon eens naar boven gelopen om te bekijken, ik kon eerst niet starten, de wind kwam uit de verkeerde richting. Dag 3 weer naar boven en toen kwam ik wel van zo'n terras af. Dat was een mooie vlucht zeg. Later ben ik nog een terug gegaan met andere vliegers, het zal vol met toeristen en die waren zo verbaasd toen ik kwam over vliegen, ik hoorde alleen maar camera's klikken.

Langste vlucht?

5 uur 2 minuten op die Petersberg in Sillian. Het was pure stommigheid, ik vertrok van 180 meter, helemaal niet hoog, ik bleef gewoon plakken. Ik ben gaan soaren en kon makkelijk hoogte winnen, het was in de jaren 90, met een Genair beginnerscherm (merk bestaat niet meer). Mooie tijden waren dat.

Grootste angstmoment?

Nog nooit tegen gekomen, nooit bang geweest. Ooit gebeurde het volgende op het lierterrein van Falcon Air. Er kwam om onweer aan, nog ver weg uit Helmond, het moest kunnen schatte ik in. Ik heb me enorm vergist in de kracht van een omweersbui. Ik werd naar boven getrokken door de lier, maar de wind draaide en de onweersbui begon enorm te zuigen. Ik koppelde op 250 meter af en werd direct naar boven gezogen tot 800 meter. Oren trekken, zoveel mogelijk, maar toch werd ik kilometers weggezekt. Het spookte, ik ben achter een boerderij geland. Ik stond

veilig aan de grond. Maar ik had geen gevoelens van angst, ik moest werken om veilig beneden te komen, geen tijd voor angst.

Favoriete vliegstek?

Qua lieren maakt het mij niet uit. Maar bergen? De Monte Baldo Gardameer, Italië. Echt één van de mooiste vliegplekken. 1400 meter hoogte, einde dag moet je pakken, dat zakken van de zon over het water, echt heel mooi.

Favoriete scherm?

Voor precisie wedstrijden heb ik een springchute, een echte vierkante parachute daar kan ik mee lezen en schrijven. Verder vlieg ik met de Pro-design Cuga, een A scherm, deze gebruik ik ook voor de NK Standup. Voor overland vliegen blijf ik wel achter met de Cuga, maar dat maakt mij niet uit.

Favoriete harnas?

Daar praat ik niet over, ik voel me het beste thuis in een oud springharnas, onder de vierkante lap waar ik precisiewedstrijden mee doe, en al die toeters en bellen van die moderne harnassen dat gaat mij te ver. Ik vlieg dus het liefste met het harnas wat niet meer geoorloofd is.

Handige vliegspullen?

Ik vlieg puur natuur en neem het liefste niets mee aan apparatuur.

Welk gevoel brengt paragliding?

Het is lekker vrij hangen, stilte, fluiten van de wind door de lijntjes. Bij die wedstrijden dan is dat natuurlijk anders.

Welke vliegdoel heb je nog?

Ik heb alles al gehad en doe gewoon mee voor de lol.

Paragliding tip voor starters?

Gewoon beginnen, je weet niet wat je mist. Getrouwd zijn is veel erger.

Meer weten? Liftparagliding.nl volgde Huub in Nederland en Oostenrijk en maakte een uitgebreid videoportret.



High Voltage

Alles wat op wielen rolt, is tegenwoordig elektrisch te krijgen. Niemand kijkt meer op van een Tesla, e-bike of pedelec op straat. In het luchtruim zien we nog maar weinig bemande elektrische luchtvaartuigen, maar ze bestaan wel. Waarom gaan we niet massaal elektrisch paramotorvliegen? Wat zijn de voor- en nadelen en hoe vliegt het nou eigenlijk? In dit artikel beantwoordt Lift de meestgestelde vragen omtrent elektrische paramotors.

Tekst: Peter Blokker

Foto's: Peter Blokker en Paul Whitehead

Mijn eerste paramotor had een elektrische kunnen zijn, als ik er uren onafgebroken mee had kunnen vliegen. De beperkte actieradius van elektrische paramotors stond grote avonturen in de weg, dacht ik. Dan maar een verbrandingsmotor kiezen en de ontwikkelingen in de gaten houden. In vijf jaar tijd heb ik geen revolutionaire doorbraak gezien in het elektrisch vliegen. De accu's worden iets beter en in plaats van vier propellers gaan fabrikanten toch

weer voor één propeller. Nu ik wat langer vlieg, weet ik dat mijn meeste vluchten nauwelijks een half uur aantikken en grote avonturen niet juist lang hoeven te duren. Bijvoorbeeld om een bijzondere plek even van boven te bekijken, over een krater te vliegen of een uitdagende thermo-elektro combivlucht te vliegen. Sinds deze zomer heb ik mijn motorpark uitgebreid met een elektrische paramotor en heb ik de luxe te kunnen kiezen. En steeds vaker kies ik voor

elektrisch. Regelmatig krijg ik van andere piloten en omstanders vragen over vliegen op stroom. De meest voorkomende deel ik in dit artikel.

Wat weegt dat nou?

Het eerste wat fossiel vliegende piloten willen weten van mijn elektrische paramotor is het gewicht van de uitrusting. Als mijn 2,2 kWh "feather battery" in het frame zit, weegt de paramotor 28 kilogram



OpenPPG



Exomo



en is de motor aan één schouderband op te tillen en als een rugzak op je rug te hijsen. Het gewicht van 28 kilogram komt overeen met de gemiddelde paramotor met verbrandingsmotor met een lege tank. Met de 3,7 kWh batterij weegt de set 35 kilogram. Dat komt overeen met een paramotor met volle tank. Door de plaatsing van de accupack vlak tegen je rug draagt het gewicht comfortabel. Hoewel het jammer is dat de accu's zo zwaar zijn, zijn de elektrische paramotors meestal lichter dan de brandstofparamotors.

Hoe lang blijf je nou in de lucht?

Gewicht en bereik zijn nauw met elkaar verbonden. Goede accu's geven een vluchtduur van drie minuten voor elke kilo batterijgewicht. Dus met een batterij van twintig kilo kun je een uur vliegen. Natuurlijk hangt dat af van je vliegstyl, je gewicht en het type scherm waar je mee vliegt. Wil je twee uur vliegen, dan zul je een trike moeten nemen om een paar extra batterijen te kunnen dragen.

Dat zal wel wat kosten?

Tsja, dat is een lastig te beantwoorden vraag. In aanschaf kost een elektrische paramotor inclusief de peperdure batterij tussen achtduizend en twaalfduizend euro. Dat is anderhalf keer zoveel als een benzinevariant. Het "terugverdienen" begint pas na de aanschaf. Laden is voordeliger dan tanken.

Een uur vliegen kost ongeveer € 0,50 aan stroom, maar met de huidige brandstofprijzen al snel € 6,- aan benzine en olie. Dus ieder uur dat je vliegt pak je € 5,- terug. Misschien iets meer, als je de accu's oplaadt op je vakantieadres. Je verdient het verschil in aanschaf nooit terug, maar als je de aanschafprijs vergeet, vlieg je wel voordelig. Daarbij komt dat een elektrische paramotor maar één bewegend onderdeel heeft en onderhoudsarm is. Dat is maar goed ook, want aan een kapotte chip doe je niet zo veel. Een Tesla-rijder kan ook weinig uitrichten onder de motorkap. Knutselen is gevaarlijk en ingewikkeld. Onderhoudskosten vallen dus mee, tot er echt wat mis is maar daar zijn weinig voorbeelden van.

Is elektrisch vliegen veilig?

Het idee om in de lucht te hangen met een vlammeende accu op je rug is een horrorscenario. Zolang de accu niet in de lucht wordt opgeladen, schijnen ze veilig te zijn. Maar er is naar verhouding nog weinig ervaring mee opgedaan. Op de grond is een elektrische paramotor zeker veiliger. Warmdraaien is niet nodig en de motor wordt altijd op de rug gestart, iets wat niet altijd lukt bij een brandstofmotor. Als we kijken naar veiligheid voor materiaal, is het grote voordeel ten opzichte van brandstofmotoren (vooral diegenen zonder koppeling) dat je bij het opzetten van het scherm geen draaiende propeller hebt. Minder kans op lijnen in je

propeller bij een misstart dus.

Is het stiller en schoner?

Een elektrische auto of fiets hoor je vaak niet aankomen, dus de eerste gedachte is dat een elektrische paramotor ook wel stil zal zijn. Nou, stil is het zeker niet. Het meeste geluid wordt veroorzaakt door de luchtstroom rond de propeller. Een drone is ook niet stil. Onder aan de streep is een elektrische paramotor behoorlijk stiller dan een brandstofmotor voor de piloot en het volk op de grond. Omdat de motor pas hoeft te draaien als je het scherm opzet, trek je minder aandacht en maak je minder geluid op het startterrein. In glijvlucht is de motor uit, wat veel meer rust geeft dan een stationair draaiende motor. Elektrische apparaten wekken de indruk schoon en groen te zijn. Maar ook elektriciteit moet worden opgewekt en de batterij zit vol chemicaliën. Het imago van een paramotor zonder transparante tank met klotsende benzine, zonder rook, zonder stank en zonder knallende uitlaat, is in ieder geval duidelijk groener.

Is dit iets voor mij?

Of een elektrische paramotor wat voor je is, hangt vooral af van het soort piloot dat je bent. Ik hou ervan om binnen tien minuten na aankomst op locatie in de lucht te hangen. De elektrische paramotor start gewoon, zonder warmlopen, zonder trekkoord, zonder bandstof over te hevelen.

