

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



25

April 2022



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

Lift is gratis voor KNNvL-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@knnvl.nl
(niet voor adreswijzigingen)

Redactie

Jesper Albers, Peter Blokker, Tamara
Blokker-Hondsmerk, Wouter de Jong,
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@knnvl.nl

Bijdragen voor Lift

Ideeën voor artikelen graag naar:
lift.delta-schermvliegen@knnvl.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.



Grensoverschrijdend

Nu heb ik je aandacht hè? Want grensoverschrijdend gedrag is een hot topic. Nu zit je misschien te wachten op de eerste ontboezemingen (pardon le mot) over dit soort gedrag in de paragliding wereld. Want is de paraglidingscene echt alleen een gezellige sociale sport? Uitspraken als: "Is die van jou wel goed getrimd?" of "Komt 'ie makkelijk omhoog?" lijken onschuldig, maar zijn voor meerdere uitleg vatbaar. Ook de vraag "Wil je mijn String zien?" levert vreemde situaties op. Jij bedoelt waarschijnlijk je mooie, nieuwe, lichtgewicht harnas. De onschuldige toehoorder heeft waarschijnlijk andere associaties. Pas ook op als je in gesprek bent met een piloot uit België. "Een foeffe" is daar iets anders dan een trucje, namelijk een flamoos! En hoeveel konijntjes worden er niet meegelokt met de woorden "Wil jij mijn verzameling schermen bekijken?" Probeer daar als vouwkonijn maar eens weerstand aan te bieden.

De vraag "Wil je mijn String zien?" levert vreemde situaties op

Nee hoor, alle gekheid op een stokje. De actualiteit is ernstig genoeg. En als vrouw binnen deze toch grotendeels mannenwereld heb ik juist het gevoel dat er goed op mij wordt gepast. Dus een dikke duim omhoog voor de mannelijke piloten.

Overigens is er niks mis met het opzoeken van grenzen. De meeste innovaties ontstaan omdat iemand wat uitprobeert. Zonder vlakland waarschijnlijk geen paramotor. En zonder piloten die graag een berg oplopen waarschijnlijk geen lichtgewicht materiaal. Nu kan het natuurlijk ook te gek. Met de windsnelheden van de afgelopen tijd blijft dit konijntje mooi aan de grond staan. Al zijn er ook vast piloten die dit soort extreme omstandigheden een uitdaging vinden. Je blijft wel lekker hoog zeg maar. Wie weet zag je bij de Stubai Cup wel het innovatieve scherm de Tornado!

Dit konijntje is gelukkig ook weer letterlijk grensoverschrijdend. De eerste trip met het vliegtuig zit er alweer op. Zo fijn dat het land en veel grenzen weer open gaan! Heb jij je eerste bergvakantie alweer geboekt? Geniet lekker van je eerste vliegreizen dit jaar, dan doe ik dat ook
#metoo ;-)

Vouwkonijn

LIFT

inditnummer

Cover: Het meer van Tremp (Spanje), Foto: Bart Lablans

Kunnen vogels beter vliegen?	4
Het laatste nieuws van de Stubai Cup 2022	8
Interview: keurmeester Bart Adriaens	22
Nieuwe weersite voor piloten in Nederland	25
Verlichting voeren, heeft dat zin?	33
Start lierseizoen 2022	38
Fifty shades of paragliding deel 7	40
Afdeling Delta: verslag Veiligheid	42
Eerste ALV afdeling Paramotor	46

Stubai Cup 2022, Foto: Peter Blokker

Kunnen vogels beter vliegen?

*Tekst: Peter Blokker, Foto's: Peter Blokker en valkenier Sjobbe
Grote foto: Woestijnbuizerd (foto: Sjobbe)*





Waar je ook vliegt en met wat voor toestel dan ook, je deelt het luchtruim met gevederde vliegers. Van imposante gieren in Algodonales tot de Jan van Gent aan de Normandische kust. Mijn ontmoetingen met vogels variëren van geweldig tot angstaanjagend en zijn altijd bijzonder. En telkens weer moet ik toegeven dat die vogels beter kunnen vliegen dan ik. Maar hoe goed vliegen ze nou eigenlijk?

Mijn eerste ontmoetingen met vogels waren vriendelijk en behulpzaam. Zo van: "Hier is de thermiek, gezellig dat je mee vliegt." Een paar jaar later in mijn vliegcarrière werd ik agressief weggejaagd bij de steile klippen op het Portugese eiland Madeira. Vliegen met meeuwen tijdens het soaren is ook leuk voor de sfeer, tot een meeuw het bommenluik opentrekt en je trakteert op een lading rotte vis. De diverse confrontaties nodigen uit om het vlieggedrag en de prestaties van deze vogels eens onder de loep te nemen.

Soarvogels

In Cottage sùr Mèr, een kustdorp zo'n vijfhonderd kilometer ten noorden van Parijs, laten de meeuwen zien hoe er gesoard moet worden. Oplettende piloten kunnen aan de stand van de vleugels zien welke maat scherm geschikt is. Met windsnelheden vanaf 8 m/s gaan de vleugels in de sportstand. Hiermee wordt het vleugeloppervlak tot 80% gereduceerd en hun vliegsnelheid 20% verhoogd. Zie je deze knik in de vleugellijn van soarende meeuwen, dan is dat een waarschuwing dat maatje bergscherm aan de forse kant is. Meeuwen vliegen ook nog als het te hard waait voor zelfs de kleinste speedgliders. Tijdens orkaan Corrie zag ik meeuwen noordwaarts soaren, terwijl de snavel zuidwaarts stond gericht. De meeuw vliegt dan in torpedostand en heeft nog slechts 60% van het vleugeloppervlak naast het slanke lijf staan. Overigens zijn het niet alleen meeuwen die je in dynamische stijgwinden langs duinen en kippen ziet zweven. De kraaien die het klif aan de noordkant van Lanzarote bevolken, hebben daar het kunstje van de meeuwen afgekeken. Je ziet daar dus kraaien voor het klif heen en weer zweven in de pas-saatwind, ondanks hun slordige verenkleed en vrij hoge daalsnelheid van 2 m/s.

Luie thermiekgvogels

Voor menig piloot is het 'game on' zodra er roofvogels in de lucht zijn. Het zijn luie vliegers en klapwieken kost ze teveel energie. Een roofvogel vliegt dus liever in thermische omstandigheden. Het gemeenschappelijke probleem van roofvogels en de overlandvliegers onder ons, is dat we opstijgende lucht het werk willen laten doen. Als je in de lucht wilt blijven zonder ervoor te hoeven werken, moet je ervoor zorgen dat je eigen daalsnelheid lager is dan de stijgsnelheid van de omringende lucht. En hier ontsloopen roofvogels en

paragliders elkaar niet zo veel. Zolang onze daalsnelheid minder dan 1 m/s bedraagt, komt het wereldwijd vaak genoeg voor dat we kunnen blijven hangen en zelfs stijgen. Vrijwel alle roofvogels voldoen aan deze eis. Afhankelijk van schermkeuze en vleugelbelasting, dalen ook de meeste paragliders ongeveer 1 m/s. Een buizerd heeft een daalsnelheid van 0,81 m/s. Er zijn genoeg schermen waarmee we dat kunnen evenaren. Toch vliegt een buizerd ons er lachend uit in een thermiekbekken en vinden ze het heel amusant om te laten zien dat ze sneller omhoog kunnen schroeven. Een buizerd kan namelijk krappere bochtjes draaien, waarmee hij de stijgwind in het centrum van de thermiekbekken optimaal benut.

