

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



30

Juli 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-Hondsmerk, Mario Spee, Titus
Verbeek, Maaïke Zijdeveld

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Han Smit, Bastienne
Wentzel

Druk

Drukkerij Weemen.

Advertenties

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

Bijdragen voor Lift

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

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



Weatherhold

Wiehoe, ik voel de wind in mijn gezicht en zie de bergen. Onder me het dal, met de blauwe rivier erdoorheen slingerend als een ketting. Om me heen vliegen de vogels en hoor ik een stem zingen: "I'm like a bird, I'll only fly away..." Huh, wat doet Nelly Furtado hier?! En sinds wanneer draag ik een coconharnas? Dat past toch niet in onze lichtgewicht gear?! Verwarring alom.

Langzaam begint het te dagen: Nelly klinkt over mijn wekkerradio en mijn benen zitten verstrikt in het dekbed. Ik was in dromenland. Het goede nieuws is dat het weekend is. Ik spring uit bed en gluur door de gordijnen. De grijze lucht straalt me tegemoet. Zucht, nog steeds geen zomer...

Tijdens het ontbijt maken mijn piloot en ik plannen voor vandaag. We bekijken zoals altijd eerst de Soarcast-app. Dat krijg je als je dicht bij de kust woont. Deze aandoening staat ook bekend als soaritus holandus en wij hebben het zwaar te pakken. Helaas hebben we al weken afkickverschijnselen, want de westenwind is schaars dit voorjaar. Ook vandaag ziet het er slecht uit.

Is er dan nog ergens wat te lieren? Of met de paramotor dan? Helaas, de wind is te hard. Skydiven zit er voor mijn piloot ook al niet in: te laag wolkendek. Een beetje verslagen zitten mijn piloot en ik aan tafel. Weatherhold... Nog maar een kop thee dan.

*We springen niet, we rennen de
wijde wereld en de vrijheid tegemoet,
gedragen door de wind en ons scherm*

Na een uurtje drukken we op de reset knop. Het is weekend; het is droog; we gaan erop uit! Er is meer in het leven dan vliegen toch? We kiezen een mooie wandeling door de duinen uit. Hup, de GPS-track downloaden, wandelschoenen aan en gaan.

Het pad voert ons omhoog en omlaag, met af en toe uitzicht op zee. Ik voel de wind in mijn gezicht en denk weer even terug aan mijn droom. En moet even glimlachen. Wat deed ik in mijn vrije tijd toen paragliden nog niet in ons leven was? Toen ik vliegen alleen nog associeerde met Schiphol en strandvakanties? Toen ik parasailen en paragliden als hetzelfde zag en een delta "zo'n driehoek" was.

Nu lach ik stilletjes om mensen die bij het woord paragliden altijd zeggen "Dus jullie springen van bergen af?" Want we springen niet, we rennen de wijde wereld en de vrijheid tegemoet, gedragen door de wind en ons scherm. En als we dat een tijd niet kunnen doen, dan dromen we ervan. Veel mooie vluchten allemaal deze zomer!

Vouwkonijn

LIFT

inditnummer

Cover: Saudi Arabië - Foto: Bart Lablans

Saudi-Arabië: Onbekend maar sprookjesachtig mooi	4
Fisch&chips en vliegen in het Verenigd Koninkrijk	12
Zelf je propeller repareren	20
Fabrikant in de schijnwerpers: Ellipse delta's	24
Vliegstekken: Dolomieten	28
Buiten de gebaande paden: hoe plan je een bijzondere vlucht?	30
Langs de Lift-lat: Chavert ter Maat	34
Nieuws en 'Uit het logboek van...'	36

The Bloreng, Wales (VK). Foto: Bastienne Wentzel

Paramotorvliegen in Saudi Arabië

Saudi Arabië

Onbekend maar sprookjesachtig mooi

Tekst en foto's: Bart Lablans





Wat doe je als avonturier wanneer je de mogelijkheid hebt om deel te nemen aan een bijzonder avontuurlijke reis? Je denkt tien seconden na en zegt, ja natuurlijk! Bart Lablans werd uitgenodigd voor een unieke paramotortrip naar Saudi Arabië. Dit is zijn verslag.

Eerst een rewind naar zomer 2021. Op de veerboot onderweg naar IJsland vraagt Miro (Miroslav Svec - het brein achter Scout Paramotors) mij waar ik graag nog eens zou gaan vliegen? Welke bestemmingen staan op mijn lijstje. Ik noem een aantal locaties: "Lofoten Noorwegen, Midwest USA, Balkan, Egypte, Arabisch schiereiland"... Hij haakt in: "Noorwegen wil ik volgend jaar een reis proberen te doen, Saudi Arabië ben ik mee bezig voor het jaar erna". Ik stel wat vragen ten aanzien van de logistiek naar zo'n land en hij legt uit dat de motoren het land inkrijgen het probleem is, maar dat hij goed bevriend is met een lokale piloot die de inns en outs kent. Deze lokale piloot leer ik zelf najaar 2021 kennen in de Dolomieten. Shihab is een Saudi met ook de Amerikaanse nationaliteit, gepensioneerd Boeing 737-piloot,

ex-Red Bull Air Race deelnemer en ervaren instructeur voor woestijnnavigatie met terreinmotoren. Shihab vraagt me dus of ik mee zou willen indien ze alles rond krijgen. Uiteraard!

Waarom Saudi Arabië?

Ruim een jaar later kondigt Miro aan dat hij het voor elkaar heeft en een viertal trips naar Saudi Arabië doorgaan. De trips zullen begeleid worden door twee gidsen (Miro of Stefan namens Scout en Shihab als local) met maximaal vier deelnemers (in verband met de ruimte in de auto's) en twee terrein-auto's. De deelnemers moeten niet uitgaan van luxe en bereid zijn in een tentje in de woestijn te slapen. Tenten voor de paramotoren en brandstof is geregeld, eigen vliegspullen (schermen, reserves, helm) niet.

Een veel gehoorde vraag is: waarom Saudi Arabië? Die vraag is eigenlijk makkelijk te beantwoorden. Het beeld dat wij hebben van het land is bijna volledig gebaseerd op wat we zien en lezen in de media over misstanden van het regime of de conflicten met omliggende landen. Zelden gaat het over het landschap, de mensen, de cultuur. Ik kon geen fatsoenlijke reisgids vinden en dat terwijl er grote aantallen mensen gaan naar omliggende landen zoals Jordanië, Dubai, Qatar en zelfs Oman. Als er nog geen opgezette toeristenstroom is, dan ligt het echte avontuur voor het oprapen.

Geen tas en geen taxi

Fast forward naar februari 2023. Na een vlucht van Amsterdam naar Djeddah en een binnenlandse vlucht van Djeddah



naar Tarbuk, een middelgrote stad in het noordwesten van het land, sta ik op het kleine vliegveld om half drie in de nacht te wachten op mijn onhandig grote fastpack schermtas met de meeste vliegspullen die keurig in plastic is gesealed... No-show.. Gelukkig spreekt de man van de bagage afhandeling fatsoenlijk Engels en moet ik een lokaal telefoonnummer afgeven dat ze zullen bellen wanneer mijn tas er is, ik heb geen lokaal nummer dus ik geef dat van Shihab maar. De volgende vlucht uit Djed-dah komt rond lunch de volgende dag. Ongelukkig over het niet hebben van mijn kleren en alles wat ik voor de trip nodig heb,

probeer ik een taxi te vinden naar mijn hotel. Wat blijkt, Tarbuk is het eerste vliegveld ter wereld waar ik geen taxi kan vinden. Een local roept uit een auto of ik transport nodig heb? Ja graag! En een half uur later sta ik, beter laat dan nooit, bij mijn hotel. De hotelwerknemer vroeg zich al af of ik nog kwam. Blijkbaar gaan best veel dingen in dit land ook 's nachts gewoon door, maar taxi's? "Nee die zijn belachelijk duur en geen Saudi die die dingen gebruikt. Ze zijn puur voor expats". Stefan komt mij de volgende ochtend ophalen in een grote goudkleurige Toyota Sequoia en terwijl we onderweg zijn om de

anderen op te halen (Jeremy, een Zwitser en Robert, een Pool), belt Shihab dat mijn tas is aangekomen op het vliegveld. Een last valt figuurlijk van mijn schouder en letterlijk erop. In de middag bereiden we onze motoren voor, preppen onze bagage voor de eerste vlucht en doen we een initiele briefing. Conclusie: we vliegen ver van beschaving dus houd elkaar in de gaten, neem geen onnodige risico's zoals 'acro' of 'footdrags' en help elkaar waar je kunt. Shihab legt uit dat het vaak in de ochtend vliegbaar is, maar door de toename van zonnekracht later in de ochtend de wind uit het noorden aanzet

en pas na zonsondergang weer gaat liggen. Oftewel, vroeg uit bed elke dag!

Meer pech

De volgende ochtend om vier uur vertrekken we met de Sequoia en Shihab's Toyota Hilux naar een bestemming ten noorden van Tarbuk richting de grens met Jordanië. Het landschap is als Wadi Rum in Jordanië: ge-erodeerd rood zandsteen, maar van de keten die 100 kilometer lang is, ligt er maar 20 kilometer in Jordanië en de rest ligt in Saudi Arabië. Op een gegeven moment stopt Shihab de auto, en moet de lucht uit de banden, waarna we het asfalt vervuilen voor het zand. Op een afgelegen plek die een Australiër zou beschrijven als "Whoop whoop" is de conclusie, vanaf hier gaan we vliegen! Game-on!

We zetten windzak neer en leggen alles klaar, met het eerste licht gaan we starten. Jeremy start als eerste en heeft een

prachtige start. Ik start als tweede maar mijn scherm komt scheef op, en ik breek af. Bij de tweede poging trekt mijn scherm wat naar rechts bij het versnellen, ik corrigeer te laat en glij op mijn knieën door het zand bij het afbreken. Ik heb wat schade aan mijn kooi-net, er past net geen volleybal doorheen, maar verder is alles in orde. De rest start en is airborne. De vliegkansen niet willen missen besluit ik weer klaar te leggen ondanks de netschade. Alles is klaar en voor de startpoging en bij het opwarmen van mijn motor flappert een lijn van mijn scherm precies door het gat in mijn net zo in de prop! Ik stop de motor gelijk maar de schade is geleden, een B-lijn dwars doormidden. 'Einde trip!', zo gaat door mijn gedachten.

De anderen landen na een mooie vlucht en ik bespreek met Stefan en Shihab mijn opties. Nieuwe lijnen heb ik niet bij me, niemand. Lijnen krijgen? Misschien weet Shihab iemand ergens maar dat lijkt hoogst

onzeker. Hij heeft wel een tweede scherm dat hij te spannend vind om zelf mee te vliegen. Het is maar twintig vierkante meter en elke start is boven de duizend meter hoogte! Mogelijk, maar ik zie het niet echt zitten om in uitdagende omstandigheden te vliegen met een scherm dat kleiner is dan ik normaal vlieg en dat ik niet ken. Ik opper om te kijken of ik een lijn van dat scherm kan lenen, misschien is er een van dezelfde lengte? Stefan en ik gaan meten en verrek, de tweede lijn die we proberen heeft misschien een millimeter verschil. We halen die uit het scherm van Shihab en in die van mij, het past! Yes!

Vliegen in het landschap van 'Dune'

We kamperen in de woestijn, kampvuurtje, waanzinnig mooie omgeving, ik vraag me de hele tijd af waar die 'Fremen' zich toch verstoppen en of we asymmetrisch moeten lopen om niet opgemerkt te worden door





Ik heb geen mooie start, maar ik kom ermee weg en heb een vlucht die in het rijtje mooisten in mijn leven kunnen tussen driehonderd meter hoge zandsteen formaties door



een zandworm. Ik waan me in Frank Herberts – ‘Dune’ wereld. De volgende ochtend met zonsopkomst een nieuwe kans. Ik heb geen mooie start, of eigenlijk een hele slechte, teveel spanning, maar ik kom ermee weg en ben in de lucht! Ik heb een vlucht die in het rijtje mooisten in mijn leven kunnen, tussen driehonderd meter hoge zandsteen formaties door, klimmend en het landschap lijkt niet te eindigen. Er heerst een verraderlijk straf bovenwindje, maar lager tussen de formaties is het heerlijk laveren, wat een gevoel! Ik vlieg achter Jeremy en Stefan aan en schiet enkelhandig foto’s waar mogelijk. Er ontstaat langzaam aan wat rotor achter de toppen: tijd om terug te gaan. Ik land met een grijns op mijn gezicht, hiervoor ben ik in het vliegtuig gestapt. Na de vlucht komt Shihab naar me toe en neemt me apart. “Had ik de start niet moe-

ten afbreken?”, vraagt hij serieus, de risico’s uiteenzettend. Hij heeft gelijk, ik ging door waar ik normaal zou afbreken. Ondermijnt de wil om te vliegen mijn gezonde beoordelingsvermogen nu? Een leermoment. In de middag verkassen we naar een plaats genaamd Al-Ula, een oase regio die zo mooi is dat het mijn verbeeldingsvermogen overtreft. Ik kan het allemaal moeilijk geloven hoe mooi het hier is. Hier kon vroeger met de paramotor gevlogen worden maar de regering probeert het toerisme van de grond te krijgen en heeft alle ongecontroleerde vluchten verboden omdat het geld wil verdienen met dure helikopter-rondvluchten.