Voor piloten zoals ik die liever vliegen dan sleutelen is elektrisch vliegen ideaal. De elektrische paramotor is compact en in de achterbak van mijn Mini Cooper mee te nemen. Zet ik hem thuis in de woonkamer, bijvoorbeeld om indruk te maken, stinkt het niet naar de brandstof. Voor avonturen in de bergen of exotische oorden is een elektrische paramotor in het voordeel. Het afstellen van een carburateur op de samenstelling en dichtheid van de lucht is namelijk niet nodig. De elektrische motor draait op vijfduizend meter hoogte net zo lekker als op zeeniveau.

Maar ja, als je zwaarder bent dan 85 kilogram, graag een paar uur in de lucht hangt en affiniteit hebt met sleutelen, ben je beter af met een brandstofmotor.

Eerste ervaringen

Startklaar in een handomdraai

Ik had er zin in om mijn eerste elektrische paramotorvlucht in Bornos, Andalusië te maken. Het toestel was nog niet ingeschreven in Nederland en in Bornos zou ik me lekker kunnen uitleven. Mijn OpenPPG SP140 had ik alleen nog even proefgedraaid aan de grond. Het mooie is dat je een elektrische paramotor zorgeloos kunt proefdraaien zonder propeller, daar houden brandstofmotoren niet van. Proefdraaien doe je vooral om te wennen aan de hoge gevoeligheid van de gashendel. Een inloopprogramma is verder niet nodig en de batterij komt al opgeladen aan. In vijf minuten tijd heb ik de paramotor gemonteerd, vanuit de rolkoffer tot vliegklaar. Ik hijs de

motor op mijn rug, koppel het scherm aan en met een dubbelklik op de startknop op de gashendel activeer ik het systeem. Vanaf nu is het uitkijken met onbedoelde aanrakingen van de gashendel. Al tikt er bij het achterwaarts opzetten maar een lijn tegenaan, reageert de propeller direct en raak je makkelijk uit balans. Starten gaat verder zoals je gewend bent. Geen haperingen van de motor en ook een "koude" elektrische motor loopt als een zonnetje.

Siësta voor iedereen

Het zonnetje doet het trouwens ook prima, zo midden op de dag in Andalusië. Onze cursisten hebben siësta vanwege de warmte en thermische omstandigheden, dus dat betekent speelkwartier voor mij. Het speelkwartier duurt maar een minuut. Het digitale display op de gashendel valt plotseling uit en er klinkt een alarmsignaal. Ik vloog gelukkig een circuit en land weer waar ik gestart ben. Wat is dat nou weer? Elektrisch vliegen zou toch zorgeloos zijn? Hetzelfde gebeurt nog tweemaal. Inpakken en in Nederland maar weer eens naar kijken dan. Terug in Nederland heb ik de batterij met ingebouwde bluetooth verbonden met de app. De instellingen geven een oververhittingsbeveiliging aan die op 45 graden Celsius is ingesteld en deze heeft blijkbaar ingegrepen. Niet zo bijzonder, want de luchttemperatuur was al ruim dertig graden, de batterij zit in een zwarte box, en het opstijgen met vol vermogen doet de rest. Telkens, na één minuut vliegen, werd de kritieke temperatuur bereikt. Hoe kritiek die temperatuur is, weet ik niet, maar er zit

vast een flinke veiligheidsmarge in. Mijn telefoon wordt wel eens veel heter op een zonnig terras voordat hij begint te zeuren. Voorlopig blijf ik van de instelling af, want in Nederland zal dit geen obstakel zijn.

Echt vliegen

Mijn eerste echte vliegervaring met de elektrische paramotor vond dus toch in Nederland plaats. Mijn tijdsrecord van aankomst op het startveld tot airborne werd meteen verbroken en daar hou ik van, want ik kom om te vliegen. Inmiddels ben ik gewend geraakt aan de gevoeligheid van de gashendel. Omdat de propeller zo direct reageert op input van de hendel, zijn pendelbewegingen en plotselinge torque goed voelbaar. Het is net of je weer moet leren doseren zoals bij je eerste vluchten, en dat is ook eigenlijk zo. Na een half uur heb ik dat wel aardig door en vliegt het behoorlijk comfortabel. Vooral bij een stationaire vlucht (gelijk toerental met gelijkblijvende hoogte) valt het op dat er helemaal niets staat te pompen en te trillen op je rug. De ingebouwde cruise control en barometrische hoogtemeter op het digitale display maken het cruisen wel erg eenvoudig. In glijvlucht is het totale stilte, vergelijkbaar met een uitgevallen motor. Met het verschil dat deze motor zo weer aan te zetten is. Handig voor thermiekvliegen, maar ook voor een doorstart als je er toch spijt van hebt dat je de motor uitgeschakeld hebt. Dubbelklikken, gas geven, en je vliegt weer. Mijn elektrische paramotor en ik gaan nog mooie avonturen beleven!



Modellen en specs

Onderstaand overzicht is niet volledig, maar bevat wel de meest voorkomende seriematig geproduceerde modellen.
Let op: aangegeven bereik sterk afhankelijk van startgewicht, type scherm en gekozen batterijpakket.

	Merk	Type	Uitvoering	Stuwkracht en power	Batterij	Bereik
	OpenPPG	SP140	2-blads of 3-blads E-props 140 cm	85 kg 25 kW	2,2 kWh of 3,7 kWh	25 min. of 50 min.
	Skyjam Aircraft	ST-Electro	3-blads Helix	75 kg 16 kW	2 x 25 AH	45 min.
	Exomo	Copilot	3-blads 130 cm	65 kg 15 kW	4 kWh	1 uur
	Skywalker	Marathon	4-blads E-props 125 cm	80 kg 20 kW	4,14 kWh	70 min.
	Simplify	XE 75Ah	2-blads Helix 125 cm	60 kg	75 Ah	70 min.





Coupe

Gelukkig terug in volle glorie dit jaar: de Coupe lcare. Deze 49e editie van het grootste vliegfestival ter wereld (ze zeggen zelf met 90.000 bezoekers) wordt elk jaar eind september gehouden in en rondom St. Hilaire du Touvet, waar je ook heel fijn zelf kunt vliegen. Een fotoverslag, filmtips en nieuwtjes.



Icare

Tekst: Bastienne Wentzel en Peter Blokker

Foto's: Erwin Voogt en Bastienne Wentzel

2022





40e ICARE DU CINÉMA - Filmtips



Filmfeestje voor vrije vliegers

LUMDO KOLOLA

Prijs: ICARE D'OR en PRIX du PUBLIC

Terug naar Nepal

Tijdens een reis enkele jaren terug stuitte Blutch op een huis diep in de bergen van Nepal, waar vier kinderen alleen woonden, zonder hun ouders. Blutch ontdekte dat hun moeder in het ziekenhuis lag en dat hun vader haar daar verzorgde. De kinderen moesten zodoende voor zichzelf zorgen. De film 'Blutch' over deze reis was een succes en onder andere de winnaar van de Icare d'Or (hoofdprijs) op de Coupe Icare in 2018. In deze nieuwe film gaan Blutch en filmmaker Nico Alliot terug naar Nepal om de kinderen op te zoeken. Ze trekken met hun paragliders de jungle in waar geen wegen zijn. Vliegen is de minst lastige manier van je voortbewegen daar. Met een hoop humor, zelfreflectie en een overduidelijke liefde voor het land en zijn inwoners, brengt deze film de zoektocht in beeld en de hulp die Blutch en Nico vervolgens kunnen bieden aan de kleine gemeenschap Lumdo Kolola. Hun gelijknamige stichting ondersteunt de lokale gemeenschap nog steeds onder andere met de opbrengsten van de dvd.

lumdokolola.nicolasalliot.com



VULNERABILITY

Prijs: ICARE DU JURY

Een kijkje achter de schermen van de Red Bull X-Alps

Nicola Donini is nogal een 'kantoormannetje' (zijn woorden) als hij zich inschrijft voor de Red Bull X-Alps van 2021. Hij is een succesvolle xc en acropiloot maar had eigenlijk niet verwacht geselecteerd te worden voor de extreme race. Hij was niet echt klaar voor de uitdaging zegt hij. Deze film laat zijn training zien in aanloop naar de race maar vooral de ontwikkeling van een jonge gast naar een volwassen atleet. Het laat ook de uitdagingen, zware momenten, teleurstellingen en hoogtepunten zien die het hechte Italiaanse team doormaakt terwijl ze hun best doen het beste te maken van de zware race. Met een goede dosis humor en een paar goede intermezzo's die de race uitleggen voor niet-ingewijden, is deze film zeer de moeite waard.

vulnerabilityfilm.com



HOME SWEET HOME

Prijs: ICARE DE LA PRESSE

Fly Sleep Pedal Hike Repeat

Anthony Komarnicky besluit op pad te gaan vlak bij huis in de Franse Alpen met zijn fiets en zijn paraglider. Hij ontdekt dat schoonheid gewoon om de hoek te vinden is. Dit kleine pareltje is gemakkelijk over het hoofd te zien tussen het geweld van de professionele producties op het filmfestival, die vaak gemaakt zijn door grote teams en over extreme projecten. Dit is Komarnicky's eerste film. Als fotograaf heeft hij oog voor beeld en dat zie je door de prachtige shots van de herfstlandschappen. Tijdens deze drieweekse tocht per fiets reist Komarnicky alleen en stopt af en toe voor een vlucht met zijn paraglider, terwijl hij alles documenteert met eenvoudige apparatuur. Het levert niet alleen een korte film op van bioscoopkwaliteit maar ook de boodschap dat echt avontuur ook om de hoek te vinden is.