Geklungel

Wil je als vogel goed kunnen zweven, moet je het volgende in huis hebben: slanke vleugels en gladde veren voor goede aerodynamische eigenschappen en een lage vleugelbelasting voor lagere vlieg- en daalsnelheid. Dat alles geldt ook voor ons. Hoe gladder het schermoppervlak (meer cellen, 3d-shaping etcetera) en hoe lager de wingload, hoe makkelijker we in stijgende lucht omhoog komen. We hebben echter ook vliegsnelheid nodig om van de ene naar de andere bel te komen zonder lang in dalende lucht te zitten. Een lagere wingload betekent voor ons een lagere vliegsnelheid. Een overdreven lage wingload is dus geen oplossing en levert vooral buiten de geteste gewichtsklasse soms ook een minder stabiel scherm op.

De aerodynamische prestaties van zowel vogels als paragliders kun je uitdrukken met het glijgetal. Dit is de verhouding tussen lift en weerstand, maar vertelt ons ook hoe ver je kunt komen voor elke meter die je afdaalt. Het zal je misschien verbazen, maar het glijgetal van een roofvogel is niet eens zo veel beter dan van een paraglider en komt bijvoorbeeld voor een buizerd uit op 10,5. Er zijn schermen in de handel die dezelfde prestaties beloven.

Wat we dus kunnen concluderen, is dat het niet de daalsnelheid is en niet het glijgetal, waardoor we achterblijven bij thermiekende roofvogels. En als het niet de aerodynamische eigenschappen van onze vleugels zijn die onderdoen voor die van de roofvogels, is er wat anders aan de hand... We zijn aan het klungelen.

We moeten vaker vliegen en beter naar onze gevederde vrienden kijken.

Soort	Gewicht (g)	Spanwijdte (cm)	Glijgetal	V max (km/u)	Daalsnelheid (m/s)
Boomvalk	170	75	8,8	32	0,89
Slechtvalk	800	105	10,5	46	1,06
Sperwer m	160	62	8,8	31	0,88
Sperwer v	300	75	9,4	35	0,93
Havik m	700	97	10,3	37	0,89
Havik v	1200	115	11,0	41	0,92
Buizerd	900	130	10,5	35	0,81
Steenarend	4000	210	12,6	49	0,95
Vale Gier	7000	260	13,5	50	0,91
Paraglider	80.000	1200	9	50	1,1



Adopteer een roofvogel

Als paragliding- en paramotorpiloot wil ik graag mijn verhaal kwijt om een positieve beweging in gang te zetten. Als piloot heb ik oog voor roofvogels. Het zijn prachtige dieren en ik voel me er mee verbonden. Tijdens mijn zweefvliegvluchten en paragliding- en paramotorvluchten ben ik altijd alert op deze uitmuntende thermiek-aanwijzers. Ga je met 2,5 m/s omhoog en draait er verderop een roofvogel dan kun je erop vertrouwen dat het daar beter stijgt.

Jongensdroom

Per toeval kwam ik in contact met valkenier Sjobbe. Ik heb zijn dieren van dichtbij kunnen aanschouwen en raakte behoorlijk onder de indruk van z'n bevlogenheid. Niet eerder heb ik iemand gesproken die zo betrokken is. Zijn kinderwens was om ooit met deze dieren te mogen werken. Deze wens is jaren later door hem in vervulling gebracht. Naast het werken met deze dieren wordt erg veel tijd besteed aan het in stand houden van de wilde soortgenoten. Deelname aan onderzoeken, internationale fokprogramma's, opvangen van zieke en gewonde dieren om deze er bovenop te helpen en vervolgens weer vrij te laten. Het plaatsen van roofvogelstokken in velden en polders, het ophangen en plaatsen van nestkasten behoorde tot zijn nevenactiviteiten. Ja, behoorde.....

Problemen

De Covid-maatregelen die er keer op keer voor zorgden dat het weinige vet van de botten geconsumeerd moest worden heeft ervoor gezorgd dat nu slechts de puur noodzakelijke uitgaven gedaan kunnen worden. Educatieve shows, workshops, kinderfeestjes, demonstraties en bedrijfsfeesten: alles is nagenoeg tot stilstand gekomen. Inkomsten zijn hierdoor gestagneerd. Omdat kasoverschot veelal werd besteed aan natuurbewoud was dit reservepotje snel leeg. Wij leven om te vliegen en net zo leeft Sjobbe voor zijn roofvogels.

Onrust in mijn hoofd

Toen ik dit verhaal aanhoorde begon het te borrelen in m'n hoofd; ik wilde iets doen. Enkelen onder jullie herinneren zich misschien nog wel mijn oproep via de paramotor-appgroep om een verjaardagskalendar te kopen. Ik opperde aan eigenaar Sjobbe om een adoptie-

actie op te zetten, maar dit had hij vorig jaar al gedaan onder al zijn contacten. Via een oproep in Lift wil ik alle medevliegers en leden een verzoek doen: "Adopteer alsjeblieft een roofvogel!"

Kosten

Voor € 7,00 per maand adopteer je een vogel. Van dwerguil tot zeearend. Je zit nergens aan vast, geen regeltjes, geen contract, geen kleine lettertjes, geen verplichtingen..... Je ontvangt maandelijks een betaalverzoek via mail of whatsapp, als je deze laat verlopen krijg je één herinnering. Betaal je weer niet dan houdt het automatisch op. De volledige opbrengst komt ten goede aan de behoeften van de vogels en voor het behoud van wilde soortgenoten. Zonder commerciële belangen! Degenen die 12 maanden pleegouder blijven ontvangen een uniek geborduurd embleem. Deze blijkt van waarde- ring krijg je tijdens een "meet en greet" met je adoptievogel of wordt indien gewenst naar je opgestuurd.

Adoptie-ouder worden

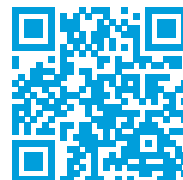
Als je jezelf aanmeldt als adoptie-ouder ontvang je informatie over de beschikbare vogels waaruit je een keuze kunt maken. Daarna ontvang je een adoptiecertificaat van jouw roofvogel met leuke, unieke weetjes over je geadopteerde vogel. Er is een directe link naar de adoptiepagina van roofvogels en uilen voor ons aangemaakt: <https://roofvogelsenuilen.nl/lift>.

Of stuur een sms of app 06-13179335 met daarin: "adoptie". Je ontvangt een lijst met vogels en nog wat informatie waarna je kunt kiezen van welke vogel je je adoptiecertificaat wilt ontvangen.

Mijn droom

Mijn droom is om onze gemeenschap overtuigd te hebben om iets speciaals te doen voor onze "soortgenoten" en bij te dragen aan opvang en uitbreiding van de huidige populatie roofvogels en uilen. Dat ik over een jaar maar veel emblemen mag zien op onze overalls en pakzakken.

- Jeroen Dekkers



30.  Parafly
STUBAICUP
11. - 13.3.2022 *on-site*
AUSTRIA · TIROL · stubaicup.at

Vliegen onder

Op één of andere manier kan er altijd gevlogen worden tijdens de jaarlijkse opening van het vliegseizoen: De Stubaicup. De weersverwachting is er al een week duidelijk over: geen neerslag en geen wolken. Heerlijk, dan kunnen de wollen truien thuis blijven. Maar om te kunnen vliegen moet er ook geschikte wind zijn. De voorspelde zuidföhn houdt ons enerzijds in de zon, maar zorgt ook voor uitschieters in windsnelheid. We hebben allemaal geleerd dat we niet moeten gaan vliegen met föhn... maar bij de Stubaicup kan het wel. Hoe dan?