Geroosterd dromedarisvlees

De volgende ochtend verkassen we naar een plek die wat weg heeft van de Grand Canyon, maar dan kleiner. Ik heb een prach-

tige start en we laveren van de ene smalle bochtige kloof naar de andere. Ik heb een grijns op mijn gezicht en schiet foto’s waar ik het veilig acht. Na de vlucht keren we terug naar Al-Ula en bekijken we rotsschilderingen en resten van nomaden-karavanen die eeuwenlang hierlangs gekomen zijn. In Europa zou dit een afgezette attractie met rijen toeristen zijn, hier geen mens te zien. In de avond eten we, zittend in een soort hokje met kussens, geroosterd dromedarisvlees met rijst en hapjes. Ook de lokale keuken is een groot succes.

We blijven in Al-Ula en vliegen de volgende dag een uur of twee verderop bij een hoge zandduin in een afgelegen omgeving. Vliegend langs de duinen schiet ik foto’s terwijl we in treintje langs dit vermaak vliegen. Een prachtige vlucht waar ik helemaal in mijn element zit. Wat een landschap zonder te-





kenen van de mens op een uitzondering na. Er zijn resten van een spoor dat de Ottomanen hebben aangelegd tussen Amman (Jordanië) en Medina, een oorspronkelijke karavaanroute waar Medina voor moslims ook een heilige stad is. Het bleek geen succes, de nomaden die de Ottomanen als indringers zagen vielen de trein zo vaak aan dat er elke twintig kilometer een fort was neergezet om de spoorlijn te beschermen. We vliegen langs zo'n verlaten eind-negentiende-eeuws fort, geen hek, geen toerist, niemand die zich erom bekommert.

Zwart-witte vulkaan

Op de een-na-laatste dag reizen we door naar een vulkaangebied, waar we in de krater overnachten om de volgende ochtend te vliegen. Het landschap bestaat uit zwarte lava velden met twee opvallende witte vulkanen die er gigantisch tegen afsteken. In de avond rond een vuur hebben we mooie gesprekken, wat voor waanzin mensen drijft tot zo'n hobby, die dit soort reizen in je naar boven halen. Iedereen heeft andere levensverhalen en achtergronden, maar de passie is uniform, de vrijheid van het vliegen op verlaten plekken.

In de ochtend is de lichte wind wisselend en daarbij is de start op ruim tweeduizend meter hoogte en betekent heel hard lopen. Ik merk dat de spanning van de eerste dag terug komt en ik gespannen start. Ik heb door de draaiende wind toch rugwind, de start gaat niet goed en breek hem op het laatste moment af en glij vanuit volle sprint op mijn knieën. Resultaat... beschadigde kooi. Geen tweede poging dus. Jammer want de omgeving is zeer mooi en heb hier dus geen luchtfoto's. Maar "live to fly another day" is het motto, er komt wel weer een andere kans.

De laatste dag zijn we bij een bijzondere rotsformatie met onder andere een grote stenen boog. De wind is wederom wisselend. Ik besluit eerst te kiten om te kijken of ik zonder motor het scherm goed boven me kan houden. Met het kiten zie ik een rare vouw in mijn scherm. Na onderzoek zijn een aantal stiksels gescheurd. De kapotte lijn van dag één lijkt stiksels te hebben verzwakt en de afgebroken start van de dag ervoor zorgde ervoor dat ik niet kon voorkomen dat het scherm op de neus landde. Op de naad een scheur van vijf centimeter. Ik besluit dat het mooi is geweest. Jammer

van de vlucht, maar de vluchten die ik heb gemaakt waren van zulk hoog niveau dat ik hoe dan ook tevreden terug naar huis zou gaan.

Special forces

Terug in Tarbuk halen we de spullen uit elkaar, en pakken we onze spullen weer in voor de reis naar huis. We verkennen de stad en halen eten in een restaurant waar ze op traditionele manier lam bereiden in gaten in de grond waarin houtkool ligt te smeuken. De eigenaar is zeer verbaasd wat zulke vreemde snuiters brengt naar zijn restaurant en hoort ze in het Arabisch zeggen dat ze denken dat we 'special forces' zijn die op training komen. Eenmaal doorhebbend dat Shihab Arabisch spreekt vragen ze wat we hier doen en Shihab zegt bewust met een Amerikaans-Arabisch accent dat we piloten zijn (wat soort van waar is). De mannen denken dat we straaljagerpiloten zijn. We laten ze lachend in hun waan en nemen de stukken lam mee om in het hotel de avond gezellig af te sluiten met een goede maaltijd en delen mooie verhalen. De tijd lijkt met zo'n reis toch altijd voorbij te vliegen. Mijn beeld van het land is voor altijd veranderd.

Fish & chips en vliegen

Tekst: Bastienne Wentzel
Foto's: Erwin Voogt

Meivakantie. Het weerbericht in de Alpen geeft consequent een 14-daagse regenvoorspelling. Toch het vliegtuig naar Turkije of Zuid-Spanje dan maar? Te duur, te druk, te onzeker. Al rondzappend op internet stuiten we op de voorspellingen voor Engeland: de komende weken zon! Een paar appjes naar bevriende Britse piloten later hebben we de ferry naar Dover geboekt en pakken we de schermen in voor een rondreis door Engeland en Wales. Kun je daar vliegen dan? Jazeker!



Groot-Brittannië, ofwel het Verenigd Koninkrijk (VK) is best groot. Toch kun je het vliegen door het hele land wel samenvatten met: soaren met af en toe een kans op een thermiekvlucht als het weer meewerkt. Maar er worden ook behoorlijke overlandvluchten gemaakt: eind mei vloog een lokale piloot nog ruim 300 km! Onze tocht, en dus de vliegervaring, beperkt zich deze twee weken tot de zuidkust van Engeland en een rondje door Wales. Hier zijn een paar vliegstekken die wij de moeite waard vonden, maar er zijn er veel meer.

De zuidkust

Op aanraden van bevriende piloten melden we ons op de eerste dag op de Devil's Dyke vlakbij Brighton aan de zuidkust, een grote grasheuvel met parkeerplaats en café. Het

is bewolkt en het waait bijna niet, maar dat verandert snel en dan zijn er ineens tientallen piloten in de lucht. Het is krap in de liftband maar iedereen vliegt keurig. We hebben een paar uurtjes lol met toplanden (naast de koeien) en doorstarten totdat het dan toch gaat regenen. Op mooie dagen kun je hier prima thermieken zeggen de locals en er worden vluchten van tientallen kilometers gemaakt.

Veel stekken in dit gebied zijn al vroeg vliegbaar. Bovendien trekt de zeebries uit het zuiden in de loop van de dag binnen. De meeste stekken liggen op een heuvelrug die oost-west loopt, dus daar blaast de zeewind tegenaan en zo krijg je convergentie. Daar kun je gebruik van maken maar het kan ook turbulente lucht veroorzaken met name op starts die noord-georiënteerd zijn.

Devil's Dyke, met boven de helm het café en de parkeerplaats, links de start en rechts de toplandingsplek.

Het merendeel van de startplekken in deze regio bevindt zich net als Devil's Dyke op de top van een grasheuvel. Je hebt meestal maar enkele tientallen tot maximaal een paar honderd meter hoogte tot de landing. Omdat je zo weinig hoogte hebt moet je vaak starten met wat hardere wind om te kunnen blijven hangen. Die landing moet je ook ruim zien trouwens. Vrijwel overal is toplanden de standaard en vind je in geval van uitzakken een noodlandingsveldje aan de voet van de heuvel. Die zijn vaak niet ideaal en meestal moet je terug lopen. Voor delta's is die uitdaging nog groter dan voor paragliders. De basisvaardigheden: starten met hardere wind en toplanden, gaan je dus helpen om meer te vliegen. Niet voor niets moeten Britse piloten toplandingen en hellinglandingen uitvoeren als taken voor hun brevet.

Dag twee is het zowaar weer vliegbaar. 's Ochtends staan we op Bo Peep met een stevige bries. Een aantal paragliders hangen voor de enorme grasheuvel, maar met 8/8 bewolking komen ze niet ver of hoog. 's Middags klaart het gelukkig op en draait de wind naar het oosten. Aan het eind van de dag gaat de wind net genoeg liggen om een start van High and Over mogelijk te maken.

Een heel klein kommetje met twee startplekken enkele tientallen meters hoog. In de avondzon hangen we heerlijk een uurtje met uitzicht naar de kust.

Ideale logistiek

Op de beste plekken is de logistiek ideaal: je parkeert je auto op het weggetje achter de start. Je start op een keurig grasveld en vliegt zo lang rond als je wilt. Je landt waar je was gestart, soms zelfs met een café ernaast zoals bij Devil's Dyke, voor een snack of 'after-flight-beers'. Mocht je toch wegvliegen voor een overlandje dan is het openbaar vervoer goed geregeld en liften heel normaal.

In het VK is het vliegen redelijk strak georganiseerd: er zijn tientallen lokale clubs die ieder een handvol stekken beheren. Ze hebben vrijwel allemaal een website met goede stekinformatie. Als het vliegbaar is, vliegt er altijd wel iemand en je mag nergens vliegen als er niemand anders vliegt. De club coach of site officer is vaak aanwezig dus stel je even aan hem of haar voor. Soms moet je ter plekke daggeld betalen of tijdelijk lid worden van de club. De coach kan je ook wat over de lokale eigenaardigheden van de stek vertellen. Veel sites zijn gevoelig, met

natuurgebieden, 'boze boeren' of landeigenaren die niet willen dat je op hun land komt.

Tot slot: het VK heeft zeker in het zuiden en midden minstens net zoveel luchtruimbeperkingen als Nederland. Wanneer je hier overland wilt vliegen moet je dus de juiste apparatuur en kennis bij je hebben.

Soaren met xc-potentiëel

De oostenwind brengt prachtig weer in Engeland, maar ook harde wind. Dat verandert gelukkig na een paar dagen en we zijn inmiddels in midden-Engeland beland. Een bevriende piloot neemt ons mee naar zijn huisstek The Long Mynd, een weststart. Zodra we het nabijgelegen dorpje uitrijden bevinden we ons in een ruig natuurgebied: kale heidevelden met schapjes en ponies. Bovenop de kilometerslange heuvelrug is een zweefvliegveld met lier en een groot veld voor paragliders en delta's. Toplanden is wederom op het enorme veld vlak achter de start, waar ook je auto staat.

Het belooft een dag te worden met hoge basis dus potentieel overlandvliegen. We maken een plan met local Martin: als je een paar honderd meter boven de start bent kun je omdraaien en met de wind mee



vliegen richting het oosten. Het is zo'n 60 km naar zijn huis. Er zitten twee ATZ's ergens halverwege: daar moet je tussendoor. De wind is prima maar we verwachten nog geen thermiek omdat het geheel bewolkt is. We besluiten vast een rondje rond te vliegen in afwachting van de thermiek, maar we merken tot onze verbazing dat het al 'werkt' – na een paar rondjes soaren vinden we kleine belletjes die ons tot 200m boven de start brengen! Niet hoog genoeg om weg te vliegen maar wel leuk voor het uitzicht. 's Middags klaart het op en de wolkenlucht ziet er veelbelovend uit. Maar binnen een paar minuten staan we allemaal, inclusief de locals, beneden op het noodlandingsveld.... de lift is weg! We wachten een tijd in de lekkere zon en we proberen af en toe een rondje, maar de wind draait steeds meer naar zuid. De twee delta's die aan het eind van de dag toch nog starten staan snel beneden in hun eigen landingsveld. Toch een mooie dag.

Wales

Na The Long Mynd (dat eigenlijk ook in Wales ligt) rijden we door naar Snowdonia, het berggebied in Noord-Wales waar diverse bergtoppen van meer dan 1000m liggen,

met als hoogte de Snowdon (1078m). Dat klinkt niet hoog maar de dalen liggen vrijwel op zeeniveau.