Teaser: youtu.be/0Bb9K27xRBs





Een onderdeel van de Coupe Icare is het filmfestival Icare du Cinéma. Iedereen kan vooraf films insturen. De beste komen door de voorselectie en worden op de Coupe Icare vertoond. Lift bekeek de hele selectie en was lid van de Persjury. Dit zijn de winnaars van de 40ste Icare du Cinéma.

NÉ POUR VOLER

Prijs: COEUR D'ICARE

Een liefdevol portret

Eliot Nochez' eerste woordje als peuter is 'pampam', leren we in de eerste paar minuten van dit mooie portret. Het betekent niet papa of mama, maar 'parapente'. Kleine Eliot wil vliegen met zijn vader die paragliderpilot is. We zien vervolgens de home video's waarin Eliot voor het eerst mee mag in de tandem. Twee trotse ouders en Eliot's zus schetsen het portret van de succesvolle acro- en xc-piloot, die je ook kunt kennen van zijn coole korte filmpjes. Eliot zet zijn vaardigheden als paragliderpilot ook belangeloos in voor de organisatie 'Nos p'tites etoiles' om minder bedeelde kinderen een mooie dag te bezorgen.

tv.ridingzone.com/videos/eliot-nochez-pad-rztv

Eerdere korte video's van Eliot: youtube.com/c/EliotNochez



FROM AVORIAZ WITH LOVE

Prijs: ICARE DE MÔMES and ICARE DU FILM COURT

Spektakel op ski's

Deze kennen jullie wel. Maar hij blijft goed. Vallentin Delluc racet op ski's en met een speedrider over en door het verlaten skidorp Avoriaz. Er is niemand en de liften zijn gesloten vanwege de covid-pandemie. Delluc weet wel wat van stunts met een speedrider, maar moest voor deze film speciaal een aantal trucs oefenen, zegt hij. De stunts werden gedurende negen dagen gefilmd in ruim over de honderd takes. Je kunt de film gratis bekijken en hij heeft al miljoenen views op social media.

youtu.be/xsEMjWdgRdw



Speciale vermeldingen

Niet in de prijzen, wel de moeite waard voor paragliders

FLY MONARCA

(Benjamin Jordan and Lindsay Nicole).

Een lange film over paragliderpilot Ben die een tocht wil maken die de trek van de Monarchvlinder volgt van Mexico naar Canada door de Verenigde Staten. Hij gaat enkel te voet en met de paraglider en als het lukt is het een wereldrecord. Zijn vriendin Lindsay gaat mee als backup en om de reis vast te leggen. De enorme hitte in de woestijn, kaktusnaalden en ernstig gebrek aan goed vliegweer doen ons meeleven met Ben. Je hoopt op een goede afloop. De intermezzo's over de vlindertrek maken het verhaal ook interessant voor niet-vliegers.

flymonarca.com

THE NEPAL TRAVERSE DIARY

(Steve 'Tosh' Mackintosh and Martin Cray)

Tosh verlaat zijn comfortabele leven en hechte gezin om dwars door Nepal te trekken van west naar oost, alleen, met een paraglider en een actioncam. Alles aan de reis is een uitdaging: het alleen zijn, alleen reizen, filmen, met de lokale bevolking en hun gewoontes leren omgaan. We zien de wanhoop wanneer hij hoog op een besneeuwde berg vast zit. Hij kan niet vliegen, lopen is te ver en hij weet niet wat hij moet doen. De opluchting wanneer hij eindelijk in Pokhara aankomt is voelbaar. Opbrengsten van de film gaan naar Nepalese organisaties zoals Karma Flights en Save the Karnali.

thenepaltraverse.com





ICARE EXPO - Nieuws van de beurs

Klassiek instapscherm

Davinci brengt de Classic2 uit. Het scherm was ontworpen als EN-B, maar kreeg een A op alle testonderdelen. Het is uitgerust met de Smart Double Layer technologie, waarbij vier cellen een dubbele laag doek hebben. Davinci meent dat het scherm daardoor nog stabiel is, minder snel inklaapt en sneller weer herstelt. Het scherm is daardoor wel ouderwets zwaar (5,1 tot 6,1 kg). Het heeft 48 cellen en een strekking van 5.1. Lift maakte een proefvlucht en kan bevestigen dat het een zeer veilig en rustig scherm is. Door het gewicht zet het wel wat langzaam op. De risers zijn breed, stevig en eenvoudig dus makkelijk te sorteren. Het scherm is wel wat minder wendbaar in de lucht dan sommige vergelijkbare schermen.



Minimot

De kleinste paramotor?

Het gebeurt niet gauw dat je bijna struikelt over een paramotor, maar bij de stand van RB Paramotors gebeurde het bijna. De MiniMot is geen anderhalve meter hoog zoals een gangbare paramotor, maar komt net boven mijn knieën uit. Ondanks het kleine formaat en lage gewicht van dertien kilogram, is het toch een volwassen paramotor die ook volgroeide kerels met meer dan honderd kilogram lichaamsgewicht de lucht in helpt. Maar daar is de MiniMot niet voor bedoeld. De Italiaanse ontwerper Raffaele Benetti mikt met de MiniMot op piloten die een lichte machine willen voor comfort, reisgemak, en thermiekvliegers. Ook voor scholen is dit apparaat een uitkomst, want de MiniMot is een mooie tussenstap om het gevoel te krijgen van een motor bij het groundhandlen. Ga je te snel zitten na de start, of blijf je zitten bij de landing, ben je niet meteen

de onderste helft van je kooi en propeller kwijt. Deze kooi komt namelijk amper onder je kont uit.

Kijken we wat gedetailleerder naar het frame, valt op dat het apparaat vernuftig in elkaar zit en dus ook slim uit elkaar te halen is. Zelfs de swingarms gaan er eenvoudig af met borgpinnen. Deze paramotor kan dus echt makkelijk mee op reis in de achterbak.

De propeller wordt aangedreven door een boxermotor van Chinese makelij, de DLE170M tweetaktmotor met twee cilinders en een elektrische start. Deze vinden we terug in modelvliegtuigen en de toekomst zal leren hoe deze motor het uithoudt als paramotor.

We zijn verrast door deze interessante motor en de stand kreeg veel belangstelling van zowel grote als kleine piloten en misschien wel een totaal nieuwe doelgroep.





Lekker makkelijk

Airdesign heeft de EN-A een update gegeven. De Eazy 3 is net zo makkelijk als zijn voorgangers en niet zwaar - de S (72-92kg) weegt 4,8 kg. De strekking is 4,86 en het scherm heeft slechts 34 cellen. Het scherm neemt de tijd om boven je hoofd te komen staan bij het starten. Een prima eigenschap voor een EN-A. Het vertraagt zelfs nog wat als het bijna boven is, wat we minder vonden. Cursisten hebben dan de neiging de A-risers te vroeg los te laten en te gaan versnellen omdat ze denken dat het scherm er al is. Uiteraard is de Eazy 3 wel vergevingsgezind voor zulke fouten. Tijdens het vliegen geeft de Eazy 3 gedempte informatie over de lucht door en de remmen reageren rustig op input, alles zoals het hoort.

Veel nieuws van Icaro

Acrofanaten kunnen vanaf nu de Nikita XTC bestellen - de zesde editie van Icaro's professionele acroscherm. XTC staat voor de drie testpiloten die het hielpen ontwikkelen: Xandi Meschuh, Thomas Lareiter and Calin Popa. Icaro zegt dat het scherm gemoedelijker reageert zodat meer piloten er plezier van kunnen hebben. Het profiel is gelijk gebleven onder het motto: *never change a winning profile*. De trailing edge is verbeterd wat de eigenschappen voor het vliegen van infinity's ten goede schijnt te komen. Beschikbaar in vier maten van 16 tm 20.

Wat betreft harnessen brengt Icaro de nieuwe Xema Light 2. Er zijn nu vier maten zodat het beter past en het heeft een mooiere kleur, aldus Wolfgang Kaiser (foto), oprichter en eigenaar van Icaro. Tot slot ontwikkelde Icaro op speciaal verzoek van Nederlandse soarers een simpel, licht split-leg soarharnas. Er zullen een losse airbag-protector en twee maten frontcontainer voor beschikbaar komen. Nog niet op de markt, maar wel vast een sneak preview (foto).



Meer EN-C tweelijners op komst

Bijna alle fabrikanten kondigen er eentje aan nu het volgens de reglementen mag: een tweelijner met een EN-C classificatie. We zagen eerder al de Airdesign Volt 4. De Niviuk Artik Race komt er binnenkort aan, en Nova zegt ook dat hun EN-C tweelijner in het voorjaar klaar kan zijn.

Eentje die al wel op de markt is, is de Sol paragliders LT2 (foto). Deze heeft 66 cellen en een strekking van 6,25, beide zeer beschaafd voor een EN-C. De LT2 is de opvolger van de LT1, die in de buitencategorie CCC zat, maar de LT2 is niet heel anders, zegt ontwerper Ary Carlos Pradi. "We hebben al veel ervaring met tweelijners. Ze zijn heel stabiel omdat 80% van het gewicht op de A-lijnen rust. De LT2 duikt niet veel aan en is niet aggressief bij inklappers."



Lekker lang **soaren** in **Langevelderslag**

Tekst Jan Hauschild

Foto's: Jan Hauschild en Hadewych van Kempen

Jan Hauschild, geboren in 1972 in Berlijn, woont en werkt sinds 2001 in Nederland en deltavliegt sinds 2006. Hij is lid van EHST in Stadskanaal en van Vulkaneifel DFC in Hinterweiler (D). Hij vliegt zo'n 20 vluchten per jaar. Lokale piloten nodigden hem uit om eens te komen soaren in Langevelderslag, maar de juiste condities op de juiste dag moesten nog gevonden worden.