Tekst Peter Blokker, Foto: Erwin Voogt

de föhn

Om het geheugen even op te frissen, gaan we eerst in op het weersysteem föhn. Föhn komt vaak voor in het Alpengebied en is doorgaans goed te voorspellen door naar de drukverschillen te kijken aan weerskanten van de bergrug. Tijdens de Stubai Cup is er dit jaar sprake van een zuidföhn, waarbij vochtige lucht vanaf de Middellandse Zee door het zuidelijke hogedrukgebied tegen de bergrug van Noord-Italië wordt gedrukt. De vochtige lucht kan maar een kant op en dat is omhoog. De stijgende lucht wordt kouder en koelt af met 1 graad per 100 m stijging. Maar deze waarde wordt anders als er condensatie optreedt en het gaat regenen en sneeuwen. Vanaf dat moment zorgt het vrijkomen van condensatiewarmte voor een minder sterke daling van temperatuur; ongeveer een halve graad per 100m. Als de lucht aan de noordflank van de berg het Stubaital

in zakt, warmt de lucht op en droogt uit. De opwarming verloopt via de "droog-adiabaat" en gaat weer met 1 graad per 100 m. En zo is de lucht aan de andere kant van de berg, op dezelfde hoogte warmer en droger, door het condensatieproces als de lucht aan de voorzijde wordt gedwongen te stijgen. De noordzijde van de berg wordt in deze situatie ook wel de regenschaduw van de berg genoemd. In het Stubaital is geen wolk te zien, zelfs niet de typische Lenticularis (föhnvissen) die een föhn doorgaans verraden. De sneeuwresten in het dal verdwijnen letterlijk als sneeuw voor de zon in de droge lucht die het dal wordt ingeblazen. In de droge lucht zijn de uitzichten oneindig. Jammer alleen, dat föhn zorgt voor windsnelheden waarbij niet gevlogen kan worden.

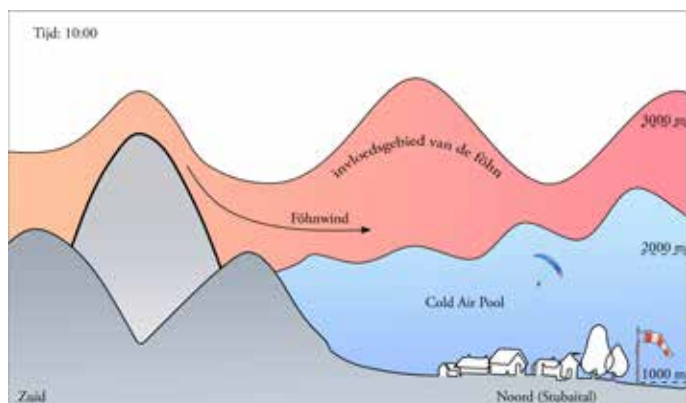
30. Parafly STUBAICUP

11.-13.3.2022 *on site*
AUSTRIA · TIROL · stubaicup.at

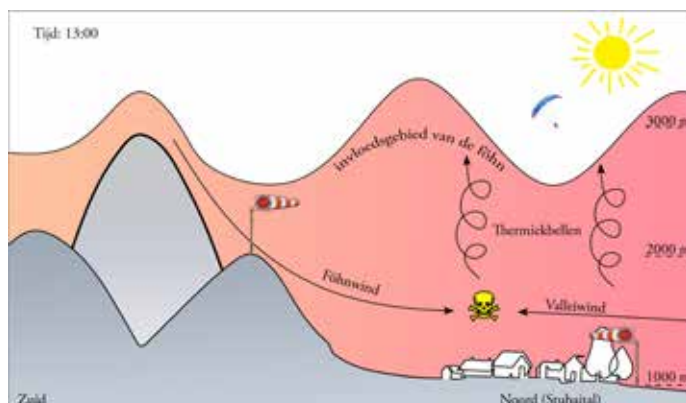
Föhn-pauze

De Stubaicup viert dit jaar haar dertigste verjaardag en het feest wordt geleid door Monika 'Moni' Eller. Volgens de weersverwachting staat er twintig knopen rugwind op de startplaats, maar Moni schrijft op het krijtbord "Heute super Flugwetter". Ze legt uit waarom het toch vliegbaar is op de twee startplaatsen van het evenement. Nu er nog sneeuw in de bergen en het hogergelegen deel van het

dal ligt, ontstaat in de nacht een zogenaamde Cold Air Pool (CAP). Dit bad van koude lucht werkt als een barrière voor de föhnwind die vanaf de drieduizenders bij de Stubaijetsjer omlaag komt rollen. De startplaatsen van de Elfer en Schlick liggen op ongeveer tweeduizend meter, beschut in zogenaamde dode lucht. Zolang de CAP het dal tussen start en landing beschermt tegen de föhnwind, kan er volop gevlogen worden. Voor het testen van schermen is het ideaal, hoewel er maar weinig thermiek is. Maar dit blijft niet zo... Rond het middaguur heeft de zon het dal zover opgewarmd, dat de CAP is weggebrand. Nu ontstaat er van alles tegelijk: De zuidelijke föhnwind breekt door tot het dal, er ontwikkelt zich puntige voorjaars thermiek langs de bergflanken en een valleiwindje uit het noorden steekt de kop op. Zuidwind, noordwind en bellen met stijgende lucht... met deze ingrediënten kun je rekenen op turbulentie en gevaarlijke vliegomstandigheden. Rond 12:00 wordt de start-



Situatie in de ochtend: Het bad van koude lucht (CAP – Cold Air Pool), beschermt het vlieggebied tussen start en landing tegen de zuidföhn. In deze "dode lucht" is het niet thermisch, maar prima vliegweer met nauwelijks wind.



Situatie rond het middaguur: De CAP is door de zon afgebrokkeld en de föhnwind kan het dal bereiken. Tegelijkertijd komt thermiek en valleiwind op gang. Boven de toppen kan het prima vliegbaar zijn, maar in het dal ontstaat een wasmachine aan luchtstromen. Landen kan dan zelfs voor ervaren piloten een gevaarlijke onderneming worden.

plaats bij Elfer gesloten door harde zuidelijke rugwind, en een uur later is ook het starten bij Schlick niet meer mogelijk. Dankzij de weerbriefing van Moni begint het spektakel vroeg en wordt er 's morgens volop gevlogen en getest. In de middag is er dan tijd om de standjes af te speuren en stoere verhalen te vertellen bij de bratwurst-bar. Gelukkig schijnt de zon nog!

De CAP brokkelt af

De windvaan op de startplaats bij Schlick 2000 geeft een mooi startwindje aan. Thermische omstandigheden dienen zich aan, wat betekent dat de CAP wel zo'n beetje afgebrokkeld is. De startleider hoor ik over de portofoon praten met de buschauffeur die de pendels van Elfer naar Schlick 2000 verzorgt. Hij wil alleen nog ervaren piloten op de start hebben. Alles wijst erop dat het binnen een uurtje rodeovliegen wordt. Ik start met mijn testscherm, de kleurrijke BGD BASE 2 Lite en blijf op matige thermiek rond de bergkam ter hoogte van de start hangen. Na een half uurtje op nulletjes vliegen, komt het systeem beter op gang en hang ik een paar honderd meter boven de graat. Het scherm en ik begrijpen elkaar inmiddels en ik zet koers over de graat naar de Burgstall, een markante rotsachtige top zo'n zevenhonderd meter boven de startplaats in de richting van Neustift. Het gaat niet vlot om tegen de zuidelijke wind in te komen, maar het stijgt goed in de bellen en ik kom tegen drieduizend meter hoogte over het topkruis van de Burgstall uit.