Wales is over het algemeen een stuk ruiger dan zuid-Engeland. Een deel is glooiende groene ommuurde weilanden met schapen en karakteristieke dorpjes. De natuurgebieden zijn veelal kaal en dunbevolkt. Vliegen hier lijkt meer op bergvliegen in de Alpen inclusief thermiekvliegen en valleiwinden. Snowdonia is bekend om zijn mooie trekkingen (hike&fly kan, maar je mag niet zomaar overal vliegen). Het dorpje Llanberis is het uitgangspunt voor de trekkingen naar Snowdon. Er is ook een leistein-mijn, die fungeert als thermiekbron naast de startplek vlak buiten het dorpje. Het weer is lastig – als we zelf hoog op de berg tegenover Snowdon wandelen horen we per app dat er een paar piloten vliegen van Llanberis. We zien ze even later over ons heen vliegen, niet veel hoger dan wij lopen. Het zijn er drie en als we later op de middag voorbij Llanberis rijden vliegt er niemand. Het was maar een klein window...

Supersized Zoutelande

We trekken verder naar zuid-Wales. Het zou nét hard genoeg waaien om te soaren

bij het strand van Rhossili, aan het uiterste puntje van een schiereiland. Als we rond het middaguur de start op lopen pakken de locals hun grote schermen in en de miniwings komen uit de zak. Mmm, die hebben wij niet bij ons. Het gaat nog net met de grote lap, maar 20 tot 25 km/u blijkt voor deze enorme duin (in Hollandse ogen) vrij veel – lift tot misschien wel 100 m vóór het duin en 150 m erboven. De grote schermen hangen stil. De instructeurs van Crickhowell paragliding die er vliegen bieden ons een rondje met de Spiruline Pro 12m² of de nieuwe parakite van Flow, de Mullet 18m² aan. Die laatste blijkt nog te groot, maar we hebben de grootste lol met de Spiruline. Dank! De gras-start ligt op 150 m en het 'duin' (meer een heuvelrug) is 200m hoog. Dit is Soaren met een hoofdletter! De rug is 3 km lang en de ruimte die je hebt om te vliegen dus enorm. Een soort supersized Zoutelande, met voldoende mogelijkheden om langs de helling te crossen maar ook meer dan genoeg ruimte om boven het strand en de zee te cruisen of spelen. Met noordwesten wind kun je naar links naar de kliffen boven de parkeerplaats. Let op dat je weer terug komt: je mag enkel landen op het strand en toplanden op de startplek, strict verboden



ergens anders te landen! Dat geldt ook voor de parkeerplaats (jammer, want daar staat de auto) en het plateau halverwege de helling als je uitzakt.

Laat in de middag zakt de wind tot zo'n 17 km/u en kunnen we heerlijk hangen, spelen, filmen en fotograferen aan onze eigen grote schermen. Prachtig! Dit is zeker een van de mooiste soarplekken die ik ken vanwege de ruimte en de mogelijkheden: van harde-wind-miniwing-plezier tot rustig hangen in de enorme liftband met een groot scherm. En alles met prachtig uitzicht. Het lijkt verleidelijk ook beneden op het strand te starten maar dat is zinloos: het onderste randje bij het strand ligt bezaaid met grote keien en het grasduin is heel erg steil zodat je daar waarschijnlijk niet weg

komt. En waarom ook? Je hebt een enorme berg tot je beschikking!

Hike&flyrace

Op de valreep van onze trip rijden we nog langs de laatste bekende stek: The Bloreng in zuid-oost Wales. Ook al bekend om zijn goede xc-mogelijkheden en dit weekend het toneel van de Dragon Hike&Fly wedstrijd. We hebben een middag de tijd en de voorspellingen zijn prima: zon, windje uit de goede richting, thermiek. Maar als we de twee kilometer van de parkeerplaats hebben gelopen door het natuurgebied staat iedereen nog op de start: het waait niet... De condities blijken zo stabiel dat niemand kan bovenblijven. Een lokale wedstrijdpiloot probeert het herhaaldelijk

en komt niet meer dan een paar meter boven de start. Twee deltavliegers houden het een half uurtje vol in een thermiekbel boven het landingsveld. De deelnemers aan de hike&flyrace lopen een voor een de heuvel op om weer weg te vliegen naar het volgende turnpoint.

Het hoogteverschil vanaf The Bloreng is maar liefst zo'n 500 meter en er is een heus landingsveld beneden in Abergavenny. Geschikt voor glijvluchten dus en er wordt hier ook lesgegeven.

Aan het eind van de dag doen alle piloten precies dat: een glijvlucht naar de landing. Vanwege de gezelligheid en het mooie weer en uitzicht een perfecte afsluiting van onze trip.



Links

- De lokale piloten gebruiken vaak de RASP Blipmap modellen lazyrasp.com
- School en winkel Flybubble heeft een mooie weersite op basis van RASP. Je vindt hier meteen alle vliegsites in het VK op een kaart. flybubble.com/weather
- Vliegstekken in Sussex (Zuid-Engeland) www.shgc.org.uk/siteguide
- Vliedschool Fly Sussex zit vlakbij Lewes en heeft ook een winkel flysussex.com
- The Long Mynd Soaring Club longmynd.org
- Snowdonia vliegclub www.snowdoniaskysports.co.uk
- Vliegstekken in Zuid-Wales flysouthwales.co.uk/site-guides
- Je vindt meerdere scholen in Wales, waaronder Crickhowell paragliding crickhowellparagliding.com
- Vind alle Britse vliegclubs en scholen bij de 'Britse KNNvL' - de BHPA bhpa.co.uk/clubs ; bhpa.co.uk/schools

Vliegstekken - Sussex, Zuid-Engeland

Devil's Dyke (NW)

Start: N 50.8856, W 0.2124
Noodlanding: N 50.8899, W 0.2178
Hoogteverschil: 60m
Vliegen: soaren, xc
Logistiek: Betaald parkeren achter de start bij het café, toplanden.



Bo Peep (NO)

Start: N 50.8254, O 0.1201
Noodlanding: Onderaan de heuvel overal waar geen gewassen staan
Hoogteverschil: 90m
Vliegen: soaren en thermiek
Logistiek: Parkeren op Bo Peep car park, 5 min lopen, toplanden. Geen voorzieningen



High and Over

Start NO: N 50.7880, O 0.1419
Start ZO: N 50.7911, O 0.1423
Noodlanding: N 50.7859, O 0.1461
Hoogteverschil: 70m
Vliegen: soaren
Logistiek: parkeren op High and Over car park, 200m lopen, cijfercode voor ZO-start vereist.
Toplanden of onderaan de heuvel (pas op voor moeras). Geen voorzieningen.
Andere stekken in de buurt: Mt Caburn (ZZW), Firle(N), Ditchling (N), Beachy Head (ZZO)



Niet-vliegbare dagen in Sussex:

De badplaats Brighton is de moeite waard voor het strand en de cultuur. Langs de kust ligt de krijtrotsformatie The Seven Sisters (waar ook vliegsteek Beachy Head ligt), minstens net zo mooi als die bij Dover en een wandeling waard.

Vliegstekken - Wales

The Bloreng (NO)

Start: N 51.8048, W 3.0522
Landing: N 51.8194, W 3.0255
Hoogteverschil: 480m
Vliegen: soaren en xc



The Long Mynd (W)

Start: N 52.5219, W 2.8805

Noodlanding: N52.5237, W2.8878

Hoogteverschil: 150m

Vliegen: soaren, xc

Logistiek: Parkeren achter de start, toplanden, niet over het zweefvliegveld vliegen. Geen voorzieningen.

Andere stekken in noord-oost Wales: Black Knoll (W), Lawley (NW), The Wrekin (NW). Snowdonia: Elidir Fach (Llanberis quarries, NW)



Niet-vliegbare dagen in noord-Wales:

The Long Mynd is een mooi natuurgebied en er zijn wat aardige dorpjes in de buurt. De kastelen in noord-Wales zijn de moeite waard. De hike naar de top van Snowdon (1078m) is klassiek. Je kunt ook met de trein in Llanberis komen en er is zelfs een duur toeristentreintje naar de top. De bergen rondom Snowdon zijn ook 1000m hoog en de hikes veel rustiger en misschien wel net zo mooi.

Rhossili (W)

Start: N 51.5723, W 4.2843

Landing: Toplanden of op het strand (nergens anders!)

Hoogteverschil: 150m

Vliegen: soaren

Logistiek: Betaald parkeren en dagkaartje paragliding kopen bij de National Trust. 10 min lopen naar de start. Café's, restaurant en hotel naast de parkeerplaats.

Niet-vliegbare dagen:

Strandwandelen en vooral surfen is hier het ding. De wandeling bij laag water naar Worm's Head, dat bij hoog water een eiland is, is een aanrader. Misschien zie je nog zeehonden.



Zelf je propeller repareren

Tekst en foto's: Robert-Jan van Poppelen



1 Zo'n 1 cm van de bovenlaag is weg. Deze propeller is goed te repareren.



2 De tip van deze propeller heeft vermoedelijk een boutje geraakt. Goed te repareren.



3 Met aluminiumtape maak je een kommetje.



4 De tape en de eerste lagen poeder met lijm zijn aangebracht.

De propeller van je paramotor draait met een behoorlijke snelheid rond. Als daar een steentje tegen aan komt kan het zo maar gebeuren dat er een stukje van je propeller verdwenen is. Wat te doen? Moet je meteen een nieuwe propeller kopen? Gelukkig is dat in de meeste gevallen niet nodig. We laten hier zien hoe je een kleine beschadiging zelf correct kunt repareren.

Je hoort een nare tik en ja hoor, de propeller is beschadigd. Dure reparatie of vervanging? Dat is misschien niet nodig. De eerste vraag die je moet stellen is: hoe groot is de schade en waar bevindt deze zich?

Het zal duidelijk zijn dat de meeste beschadigingen aan de tip of voorlijst van de propeller zitten. De tip is meestal goed te repareren maar met de voorlijst moet je goed kijken of er nog voldoende sterkte over is. De rest van de propeller "hangt" hier tijdens het draaien aan en dit zijn behoorlijke krachten. Dus hoe meer je naar het midden komt hoe groter de krachten in het materiaal zijn.

De hier beschreven reparatie kan alleen toegepast worden als er een stuk materiaal is weggeslagen maar niet zo ver dat je door de epoxylaag heen bent. Aan de tip mag er wat meer materiaal verdwenen zijn. Laat de reparatie in een twijfelgeval door een professional uitvoeren. Als de propeller gekraakt is, gescheurd of de voorlijst is ingesneden dan is hij afgeschreven. Hopelijk kun je nog een halve propeller bij de leverancier kopen.

De voorbereidingen

Zodra je schade opgelopen hebt is het verstandig de schade af te dekken met tape zodat er geen vuil en vet in komt. Thuis aangekomen maak je de propeller goed schoon met groene zeep. Verwijder de tape en maak dit schoon met alcohol (spiritus kan ook).

GEBRUIK GEEN OPLOSMIDDEL. Dus ook geen remmenreiniger. Met een oplosmiddel kun je de kern van de propeller oplossen. Als dit gebeurt is de propeller zijn stevigheid kwijt. Smit de propeller niet droog met een lucht spuit. Als de druk in de propeller te groot wordt kan het laminaat loskomen van de kern en dan raak je ook je stevigheid kwijt.

De reparatie gaan we uitvoeren door dunne laagjes baking soda met secondelijm aan te brengen. Als het de eerste keer is raad ik je aan niet meteen met een propeller te beginnen maar neem een stuk printplaat en plak hier aluminium tape tegen aan zodat je de printplaat kan verlengen. Als dit lukt probeer dan dit aangebouwde stuk vlak te maken en te breken. Je zult merken dat de reparatie behoorlijk sterk is. Let goed op dat je geen poederinsluitingen hebt gecreëerd (een brokje droge stof dat niet gemengd is met lijm) want dit verzwakt de reparatie natuurlijk.

De goedkope dunne secondelijm van de Action bevalt mij beter dan de lijm van het bekende merk Loctite. De lijm van de Action heeft minder last van cohesie. Dan blijft de lijm er als druppels bovenop liggen.

Nogmaals: begin om ervaring op te doen met een stukje printplaat of als je dit niet hebt een stukje hout en probeer dit langer te maken door in het verlengde laagjes aan te brengen.

Hoe ga je te werk?

Schuur met de koolborstel over het schuurpapier korrel 60. Verzamel het geschuurde materiaal en meng dit met de Baking Soda. Zorg dat er geen klontjes in zitten. Plak de omgeving van de beschadiging af met PVC tape. Als de onderkant ook beschadigd is plak dan aluminium tape over de beschadiging zodat je een kommetje krijgt.