Op 8 oktober was het eindelijk zover. De dag ervoor werd er nog door de gebruikelijke soaring-fans in onze WhatsApp-groep besproken of het Ouddorp zou worden of Langevelderslag. Mij maakte het niets uit, eindelijk klopte voor mij alles, weekend, nog geen plannen, de wind uit de juiste richting (WNW), weinig kans op regen en eb in de late ochtend. Dus heb ik "Ik kom ook" gepost en mijn kniehangerharnas van zolder gehaald.

Uiteindelijk werd het Langevelderslag, ondanks dat er afnemende wind in de vroege middag werd verwacht. Ik twijfelde tijdens de twee uur durende rit erheen, toen ik door de heftige regenbui op de donkere wolken af reed, maar hoe dichterbij de kust naderde, des te minder dik de bewolking werd.

Liggend opbouwen

Ik voelde me een beetje verloren, het was immers mijn eerste keer in Langevelderslag. Gelukkig trof ik Rob aan het begin van de straat, hij wees me de weg. Positief verrast was ik over de korte route het duin op, daardoor bleef het gesleep binnen de perken.

Nu eerst maar eens de startpunten bekijken. Het ene dichtbij, met gras begroeid, maar geen bescherming, zodat liggend opbouwen verplicht is. Het andere een duin verder met een beschermde opbouwplek in het zand. Daar ontmoette ik ook de ziel van het soaren met de deltavlieger: Jaap, zonder hem zouden we allemaal minder en minder veilig de lucht in gaan om te soaren.





Geen routine

Nog in de hoop mijn delta niet volledig met zand te bedekken (wat er bij het afbreken aan het strand dan toch van kwam) koos ik het voorste startpunt, waar Sander al aan het opbouwen was. Jaap wachtte ook deze keer tot ik dacht dat ik klaar was om me vervolgens op de open swivel te wijzen die ik nog moest vastmaken: Juist als je je routine niet kunt volgen, zoals bij liggend opbouwen, is een extra check van belang.

Nadat ik alles nog eens had gecontroleerd, ging ik onder de bezie-lende leiding van Jaap iets naar voren. Mijn delta vloog al en de wind kwam schitterend laminair, ik riep kort iets naar Jaap, hij deed een stap opzij en ik was met twee stappen de lucht in. Van de aankondigde werveling van het voorduin heb ik niets meegekregen, het ging direct omhoog en ik draaide naar het noorden.

Laagvliegen

In het begin moest ik nog een beetje wennen aan de geringe hoogte van 25-45 meter, zoals normaliter bij de eindnadering. Maar de zekerheid van het overal voor mij liggende landingsstrand en de betrouwbare, constant laminaire stroming gaven me snel het vertrouwen om in volle teugen te genieten van de 75 minuten durende vlucht, en te kijken naar het wiegende gras, de brekende golven, de nieuwsgierige en zwaaiende mensen, de kitesurfers en natuurlijk de andere 6 deltavliegers.

Voor de paragliders was de wind te sterk, de meesten bleven dicht tegen de helling van het voorste duin of oefenden op het strand, wij delta's waren er duidelijk boven: Zo was er meer plaats in het luchtruim.

Gebruikmakend van de smalle soar-corridor boven het duin ben ik een paar keer van de golfbaan naar Zandvoort en terug gevlogen, telkens 11 km. Ter afwisseling heb ik follow-the-leader gespeeld met meeuwen en paragliders, maar ook een paar stunts gedaan, zoals golfbewegingen dicht tegen het duin naar beneden en weer omhoog.

De paragliders vliegen ook

Toen de paragliders hoger durfden te komen, was het duidelijk dat de wind afnam en omdat ik geen "buitenlanding" wilde riskeren, ben ik in Langevelderslag op het strand geland. Daarbij was ik blij

dat het eb was. Met de prestatie van mijn U2 had ik nog bijna natte voeten gekregen. Natuurlijk kwam Jaap direct naar me toe om me verder strandopwaarts naar een goede plek te brengen waar ik kon afbreken.

Het was een heerlijke dag voor iedereen en Sander vestigde met meer dan 2 uur het dagrecord.

Soaren is een van de gemakkelijkste manieren om een langere vlucht te maken, de corridor van de stijgende lucht is duidelijk en compenseert de geringe hoogte, waaraan je echt moet wennen. Als de omstandigheden goed zijn, dan is een lange vlucht bijna gega-randeerd en je hoeft geen thermiek te zoeken. Om goed om te gaan met de sterke wind heb je instructies nodig, bij het opbouwen en afbreken, maar ook bij de start. Gelukkig lijkt Jaap ervan te genieten om anderen deze vorm van vliegen bij te brengen, hij is een geduldige en altijd behulpzame leraar, die je graag ondersteunt: Bedankt!



Jan Hauschild

Kijk hier de video:





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

Tekst: Karlien Engelen Beeld: Julie de Weerd, Karlien Engelen en Sofie Bonte

In de afgelopen twee edities van Lift nam ik je al mee op microavontuur. Eén keer in de lente en één keer in de zomer. In de lente planden we een korte vol biv van België naar Duitsland en weer terug. In de zomer koos ik voor een rustige avondvlucht en een mooie solo XC vanuit startplaats Coe in de Ardennen. Ik hou van die minitripjes richting de natuur! Dit keer is het tijd voor een mini-herfstuitstapje samen met mijn geliefde paraglide-uitrusting. Ik ontmoet enkele vrienden voor voor een heerlijk simpel en kort groundhandling microavontuur vlakbij huis..





Herfst dip of herfst tip

De herfst is typisch het seizoen met van alles wat erin: genieten van de nazomercondities die soms uitzonderlijk goed zijn, focus op praktische klussen die in de zomer zijn blijven liggen, drukte op het werk omdat iedereen zijn project wil opstarten in september en af wil maken voor de jaarwisseling, meefeesten op een BBQ of familiedag voordat de winter zijn intrede doet, en ten slotte zoveel mogelijk tijd doorbrengen in de bossen en de natuur die zo prachtig rood, geel en paars kleurt in de zachte zon. Ik moet eerlijk bekennen dat mijn parapente al een tijdje werkloos in de hoek ligt. Maar ik had dit jaar één belangrijk werkpunt op mijn lijstje staan en daar is het minder van gekomen dan ik wilde: groundhandlen en een betere schermcontrole krijgen! Dus als ik deze herfst nog iets doe op vlieggebied, dan is het wel groundhandlen, of 'gonfleren' zoals we dat in Vlaanderen zo mooi noemen.

Een spontaan plan

Op maandag krijg ik een berichtje van Julie. "Hee, het ziet er goed uit komende week, ga je mee gonfleren in Boom?" "Ja graag, na het werk kan ik erheen komen..." "Oke, ik verzorg iets te eten voor ons, neem jij drinken mee?" En zo was binnen no time

ons uitstapje gepland. We vragen nog wat anderen mee en zoeken de beste dag uit qua wind. Met nulwind groundhandlen vind ik saai... en als er téveel wind is of is hij is te vlagerig, dan ben ik bang om diagonaal over de heuvel gesleept te worden.

Buiten spelen

Een paar dagen later treffen we elkaar bij Una en Jeuris, de trollen van de oefenweide op de Schorre. Dat is de vaste verzamelplek voor parapenters uit Antwerpen, Mechelen en omstreken. We zijn vanmiddag de enigen, yes, alle ruimte voor onszelf! Rustig uitpakken, beetje kletsen, en dan helm op en handschoenen aan om een beetje te spelen met het scherm. Ik heb mijn oude Zeno bij, die heerlijk vliegt maar waarmee ik op de grond nog een beetje een haat-liefde verhouding heb. Ik overloop in gedachten alle groundhandle-oefeningen die ik kan verzinnen en probeer ze een voor een uit. Langzaam met kleine stapjes naar beneden wandelen zonder het scherm voor te laten schieten. Als de wind wat sterker is kan ik een stukje terug naar boven wandelen met het scherm boven mijn hoofd. Al mijn groundhandle-oefeningen vind je hiernaast in het kader terug. Het lukt ook om steeds verder los te komen van de grond en stukjes

te vliegen. Wat een lekker gevoel, vrij spelen zonder dat er verder prestatiedruk op ligt. Met mijn oude Zeno ben ik iets minder handig, de lage porositeit helpt niet mee, maar ja, op een oude lap moet je het leren zeggen ze toch? :)

Na een paar uur spelen gaat de wind helemaal liggen, de zon verdwijnt en wij beginnen aan onze picknick... steeds als er dan toch nog een windje langskomt, springen we op om nog even te spelen met ons scherm.

Uiteindelijk wordt het te donker en te vochtig om nog verder te spelen ruimen we het spul op en verkassen we naar de camperplaats van De Schorre. Die is een eindje verderop aan de andere kant van het domein. Na een avondwandelingetje over het domein (waarbij we vooral veel honden tegenkomen met hun baasjes) duiken we met een voldaan gevoel in bed.

De volgende ochtend komen we een groepje enthousiastelingen tegen die ook hun skills gaan uitbreiden op de Ieshelling. Op sommige dagen kan het hier wel eens druk worden, naast een aantal particulieren heeft ook school Airsport.be hier zijn vaste stek. Wat een fijne community hebben we toch in het paraglidingwereldje.



Oefenhelling De Schorre in Boom

De oefenhelling in Boom ligt in recreatiedomein De Schorre (niet ver van Antwerpen) en wordt officieel beschikbaar gesteld voor parapenters die hier willen komen oefenen. Er is een overeenkomst tussen het domein en de Belgische paragliding federatie. De helling is in principe het hele jaar door vrij toegankelijk, behalve tijdens evenementen zoals Tomorrowland. De helling is ruim en grassig, zuidwest georiënteerd. Via de webcam kan je zien of de helling vrij is van obstakels.