Ein bisschen Sportlich

Het is eigenlijk heerlijk vliegweer hier boven, met nog slechts twee andere piloten in de lucht. Ik hang bijna een uur in de lucht en te zien is dat de startplaatsen zijn gesloten. Twee kilometer verticaal onder me zie ik dat de landingsplaats is opgeschoven naar het midden van het dal en dat zich publiek rondom de landing verzamelt. Het zal dus wel "sportlich" zijn qua wind en turbulentie daar. Met lichte tegenzin maar grote nieuwsgierigheid zet ik de afdaling in... Ergens ga ik door de windshear heen van de zuidelijke föhn naar de noordelijke valleiwind, dat is onvermijdelijk. Nog een paar bellen proberen mijn afdaling te belemmeren. Een paar keer oren trekken en wat milde spiralen houden de daalsnelheid erin. De lucht is turbulent maar het scherm goed controleerbaar. Ik land de helpers op de grond in de armen en er wordt geapplaudisseerd voor mijn landing. Dat is aardig, maar ik besef dat het verschil tussen Hero en Zero klein is... Een half uur langer vliegen en de uitkomst had anders kunnen zijn. Begrijpen wat er gebeurt in de lucht en lokale systemen kennen is van levensbelang op dit soort dagen. Bedankt voor de briefing Moni, ik heb genoten.



Paul Guschlbauer

Lezing van een X-Alps atleet

Tijdens de Stubai Cup hoef je je in de avond ook niet te vervelen. Natuurlijk kun je gewoon een willekeurige Stube in lopen om vlieggenoten te vinden en lastig te vallen met je sterke verhalen. Hoe sterk ze ook zijn, het verhaal van Paul Guschlbauer zal het niet snel overtreffen. De

Stubai Cup zorgt er jaarlijks wel voor dat een professional op het podium staat en vaak is het een X-Alps atleet. Dat belooft weer een avond te worden met (waargebeurde) verhalen over de ontberingen van twaalf dagen racen door de Alpen. Paul begint zijn voordracht met een boeiende compilatie van wat hij zoal doet. Met zijn piper vliegtuigje naar onherbergzame vliegen om daar te gaan paragliden. De eerste jaloerse blikken verschijnen al in de volgestroomde en uitverkochte zaal. Minder jaloers zijn we op de röntgenfoto's van de gebroken voet, die Paul heeft opgelopen in de winter van 2021. Terwijl de andere X-Alps atleten volop aan het trainen zijn, mag Paul zijn voet niet eens belasten. Hij vertelt ons in woord en beeld hoe hij alles op alles zet om aan de startstreep te kunnen verschijnen en met de andere piloten de Gaisberg op te rennen.

Elke dag van de race is een avontuur op zich en de druk is groot. Paul vertelt het op een manier dat je steeds verder naar het randje van je stoel kruipt, ook al weten we allemaal de uitkomst al. Al zes keer eerder deed Paul mee, en vijf keer daarvan eindigde hij op de derde plaats. Zijn voet speelt hem deze editie nog parten, dus hij hoopt vooral te finishen. De strijd lust is er niet minder om en tot de Mont Blanc, halverwege de race, komt Paul mee met de koplopers. Door net een uurtje te laat bij de Mont Blanc te komen om er met thermische omstandigheden omheen te vliegen, verandert het karakter van de race voor hem. Slecht weer haalt hem in. Terwijl de koplopers nog een paar dagen met goed weer de voorsprong kunnen vergroten, verplaatst Paul zich met dezelfde snelheid als het regenfront. Dag in dag uit loop hij door de regen en hagelstenen zo groot als golfballen. Tussen de buien door vliegt hij met slechte omstandigheden en de camerabeelden zijn angstaanjagend. De weke huid op zijn voet slijt weg door de vele passen in doorweekte schoenen. De achtervolgers zitten hem op de hielen en winnen terrein als het weer achter hem opknaapt. Waar Paul een dag over gelopen heeft, zien we in de helmcamera van een andere atleet versneld afgespeeld: Het traject kon de volgende dag in drie kwartier vliegend worden afgelegd...

Je kunt niet anders dan bewondering en respect hebben voor de manier waarop Paul is blijven strijden. Op de vraag uit het publiek of Paul aan opgeven heeft gedacht antwoordt hij stellig: Nee. Uiteindelijk eindigt Paul op de zevende plaats. Ik kijk uit naar zijn volgende race!



Eerste indrukken

Je kunt nooit alles uitproberen in een weekend. Maar we deden ons best! Deze schermen (en één harnas) zijn het afgelopen jaar op de markt gebracht. We maakten een vluchtje met ieder en geven je onze eerste indruk.

Teksten en foto's: Peter Blokker, Erwin Voogt, Bastienne Wentzel



Foto: AirDesign

AirDesign UFO (EN-C / EN-B)

Toen ik een jaar of zes geleden de eerste editie van de UFO singleskin kocht, had ik niet verwacht er nu nog steeds mee te vliegen. Het scherm houdt zich verdraaid goed. Afgelopen jaar is de tweede editie uitgebracht. Het opvallendste verschil is dat het scherm volledig enkeldoeks geworden is en in alle maten is geclassificeerd. Het pakketje is nog kleiner dan ik gewend ben, ook al is het dezelfde maat. Dit komt vooral door de goed comprimeerbare pakzak, die na het inpakken nog eens dubbelgevouwen en aangesnoerd kan worden om alle lucht eruit te persen. Het scherm is daarmee kleiner dan mijn frontcontainer met lichtgewicht reserve en weegt 1,6 kg. Op de startplaats is het een eitje om de lijnen te sorteren. De schoenveterisiers zijn niet veranderd en verdienen altijd aandacht. Voor de verandering staat er geen rugwind op de Elfer startplaats.

Jammer eigenlijk, want dat zou een ideale gelegenheid zijn om de lusjes aan de leading edge met snowstakes vast te zetten. Met wind zijn die handig want een licht scherm als deze blijft niet zo makkelijk liggen. De condities zijn nu ideaal en met een voorwaartse start van twee passen draagt het scherm al.

Tot nu toe bespeur ik niet veel verschil met de originele UFO, hoewel het voor enkeldoeks schermen kenmerkende geritsel van het doek niet te horen is. Dat de glijhoek wat minder spectaculair is, is ook te merken. Het scherm lijkt wel wat beter door de lucht te snijden dan zijn voorganger. Spiralen, oren en wingovers zijn voor deze singleskin geen probleem. Maar eerlijk gezegd doet dat er allemaal niet zoveel toe, want afdaalmethodes heb je niet echt nodig met een singleskin omdat je er zelden mee in de thermiek zult vliegen.

Enkeldoeks schermen staan niet bekend om goede flare-eigenschappen, maar deze nieuwe UFO is in nulwind prima te landen, zolang je niet te vroeg begint met flaren. Voor een betere flare en een hogere vliegsnelheid zijn er frontrisertrimmers te krijgen. Deze hebben het halve bereik van de speedbar, maar je hoeft dan geen speedbar in te trappen en je kunt er mee landen. De reden dat de UFO niet standaard met trimmers is uitgerust, heeft te maken met de toegankelijkheid van het scherm voor cursisten, voornamelijk bergbeklimmers die willen leren paragliden. Mocht mijn originele UFO toch ooit verslijten voordat ik dat doe, is de nieuwe UFO 2 welkom in mijn rugtas. (PB)

AirDesign UFO-bi (EN-B)

Het heeft even geduurd maar eindelijk is de UFO er ook voor gedeeld plezier. Ooit was AirDesign in de race om de eerste tandem singleskin uit te brengen. Niviuk was met de BiSkin net wat eerder

en toen bleef het lange tijd stil. Van uitstel kwam geen afstel, want de UFO-bi is het resultaat van perfectionering. AirDesign weet dat het flaren van een enkeldoeks scherm, vooral in weinig wind, nogal nauw luistert. Je passagier laten crashen bij de landing verdient geen schoonheidsprijs. Bij de ontwikkeling van de UFO's is er eerst aandacht besteed aan betere flare-eigenschappen van de solo-schermen en diezelfde techniek is in de tandemversie verwerkt. De solo- en tandemuitvoering van de nieuwe UFO lijken op elkaar. De tandem is slechts 30 m2 en tilt je bij de start net zo makkelijk met passagier en al van de grond als de solo uitvoering. Qua pakvolume neemt het scherm net zoveel ruimte in als mijn slordig opgevouwen donsjasje. De tandem is speels en een spiraal staat binnen 360 graden al nose-down. De G-krachten blijven hierbij beperkt vanwege de korte lijnlengte. Tja, naar beneden willen die UFO's wel... Landen kan met de UFO-bi ook goed, want de minimalistische trimmers zorgen in geopende toestand voor een ongekeerde flarepower. De enige manier om je passagier veiliger en makkelijker de berg af te laten gaan is met de kabelbaan. (PB)