Maak nu de beschadiging nat met secondelijm. Neem tussen je vingers wat poeder en strooi dit over de natte seconde lijm. Tape je vinger in met PVC tape. Wrijf met de getapete vinger over de reparatieplek. De lijm moet je een beetje helpen. En zo ga je door. Laagje poeder

Wat hebben we nodig?

- PVC (elektro) tape
- Aluminium tape
- Metaalvijl
- Schuurblok
- Schuurpapier korrel 60
- Waterproof schuurpapier korrel 240, 400 en 600
- Baking soda
- Een oude koolborstel
- Een polijst middel b.v. Commandant 5
- Dunne secondelijm
- Eventueel een polijstschijf + boormachine
- Eventueel een boor van 6mm



5 Er is voldoende poeder en lijm aangebracht. De volgende stap is vijlen en schuren.



6 Hier is het onbeschadigde blad bovenop het te repareren blad gelegd. Nu kan de bovenste als schuurmal dienen.

aanbrengen, nat maken met secondelijm, uitsmeren met je PVC-tape-vinger etc. De kunst is om zo dun mogelijke laagjes aan te brengen zodat er geen poederinsluitingen zijn. Dus alle poeder moet vermengd zijn met secondelijm.

Als de reparatie aan alle kanten boven de omgeving uitstijgt kun je beginnen met afwerken. Haal als eerste de aluminium tape weg. Het kan zijn dat je aan deze kant nog wat poeder en lijm moet toevoegen.

Pak de vijl of schuurblok met korrel 60 schuurpapier en schuur het te veel aan materiaal weg. Gebruik de tape als geleiding. Zorg dat je met de grove korrel niet de epoxy raakt want deze krassen krijg je moeilijk weg.

Als je tip beschadigd is kun je je andere blad als mal gebruiken. Steek dan door een gat de 6mm boor en draai de tips naar elkaar toe. Als dit vlak is haal je de tape weg en ga je met waterproof schuurpapier 240 en een schuurblok verder tot alles mooi in model is. Ik heb ook schuurpapier op 0,5 mm epoxy plaat gelijmd. Dit kan je een beetje buigen zodat het beter de contouren van de propeller volgt. Mocht het resultaat niet mooi vlak zijn dan breng je nog wat poeder en secondelijm aan en ga je opnieuw schuren. Vervolgens de reparatie met korrel 400 en tot slot met 600 schuren.

Als laatste kun je de reparatie polijsten met een polijstmiddel en een polijstschijf. Als het goed is kun je nu na zo'n 3 uur noeste arbeid van een gerepareerde propeller genieten. Nu moet de propeller gebalanceerd worden maar dat behandelen we een andere keer.



7 De tip is ruw geschuurd en de tape om de epoxy te beschermen is verwijderd.



8 De tip is in model geschuurd en met korrel 600 mooi vlak gemaakt.



Nu kun je genieten van het eindresultaat.



9 Als laatste de reparatie polijsten met een polijstmiddel en polijstschijf.





Erwin Voogt vermaakt zich in Rhossili (Wales, UK) met de Summit X, de nieuwe hoge EN-B van het Duitse merk UP Paragliders. Erwin's oordeel na een uitgebreide recensieperiode (te lezen in Cross Country magazine): "Een relaxte vleugel midden in de hoge-B-klasse." Ook in Rhossili vliegen? Lees het reisverslag op pagina 12 van dit nummer. Foto: Bastienne Wentzel



Relatief onbekend maar met een breed aanbod



Ellipse is een Franse ontwerper en producent van delta's, gemotoriseerde delta's en harnessen. Ze runnen ook de afdeling delta van het eveneens Franse Tecma. In dit artikel vertellen ze over hun nieuwste ontwikkelingen zowel op het gebied van handling als ook in prestatie.

Tekst en foto's: Mahandry-Alois Razanapiringa en Heleen van den Bos



Specificaties

Twist	S	M	L	XL
Oppervlak	13 m ²	15 m ²	16 m ²	18 m ²
Spanwijdte	8,80 m	9,60 m	9,60 m	9,70 m
Aspect ratio	6,0	6,2	5,8	5,22
Gewicht (kg)	23	24,5	25,5	26
Inhaakgewicht (kg)	50 – 70	70 – 90	80 – 100	85 – 115
Neushoek	120	120	120	120
Snelheid (km/u)	26-70	26-70	26-70	26-70

Twist



Windee	S	M	L	XL
Oppervlak	13 m ²	14.2 m ²	14.8 m ²	15.8 m ²
Spanwijdte	8,6 m	9,2 m	9,2 m	9,7 m
Aspect ratio	5,7	6,0	5,7	5,96
Gewicht (kg)	28	29,2	29,8	30,4
Inhaakgewicht (kg)	60-80	75-100	80-110	90-120
Inpaklengte	4,7 m	5,12 m	5,12 m	5,40 m
Kort pak lengte	3,5 m	3,9 m	3,9 m	4,20 m

Windee



Next	S	M	L
Oppervlak	13 m ²	14.2 m ²	15.8 m ²
Spanwijdte	8.6 m	9.2 m	9.7 m
Aspect ratio	5,7	6,0	5,96
Gewicht (kg)	25.8	27.5	30.4
Inhaakgewicht (kg)	50 - 70	65 - 100	90 - 120
Inpaklengte	4,7 m	5,12 m	5,40 m
Kort pak lengte	3,5 m	4 m	4,20 m

Ellipse heeft vier verschillende toestellen in hun range. Ze leggen uit voor welke situatie of doel, welk toestel gemaakt is. Om te beginnen is er de Sol'R. Een toestel voor de oefenhelling en de eerste hoogte vluchten. Een eenvoudig toestel om het deltavliegen mee te leren. Daarnaast is er de Twist. Het doel van de Twist is een gemakkelijk op te bouwen en nog gemakkelijker te vliegen toestel voor de grootste vliegprijs. Maar hij ziet er ook modern uit: De trailing edge is strak, de zeillatten geïntegreerd, het A-frame is er ook in een gestroomlijnde variant, de kiel-pocket is korter en de spanwijdte kleiner. Het frame is compleet van Zicral, wat het gewicht ten goede komt. De Twist is ideaal voor de beginnende piloot maar ook voor de gevorderde piloot die niet vaak vliegt.

Vervolgens is er de Windee. Het zeil en het frame van de Windee zijn opmerkelijk afgewerkt. Het frame bestaat uit Zicral buizen, gelakte uprights en aanhechting aan de mast, geanodiseerd aluminium onderdelen, alle kabels beschermd in kunststof, composiet extrados versterking aan het begin van de mast en de kiel, voering van de trailing edge, moderne bevestigingen, en met het A-frame enigszins naar achteren gemonteerd.

De Windee is makkelijk te starten dankzij zijn lage gewicht en de extreem lage minimum vliegsnelheid. Daardoor geeft hij onmiddellijk vertrouwen, en reageert direct op stuur impulsen. De Windee laat zich moeiteloos in een bocht zetten, wat het thermieken tot een feest maakt. In turbulentie blijft hij stabiel: het concept is plezier maken, niet vechten!

Met zijn 80 km/u is hij goed te gebruiken om mee te leren slepen. Met zijn minimum daalsnelheid van minder dan een meter per seconde en zijn glijhoek van meer dan 10 biedt de Windee ook prima prestaties voor zowel beginners als gevorderden, om verder mee te komen.

Tot slot is er de Next. Als het kleine broertje van de Windee is de Next in de niche geplaatst tussen prestatie en toegankelijkheid. Deze vleugel zal de recreatieve piloot aanspreken die goed wil presteren, maar ook de competitieve piloot. De Next heeft zich al diverse keren met overwinningen tijdens wedstrijden bewezen zoals tijdens de Sport klasse kampioenschappen in Frankrijk in 2021.

De laatste verbeteringen in materiaal

Ellipse heeft twee stirrup-harnassen, de Zipper en de Switch en de integraalharnassen Plume en Milan. Het Zipper harnas is een nieuwe generatie stirrup-harnas. Lichter en comfortabeler te dragen en aan te trekken dankzij de rits aan de voorkant. Opberg ruimte op de rug. Dit harnas kan voor het aantrekken worden ingehaakt voor extra veiligheid.

Plume is het nieuwste lichtgewicht integraal harnas. Dankzij een nieuwe stof is dit met net iets minder dan 6 kg het lichtste integraal-harnas dat er is.

Voor de vleugels van Ellipse hebben ergonomie en gewicht altijd de hoogste prioriteit. Wijzigingen van de A-frame ophanging heeft geleid tot meer gemak bij start en landing. De frames zijn tevens lichter. Daarnaast doet Ellipse onderzoek naar nieuwe producten zoals de grote Twist (18m²) die onlangs ontwikkeld is.

Next



Eerste ervaringen met de Ellipse Next

Na jaren met prestatietoestellen gevlogen te hebben was ik op zoek naar een ander soort toestel. De performance van de moderne prestatietoestellen is geweldig maar ze vragen om continu actief vliegen, zelfs bij het normaal rechtuit gaan. Ik wilde graag een rustiger toestel voor meer vliegpret, dat wel licht stuurde én flink kon presteren. Dit voorjaar maakte ik mijn eerste vluchten met de Next van Ellipse, en ik ben er dolgelukkig mee!

Tekst en foto: René van Housselt en Heleen van den Bos

Ellipse maakt geen wedstrijdtoestellen maar richt zich naar eigen zeggen helemaal op piloten van alle niveaus bij wie het vliegplezier voorop staat. Niet alleen op beginners dus maar ook op ervaren piloten zoals ik, die ook echt wat pit en prestatie verwachten. Volgens de fabrikant is de Next: "ontworpen voor het maximum aan plezier, performance en veiligheid, zonder enig compromis. De afwerking is uitmuntend. De Next vult het gat op tussen een intermediate en een prestatietoestel; het antwoord voor veel piloten".

Een spannende overstap

Het merk kende ik nog niet zo goed; ik was bekender met Moyes, Icaro en Styl+. Via de dealer had ik al wel eens met een Twist (enkel-doeker) en Windee (intermediate) van Ellipse gevlogen. Dat waren prima toestellen, netjes afgewerkt en niet te duur. Toen ik hoorde van de Next heb ik meer informatie ingewonnen en uiteindelijk de gok gewaagd en er eentje besteld. Zonder te zien vooraf, want het ontwerp was nog zo nieuw dat er in Nederland nog geen rondvlogen.

Echte keuzes bij het bestellen

Er is een standaardversie met bovendoek van Technora en er zijn verschillende 'standaard' opties mogelijk, zoals het complete doek in PXB, diverse opties voor de leading edge, een geprofileerde speedbar en verschillende opties voor kleuren. Buiten de standaard opties is nog veel meer maatwerk mogelijk, in overleg met de dealer en de fabrikant. De fabrikant denkt echt mee: zo wilde ik een zo licht mogelijke versie met een verkleind A-frame. Na advies kwam ik toch uit bij een technora-bovendoek (wat zwaarder dan 4 Oz dacron) en een standaard maat A-frame. De bottom bar bij deze vlieger is niet heel breed en de fabrikant adviseerde om met de gekozen opties het frame niet nog kleiner te maken om de bestuurbaarheid hoog te houden. Mocht ik na een paar vluchten toch een kleiner frame willen, dan kunnen we dat alsnog aanpassen. De fabrikant dacht verder erg mee in de gewichtsbesparing en heeft her en der kleine dingen aangepast om de vlieger nog net wat lichter te maken. Vooral bij de tippen maakt een klein beetje verschil ook echt wat uit. Uiteindelijk heeft hij zelfs de verschillende bottom-bars gewogen om de lichtste te monteren!

Eerste indruk

De vlieger was afgelopen najaar af en al te zien op de Coupe Icare. Daarna werd 'ie in Nederland afgeleverd. Het toestel was keurig afgewerkt, inclusief alle stiksels, naden en ritsen. In de hoes, met alle beschermmaterialen erbij, weegt 'ie 29 kilo. Dat is een verademing ten opzichte van mijn eerdere vleugels! Met mijn wat kleine postuur had ik geen enkele moeite het toestel op te tillen, het A-frame is dus niet te groot. Ik koos voor de aerosaaf-uprights, met rubber aan de achterkant. Daarmee is de grip op het toestel uitstekend. Het toestel is prima uitgebalanceerd, licht staartlastig.



Eerste vluchten

In april maakte ik mijn eerste vluchten. Het toestel start en vliegt supermakkelijk en vriendelijk maar de pitch en control zijn zeer lichtgevoelig. Het wordt dus vlot wat wild als je niet oplet of als je wilt forceren. Lichte handjes dus. Je kunt er prima dynamisch mee sturen (ook dan rustig aan met de pitch), en hij herstelt vlot vanuit een duikvlucht. Het overtrekgedrag is rustig en voorspelbaar, zowel rechtuit als in een bocht. Het toestel is ook met VG nog goed bestuurbaar. Bij de landing is het venster voor het uitduwen meer dan riant. Ook hier rustig aan met de pitch, het toestel wel rustig naar trim laten komen. Het toestel is erg makkelijk te flaren maar vergeet je door te duwen en ga je voor een dynamische landing, dan remt het toestel ook netjes af.