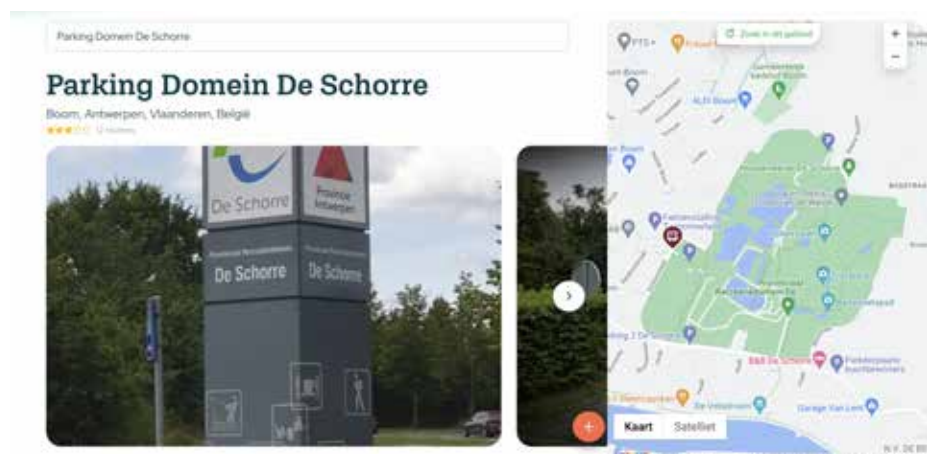
Webcam:

<https://remote.dncs.be/deschorre/>

Informatie

van de BVVF (Belgische federatie):

https://www.bvvf.be/flying_sites/boom/



Hét micro-avontuur

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

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

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



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

Groundhandling-oefeningen

1. *Achterwaarts starten en het scherm, terwijl je blijft staan met je gezicht naar het scherm toe, zo lang mogelijk boven je hoofd houden*
2. *Omdraaien en heel langzaam vooruit wandelen met het scherm boven je*
3. *Versnellen tot vliegsnelheid zonder dat het scherm achterblijft of voorschiet*
4. *Oefen met jezelf omdraaien tussen achterwaartse positie en de vliegpositie*
5. *Laat het scherm zo langzaam mogelijk achterwaarts opkomen*
6. *Laat het scherm zo langzaam mogelijk terug neerkomen*
7. *Het stallpunt van je scherm zoeken, en net op dat punt terug laten vliegen*
8. *Het punt van front collapse leren herkennen, dus het scherm laten voorschieten*
9. *Met 1 wingtip zachtjes het gras aanraken, en langzaam terug omhoog laten komen*
10. *Leer verschillende methodes voor achterwaarts opzetten (A's alleen, A's en C's, zonder risers)*
11. *Leer de cobra start*
12. *Oefen je start af te breken*
13. *Leg het scherm expres cross op de wind en probeer een mooie start te doen*
14. *Probeer eens een eind te lopen met je scherm boven je hoofd, waarbij je correcties alleen doet met je lichaamspositie, zonder de remmen te gebruiken*
15. *Ga zitten en weer staan met het scherm boven je*
16. *Wandel een vierkant met het scherm boven je hoofd*
17. *... wees creatief!*

Uit de **trukendoos**

Trucje 15: Vliegen met minimale daalsnelheid

De piloten onder ons die al lang geleden hebben leren paragliden (denk jaren negentig) hebben waarschijnlijk geleerd dat je in de thermiek het beste 'min sink' kon vliegen. Daarvoor moest je wel 30 tot 50% aanremmen, met je handen bijna bij de karabiners. Je scherm had dan de kleinste daalsnelheid. Zo bleef je het langste in de stijgende lucht. Als je de meer recente paraglidingliteratuur bijhoudt - tijdschriften, boeken en online - dan lees je steeds vaker dat je je met handen hoog moet vliegen, ook als je wat verder bent en efficiënt thermiek wilt vliegen. 'Min sink' vliegen lijkt niet meer aan de orde. Hoe zit dat?

Tekst: Bastienne Wentzel

Het snelle antwoord komt van Bruce Goldsmith, piloot van het eerste uur en ontwerper en oprichter van BGD. "Paragliders vliegen niet meer hetzelfde als tien jaar geleden," zegt hij. Bruce is groot voorstander van vliegen met handen hoog. Hij zegt dat contactvliegen niet inhoudt dat je 10-15% moet remmen, maar zoveel mogelijk het scherm moet laten vliegen. "Ervaren piloten vinden het moeilijk om de gewoonte van enigszins aanremmen los te laten, maar moderne schermen hebben slechtere prestaties en zijn minder veilig als je ze de hele tijd aanremt."

Polaires meten

Maar wat is er dan veranderd aan onze schermen? Onder andere met behulp van software worden ze steeds beter en veiliger maar ze vliegen ook anders.

Fabrikanten zoals BGD en Ozone doen voortdurend metingen en berekeningen aan de prestaties van hun schermen. Een van de zaken die ze meten is de snelheid waarbij 'minimum sink' wordt bereikt, dat is de snelheid van het minste dalen. De metingen en berekeningen (zie grafiek) laten zien dat de snelheid van het minste dalen van oudere



1 Contactvliegen maar zo min mogelijk aanremmen: zo vlieg je het meest efficiënt. Je ziet dat de remmen maar een paar centimeter zijn aangetrokken en de achterrand van het scherm vervormt nauwelijks. De bolling is net uit de remlijnen. Foto: Erwin Voogt.

schermen werd bereikt bij minder dan 30 km/u terwijl de trimsnelheid zo'n 36 km/u bedroeg. Je moest zo'n scherm dus inderdaad flink aanremmen om min sink te vliegen en - belangrijker - de daalsnelheid verbeterde met wel 0,2-0,3 m/s.

Een modern B-schermbereikt het minste dalen bij een hogere snelheid. Maar het belangrijkste is: met min sink vliegen win je minder dan 0,1 m/s ten opzichte van de trimsnelheid. Nauwelijks de moeite waard.

In de grafiek - de polaire die de daalsnelheid weergeeft uitgezet tegen de voorwaartse snelheid - kun je ook zien dat de curve van een modern scherm veel vlakker loopt. Een vlakke polaire betekent een beter presterend scherm. Een polaire van een oud scherm heeft een duidelijke top - min sink - en links en rechts daarvan daalt de curve sterk. Dat betekent dat met slechts een beetje speed intrappen de daalsnelheid flink toenam.

Een ouder scherm had wel een wat minder slechte daalsnelheid als je vanuit trimsnelheid flink aanremde, vandaar het advies destijds om langzamer te vliegen in de thermiek. Voor een modern scherm maakt het voor de daalsnelheid niet veel verschil of je wat remt of je handen hoog houdt. Het oude advies geldt dus niet meer!

Pudding

Even een vraag tussendoor: waarom ligt de snelheid van het minste dalen bij moderne schermen eigenlijk niet bij trimsnelheid? Dat zou toch het handigste zijn voor de piloot? Dat kan wel, zegt schermontwerper Fred Pieri van Ozone, maar zo'n scherm zou vreselijk zijn om te vliegen. "Dat vliegt als een pudding. Zo'n scherm zal snel stallen. Je hebt wat ruimte nodig voor de piloot om mee te spelen tussen trimsnelheid en min sink."

OK, we willen geen puddingschermen.

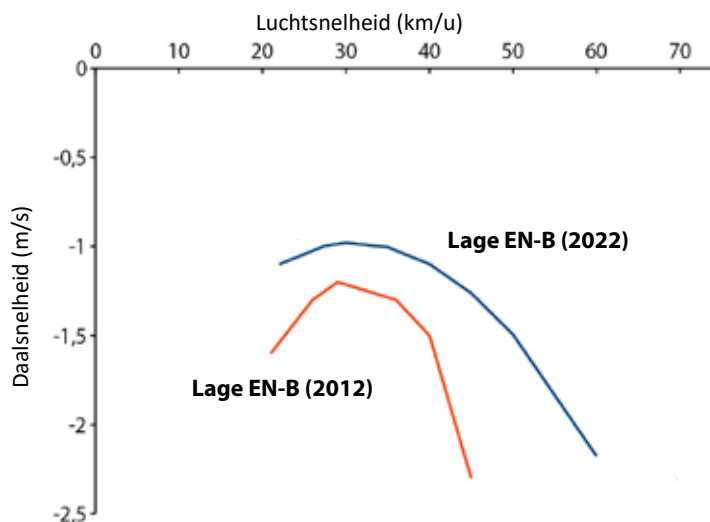
Handen hoog

Minimum sink bereik je dus, ook met moderne paragliders, door een klein beetje aan te remmen. Maar dat levert je maar maximaal zo'n 0,05 tot 0,1 m/s minder daalsnelheid op. De nadelen zijn groter dan dat kleine voordeel, vindt Bruce Goldsmith. "Het punt is niet die paar procent die je wint met het volgen van de theoretische min sink berekeningen. Het punt is dat je misschien wel 100% kunt winnen door anders te gaan vliegen."

Bruce bedoelt meer 'handen hoog' en het scherm laten vliegen. Dat is ook veiliger, meent hij. "Het profiel van moderne paragliders is ontworpen om stabiel te zijn. Zolang je er niet aan zit lost het problemen voor je op. Maar als je aan de remmen gaat zitten wordt het profiel instabieler. Beginners hebben de neiging te veel te willen controleren met de remmen. Daarmee verminder je de prestaties van het scherm. Dat zie ik ook bij piloten die van een ouder scherm overstappen op een nieuw. Ik heb piloten enorm zien verbeteren in het stijgen in de thermiek door minder te gaan remmen. Maar ik zeg niet dat je helemaal niet moet remmen!"