777 R-light 3 (EN-B)

Als het om thermiekvliegen gaat is de 777 Rook 3 de keizer van de EN-B klasse. Maar het is tevens een van de meest uitdagende EN-B's om te vliegen. En nu is er een lichtgewicht broertje. Behalve een kilo gewicht, blijkt de R-light ook wat scherpe kantjes kwijt te zijn. Met oren vliegt de R-light bijvoorbeeld gewoon stabiel, terwijl z'n zwaardere broer met oren de neiging heeft wat te gaan pulseren. Niet verdwenen is de magische aantrekkingskracht voor thermiek: net als bij de Rook 3 draait de R-light bijna vanzelf de thermiek in en zit je binnen no-time boven iedereen in de bel. Fijn is ook dat de R-light ondanks z'n lage gewicht toch normale risers heeft. (EV)



Foto: Triple Seven



Foto: Swing

Swing Serac RS (EN-B)

Zoek je een vlotte, lichte en ook heel veilige vleugel, maak dan zeker een proefvlucht met de fonkelnieuwe Swing Serac RS. Met een gewicht van rond de 3,5 kilo is het een echte lichtgewicht vleugel waarmee je gemakkelijk een berg oploopt. Hike&fly scheelt kostbare liftkaartjes! Swing positioneert de Serac als compacte allrounder tussen de Miura en de Arcus. We vonden de Serac echter opvallend dynamisch: dit is een strak sturende vleugel die ook de sportieve piloot snel een grote glimlach zal bezorgen. De stuurdruk is licht voor een Swing. Gelukkig heeft ook Swing gekozen voor normale risers in plaats van minimalistische koordjes die je bij veel hike&fly schermen aantreft. Geen stress dus bij de start doordat alles in de knoop zit. En het starten zelf is een eitje, zelfs bij de soms stevige rugwind die we op de Stubai Cup hadden. Stress in de lucht heb je met de Serac evenmin: dankzij RAST staat de vleugel als een huis. (EV)



Advance Iota DLS (EN-B)

Vers van de pers én alleen voor de pers. Advance heeft de nieuwe Iota DLS wel klaar maar heeft nog geen demoschermen kunnen laten maken. Er is er toevallig eentje in mijn maat, enkel ter beschikking voor een selecte groep journalisten. Lift mocht er dus eentje proefvliegen.

Advance wilde een Iota 3 maken maar door de pandemie hadden ze wat meer tijd en is het een semi-lichtgewicht versie geworden, die licht maar wel robuust is. Advance noemt de nieuwe versie DLS voor Durable Lightweight Structure.

Op het eerste gezicht ziet het scherm er vrij standaard uit, met de halfronde Advance celopeningen, smalle maar standaard risers en ongemantelde lijnen. Het bovendoek is sterk, het onderdoek dunner. De risers en lijnen sorteren ondanks het lichte gewicht zeer gemakkelijk. Bij de lastige rugwindstart gedraagt het scherm zich zo mogelijk nog beter dan andere schermen die we vlogen. Het heeft al snel veel druk en is goed controleerbaar zonder over te schieten. In de lucht is het scherm zeer gemakkelijk precies te plaatsen waar je wil. Dat betekent dat je strak over bomen kunt vliegen of snel een kort bochtje kunt draaien om die kleine thermiekbel te vinden. De Iota DLS vertelt me rustig waar we heen moeten zonder enorm te babbelen of te rollen, maar trekt stevig naar de bel toe. Eerste indruk is een heel fijne hoge EN-B. Nadeel: een levertijd van maanden en een stevige adviesprijs van bijna 5000 euro. (BW)



Harnas: Skywalk Cruise

Skywalk presenteert ons met enige trots hun nieuwe harnas, de Cruise, als ik ze vraag naar een licht maar toch sterk reversibel harnas met zitplankje. "We hebben iets beters," zeggen ze. Bijzonder is dat ik het harnas überhaupt mag meenemen voor een proefvlucht. Meestal vinden fabrikanten dat teveel risico op schade.

De Cruise is eigenlijk een standaard zitharnas met airbag, maar hij is supercompact en slechts 3,5 kg (in de maat S). De Permair protectie is een combinatie van een rugplaat uit de motorsport die je ineens bij veel harnassen ziet (en die je nog kunt verwijderen als je wil) en een airbag die je voor de start opblaast. Dat klinkt als gedoe maar het kost je slechts zo'n 30 seconden. Je kunt het meegeleverde elektrische pompje gebruiken, oplaadbaar en tevens USB powerbank, of een zak, of met je mond blazen. Voordeel is dat de airbag vanaf de start al beschermt en niet pas in de lucht. Andere slimme kleinigheden zijn de magneten op de beenbanden zodat je die nooit meer kwijt bent en plastic beschermkapjes om de sluitingen van de buikband zodat die niet per ongeluk los kunnen gaan. Waarom die niet (ook) om de zacht gepolsterde beenbanden zitten is mij een raadsel. Er is een zakje met rits en eentje zonder waar je tijdens de vlucht goed bij kunt. Het geheel voelt sterk, slim en comfortabel, met voldoende verstelmogelijkheden. De ophangpunten zijn niet heel hoog wat veel wendbaarheid belooft. In de lucht is het harnas inderdaad beweeglijk zonder onrustig te zijn. Je kunt zelfs nog twee banden uit de karabijnen halen voor nog meer beweeglijkheid. Je zit wat meer 'open' dan in harnassen met heel hoge ophanging en veel doek aan de zijkanten, maar voor mensen met kortere armen en bovenlijf is dit comfortabeler. Na het vliegen open je de dop van de airbag en het harnas past weer in de meegeleverde zak als je wil. Skywalk zegt dat het elementen uit het instapharnas Cult heeft gebruikt voor een toegankelijk en sterk maar toch licht harnas. Het enige nadeel zou de prijs van dik 1000 euro kunnen zijn, de meeste zitharnassen zijn goedkoper. (BW)



Pancho Amelia
AND
Air Sport Equipment Trading

De beste soarharnassen

Het superlichte harnas van Skywalk heeft een afneembare, opblaasbare protectie. Volledig split saddle en certificatie: LTF 91/09 & EN 1651:1999

Core pure set 410gr

- Seat shell • Storage bag
- Speed system • Carabiner
- Sternum strap € 370⁰⁰

Core permair set 800gr pure met:

- Permair Add-on • Inflation Bag
- Permair Mouthpiece € 640⁰⁰



PERMAIR
TECHNOLOGY BY SKYWALK

SKYWALK
PARAGLIDERS

AirVuisa Mosquito Plus heeft als groot voordeel een omkeerbare rugtas van 140 liter en een afneembare airbag. Verder is het een gunstig geprijsd harnas.