Enkele cijfers

Met mijn inhaakgewicht van 80 kilo vloog ik de versie M van 14,2m2 voor een inhaakgewicht van 65 tot 100 kilo. Ik vloog met de standaardafstelling, zoals testgevlogen door de fabrikant.

Trimsnelheid bij verschillende VG-standen: 1/3 VG 37 km/u; 2/3 VG 43 km/u; 3/3 VG 49 km/u en tot slot Tas (tot nu toe): 82 km/u.

Ik zocht een toestel waar ik weer echt mee kon spelen. Meer rust en plezier maar wel met pit. Dat heb ik met de Next zeker gevonden. Het is voor mij wel even wennen dat er een mast op zit, en van die draden bovenop... En een superrank toestel zonder mast blijft toch het mooiste om te zien. Met zijn scherpe afwerking is de Next zeker niet lelijk om te zien en met minder gewicht en minder latten is het een plezier op de grond. Ook qua vliegen ben ik er dolgelukkig mee: het biedt me alles wat ik zocht.

Vliegstek: Dolomieten

Kale rotsen en sprookjesachtige dorpjes



Tekst en foto's: Wim de Gier

Aan de zuidkant van de Dolomieten liggen twee hele mooie vliegstekken: Revine Lago / Lago di Lago en Campitello di Fassa. In de groep van Duitse deltapiloten waarbij ik mij afgelopen september aansloot zat een echte expert op het gebied van het weer en de stromingen door en over de Alpen heen. Ook zaten er twee piloten bij van het Duitse Nationale team, dus het was een leerzame reis. Ik kan jullie deze twee vlieggebieden dan ook aanbevelen.



Revine Lago

Omdat de wind in de Dolomieten eerst veel te krachtig was door föhn had de groep besloten om naar Revine Lago te gaan. Dit plaatsje ligt zo'n 40 km ten noordoosten van de bekende vliegstek Bassano del Grappa, aan dezelfde laatste bergrug aan de zuidrand van de Alpen, 60 km boven Venetië. Deze plekken liggen in de luwte van de hoge bergen van de Dolomieten in het noorden en hebben zodoende veel minder last van föhn dan noordelijker in de Alpen. Starten richting het zuiden en kijkend over de vlakte richting Adriatische is erg mooi. Ook de twee meren links voor de start, Lago die Lago en Lago di Santa Maria, maken het

plaatje compleet. Er is een mooi en groot landingsterrein. Je kunt met eigen vervoer naar de start. Er vliegen maar weinig paragliders hier. Wel moet je een landingskaart kopen. Die kost 12 euro per jaar en is te koop bij Osteria Pra De Boi (Via Redipuglia 23).

Campitello di Fassa

Een paar dagen later was de wind in de Alpen een stuk minder geworden en ook waren de thermische omstandigheden goed om in het hart van de Dolomieten te vliegen. Dus spullen pakken en onderweg naar Campitello di Fassa. Deze omgeving: met toppen van kale rotsen, gletsjers en sprookjesachtige dorpjes maakte dit voor mij echt

één van de mooiste plekken waar ik heb gevlogen. Het uitzicht is enorm spectaculair! Er gaat een zeer grote gondelbaan links naast de landingsplek waarin je je vleugel eenvoudig op de vloer kan leggen om boven te komen. Eenmaal boven gekomen zijn er verschillende startrichtingen mogelijk. Het is er druk met paragliders maar na de start is er meer dan ruimte genoeg. De landing op het A-veld is erg druk met paragliders en let op: er loopt ook een elektriciteitskabel doorheen. Ik vond het B-veld beter: net ten noordoosten van het A veld en een km teruglopen. Nadien kun je met je auto je vleugel ophalen.



De vliegstekken

Revine Lago / Lago di Lago

De startplek voor parapente en delta is een weidestart, per auto bereikbaar

Coördinaten: N 46°00'08.51" O 12°12'29.45"

Startrichting: ZO-ZW

Hoogte: 1101m (881m hoogteverschil)

Landingsveld: N 45°58'39" O 12°12'27"

Campitello di Fassa

De startplek voor parapente en delta is een weidestart, te bereiken per auto, gondel en te voet

Coördinaten: N 46°29'49.4" O 11°45'12,2"

Startrichting: ZO (er zijn meer startplekken in de buurt)

Hoogte: 2371m (940m hoogteverschil)

Landingsveld A: N 46°28'41.93" O 11°45'22.12"

Landingsveld B: N 46°28'34" O 11°45'05"



Startplek Revine Lago



Landing Revine Lago



Startplek Campitello di Fassa



Landing B Campitello di Fassa

Van Meduno naar huis in Stiermarken vliegen per paraglider - is dat wel mogelijk?

Buiten de gebaande paden

Iedere gemotiveerde overlandvlieger kent het wel. Je houdt het weer in de gaten en dan hangt het ineens in de lucht: een speciale dag voor speciale vluchten. Werner Luidolt is zo'n xc-vlieger. De Oostenrijkse piloot woont aan de oostkant van de Alpen en vliegt regelmatig meer dan 100km. Maar de vlucht van de bekende Italiaanse vliegstek Meduno terug naar zijn huis, ruim 200 km, vereist een speciale voorbereiding en out-of-the-box denken. Werner doet verslag van zijn tocht maar vooral van het denkproces dat nodig is voor zo'n bijzondere vlucht.

Tekst: Werner Luidolt

Foto's: Lex Robé, Werner Luidolt



Na een hiaat van twee jaar kunnen mijn club - Sportclub Mojo - en ik weer naar Meduno. Wat hou ik van deze plek voor ontspannen vluchten en sociaal samen vliegen. De voortekenen voor dit weekend vliegen in het zuiden zijn echter veelbelovender dan ooit tevoren. Het hele weekend een hoge wolkenbasis, acceptabele zuidwind en sterke thermiek - en als bonus heb ik een prototype van de nieuwe Mentor 7 van NOVA bij me. Meduno zou de test worden voor dit nieuwe EN-B scherm in echt sterke thermiek. De basisingrediënten heb ik bij elkaar, nu is het tijd voor mijn persoonlijke recept voor dit veelbelovende weekend.

Speciale vluchten, speciale manier van denken

Ik kom uit een (vlieg)tijdperk zonder internet. Er waren een paar boeken met spannende verslagen en in Oostenrijk hadden we de 'Flugsportzeitung'. Gewoonlijk werden aan het eind van elk seizoen de beste vluchten door de piloten beschreven en kon je daarvan leren. Of gewoon: leren door te doen! Er waren geen online tracks en forums. Vaak werd xc-kennis behandeld als de Heilige Graal. Kennisoverdracht? Bestond niet. In die tijd leerde je maar één ding: kaarten lezen en vliegroutes plannen op basis van de topografie. Mijn persoonlijke drive is om vooral nieuwe routes te vinden en nieuwe wegen te bewandelen buiten de begaande paden, die vaak nog beter werken dan de oude. Zo ontstonden de eerste Stoderzinken-driehoek en vele andere nieuwe routes.

Hoe plan je vluchten door nieuw terrein?

Ik zeg altijd: de zon is je grootste vriend - en juist dat vergeten sommige piloten. Uiteindelijk volgt de route bijna altijd het verloop van de dag in de stand van de zon: 's morgens begint hij op de steile ZO flanken, gaat over in Z-W hellingen, en 's avonds kunnen zelfs NW hellingen in de thermiekplanning worden opgenomen. Uiteindelijk

kun je zelfs omgekeerde thermiek overwegen. Het basisingrediënt zon - gegarandeerd met wind, weer en bewolking - zorgt voor het perfecte gerecht. Tegenwoordig verfijn je het geheel met online tracks en de algemeen beschikbare kennis op het web.

Ja, het is veel gemakkelijker geworden om een lange vlucht te plannen, maar de prestatienorm is ook veel hoger dan vroeger.

Waarom vlieg je niet naar huis vanuit Meduno?

Op basis van het weerbericht was ik thuis al geïnspireerd om verder te plannen. Ik vind de FAI-driehoeken van Raul Moras van Monte Valinis op internet, en herinner me verkenningsvluchten naar vliegveld Enemonzo in de Tagliamentovallei uit mijn zweefvliegtijd. Ook voor het maken van de Viento thermiek- en dalwindkaarten heb ik dit gebied goed bestudeerd. Het werd me duidelijk dat een hogere basis en de zuidwestelijke wind een terugvlucht naar Oostenrijk mogelijk moeten maken. Zodoende zou ik de saaie busrit kunnen vermijden. Maar waarom niet nog verder vooruit denken?

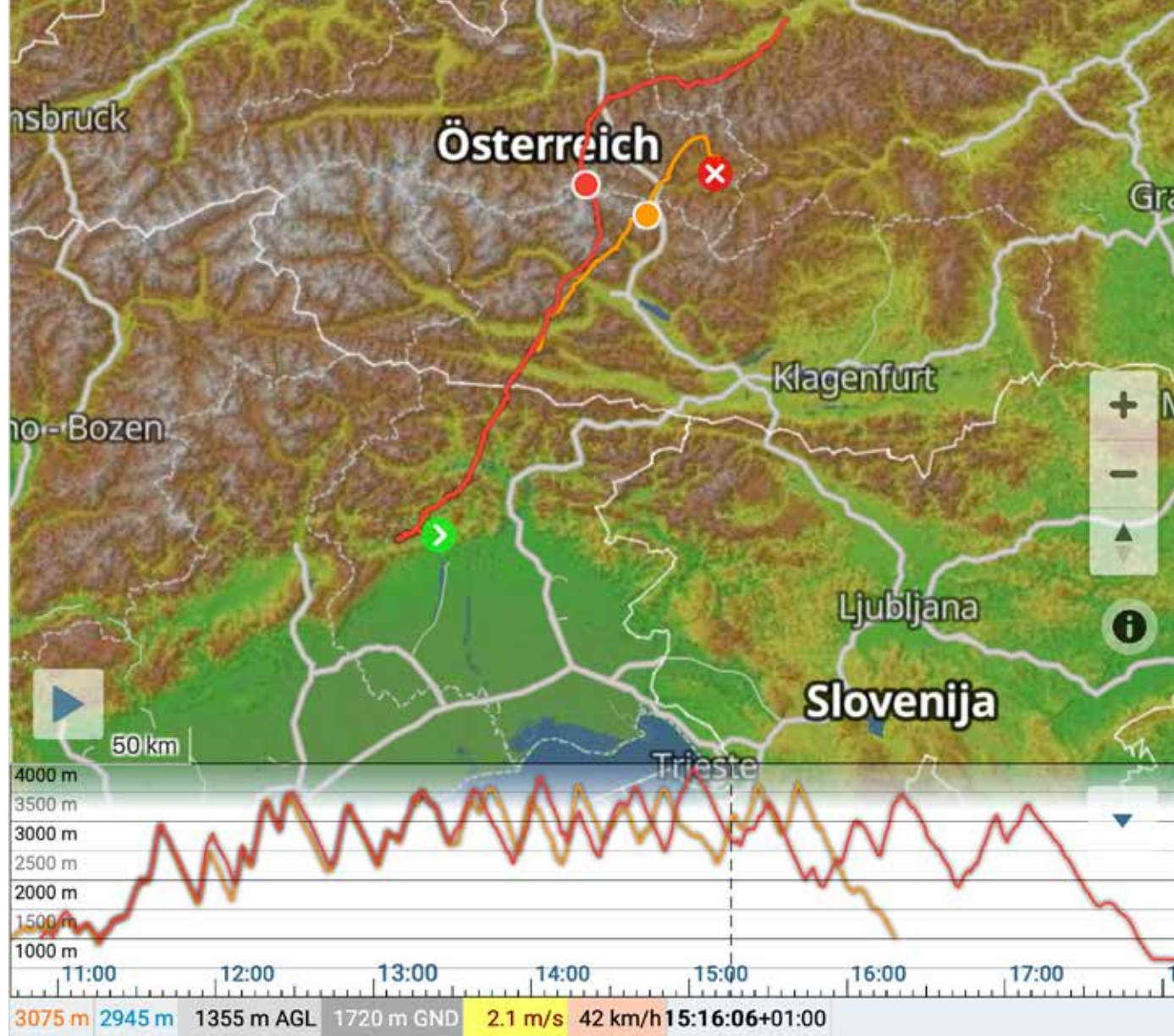
Met behulp van Bernd Gassner's ThermiXC website ontdek ik dat mijn geplande route resulteert in precies 200 km met een landing achter ons huis in het Ennstal. Landen in mijn tuin: dat is een aantrekkelijk plan!. Thuis werk ik de eerste zetten uit, maar op vrijdag wordt duidelijk dat zaterdag 26 maart 2022 de beste dag van het weekend zou zijn.