Hoe moet je nu vliegen?

Al met al vliegen moderne schermen heel anders dan tien jaar geleden. Zelfs als er een meetbaar verschil is in daalsnelheid tussen trimspeed ('handen hoog') en min sink (maximaal zo'n 20 cm rem) dan is dat verschil zo klein dat andere factoren meer invloed hebben op je prestaties. Actief vliegen is belangrijk maar je moet niet gaan aanremmen omdat je denkt dat je daarmee minder snel daalt en dus beter boven blijft. Vliegen is een stuk gecompliceerder dan dat. Dat blijkt wel uit de diverse tips van profs hiernaast. Vertrouw je scherm, laat het vliegen als het kan en controleer het als het moet.



2 Meten is weten. Schermontwerpers en -fabrikanten meten altijd de prestaties van hun nieuwe ontwerpen. Daaronder valt ook het meten van de polaire zoals dit: een grafiek van de daalsnelheid van de paraglider uitgezet tegen de voorwaartse snelheid.

Uit een polaire kun je opmaken wat een 'goed' of 'slecht' scherm is: een vlakke polaire (zoals het moderne EN-B scherm in de grafiek) betekent dat de daalsnelheid niet veel verslechtert als je wat remt of met speed vliegt. Een scherm van 10 jaar oud heeft een veel slechtere daalsnelheid, zeker als je wat sneller vliegt. De afgebeelde curves zijn fictief (want fabrikanten delen hun data niet graag) maar representatief voor deze schermen.

Tips van experts

1. "Een goede gewoonte voor een beginner is om wat contact met het scherm te houden, zo'n 5-10 cm rem." (Russell Ogden, Ozone)
2. "Handen hoog klinkt alsof je het scherm helemaal los moet laten. Dat is niet de bedoeling. Houd de remlus vast met een halve wikkel en houd wat contact met het scherm." (Malin Lobb, SIV instructeur)
3. "Het is goed om contact met het scherm te hebben in turbulentie om snel te kunnen reageren, maar je moet het scherm ook weer snel laten gaan. Dat is actief vliegen." (Jocky Sanderson, SIV en XC instructeur)
4. "Laat het scherm vliegen. Dat is veiliger en efficiënter. Beginners controleren het scherm teveel waardoor het scherm slechter vliegt." (Bruce Goldsmith, BGD)
5. "Min sink vliegen maakt niet dat je beter klimt in de thermiek. Dat hangt veel meer af van de bel. In gebroken thermiek met delen lift en sink kan het beter zijn om met handen hoog te vliegen. Dan snijdt je scherm beter door de lucht." (Russell Ogden)
6. "Als je met de wind mee vliegt is min sink de beste manier. Maar tegen de wind in is full speed juist het beste." (Malin Lobb)



Fifty shades of paragliding with mr.x

Denken... dat doe ik met mijn lijf

Zo heb je van alles op je hart en zo sta je met je bek vol tanden. Naar mijn gevoel maak ik genoeg mee in de vliegwereld om elke drie maanden wel een leuk stukje af te leveren, maar helaas heeft de redactie besloten dat dit de laatste keer is voor mijn rubriek en nu val ik eigenlijk gelijk een beetje dood. Nee, ik vind het niet leuk om er uit gekickt te worden, maar ik ben wel heel erg dankbaar dat ik de afgelopen 2,5 jaar mijn verhaal heb mogen doen in mijn eigen rubriek 'Fifty Shades of Paragliding'. Om het toch om te turnen naar iets positiefs heb ik besloten mijn online blog weer in het leven te roepen! Zie onderaan hoe deze te volgen.

Ik wil mijn rubriek in Lift positief afsluiten en daarom schrijf ik graag nog een leuk en wellicht herkenbaar stukje over het vliegen. Ik moet toegeven dat ik ook best wel eens dacht van "Jeetje, waar moet ik het nu weer over hebben?" maar dan had ik toch weer een onderwerp bedacht en als ik dan eenmaal begon te tikken, werd het uiteindelijk helemaal een ander verhaal dan wat ik van te voren had bedacht. Zo bleven mijn verhalen niet alleen een verrassing voor de lezers en de redactie, maar ook voor mezelf.

Emotie, mijn core business

Voor deze Lift had ik dan ook eigenlijk een heel ander onderwerp in gedachten, maar nu mijn vingers het toetsenbord raken, wil ik toch graag afsluiten met een praatje pot over gevoel/emoties tijdens het vliegen, want dat was altijd wel een beetje mijn core business. Zo liep ik zoals iedereen kon lezen al een behoorlijk poosje met m'n ziel onder de arm wat betreft het vliegen zelf, wat moest ik er nou nog mee? Afgelopen zomer had ik een siv-training gedaan wat me een nieuw figuurtje (de a-symmetrische spiraal) heeft gebracht. Maar ook inzichten dat ik veel van de volgende figuurtjes behoorlijk onhold heb staan aangezien ik gewoon de kracht niet heb voor stalls (de basis voor veel volgende manoeuvres). Of in ieder geval die stall niet te kunnen vasthouden, wat de kans op een grotere ravage aanzienlijk groter maakt en of ik dat nou moet willen... je vliegt tijdens het trainen wel veilig boven water, maar als ik straks als één of ander pakketje naar beneden kom zetten en in het water plons, of, minder erg, 'gewoon' m'n noodchute moet trekken, dan weet ik niet of ik die schrik nog te boven kom. Aange-



zien één van mijn (vele) motto's is "Ik wil nog heel lang blijven vliegen, dus moet ik af en toe niet gaan vliegen" heb ik nog niet het voornemen genomen om me aan dingen te wagen die ik nog totaal niet zie zitten.

Beter een halve stall dan geen stall

Toch is er een klein lichtpuntje. Voorlopig schrijf ik me nog helemaal nergens voor in voor welke training dan ook, maar als ik toch ooit weer zo'n siv-training ga doen, dan neem ik me voor om eerst heel veel het negatief gaan te oefenen. Dat is eigenlijk een halve stall. Het idee is dat je dan voelt wanneer je halve scherm in een bocht stalt (bij bijvoorbeeld thermieken, wat mij dus nooit gaat overkomen). Tenzij je je handjes

snel omhoog doet, dan is er niks aan de hand. Als ik dat punt nou feilloos weet te vinden, dan zal mij dat vast al wat meer geruststellen voor de stall. Blijft het punt dat volgens mij bij het oefenen van een fullstall – tijdens het handen langzaam omhoog brengen – alles uit mijn handen zal floepen. Maar dat is weer een stapje verder. En ook het negatief gaan is eigenlijk het begin van de Misty, zo'n figuurtje wat me stiekem ook wel een klein beetje lonkt. Dat gaat echt jaren duren, maar dan blijf ik een beetje hoop houden op vooruitgang.

Finetunen en bijvlijen

En eerlijk is eerlijk, eigenlijk valt er nog genoeg bij te vlijen hoor. Zo heb ik wel van het

Deel 10

We gaan gewoon door!

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



zomer de asymmetrische spiraal geleerd, maar toen ik het de eerste keer in Nederland wilde trainen, maakte ik er een potje van. De tweede ronde ging beter, maar toen zat ik zo dicht bij de grond dat ik het maar twee keer durfde te proberen (een heel licht zetje zeg maar), dus het echte oefenen moet nog beginnen. En daarnaast, ook m'n wingovers en spiralen zien er dan bijna perfect uit (kuch kuch): m'n wingovers kunnen altijd nog hoger en spiralen langer. En ooit is er tegen mij geroepen dat een wingover ook weer een looping kan worden, dus wie weet is dat ook nog wat leuks voor de toekomst. Maar goed, voorlopig eerst nog maar lekker finetunen.

Niet nadenken maar voelen

En zo ben ik al weer een lekker stukje aan het tikken en is mijn verhaal wéér wat anders aan het worden dan ik voor ogen had. Wat nou gevoel, gewoon zeuren over wat ik eigenlijk allemaal wil leren maar niet durf. Ha! Zie je nou wel! Toch wel gevoel! En het stomme is, ik denk dat vliegen ook niks anders dan gevoel is. Sterker nog: ik vlieg op gevoel. Ik denk volgens mij niet eens na. Of tenminste, ik denk niet na met mijn hoofd, maar mijn lijf denkt voor mij en voert het ook uit. Worden de G-krachten wat te hoog of kom ik wat te dicht bij de grond? Dan stopt mijn lijf automatisch met de spiraal. Krijg ik een mini-inklapper met het wingoveren? Dan gooit mijn lijf de slinger uit zichzelf stil. Geen moment dat mijn hoofd denkt: "oeh als ik nu doorslinger, dan kan het nog wel eens heftig worden". Nee hoor, ik vlieg alweer braaf rechtuit. Soms wat teleurgesteld door mijn eigen reactie, maar het blijkt keer op keer de beste keuze te zijn. Al was het natuurlijk geen keuze maar blijkbaar een automatisme.

Geen hieperdepiepgevoel

Een andere leuke gevoelsanekdote: De laatste keer dat ik voor mijn gevoel echt fatsoenlijk gevlogen heb, ging ik uiteraard lekker spelen. Maar pas de volgende dag besepte ik dat ik geen één keer in de lucht heb gedacht: "Okéééé... we gaan zo spiralen, dus haal even goed adem, ga er even goed voor zitten want het is spannend...". Echt helemaal niks, geen angst, maar ook



geen hieperdepiepgevoel eenmaal met beide voetjes weer op de grond, maarrrrr... ook geen teleurstelling in de zin van "ik heb niks nieuws geleerd". Het was gewoon helemaal goed! Het voelt nu ook een beetje als 'I'm back'. Dus het vliegen zal ik voorlopig niet gaan opgeven. Gewoon een te grote uitlaatklep en moment voor mezelf. Want zeg nou zelf: het is toch gewoon heerlijk om helemaal op jezelf te zijn aangewezen, je eigen beslissingen te kunnen nemen, te kunnen rondfladderen als een vogel en helemaal niemand die je daar bij stoort?