Mosquito Hike € 270⁰⁰

Mosquito Plus € 370⁰⁰



AIR VUISA



Kortel Karver2

€ 355,00 -> € 305⁰⁰



De Karver II is het concept van een schouderloos harnas. Dit concept ontleent zijn eigenschappen op het gebied van comfort, veiligheid en vlieggemak. Het harnas is licht, eenvoudig en comfortabel, maar ook modulair uit te bereiden met een airbag wat omkeerbaar is als rugtas.



www.panchoamelia.com



Foto: BGD

Base 2 Lite (EN-B)

Afgelopen najaar lanceerde BGD de lichtgewicht versie van de tweede Base, de Lite. Hij is met 3,7 kg (S) ruim een kilo lichter dan de zware versie en vouwt een stuk kleiner op. Het ontwerp is hetzelfde gebleven en de gewichtsbesparing komt van lichte Dyneema risers, lichte ongemantelde lijnen en lichter doek. Bijkomend voordeel is wel dat hij betere prestaties heeft door de lagere weerstand, zeggen piloten die er al een tijdje mee vliegen. Ondanks de dunne risers met softlinks en ongemantelde lijnen heeft BGD het voor elkaar om zeer gemakkelijk sorterende risers te maken. Even schudden en klaar, knoopjes hebben we niet gehad. Dat hebben we ook wel anders gezien met hetzelfde type dunne lijnen en risers, dus kennelijk is een goed ontwerp essentieel. We zijn fan van de zachte grote neopreen stuurlussen die overigens zonder swivel aan de stuurlijn vastzitten. We kennen de eerste versie van de Base goed, en dit scherm is daar qua handling duidelijk familie van. Maar het lijkt er naar onze eerste indruk op dat de nieuwe Base 2 Lite de thermiek beter opzoekt en niet uit de bel wordt gedrukt. Hij lijkt wat beweeglijker dan de eerste Base en wat spraakzaam voor de vroege ochtend. Al met al een degelijke en toch lichte hoge EN-B. (BW)



Nova Mentor 7 Light (EN-B)

Een 'hybride' 2,5-lijner met 66 cellen? Nog niet zo lang geleden zouden dat kenmerken van een ongeclassificeerd competitie-scherm kunnen zijn. Alleen de strekking van 5,5 verradt dat we het hier over een EN-B hebben: de Mentor 7. En omdat het scherm amper meer dan 4 kilo weegt, heeft Nova er meteen maar de titel 'Light' aan gegeven. Of er ooit een zwaardere of nog lichtere versie komt is overigens maar de vraag. Met 'hybride 2,5-lijner' bedoelt Nova dat het midden van het scherm gewoon een A, B en C lijnenset heeft, maar de tips enkel A en B lijnen hebben. Een opmerkelijke sprong als je bedenkt dat bij de Mentor 6 de middelste C's bovenaan nog splitsen in feitelijk een C én D. Ondanks deze 'high-end' specificaties vliegt de nieuwe Mentor gemakkelijk en sportief. Nova heeft ook de materialen onder handen genomen. Het is allemaal wat sjieker geworden. Maakt geen bal uit voor de vliegeigenschappen, maar oogt wel mooier. Kortom, met de Mentor 7 heeft Nova een vleugel die een breed publiek zal aanspreken. (EV)

AirDesign Volt 4 (EN-C)

De vierde Volt is een EN-C 2-lijner. Wacht even...een *EN-C tweelijner*! Tot 2010 had elke EN-C nog vier rijen lijnen, zelfs de schermen met een strekking boven de 6. En nu in 2022 is er de AirDesign Volt 4, een zuivere tweelijner. Met een gewicht van 3,74 kilo voor de S, kun je het tevens een lichtgewicht vleugel noemen. Standaard zitten er lichtgewicht dyneema risers op, maar eerlijk gezegd vonden we die geen succes. De combinatie van dunne draden maar normaal formaat katrollen en een staafje voor de B-lijn besturing, maken dat de boel snel in de knoop raakt. Juist voor hike&fly erg onhandig ons inziens. Bestel de Volt 4 dus met normale risers. Maar dan heb je ook wel een vleugel! Hij start makkelijk, stuurt heerlijk vlot en draait soepel in thermiek. De performance konden we niet echt vergelijken of testen, maar waarschijnlijk legt de Volt 4 de lat een stukje hoger in de C-klasse. Voor je op de 'koop nu' knop drukt, bedenk wel dat dit een hele dikke C is. Eigenlijk alleen voor piloten die al een EN-C vliegen of een stapje 'terug' doen vanuit een hogere klasse. Verderop in deze Lift vind je een interview met AirDesign-ontwerper Stephan Stiegler over de Volt 4. (EV)



PanchoAmelia
Air Sport Equipment Trading



The Chili 5 2+2 jaar garantie

Adviesprijs € 4162,00
Een maximale
inruilkorting van
25% op elk type
scherm mogelijk.

Size	XXS	XS	S	M	L
Cells	57	57	57	57	57
Area flat (m²)	22,79	24,53	26,35	28,23	30,18
Area projected (m²)	19,54	21,03	22,59	24,20	25,88
Wingspan flat (m)	11,30	11,72	12,15	12,57	13,00
Wingspan projected (m)	9,04	9,37	9,71	10,05	10,40
Aspect ratio flat	5,6	5,6	5,6	5,6	5,6
Aspect ratio projected	4,18	4,18	4,18	4,18	4,18
min. profile depth (cm)	64	66	69	71	
max. profile depth (cm)	244	253	262	271	
Glider weight (kg)	4,5	4,8	5,0	5,3	



PanchoAmelia
Air Sport Equipment Trading



DHV Schermkeuring



Laat je scherm officieel keuren in Duitsland, bij een erkende DHV werkplaats. Wij sturen de schermen naar de keurder en deze stuurt het scherm na keuring direct aan de piloot retour. Door onze grote aantallen, bieden wij een lage prijs aan. Prijzen excl. verzending NL-DE-NL

€ 200,00
Skywalk met
2+2 Garantie

€ 180,00
Kontest voor
alle andere
merken

SKYWALK
PARAGLIDERS





Exclusief aanbod

Michael Nesler en Gudrun Öchsl zijn het echtpaar achter Professional Flying Team, die bijna alles doen wat je in de paraglidingwereld kunt doen: ze zijn testpilot, SIV-instructeur, gidsen voor paraglidingreizen, schrijvers van paraglidingboeken en scherm- en harnasontwerpers bij (momenteel) Swing.

De afgelopen twee jaar hadden ze wat tijd omhanden en werkten ze aan een lang gekoesterde wens: het scherm ontwerpen dat ze zelf graag willen hebben. Dat resulteerde in de LeeLoo, een scherm voor intermediate piloten (EN-B, zegt Michael) dat ze nu zelf laten produceren.

Michael vertelt dat hij graag een scherm wilde ontwerpen dat makkelijk te vliegen is maar wel zelf de thermiek in trekt. "Daarvoor heb je een scherm nodig dat graag aanduikt, maar niet te veel want dan is het lastig te vliegen."

Michael wil het scherm een exclusief tintje meegeven. Het komt niet vrij op de markt maar hij verkoopt het alleen aan 'vrienden'. Wie dat zijn is niet duidelijk maar hij zegt dat hij de piloten kent die zijn scherm kopen. "Als wij denken dat het scherm geschikt voor je is

mag je het testvliegen en aanschaffen. Daarna krijg je levenslange ondersteuning van ons en je mag het na aanschaf ook teruggeven als het je niet bevalt."

De specs

Opmerkelijk is dat het geen LTF/EN-klassificatie heeft, enkel een LTF-certificering (GS-01-2642-21), dus een load- en shocktest. Het scherm is voorzien van RAST, het systeem dat Swing introduceerde en dat Michael mede ontwierp. Verder is opmerkelijk dat er geen sharknose is (net als bij Swing-schermen). Het heeft een strekking van bijna 5.8 en 58 cellen, wat hoog is voor een B-scherm. De maat medium (tot 95kg) weegt 4.4kg, net als de meeste gemiddelde schermen van deze klasse. Het is gemaakt van Skytex32/27 en de meeste lijnen zijn Edelrid 8000. Het scherm kost bijna 4500 euro en is er in vier kleuren. Michael claimt dat er al meer dan 80 verkocht zijn, waarvan er maar enkele retour kwamen.