Ik krijg een medevlieger

Ik had het er in de aanloop naar de reis niet over, maar tijdens de rit in de clubbus onthul ik het idee en Lex Robé (vliegfriend van Werner en eveneens fanatiek xc-vlieger, red) is meteen aan boord - hij is natuurlijk niet voorbereid en dus krijgt hij van mij op het vertrekpunt een korte inleiding over het plan.

De dag pakt nog beter uit dan verwacht, want Raul Moras is al 50





minuten eerder met enkele vlieg vrienden op weg voor een grote FAI-driehoek. Maar eerlijk gezegd durven wij het niet aan om op zo'n vroeg tijdstip de eerste traverse naar de Monte Rossa te maken - de locals speelden hier hun kennis tot in de puntjes uit.

Met een beetje vertraging op deze voorvliegers gaan we eerst naar het westen - de hoge verwarmde flanken zouden goede thermiek en ook een hogere basis moeten opleveren. Hoogte winnen op de oostflank is gemakkelijk en in een gestage dolfin stijgen we bij Monte Raut naar net geen 3.000 meter, voor dit gebied een gigantische hoogte. Het startpunt verdwijnt in het niets - het uitzicht draait naar het noordoosten richting Tramonti di Sopra. De lichte ZW-wind op hoogte maakt het duidelijk: de sprong in de vallei achter Meduno en verder naar de Tagliamento moet goed te doen zijn en het tussenliggende stuwmeer zal geen enkel probleem zijn.

Met rugwind en een fijn glijgetal gaan we stap voor stap richting huis als in een wensconcert. Voor de sprong over de Tagliamento voor de eerste keer op meer dan 3.400m - 1/8 CU markeren alle thermiekbronnen en in de prachtige, maar ook vaak turbulente, lentethermiek maken we snel meters.

Vooraf in deze omstandigheden was ik erg blij met mijn Mentor 7. Met rugwind is het verschil tussen onze schermen niet groot (Lex vliegt met een tweelijner, red) en we kunnen het eerste deel van de tocht samen als team afleggen.

Ik had slechts één probleem: de ongemeen scherpe kou op hoogte in combinatie met mijn superlichte harnas - plus mijn verwarmde handschoenen waren niet geladen... Ik denk dat Lex het bibberen van mijn lichaam heeft kunnen zien door het trillen van mijn

scherm. Afgezien van de kou was eerste stuk over de Plöckenpas die Oostenrijk in gaat, tot aan de Embergeralm vrij goed te doen. Na de Embergeralm gingen Lex en ik uit elkaar.

Onze wegen scheiden

Lex had zijn zinnen gezet op een uitdagende lijn over de Arlscharte en had succes. Ik wilde de hoofdkam oversteken via een directere lijn ten noorden van Mauterndorf in de richting van het Ennstal-dal en naar huis. Maar ik werd bij het eerste hooggebergte bij Tamsweg op m'n plek gezet - de rugwind op hoogte vanaf het Speiereck vliend naar het noorden veranderde in een zeer hinderlijke NW-wind op lagere niveaus, waardoor het onmogelijk werd om verder te vliegen.

Na een landing bij Tamsweg heb ik de dag nog eens doorgenomen - Lex gevolgd bij schnitzel en bier tijdens zijn vlucht op de live tracking en zijn landing vlak voor mijn eigen gewenste 200 km-grens. Ik realiseer me: het was mogelijk geweest. Ik had een beetje pech maar in principe lag het plan binnen de mogelijkheden. Mijn lieve vrouw Irmi haalde me uiteindelijk laat in de avond op en ik was ontzettend blij en dankbaar dat ik aan mijn experiment was begonnen. Mijn conclusie? Het is opwindend om nieuwe wegen in te slaan! Ik betrap mezelf steeds weer op de gedachte dat ik deze vlucht opnieuw ga doen en ben al weer iets nieuws aan het plannen. Mijn advies: denk nieuw, groots en onconventioneel - het zal de moeite waard zijn!

Dit artikel verscheen eerder in Thermik magazine nr 5, 2023 (Duits, vertaling Bastienne Wentzel).



Links

- Hier vind je Werner's vlucht: www.xcontest.org/2022/world/en/flights/detail:luidolt/26.3.2022/09:41
- Lex Robé heeft de vlucht mooi beschreven op zijn site (in het Duits): www.xalps.com/lex/project/23-03-26_meduno-trautenfels
- Een andere bijzondere vlucht van Werner staat beschreven (in het Duits) op: teamblog.nova.eu/wenn-eine-vision-zur-wirklichkeit-wird-25144-km-fai-dreieck-vom-stoderzinken
- Link naar Viento thermiek- en dalwindkaarten: www.viento.aero
- Bernd Gassner's ThermiXC website met kaarten met afstandplanning, eerdere vluchten (Skyways), thermiekbronnen, airspace en nog veel meer: berndgassner.de/thermix



Chavert ter Maat (32)

“Een goede piloot is een oude piloot”



Tijdens een weekje Stubai Oostenrijk valt hij op, dit is geen gewone piloot. De schermbeheersing en figuren verraden dat hier een ervaren sportman vliegt. Op een regenachtige ochtend zoek ik hem weer op in Amsterdam-West. Chavert heeft een druk leven maar éénmaal in gesprek lijkt de tijd vergeten. Momenteel gooit hij zijn leven helemaal om. Hij heeft zijn kitesurfschool Endless Summer gedag gezegd. Met een oude omgebouwde brandweerwagen gaf hij kitesurflessen. Een ideaal leventje zou je zeggen, maar door dag en nacht te werken had hij weinig tijd om zelf te kiten en paragliding verdween naar de achtergrond. Vorige jaar stopte hij met Endless Summer en hij leert nu de programmeertaal C en C+. Hij houdt van uitdagingen, moeilijke puzzels oplossen, dingen creëren. “Deze werkzaamheden kan je wereldwijd uitvoeren met je laptopje, ideaal toch?”

Wanneer ben je begonnen?

Ik ben echt begonnen toen ik 14 was, bij Eurofly aan de lier. Maar ik startte al heel jong met groundhandelen. Mijn vader Hans ter Maat is fanatiek vlieger, ik vloog geregeld aan de tandem mee en mocht als kleine jongen dan even de stuurtokkels overnemen. Dus ik leerde al thermieken toen ik 10 was. Toen Lucas er vertrouwen in had, kreeg ik de porto en hup ik werd omhoog gelierd. Ik vond de eerste keer heel spannend. Ik kwam binnen met een goede landing. Vanaf dat moment heb ik echt heel veel gevlogen, zeker ook bij mijn vader bij Cloud to Cloud in Manderveen.

Met hoeveel regelmaat vlieg je?

Door kiteschool Endless Summer vloog ik vijf jaar niet, ik ben vorig jaar weer gestart met vliegen. Vroeger vloog ik heel fanatiek, mooie overlandvluchten maar ook wedstrijden, ik ging veel naar het buitenland. Nova sponsorde mij en ik zat in het Novateam. De laatste jaren koos ik voor het water, kiten. Nu richt ik mijn aandacht weer op vliegen, met wedstrijdvliegen stop ik, XC vind ik geweldig.

Mooiste vlucht?

Het is een lifestyle, mij spreekt het avontuur aan, met met al die mensen er omheen. Een vliegplan met vrienden maken, lekker ongedwongen. Iemand oppert: zie je die berg daar, daar gaan we landen en picknicken en dan weer terug. Met een vriend was ik in Chabre, iedere avond komt daar een dalwindje, we zijn uren gaan soaren, spelen in de lucht, zo ontspannen, een beetje wingwalken, lekker wat eten en drinken mee. Tot de zon langzaam wegzakt achter de bergen.

Langste vlucht

Acht uur, Feltre. Een overlandvlucht, het begon klein, maar uiteindelijk werd het een driehoek van 130 km. Op de Monte Avena startte ik weg. Je hebt daar één lange ridge naar Belluno, met zuidwind is dat ideaal. Mocht je onverhoopt landen dan zijn er hele goede busverbindingen om weer terug te keren. Maar op een overland moet je altijd voorbereid zijn, dat was ik toen niet.

Grootste angstmoment?

Ik heb een naar ongeluk gehad. Toen ik achttien was vertrok ik naar Australië voor “work and holiday”. Ik had een stationwagen met een matras en koelkastje. Ik kon al goed vliegen en kende nauwelijks angst. Men vertelde al op deze startplek: je kan hier vertrekken tot half één dan wordt de thermiek bij de steile start te heftig. Later in de middag wilde ik toch daar landen, want mijn auto stond er. Ik probeerde te toplanden maar ik werd steeds door de thermiek omhoog gezet. Na 10 pogingen dacht ik, ik kom extra laag aanvliegen, laat me omhoog zetten, ga achterwaarts en op het laatste moment stalt ik mijn scherm. Dat soort trucjes deed ik gewoon met een EN-D scherm. Tijdens dat stallen werd ik weer omhoog gezogen, loslaten ging niet, dan schiet je scherm voor je, dus ik moest doorstallen en ik ben neergestort. Toevallig waren er andere piloten die te

hulp schoten. De heli voerde mij af naar het ziekenhuis. Ik had van alles gebroken: mijn arm en bekken op verschillende plekken. Een pijnlijke ervaring. Na een maand ziekenhuis mocht ik terug naar Nederland. Toen kreeg ik ook echt vliegangst en hoogtevrees. De lust was weg. Die film spoelde ik 100 keer terug, het duurde lang, voordat ik de schuld bij mijzelf kon leggen. De locals waarschuwden mij. Niet landen na 13.00, en toch dacht ik, dat lukt mij wel. Het is een zware les geweest. Door de angst was de fun weg. Bij iedere piloot die ik een foutje zag maken draaide mijn maag om. Ik ben toen overgestapt naar kitesurfen, daar voelde ik me veiliger en prettiger. Dichter bij de grond. Mentaal is het nu weer in orde, ik ben echt weer aan het genieten van het vliegen. Ik maak wel andere keuzes. Wedstrijden? Niet meer voor mij, je schuift je grenzen op, iedereen om je heen doet dat, dus jij ook. Je neemt dus grotere risico's. Ik heb gezien dat piloten fataal verongelukten, dat is het niet waard. Een goede piloot is een oude piloot.

Favoriete vliegstek?

Ik heb er twee. Annecy, dat is heel veelzijdig. Je kan er altijd overland vliegen, bij een slechte dag vlieg je een klein stukje. Op een knaldag kan je een driehoek vliegen van 150 kilometer afleggen. Of boven het meer acrovliegen. En dan tip ik nog Dune du Pyla (Frankrijk). De hoogste zandduin van Europa. Daar kan je lekker trucjes doen, zoals slikken door het zand, spelen in de sport is zo leuk.

Favoriete scherm?

Nova Mentor 7 Light. De handling is ongekend, hij is snel, speels, geclassificeerd als een hoge EN-B. Zo veilig, je voelt je er meteen thuis onder. Het moet gelijk liefde op de eerste vlucht zijn. Je kan je beter goed voelen in turbulente thermiek, dan dat het scherm heel snel is. Deze heeft alles.

Favoriete harnas?

Ik zoek er nog één, heeft iemand nog tips voor een podharnas?

Handige vlieggear?

Keep it sweet and simple. Ik gebruik soms een waterzak. Bij een ramdag met thermische omstandigheden is het prettig om extra zwaar te zijn, 8 liter water geeft meer wingload. Dat resulteert in minder klappers, betere handling, je kan beter steken. Onderschat wordt in hoeverre gewicht bepalend is voor je vlucht. Daarnaast heb ik een oude Brauniger variometer, losse gps, en de app Flyskyhigh. Ik vlieg alleen op glijgetal, dat is mijn parameter. Als je alleen op piepjes let, kan het zijn dat je niet vooruitkomt, daar heb je dus niets aan. Naar voren is beter dan omhoog.

Welke vliegdoel heb je?

Een 300 km vlucht. In Nederland ben je gelimiteerd door luchtruimdelingen. Dus dat moet ergens in de bergen. Tijdens de “Hamertagen” in het voorjaar ergens in Oostenrijk lijkt me mooi, het gaat dan omhoog tot 3-4 km, zo'n dag wil ik een keer meemaken.