Volg mijn online blogkanaal

Oké, helaas was dit mijn laatste blog in de Lift, maar voor jullie lezers ga ik lekker door. Ik krijg altijd zoveel leuke reacties! Voor heel veel mensen waren mijn verhalen altijd heel herkenbaar. Zo ontstonden er regelmatig leuke gesprekken op het lierveld, strand, per mail en zelfs een keer op de top van een berg in Oostenrijk. Veel lezers waren me ook dankbaar dat de emoties die bij het vliegen om de hoek komen kijken, of beter gezegd: gewoon horen, bespreekbaar werden gemaakt. En om heel eerlijk te zijn

vind ik het heerlijk om daarover te lullen als gevoelsmens. Blijkbaar word ik in het 'echte' leven daarin toch te weinig begrepen, waardoor ik het superfijn vind om in de paraglidingwereld lekker m'n bakkes open te trekken. Ik stop dus ook niet! Ik heb m'n oude blogkanaal weer opgerakeld en ga daar het stof vanaf blazen. En ook heb ik een facebookpagina aangemaakt waar ik af en toe wat leuks zal plaatsen, maar waar ik ook een kattenbelletje zal posten als m'n nieuwste praatje online staat.

Geen laatste versie en woorden van de rubriek 'Fifty shades of paragliding', maar een online doorstart op:

paraglidingdaniella.wordpress.com

en

www.facebook.com/ParaglidingDaniella

Tot binnenkort!



Medailles voor Huub en Gerard

Tijdens de jaarlijkse ledenvergadering van de KNNvL Paragliding werd Huub Coumans (links op de foto) verrast met een zilveren medaille. Voordat de vergadering daadwerkelijk van start ging werd deze eervolle medaille uitgereikt voor zijn verdienste in onze paraglidingsport. Naast zilver werd ook brons uitgereikt aan Gerard Visser (rechts). Ook zijn lange staat van dienst voor de paraglidingsport was aanleiding voor de KNNvL om hem eens goed in het zonnetje te zetten.



Huub Coumans ontving uit handen van het bestuur van de afdeling paragliding de zilveren KNNvL-medaille.

Huub heeft zich in de afgelopen 50jaar!!!! voor de luchtsport ingezet. Het verhaal van Huub begint ver voor het ontstaan van de huidige afdeling. In de jaren 70/80 was hij betrokken bij het parachutespringen en had toen ook al contacten in het buitenland met name in België. In het VK werd veel militair gesprongen en daar begon men, op de grote militaire vliegvelden die beschikbaar

waren, de para's met landrovers omhoog te trekken. Het parasailen was geboren. In het VK en ook in Nederland werden verenigingen opgericht en er werden wedstrijden precisielanden georganiseerd.

Begin jaren 80 werd de in 1974 voor het parachutespringen ontwikkelde Ram Air Canopy ook in het parasailen geïntroduceerd. In het VK had Huub contact met de schermhouwer Andrew Cowley, die overigens nog steeds een grote rol binnen de FAI speelt. Met een door hem gebouwde Harley 9-cel trok Huub richting de Alpen en vloog daar

onder andere in Oostenrijk met pionier Pepi Gasteiger in Sillian maar ook bij de bakermat van het parapente bij Les Choucas in Mieuussy. De Ram-air parachutes waren in iets andere vormen doorontwikkeld en geschikt gemaakt om achter auto's omhoog getrokken te worden in het VK en langer in de lucht te blijven in de Alpenlanden. In de Alpen werden ze met name ook lichter en minder geschikt voor achter de auto. De slider verdween en de instelling werd minder nose-down. Het werd daarmee makkelijker om in Mieuussy de ridge onder de start vrij

te vliegen. Iets wat je nu niet meer kunt voorstellen.

De sport was toe nog heel experimenteel. Bij een wedstrijd in Sillian werd op hoogte gestart en moesten twee doel aangevlogen de eerste was een lager gelegen startplaats waar een landing met doorstart werd gemaakt om vervolgens een tweede precisielanding te maken in het dal. Huub maakte die eerste doellanding met een B-stall.

In Nederland was Huub al instructeur geworden en liet hij passagiers met de sport kennismaken. Hij zette zich ook in voor de wedstrijdsport. Eind jaren 80 en in de jaren 90 waren er in Nederland gemiddeld zo'n 100 deelnemers aan wedstrijden precisielanden waar Huub een grote rol bij had. Een eerste WK precisielanden werd begin jaren 90 georganiseerd in Verbier in Zwitserland. Huub was deelnemer voor Nederland aan dit eerste WK met onder anderen Co Otten en John Polman.

In de Alpen was de ontwikkelingen van de schermen inmiddels richting de nu bekende paragliders gegaan en Huub nam schermen mee naar Nederland met namen als Ginair, Brizzair en dergelijke waar Nederlandse piloten kennis mee konden maken bij Huub met grondoefeningen in Nederland en basisbergopleidingen in België. Voor de hoogte stages nam Huub je mee naar Sillian waar hij zijn samenwerking met Pepi Gasteiger en het latere Blue Sky versterkte.

In 1994 was Huub (namens België) betrokken bij de oprichting van de EPAC, een informele samenwerkingscommissie van de NAC's van België, Frankrijk, Nederland en het VK voor het organiseren van internationale wedstrijden precisielanden waarbij in alle landen dezelfde regels gebruikt werden. Daarvoor had ieder land had zijn eigen specifieke regeltjes. In dit verband wordt sinds die tijd een jaarlijkse competitie georganiseerd (nog steeds!), maar na een aantal edities ontstonden er in België problemen. De Belgische wedstrijd werd daarna een aantal jaren in Nederland bij Huub gehouden onder het mom dat Limburg ook bijna België is. De Belgische tak van de competitie werd opgeheven.

Eind jaren '90, begin '00 werden opleidingen steeds professioneler en werden steeds meer commerciële scholen opgericht. In 2001 ging Huub met pensioen bij de Gasunie en schreef hij zijn paraglidingschool "Falcon Air" bij de KvK in. Hij ging toen full-time aan de slag met het paragliden.

Rond die tijd werd de sport ook FAI erkend en werd in Nederland de afdeling "valschermmvliegen" opgeheven en de afdeling Schermvliegen, de hedendaagse afdeling Paragliding ontstond. Vanaf het begin van de nieuwe afdeling heeft Huub hier de kar getrokken voor de discipline precisielanden. In 2000/2001 werd het eerste WK volgende de nieuwe FAI standaard in het VK georganiseerd met onder andere Nederland. De discipline was nog niet onder de aandacht van het grote publiek. Vanaf die tijd reisde Huub de halve wereld over in toen voor Nederlandse piloten nog onbekende landen. In 2007 was Huub bij de allereerste vliegsport wedstrijd op WK niveau onder volledig winterse omstandigheden. Bij temperaturen rond de 20 graden onder nul werd een weeklang een WK gedraaid op een bevroren meer met toe al bijna 20 deelnemende landen.

Huub werd gevraagd om piloten en liermensen op te leiden. Door de FAI is Huub meerdere malen naar voren geschoven bij organisaties van internationale evenementen. Zo ging hij met een lierteam naar de World Airgames in Dubai en Colombia. Landen die nu hoog scoren bij internationale wedstrijden als Thailand en Indonesië waren daar niet gekomen als Huub er niet gewoon naartoe was gegaan om daar wekenlang trainingen voor piloten, liermannen en instructeurs te verzorgen.

Met zijn school heeft Huub binnen Nederland altijd contact gehouden met andere scholen en verenigingen en stimuleerde hij de kruisbestuiving. Bij zijn bergopleidingen heeft hij altijd respect voor de persoon en leerling en is hij nooit pushy. Huub vliegt nog steeds actief en doet ook nog aan wedstrijden mee zij het dat het wel op een wat lager niveau. In 2017 deed hij op 77-jarige leeftijd echter voor het laatst aan een WK mee als piloot in Albanië.

In de hele (precisie)vlieg wereld is Huub een begrip.



Gerard Visser ontving uit handen van het bestuur van de afdeling paragliding de bronzen KNVvL-medaille.

Gerard zet zich al meer dan 25 jaar in voor de technische commissie van de afdeling Paragliding. In 1993 startte Gerard zijn

vliegcarrière, onder meer met Andre Bizot. Na het berg- en lierbrevet behaalde hij zijn aantekening hulpinstructeur.

In 1994 startte Gerard met de ontwikkeling en het testvliegen van de traprelease voor het traplieren. Gerard was als hulpinstructeur verbonden aan het toenmalige vliegcentrum Zwiep, waaraan de release haar naam dankt. De Zwieprelease is na een jarenlange discussie in enigszins aangepaste vorm toegelaten voor traplieren in Duitsland.

In de loop van 1995 is Gerard gevraagd als lid van de TASU. TASU staat voor Technicus Algemene Schermvlieg Uitrusting, de huidige technische commissie. De vraag komt mede voort uit zijn rol als ontwerper van Zwieprelease. In de eerste tijd hield hij zich samen met de commissie bezig met het opstellen van regelgeving en keurings-eisen voor de lierkeuring en eisen rond het traplieren. In maart 1999 vonden de eerste lierkeuringen plaats.