<https://www.profly.org/leeloo/>



portoshop.nl

Laat de **SYS`Nav XL** samenwerken met je favoriete app

World Airspace en topography
En maar **81 gram**
Deze nieuwe grote **Syride vario**

Eerste tweelijner EN-C

Groot nieuws van AirDesign: zij brengen de eerste tweelijner op de markt met een EN-C-classificatie - de Volt 4.

Daarmee zou de tweelijner-technologie beschikbaar komen voor een breder publiek aan piloten. We spraken met ontwerper Stephan Stiegler over het hoe en waarom.

Een tweelijner is een paraglider die alleen A- en B-lijnen heeft. Minder lijnen betekent minder weerstand, maar de vorm van het scherm is ook lastiger te behouden met zo weinig bevestigingspunten. Oorspronkelijk waren deze schermen moeilijk te vliegen en vond je ze alleen in de competitieklasse of in de EN-D-klasse.

Bovendien was het niet altijd mogelijk om alle manoeuvres uit te voeren die nodig zijn om een EN-classificatie te bepalen. Een inklapper trekken met een scherm dat alleen A- en B-lijnen heeft is praktisch onmogelijk. Daarom werd er lange tijd een truc toegepast: voor het trekken van inklappers mocht men tijdelijk een extra lijnen aan de leading edge vastmaken om daarmee inklappers te trekken, de zogeheten *folding lines*. De regels stelden wel dat het gebruik van folding lines het scherm automatisch in de D-klasse plaatste.

Regels aangepast

Ontwerpers hebben niet stil gezeten natuurlijk. Ook tweelijners zijn steeds veiliger en makkelijker te vliegen. Zo makkelijk, vond een aantal fabrikanten, dat ze best aan de strengere eisen voor een EN-C-classificatie konden voldoen. Maar dan moest de folding-line-regel ook worden versoepeld.

Dat laatste is afgelopen januari gebeurd. Het gebruik van folding lines plaatst het scherm nu in de C-klasse of hoger, niet meer in de D. In de praktijk kunnen nu tweelijners ook een EN-C-classificatie krijgen, mits ze in alle manoeuvres een C of lager scoren.

Verschillende fabrikanten waren al bezig met de ontwikkeling van een makkelijk en veilig te vliegen tweelijner. AirDesign is nu de eerste die de certificering hiervoor rond heeft. De Volt 4 is op de markt. Maar waarom wilde AirDesign zo graag een tweelijner-EN-C? "Dat is een goede vraag," zegt Stephan Stiegler. "Veel moderne EN-D-tweelijners zouden ook een C krijgen, als de folding-lineregel er niet was. Met de Volt 4 focussen we op echte C-piloten. Sommige van hen willen graag de laatste snufjes, dat wil ik ze graag bieden. Maar het heeft geen zin om een C-scherm te maken dat te veeleisend is. Uiteindelijk is het de verantwoordelijkheid van de fabrikant om het juiste scherm voor de juiste piloot te maken."

Sneller en beter

De Volt 4 heeft 57 cellen en een strekking van 6.5, wat gemiddelde waarden zijn voor C-schermen. De constructie is gebaseerd op die van de huidige tweelijners op de markt. Het scherm is gemaakt van het lichte doek Skytex 27 en heeft veel nitinol staafjes om de vorm te behouden.

Stiegler zegt dat het met de Volt 4 veel makkelijker is om sneller en verder te vliegen dan met een drielijner. "De snelheid en prestaties zijn van een geheel nieuwe klasse," zegt hij. "De Volt 4 doet niet onder in prestaties voor de meeste D-schermen op trimsnelheid of 50% speed. Dit is bizar! Alleen op maximum speedbar verliest hij het op topsnelheid en glijgetal."

Het scherm is makkelijk te vliegen en krijgt minder snel een

inklapper dan andere C-schermen. Maar als die komt, met name met speed, dan kan de inklapper wel heftiger zijn, waarschuwt Stiegler. "Je reactie moet snel zijn. Het scherm is minder gevoelig voor cravats dan een EN-D met een hogere strekking, maar het kan sneller aanduiken of wegdraaien. De piloot heeft geen speciale training nodig voor deze tweelijner, maar je moet wel in staat zijn deze klasse schermen te vliegen."



Foto's: AirDesign



777 Knight 2 (EN-B)

De 'lage' EN-B van Triple Seven heeft een flinke update gekregen: behalve de nieuwe designfilosofie van weinig kleuren dus weinig extra naden, lijkt de Knight 2 in bouw ook meer op de hoge B de Rook 3. Het scherm heeft heel kleine celopeningen en een scherpe sharknose die je meestal bij hoger geklassificeerde schermen ziet. De gecompliceerde dunne risers hebben veel tussenstukjes en verbindingslijntjes. Daaraan zitten dunne ongemantelde lijnen, die slechts hier en daar een stukje mantel hebben. Die combinatie geeft in onze ervaring grote kans op lussen en knopen. Het geheel sorteert best gemakkelijk maar kan er voor een nog niet zo ervaren piloot intimiderend uitzien.

De start verloopt voorbeeldig onder de toch lastige rugwindcondities op de steile skipiste. Het scherm voelt vrij beweeglijk ook al is het stille ochtendlucht. Eén test met oren wijst uit dat ze erin blijven zitten en pas na flink pompen weer ontvouwen. Het scherm voelt wendbaar aan, maar gelukkig rolt het wat minder dan de eerste Knight. Triple Seven zegt dat het scherm bedoeld is voor ambitieuze nieuwkomers, net gebrevetteerden dus. Wij denken zelf dat je daar 'getalenteerd' aan toe moet voegen. De stap van een braaf schoolscherm naar de Knight 2 is vrij groot. Vooral meer ervaren EN-B-vliegers zullen veel plezier aan dit scherm beleven. (BW)



Foto: Triple Seven



Icaro Pica2 (EN-A en DGAC)

Bij de altijd kleurrijke stand van Icaro krijg ik een Pica2 in mijn handen gedrukt om te testen. Eigenlijk wilde ik een speelse Xenus vliegen, maar ze zijn benieuwd naar mijn bevindingen. Een EN-A scherm... dat kan toch alleen maar saai zijn? Het feit dat dit scherm zowel voor bergvliegen als paramotorvliegen (DGAC toelating) geschikt is, wekt wel mijn interesse. Interessant voor scholen die zowel in bergvliegen en paramotor vliegen les geven? Of cursisten die beide takken van sport willen leren met hetzelfde scherm? Nou, eerst maar eens kijken hoe het vliegt.

Zoals te verwachten van een EN-A scherm is het lijnenpatroon eenvoudig. Niet iedere fabrikant slaagt hier echter in. Icaro heeft er duidelijk veel aandacht aan besteed om geen ruimte voor verwarring te laten. De verschillende kleuren lijnen maken het sorteren kinderspel. Het scherm is bijzonder goed te starten in de lichte rugwind op de Elfer startplaats. De controleblik naar het scherm

tijdens de in-flight check duurt wat langer dan normaal, want het kleurrijke patroon van het Edelweisslogo ziet er bijzonder fraai uit en trekt de aandacht. Dat het scherm veilig vliegt heb ik al snel door. Ik trek een volledige A-riser weg en het scherm blijft ongeveer rechthoekig vliegen. Maar gaat het ook de bocht om als ik wil spelen? En hier wordt het verrassend... Dit scherm is verrassend dynamisch voor deze categorie. Wing-overs en steile bochten zijn goed in te zetten en het scherm werkt niet tegen, zoals bij veel andere EN-A schermen wel het geval is. Saai is het scherm dus toch niet. Interessant, want dit maakt het scherm ook een leuk vliegmaatje na het behalen van je brevet. Het is Icaro gelukt om een scherm te ontwerpen waarmee je je vanaf je eerste lesdag tot een paar jaar na je brevet niet zult vervelen in combinatie met een hoge passieve veiligheid. (PB)