Nieuwe parakite: Flow Mullet

Gespot in het wild: het eerste productiemodel van de Flow Mullet, een parakite van het Australische paraglider en paramotormerk Flow van Felipe Rezende.



Een parakite is een scherm dat lijkt op een paraglider maar met risers die ervoor zorgen dat je de invalshoek van het scherm regelt met de tokkels. Dat zorgt voor interessant vlieggedrag met name voor soaren. Ze zijn ontwikkeld vanuit kites en hebben er veel van weg. De Flare Moustache waar we in Lift 27 over schreven is er ook een voorbeeld van.

Flow heeft nu dus ook een parakite in het programma. Oprichter Felipe Rezende van Flow is tevens kitesurfer en Flow maakt ook kites. Niet zo gek dus dat hij ook een kruising tussen een kite en een paraglider heeft ontworpen.

De Mullet komt maar liefst in zes maten: 13, 15, 17, 18, 20 en 23 m². (waarbij de 13 er nog niet is). Het gewicht varieert van 3,8 tot ruim 5 kg. Hij heeft 61 cellen. De strekking varieert per maat tussen 5,5 en 6,0.

De risers van de Mullet lijken erg op die van de Moustache, met drie risers van dyneema koord met ieder drie lijnen (plus een stabilolijn). De B-riser is met een pullystelsel verbonden met de C en de tokkel, zodat je met de tokkel de lengte van de B en de C-riser aanpast. Je kunt het een beetje vergelijken met de werking van een speedstelsel. Handen hoog betekent full speed vliegen, halverwege is de 'normale' vliegsnelheid.

Een parakite heeft een reflexprofiel net als een surfkite, vandaar de term. Anders dan de Moustache heeft de Mullet een sharknose, wat dan weer uit het paraglidingontwerp komt. De eerste productiemodellen van de Mullet gaan momenteel de deur uit.

Red Bull X-Alps 2023

Hetzelfde, maar toch anders, dat is de 20ste editie van de extreme hike&flyrace Red Bull X-Alps. Nadat in 2021 al Monaco als eindpunt was losgelaten, is dit jaar niet langer Salzburg het startpunt maar het skioord Kitzbühel-Kirchberg. Op 8 juni was de proloog in deze plaats. Alle deelnemers moesten een parcours van 37,6 km afleggen rond zes turnpoints. De snelste drie winnen een extra Nightpass

waarmee ze tijdens de wedstrijd ook 's nachts mogen lopen. Dat waren Maxime Pinot, Chrigel Maurer en Aaron Durogati. De rest moet op dag twee van de race later starten naar gelang hun finishtijd in de proloog. De wedstrijd zelf was van 11 tot 23 juni. In de volgende Lift een verlag vanaf de finish in Zell am See en een interview met de winnaar.



uit het Logboek



van Jaap Bambacht

Datum: 18 april 2023

Start: Brouwersdam, Renesse

Hoogte: 5 meter

Vleugel: Delta in zithouding

Op onze 'Whazzup-stays-up-groep' had ik al laten weten dat we op zaterdag misschien konden soaren. Op de dag zelf belde ik 's-morgens om half 6 'Bikkel Rob' om te zeggen dat we konden gaan. Bij strandopgang Ellemeet stond de wind er goed op. Rob ging als eerste, het zag er goed uit. Maar bij een naderende regenbui moest hij vol aantrekken om te landen. Dan maar even wachten totdat de bui voorbij is. Daarna speelde hij met de wind, een hopje van twee meter was hoog genoeg om weer boven te komen. Na het moeizame opbouwen van de delta van Jan vloog hij even later ver boven het duin. Het is mooi om te zien hoe hoog je kan komen boven een duin van een meter of vijf. Jos startte even later maar liet zich verrassen door de omstandigheden en een onbekende vleugel. Blijven oefenen. Niko was inmiddels ook al aangekomen, hij

Deze delta was van 'Sitting Bob', hij stond bekend om zijn lange soarvluchten in zithouding

hoefde zijn eigen vlieger niet op te bouwen. De delta van Rob lag klaar en Niko maakte daar graag gebruik van. Don, die net zijn Brevet 2 met bergaantekeningen

had gehaald wilde ook graag het duinsoaren onder de knie krijgen. Na eerst een paar glijvluchtjes gemaakt te hebben, lukte het hem even later een tijdje te blijven hangen. Oefening baart kunst. Nieuwkomer Philip maakte een paar gecontroleerde glijvluchten.

De paragliders lieten zien dat ze al vaker hadden gesoard. Het was een mooi gezicht hoe ze met hun schoenen zand aan het happen waren. Eén werd over het duin gezet. Deze piloot was bezig om het duinsoaren onder de knie te krijgen. "Waarom vallen we? Om te leren weer op te staan". Gelukkig had hij niks opgelopen.

Toen was ik aan de beurt met mijn delta waar je zittend mee moet vliegen. Deze delta was van 'Sitting Bob', hij stond bekend om zijn lange soarvluchten in zithouding. Hij vloog de ene keer twee uur, dan was het een keer daarna een half uur langer. Bij Langevelderslag vloog hij eens zes uur aan een stuk. Zittend vliegen was voor hem een uitkomst om toch met een delta te kunnen vliegen. Ik heb met een zitharnas van Max Morriën dit ook mogen ervaren. Nu voel ik een beetje hoe de para's om mij heen zich voelen in de lucht. Het is echt wennen, de vleugel is onbelast nogal neuslastig. Zit je eenmaal dan gaat hij als de brandweer. En wederom, oefening baart kunst. Na afloop hebben we met z'n allen lekker wat gedronken en gegeten. Dit smaakt naar meer. Iedereen bedankt voor zijn bijdrage, want alleen starten met een delta is geen goed plan.

In deze terugkerende rubriek nemen we een kijkje in een logboek van één van onze lezers en lichten we er een bijzondere vlucht uit. Misschien heb je ook wel een vlucht in je logboek staan met een uitroepje in de kantlijn. Een vlucht die bijzonder voor je is, vanwege de locatie, prestatie of om andere redenen. Heb je er ook nog een fraaie foto bij en kan je in ongeveer driehonderd woorden vertellen waarom dit een vlucht is die je nooit meer vergeet?

Stuur het verhaal met foto dan op naar lift.delta-schermvliegen@knvv.nl



Hugo Robben en Reinier de Blois winnen NK Vlakland

Tijdens Pinksteren werd het NK Vlakland 2023 gehouden. Reinier de Blois mag zich winnaar noemen in de 'standaardklasse' (schermen tot EN-B klasse). Hugo Robben is bekroond als 'overall' winnaar.

Het doel van deze NK Vlakland is een overlandvlucht in zo'n kort mogelijke tijd. De arena was het lierveld van vereniging de Achterhoekse Vliegers, waar ze de 14 deelnemende paragliders oplierden. Zaterdag 27 mei was iedereen present. Zondag en maandag werd afgezegd wegens te veel wind, dus het kwam aan op slechts één vlucht, extra spannend.

Taak

Het doel stelde Max Denneboom (wedstrijdleader) voor aanvang van de wedstrijd vast: "We kijken naar de thermiek, windkracht en windrichting. Op basis van deze parameters bepalen we de taak voor de dag: 20 km."

Tijdens de briefing legt Max de regels nog eens fijntjes uit: "In totaal mag je dus maximaal 8 minuten lieren, dan moet je loskoppelen."

De piloten die de voorronden goed presteerden hadden een sterk voordeel. Zij mochten als eerste hun startpositie kiezen. De thermiek zou later de middag pas op gang komen. Starten vangt aan om 12.00. Een eenvoudige rekensom leert dat de sterke startposities later in de middag lagen.

Hugo Robben, de snelste

De starters stonden helaas weer snel aan de grond. De thermiek begon na één uur langzaam te broeien. Hugo Robben bleef bewust in de startcirkel om het lierveld, hij kon nog geen hoogte winnen en landde weer. Nadat de startlijst was afgewerkt mocht hij een tweede poging wagen. Om 15.05 koos hij wederom het luchtruim, noem het geluk of wijsheid, maar in 32 minuten en 21 seconden bereikt hij de 20 kilometer. Daarmee werd hij de winnaar. Op 550 meter koppelde hij los. Hugo ging ten zuiden van de lierbaan op zoek naar thermiek, en bingo. Met een kleine bel kon hij een hoogte bereiken van 750 meter. Hij liet zich met de wind meevoeren die uit oost kwam. Daar vond hij nog twee krachtige bellen die hem respectievelijk bij Hengelo naar 1000 en bij Doesburg tot 1150 meter brachten. Even ten westen van Doesburg landde hij.

Harde wind op zondag

In de standaardklasse wordt uitsluitend gevlogen met EN-A en EN-B schermen. Hier wint Reinier de Blois, hij vliegt pas drie jaar en hij bewijst dat je met een EN-B scherm echt topprestaties kunt vliegen. Hij is namelijk tevens derde overall!

Op zondag is nog geprobeerd te starten, maar de wind bleek te vlaggerig. De meeste piloten wilden aan de grond blijven dus werd de wedstrijd afgeblazen en kon direct de prijsuitreiking plaatsvinden.

Deelnemen? In bezit van minimaal brevet 3-Lier? In 2024 is de volgende wedstrijd, nog even geduld dus.

Op liftparagliding.nl vind je een uitgebreid videoverslag. Op de achtercover van dit magazine vind je de complete uitslag.

Hugo Robben op weg naar het Nederlands Vlakland-kampioenschap





Reinier de Blois (l) en Hugo Robben vieren hun overwinning.

Standaardklasse

Positie	Piloot	Punten	Afstand	Vluchtduur	Snelheid km/h	Schermmklasse
1	Reinier de Blois	795 pt.	20.00 km	00:35:45 h	33.57	EN-B
2	Gerard Boersma	505 pt.	20.00 km	00:58:05 h	20.66	EN-B
3	Harro Brouwer	411 pt.	17.54 km	00:39:51 h	26.41	EN-B

Overall

Positie	Piloot	Punten	Afstand	Vluchtduur	Snelheid km/h	Schermmklasse
1	Hugo Robben	1000 pt.	20.00 km	00:32:21 h	37.09	EN-D
2	Marcin Krawczyk	878 pt.	20.00 km	00:34:09 h	35.14	EN-D
3	Reinier de Blois	795 pt.	20.00 km	00:35:45 h	33.57	EN-B



Nieuw landingsstrand bij Lac de Serre-Ponçon

Starten en landen naast je auto of het terras van je appartement en dat met een van de mooiste uitzichten van de Alpen. Geen dure liftkaart of shuttlebus nodig, niet hoeven lopen en helemaal gratis. Dat is vliegen bij Saint-Vincent-les-Forts in Zuid-Frankrijk. Maar er was altijd een addertje... was!

Tekst en foto onder: Erwin Voogt. Foto boven: Annemarie Bart.

Op een rotskam van de 2500 meter hoge Dormillouse ligt het idyllische Saint-Vincent-les-Forts. Het kleine dorpje kijkt uit op het stuwwmeer Lac de Serre-Ponçon en is omringd door de indrukwekkende toppen van de Zuid-Franse Alpen. Rond het meer zijn diverse paraglidingplekken. Paraglidingsschool Inferno heeft hier haar zomerse thuisbasis, met appartementenchalet ParaLodge en (samen met de lokale tandemcoöperatie) de ernaast gelegen startplek. Het landingsveld en gratis parkeerplaats liggen naast de startplek. Mooier kan het bijna niet worden zou je denken: je loopt je appartement uit, legt je scherm klaar, gaat lekker vliegen met prachtige uitzichten en heerlijke thermiek, zwaait naar je partner op het terras terwijl je daar langsvliegt en vervolgens land je weer naast je appartement.

Maar helaas is er één probleem: de landing naast de start is de enige landing. Opties voor een buitenlanding zijn er wel, maar geen enkele is geschikt voor doorsnee piloten. En om te landen naast de start, toplanden dus, moet het behoorlijk thermisch zijn, waardoor de condities al gauw de vaardigheden vragen van een bovengemiddeld goede piloot.

Er is echter goed nieuws vertelt Roland ter Harkel van Paraglidingsschool Inferno: "Dit voorjaar is een landingsveld aangelegd aan het meer. We hebben daar jarenlang voor gelobbyd en nu is het gelukkig zover! Je kunt hierdoor altijd veilig aan het meer landen en hoeft niet meer perse te toplanden. Dat maakt onze mooie start bij Saint-Vincent-les-Forts geschikt voor veel meer piloten. Daar zijn we erg blij mee!"

Als je aan het meer landt, moet je uiteraard wel weer naar boven komen. Maar de camping ligt naast het nieuwe landingsstrand, waardoor je gemakkelijk een lift kunt krijgen. Ook is lopen een optie: het is een fraaie wandeling door het bos en de velden van ongeveer 45 minuten.