Naast commissiewerk heeft Gerard ook het bestuur van de afdeling bijgestaan in de rol van bestuurslid tussen 2007 en 2011. Hij dacht mee bij het tot stand komen van het huidige kwadratische stelsysteem van de afdeling paragliding, waarmee evenwicht tussen groot en klein is ontstaan in de ledenvertegenwoordiging.

Naast een warm hart voor de afdeling is Gerard een liefhebber van de sport. Sinds 1995 is hij wedstrijdvlieger. Na diverse top 10 plaatsen kreeg hij een plaats in de toenmalige kernploeg en is internationaal gaan vliegen, voornamelijk de British Open. In 10 jaar kernploeg zag Gerard alle hoeken van Europa vanuit de lucht. In 2002 werd hij Nederlands kampioen berg in Greifenburg. Zo'n 10 jaar geleden is hij gestopt met wedstrijdvliegen. Gerard zegt dat je in het wedstrijd vliegen regelmatig tot of net op de grens gaat. Tegenwoordig is Gerard "gewoon" (ik citeer) XC vlieger en geniet zonder de wedstrijdstress. Hij vliegt vlakland, maar de grootste passie is het XC vliegen in de bergen, waarbij hij regelmatig afstanden van 80 tot 100+ km vliegt.

Gerard is een vrolijke en hartelijke man. Actief sinds 1995! 27 jaar maar liefst, met ontwikkelingen in de sport waar de commissie zich vanuit haar jaarplan voor inzet. Tot op de dag van vandaag is het heerlijk met Gerard samen te werken in de technische commissie.

Keur je lier!

De lier(her)keuringen voor Paragliding voor 2023 vinden plaats op

Terlet op zaterdag 25 februari en zaterdag 11 maart.

De Technische Commissie van de KNNvL Afdeling Paragliding geeft op zaterdag 25 februari en zaterdag 11 maart 2022 liereigenaren de gelegenheid tot het keuren van lieren die gebruikt worden voor paragliding.

Liereigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het laten keuren van hun lier. De vervaldata van de lieren die voor de herkeuring in aanmerking komen staan op de KNNvL website voor de afdeling Paragliding onder "Veiligheid" en vervolgens "Gekeurde lieren" (zie de link onderaan)

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

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.



Kosten

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

Plaats: Parkeerplaats van Terlet

Adres: Apeldoornseweg 203

Aanvang: 9:30 uur

Afsluiting: 14:00 uur

Info en aanmelding

per e-mail: techniek.paragliding@knnvl.nl

KNNvL Afdeling Paragliding

Technische Commissie - Gerard, Rob, Job en Sander

Links

Vervaldata: knnvl.nl/paragliding/veiligheid/gekeurde-lieren

Tijdslots: knnvl.nl/paragliding/veiligheid/veilig-lieren

Is jouw traprelease goed afgesteld?

Gerard Visser, de oorspronkelijke ontwerper van het veiligheidsrelease voor traplieren, wil graag weten of er belangstelling is om de ontkoppelkracht van het veiligheidsrelease te controleren en zo nodig bij te stellen. Daarbij wordt gebruik gemaakt van de meetopstelling van de technische commissie paragliding voor het testen van lieren. Wellicht beschikt niet elke piloot over de juiste middelen om dat zelf te kunnen doen.

Bij een minimaal aanbod van 20 en een maximum van 50 releases kan deze testdag plaatsvinden.

Belangstellenden kunnen zich melden via:

techniek.paragliding@KNNvL.nl t.a.v. Gerard Visser

De geplande datum is:

Zaterdag 18 februari 2023 tussen 10.00u en 14.30u.

Mocht het onverhoopt toch nog bar en boos winterweer worden is er een uitwijkdatum op zaterdag 1 april 2023.

Lokatie: KNNvL Bureau, Houttuinlaan 16A in Woerden.



Vliegende oude mannetjes

Mijn vader vertelde dat zijn grootvader 135 jaar was geworden en dat ze die toen hebben moeten doodschieten omdat hij nog steeds met losse handen op de fiets reed. Een gemakkelijke leugen, maar ik ben toch jaloers op die overgrootvader. Zou ik ook wel willen: met losse tokkels op mijn 135ste uit de lucht geschoten worden omdat ik een gevaar voor anderen word.

Ik word over een paar maanden 77 jaar maar ik beseft dat die 135 er niet in zit en nog 20 jaar vliegen ook niet. Er komt onvermijdelijk een moment dat ik moet stoppen met vliegen. Maar wanneer is het zover?

Een paar ervaringen:

- Twee jaar geleden kwam er een mij onbekende schermvlieg instructeur op me af na een dag lieren. Hij zei: "Jij vliegt goed! Meestal moet ik die oude mannetjes de hele dag in de gaten houden, maar aan jou heb ik geen kind".
- Vijf jaar geleden zei de instructeur zweefvliegen tegen me: "Je vliegt redelijk, maar we zullen je nooit solo laten gaan. Dat is geen schande hoor, we zien dat het per tien jaar oudere leeftijd moeilijker wordt om het zweefvliegen onder de knie te krijgen. Jongens van veertien kunnen na dertig vluchten alleen de lucht in, voor een man van zeventig is het eigenlijk niet meer te doen. Zonder dat je het merkt gaat je reactiesnelheid omlaag, je intuïtieve leren en automatiseren loopt sterk terug". Ik ben toen gestopt met zweefvliegen en keerde weer terug naar mijn oude vertrouwde schermvliegen.
- Een jaar geleden kwam een schermvlieg instructeur na drie afgebroken starts op me af op een berg in Italië. Hij zei indringend: "Ik zou als ik jou was niet meer starten". Ik sputterde wat tegen en hij herhaalde nog dringender zijn advies. Wat bozig ging ik aan de kant zitten om er over na te denken en toen merkte ik dat ik doodmoe was. Ik had een week lang dapper meegedaan met een groep veel jongere vliegers aan een overlandcursus. Blijkbaar had ik teveel van mezelf geleverd en kon ik daardoor niet meer fatsoenlijk starten.

Ik besepte dat ik ouder word en dat ik moest terugschakelen. Ik verkocht mijn hoge B en stapte over naar een goed en wendbaar A-scherm (Skywalk Mescal 6 in sportsmode). Ik besloot om geen overlandcursussen meer te doen en dat ik me beter kon beperken tot een vertrouwde stek en tot een of twee vluchten per dag van bij elkaar maximaal twee uur. Dit voorjaar vermaakte ik me zo drie weken veilig in Greifenburg.

In Bassano kwam ik een 81-jarige schermvlieger tegen die net gestopt was omdat hij vliegen niet meer verantwoord vond. Hij zei gekweld: "Maar het doet zo zeer.....!"

Ja, vliegen is verslavend. Ik merk dat ik het heel lastig vind om te bepalen wanneer stoppen nodig is.

Lichamelijk is schermvliegen niet zo veeleisend. Vaak ben je bij de start na een paar stappen in de lucht en de landing is meestal alsof je uit je bed stapt. En eenmaal in de lucht kun je er comfortabel bij gaan zitten en genietend om je heen kijken. Maar dat is wel bedrieglijk. Je moet voortdurend alert zijn. Er zijn andere vliegers in de lucht, je moet reservelandingsplekken in de gaten houden, er zijn wolken waar je niet ingezogen wilt worden, je let op wolken, terrein, vogels, stofjes, rookflarden en insecten om thermiek te vinden, je moet het weer in de gaten houden, je snelheid over de grond, reageren op verstoringen in de kap en ga zo maar door. Alert zijn kost veel energie.

Ik wil mezelf niet te snel afschrijven, maar het gevaar is dat je het te laat doet. Ik denk dat je het niet helemaal alleen kan beoordelen. Je houdt jezelf gemakkelijk voor de gek. Vliegen is niet zo moeilijk, maar vliegen onder alle denkbare omstandigheden is dat wel.

En juist in lastige situaties is snelheid van beoordeling en reactie van groot belang.

Ik neem me een paar dingen voor: meer en vaker grondoefeningen doen, vaker lieren, met anderen samen vliegen, zeker een keer per jaar met een school gaan vliegen en goed naar de instructeurs luisteren. Ik hoop dat ik het overleef. En zo niet: een mooie dood toch?

- Han Smit

Informatie

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

Paragliding

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Deltavliegen

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Paramotorvliegen

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



Het komt niet uit de lucht vallen...

Als de afdeling Paragliding ook in de toekomst wil blijven bestaan is de hulp van meer vrijwilligers dringend nodig. Vele handen maken licht werk en het is voor een goed doel; onze mooie sport.

Meer informatie? Mail naar: voorzitter.paragliding@knvvl.nl

Kom ons helpen en maak het verschil!

Wat zoeken wij?

Bestuurslid Communicatie

Je zorgt voor: de informatie van en naar onze leden via Social Media, nieuwsbrief en controle van diverse websites en media (gemiddeld ca 2-3 uur per week).

Bestuurslid Opleidingen

Je bent verantwoordelijk voor de organisatie van de instructeursopleiding en de instructeursdag (gemiddeld ca 1-2 uur per week).

Commissie Examens

Vragen maken over paragliding, meehelpen met grafische weergave, beoordelen gemaakte examens. Testen van de aankomende verbetering in examenprogrammatuur (1-2 uur per week).

Commissie Schoolerkenning

Verbeteren van het schoolsysteem en opstellen waarom een school erkend wordt (1 uur per week)

Diverse afgebakende taken

- Update van de tekst op de website van de afdeling (2 dagen)
- Organiseren online ALV (incl. anoniem stemmen) (1 dag)
- Bestedingscommissie van Afdelingsgelden (2,5 dagen)
- Reglementen controleren, voorstellen maken voor verbetering en tekstueel aanpassen (1 dag)
- Notuleren Afdelingsvergaderingen (0,5 dag)