Startplek naast de Paralodge, met prachtig uitzicht over Lac de Serre-Ponçon. De nieuwe landing is rechts, net niet te zien op de foto. Boven: de nieuwe landing met de kam waarlangs je vliegt erachter. paralodge.fr/nl

PaHo bouwt eigen elektrische lier

Het is een prachtige dag in Schalkwijk voor een unieke liertest. Het is eind mei, vrijdagmiddag en de lucht is onrustig. Korte krachtige bellen flaneren over het lierterrein van Paragliding Holland. Frans Biemans komt trots het veld oprijden met op de aanhanger de state of the art lierinstallatie: een zelfgebouwde elektrische lier. Kan dat? En hoe vliegt dat?

Tekst: Erik Recter, Foto's: Vincent Verbon en Frans Biemans

Ik vind hem wat tegenvallen. Het apparaat is zo klein en ingetogen. Die oude benzinelieren zien er zo imposant uit met veel leidingen, metertjes, toeters en bellen. Hier een sobere opstelling van een 'kleine' elektromotor met een trommel op een trailer, dat is alles. Frans (docent elektrotechniek) heeft afgelopen jaar flink gesleuteld met Timo (technisch tekenaar) en hulplijnen Ben en Robert. Kort daarna rijdt Vincent Verbon op een traktor met dikke aggregaat de wei in. De boel sluiten ze vlotjes aan. We zijn klaar voor de ultieme test.

Nooit meer een bumpy ride

Vincent: "De benzinelier is een uitstervend ras. We maken gebruik van oude automotoren uit de jaren tachtig en negentig die inefficiënt zijn ontwikkeld en lekker slippen op de vloeistofkoppeling. Tijdens een harde windvlaag moet de lier iets minder hard trekken, zodat het trekgewicht zo gelijk mogelijk blijft. De nieuwere automotoren zijn ongeschikt en zijn lastig om te bouwen naar een lierinstallatie." Frans: "Het bijzondere is dat deze lier dat allemaal zelf doet, je stelt de kracht elektronisch in en dan compenseert hij dat allemaal zelf. Dat zorgt voor een hele comfortabele rit naar boven."

De belofte is: nooit meer een bumpy ride tijdens de liertrek. Deze elektrolier houdt de lijn precies goed op spanning. We nemen meteen de proef op de som. We koppelen aan met mijn lierrelease en we gaan achterwaarts. De wind is behoorlijk vlagerig dus opzetten gaat even lastig. Het scherm komt direct op, indraaien en zoef we zijn los. We schieten direct een flinke bel in en gaan bijna verticaal omhoog. De lier trekt nauwelijks en we gaan heel geleidelijk omhoog, als de bel ineens uit dooft, begint de machine krachtig te trekken. We glijden zo heel gecontroleerd en relaxt de lucht in. Wat een topervaring is dit. Ondanks dat mijn scherm

heen en weer zwiept door de luchtlagen blijft de kabel precies mooi op spanning. Dit is een enorme verbetering.

Vincent: "We kunnen niet anders, het is noodzakelijk na 30 jaar lierfrustratie. Normaal zijn we ongeveer een halve dag in de week kwijt om te sleutelen aan de benzinelieren. Zo'n elektromotor slijt niet en gaat niet kapot. Je hebt er nauwelijks onderhoud aan. De elektrolier heeft geen versnellingsbak, geen startmotor, geen differentieel, je mist die hele rotzooi. Dat levert allemaal verbeteringen op. Zoals de lierkabel die naast de trommel kan slaan, wij ontwikkelde een kap er omheen, opgelost. Het opwindmechanisme is ook aangepast, de hele arm met kapsysteem gaat mee van links naar rechts. Het zit dicht op de trommel, het kan niet mis gaan. De onderdelen zijn industrieel, dus goed verkrijgbaar in tegenstelling tot auto-onderdelen uit de jaren tachtig."

SkyGliders kocht ook een elektrische lier in

Duitsland, daar schreven we vorig jaar over in Lift 27. Zij zijn ook razend enthousiast over deze innovatie. Waarom bouwt PaHo alles zelf en kopen ze het niet gewoon in? Vincent: "Wij gaan proberen op één elektromotor meerdere trommels te zetten. Dat is uniek. Daardoor worden de productiekosten veel lager. Bij andere elektrolieren heeft iedere trommel zijn eigen motor."

Van prototype naar productie

Vandaag is de ultieme testdag, en de lierinstallatie, gedoopt tot 'Cloudbuster', is met vlag en wimpel geslaagd. De trekkracht is met nieuwe software geperfectioneerd en zelfs de tandem vloog mooi de lucht in, met 135 kilo trekkracht. Naast de elektrolier is wel een aggregaat nodig, of je moet krachtstroom aansluitingen aanleggen in je startveld. En ondanks dat deze aggregaat op benzine draait, verwacht Vincent een brandstofbesparing van 70%.



Boekrecensie

Paramotorvliegen theorie

Heel lang geleden toen paramotorvliegen net opkwam in Nederland schreef Thijs Versloot hierover een theorieboek. Dit theorieboek werd vervolgens door de paramotorscholen gebruikt om leerlingen klaar te stomen voor het theorie-examen. Echter de paramotorsport heeft zich daarna flink doorontwikkeld. Hierdoor is er dus grote behoefte ontstaan aan een nieuw up-to-date theorieboek voor piloten in spé om de theorie te leren maar tegelijkertijd ook voor de reeds gebrevetteerde piloten als naslagwerk om hun theoretische kennis up to date te houden. Hierin zien Peter Bokker en Bastienne van Wentzel een kans om samen naast het boek 'Vrij Vliegen' van Bastienne ook een paramotor-variant hiervan uit te brengen namelijk: "Paramotorvliegen Theorie".



Boek: Paramotorvliegen Theorie
Auteur: Peter Bokker en Bastienne Wentzel
Druk: 275 pagina's full color
ISBN: 978-90-90371467
Prijs: € 49,50
Te koop: bij je lokale vliegschool, Pedroverticalo Adventures en Skywings Paramotorschool

Tekst: Tineke van Oort

Als één van de eersten heb ik het boek Paramotorvliegen Theorie in handen. Met zijn 275 pagina's is dit boek aanzienlijk dikker dan het boek Vrij Vliegen, maar dit is natuurlijk wel logisch want in het boek "Vrij vliegen" hoeft immers niet uitgelegd te worden wat een paramotor is en hoe deze werkt. Een motor voegt echt een extra dimensie aan het vliegen toe dus hier moet in dit boek wel bij stilgestaan worden.

Eerste indruk

Het boek ziet er erg mooi uit. Wat meteen opvalt als ik hem opensla is een leuke intro over de geschiedenis van het paramotorvliegen. Dit is natuurlijk geen lesstof voor het paramotor-theorie-examen maar het is wel leuk om eens te zien hoe de sport begonnen is en hoe heldhaftig onze voorgangers geweest moeten zijn om deze sport te ontdekken en uit te vinden.

Verder is het boek ingedeeld in duidelijke hoofdstukken met elk hun eigen kleurcode aan de zijkant van de pagina zodat je altijd makkelijk het goede hoofdstuk kunt vinden als je even iets wilt opzoeken. Ook staan er overal mooie plaatjes bij om

de tekst te verduidelijken waardoor het boek ook makkelijk wegleeft en goed te begrijpen is.

Theorieboek voor leerlingen

Het boek behandelt alle onderwerpen die een paramotorleerling in Nederland moet leren voor het paramotor-theorie examen voor zowel de KNVvL als APPI opleiding. Alle leerdoelen uit deze paramotoropleidingen komen aan bod in achtereenvolgens de volgende hoofdstukken materiaal, vliegpraktijk, aerodynamica, meteorologie, regelgeving en navigatie.

Naslagwerk voor gebrevetteerde piloten

Buiten dat dit boek erg handig is voor paramotor piloten in opleiding is het ook zeker een leuk boek om te lezen voor gebrevetteerde paramotorpiloten. Aangezien de ontwikkelingen in de paramotor wereld snel gaan zal hier voor elke paramotor piloot wel leuke nieuwe en interessante informatie in te vinden zijn. Tevens zakt theoretische kennis na verloop van tijd vaak weer wat weg dus kan het ook nooit kwaad om je theoretische kennis weer eens wat op te halen.

Up-to-date

Dit boek is momenteel voorzien van alle nieuwste ontwikkelingen op het gebied van paramotorvliegen. Om dit zo te houden staat er in het voorwoord een QR code gedrukt. Als je deze code scant kom je op een pagina waar nieuwe ontwikkelingen op het gebied van paramotorvliegen bijgehouden worden. Dus als je voorafgaand aan het lezen van dit boek deze pagina even checkt dan ben je ervan verzekerd dat je altijd beschikt over de meest up-to-date informatie op het gebied van paramotorvliegen. Verder zal er op een gegeven moment ook wel weer een update van dit boek nodig zijn denk ik. Momenteel is bijvoorbeeld het trikevliegen nog ondervertegenwoordigd in dit boek. Waarschijnlijk omdat de trike nog een beetje in een grijs gebied zit momenteel qua wetgeving, maar ik heb uit betrouwbare bron vernomen dat het wel de intentie is om in een eventuele volgende versie van dit boek meer informatie over het trike vliegen op te gaan nemen zodra de trike uit het grijze gebied qua wetgeving is gekomen.

Dodelijke ongevallen met de Flare Moustache

De DHV meldt dat begin dit jaar al twee Duitse piloten dodelijk zijn verongelukt met de Flare Moustache. Het gaat bij één ongeluk om starten bij veel te harde wind en bij het andere ongeluk om iets doen waarvoor de Flare Moustache niet is ontworpen: paragliden.

Eén ongeluk deed zich voor op de Lions Head bij Kaapstad, Zuid-Afrika. Daar probeerde de piloot te starten bij een cross-wind van meer dan 40 km/u. Hij verloor de controle en werd tegen de rotsen gesmeten met fatale afloop.

Het tweede ongeluk betrof een piloot die in Oostenrijk een steilspiraal uitvoerde met de Moustache. De spiraal ging echter in korte tijd over in een oncontroleerbare nose-down spiraal die zo hard ging dat zelfs het uitgeworpen noodscherm een dodelijke afloop niet kon voorkomen.

De 'parakite' Flare Moustache waar we vorig jaar in Lift 27 over schreven is in korte tijd razend populair geworden. Je ziet ze veel op plekken waarvoor de Moustache bedoeld is, namelijk het strand, maar ook op plekken waar de Moustache volgens de fabrikant eigenlijk niet thuishoort: de bergen. Flare benadrukt dat de Moustache geen paraglider is, en ook niet is ontworpen of getest op veilig gedrag bij situaties die zich kunnen voordoen tijdens een hoogtevlicht. Het schijnbare gemak waarmee de Moustache vliegt is echter verraderlijk, zoals uit de twee fatale ongelukken blijkt. Het gaat goed... tot dat het niet goed gaat.

Dus nogmaals de waarschuwing: gebruik de Flare Moustache enkel voor soaren of speedflying laag bij de grond in laminaire wind. Daarnaast blijkt ook weer dat een harde ondergrond bij sterkere wind fatale gevolgen kan hebben op het moment dat je even de controle kwijt bent.

DHV Magazine 241, Mei-juni 2023, pagina 64
Link: tinyurl.com/FlareMoustacheOngevallen



Gebruik je Moustache waar 'ie voor bedoeld is: soaren in laminaire condities zoals hier bij de Dune du Pilat. Have fun!

Informatie

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

Paragliding

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Deltavliegen

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Paramotorvliegen

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



Paul de Boer start als laatste en ziet hoe de concurrentie wordt meegevoerd door thermiek.
(Foto: Erik Recter)

Uitslag NK Vlakland 2023



Pos	Piloot	Punten	Afstand	Vluchtduur	km/h	
1	Hugo Robben	1000 pt.	20.00 km	00:32:21h	37.09	
2	Marcin -Krawczyk	878 pt.	20.00 km	00:34:09h	35.14	
3	Reinier de Blois	795 pt.	20.00 km	00:35:45h	33.57	ENB
4	Ronald Stegeman	702 pt.	20.00 km	00:38:11h	31.43	
5	Max Stek	613 pt.	20.00 km	00:41:52h	28.66	
6	Alexander Germeau	543 pt.	20.00 km	00:47:47h	25.11	
7	Fred Cella	543 pt.	20.00 km	00:47:51h	25.08	
8	Gerard Boersma	505 pt.	20.00 km	00:58:05h	20.66	ENB
9	Jan Meerbeek	451 pt.	18.67 km	00:39:23h	28.44	
10	Harro Brouwer	411 pt.	17.54 km	00:39:51h	26.41	ENB