Niviuk Kode P (EN-A)

Voor de hardcore hike&fly piloot heeft Niviuk de bekende enkeldoeks Skin serie. Er zijn echter ook hike&fly piloten die liever een traditioneel scherm hebben, maar dan wel licht, eenvoudig te starten en klein op te vouwen. De Niviuk Kode P voldoet aan deze eisen, en meer. Afhankelijk van de maat weegt het scherm ongeveer 2,5 kilo en behoort daarmee tot de echte lichtgewicht schermen. Er zijn zes maten verkrijgbaar, van 16 tot 26. De kleinste (16 en 18) zijn duidelijk dynamischer dan de grotere maten en bij hogere wingload EN-B en EN-C classificering. Alle maten hebben een EN-A classificering voor een specifiek startgewicht. Niviuk richt zich met de Kode P op de hike&fly piloot die gewoon een goed en veilig scherm wil vliegen zonder de specifieke voor- en nadelen van een enkeldoeks scherm. Als ik de Kode P in mijn handen krijg valt meteen op dat het aangenaam klein en licht is. Het pakvolume is half zo groot als van een gemiddeld scherm. Het lijnenpatroon is zo eenvoudig mogelijk gehouden, waardoor het scherm ook op lastigere startplaatsen eenvoudig klaar te leggen is. Door het lichte gewicht staat het scherm snel boven je hoofd en ben je dus ook met een paar passen weg, een voordeel op korte krappe startplaatsen. Tijdens de vlucht voelt het scherm vooral veilig aan. Speels is het scherm in mijn maat (22m² voor 90 kg startgewicht) niet echt, maar daar zijn de kleinere maten voor. Terwijl ik andere piloten onder hun schermen zie werken om bewegingen te dempen in de voorjaarthermiek, vliegt dit scherm met mijn handen los onverstoord rechthout. De mooie gladde "3d-geshapete" neus snijdt als boter door turbulentie. Dat maakt thermiekvliegen wat lastiger, als je gewend bent om input te krijgen van je scherm. Waar zit die bel nu precies? Maar voor een ongestoorde vlucht is dit scherm een prima maatje. (PB)



Foto: Niviuk

Mac Para Aravis

De Aravis is het nieuwe lichtgewicht scherm van Mac Para. Met een gewicht van rond de 3 kilo loop je fluitend de berg op en de EN-A certificering zorgt dat je ook fluitend de berg af vliegt. Mac Para geeft een glijgetal van 10+ en is daarmee niet de enige fabrikant die wat overdreven optimistisch is over het glijgetal. Het was de enige vleugel deze Stubai Cup waarmee we niet direct rechts van de Elfer over de bomen konden vliegen. Maar dat geeft niet, want deze vleugel is niet bedoeld voor lange XC-vluchten. De Aravis is in veel maten te krijgen, van 17m² tot 28m². En al die maten hebben een breed gewichtsbereik. Je kunt dus een Aravis kiezen die past bij jouw wensen voor vliegeigenschappen, startgewicht en draagvermogen bij het hiken. (EV)



Foto: Mac Para



Keurmeester

Tekst: Peter Blokker Foto's: Bart Adriaens



Een ongeluk zit in een klein hoekje en kan de beste overkomen. Een vlucht, of meestal de landing, verloopt nou eenmaal niet altijd zonder schade. Met een gebroken been ga je naar het ziekenhuis. Met een gebroken lijn of scheur in je scherm ga je naar keurmeester Bart Adriaens. Ook voor minder dramatische zaken, zoals de periodieke schermkeuring of vouwbeurt van je reserve kun je bij Bart terecht. Zijn jarenlange ervaring en uitgebreide service is vrij uniek in Nederland. Lift is benieuwd naar zijn verhaal.

Bart, wat doe je in het dagelijks leven?

Twee dingen. In mijn beroepsmatige leven ben ik als milieukundig specialist betrokken bij zaken zoals bodemsaneringen, advisering van grondbanken en bedrijfs-certificering op dat gebied. Daarnaast heb ik jarenlang de reparaties en keuringen van vlieguitrusting op me genomen. Je moet immers iets in de vrije tijd en ik vind het leuk om te doen. Na het dagelijkse werk ben ik dus veel te vinden in mijn naaiatelier.

Hoe, en waarom, ben je ooit begonnen met het repareren en keuren van schermen?

Vroeger was ik altijd bezig met alles dat met vliegen te maken heeft. Omdat ik knutselen een leuke bezigheid vond ben ik vliegers gaan maken. Het stukje techniek erachter om dingen vliegend te krijgen vond ik prachtig. Toen ik 14 was ben ik in aanraking gekomen met paragliden. Toen werd vliegen natuurlijk minder interessant, zelf vliegen is namelijk veel leuker. Na mijn eerste prikkeldraad ervaring kwam de naaimachine weer onder het stof vandaan. Heb de schade toen zelf maar gerepareerd. Daar begon het keuren en repareren van schermen.

Hoe ligt de verhouding tussen keuren en repareren?

Om eerlijk te zijn is mijn inzet toen ik nog een betaalde baan naast het repareren had vooral op reparaties geweest. Dit omdat er meerdere partijen zijn die schermen keuren. Ik kon mij profileren door me te richten op reparaties. In die periode lag het in de verhouding van 20 % keuringen en 80 % reparaties. Gezien ik begin dit jaar een eigen bedrijf PG-Repair ben gestart zal deze verhouding wat gaan verplaatsen. Op dit moment is de verhouding eerder omgedraaid maar dat ligt waarschijnlijk ook aan de tijd van het jaar. De winter is voor piloten de periode om schermen te laten keuren en reserves te laten vouwen, zodat ze in het vliegseizoen weer zonder zorgen de lucht in kunnen.

80% reparaties... Zoveel brokkenpiloten zijn er toch niet?

Er is altijd wel wat te repareren. Is er niets te repareren, dan is er wel wat aan te passen. Bijvoorbeeld andere sluitingen op een harnas, doorvoer voor een slang, aanpassing van de cockpit, nieuwe lijnenset. De naaimachines draaien geregeld in ieder geval. Als ik ook mijn klanten bekijk zijn er toch steeds meer mensen die me via via weten te vinden. Doorgaans betekent een dag met een mooie westen wind aan de kust werk voor mij de week erna. En als het echt stilvalt heb ik altijd eigen projectjes. Momenteel ben ik in afronding van

onze eigen GGLV dropchute. Een eigen ontwerp met diagonaalribben. Hij draait niet en blijft op hoogte zodat je zonder enige stress de kabel binnen kan halen op grote horizontale afstand. De club waar ik vlieg is daar erg over te spreken en het gaat voor ons in de toekomst verschillende problemen oplossen. Wordt vervolgd...

Wat zijn de meest voorkomende reparaties?

Daar is geen echte lijn in te ontdekken. Het is heel erg wisselend. Er zijn aan het scherm eigenlijk 2 soorten reparaties. De eerste is schade aan het doek, de tweede is schade aan de lijnen en risers. Wel zijn bekende problemen schades aan naden. Deze komen dan naar voren bij de keuring. Bijvoorbeeld een minirib die met een buitenliggende naad aan het bovendoek is bevestigd. Een takje hoeft maar een beetje achter zo'n naad te blijven hangen en hij wordt helemaal kapot getrokken. Bij 50 % van de schermen vind je dat terug. In erge of minder erge mate. Wat ook veel voorkomt is schade aan de leading edge. Dan doel ik op het stuk waar de plastic staaftjes en de bovenzijde van het doek samenkomen. Bij een ongelukkige start kan het scherm met de voorzijde over de grond slepen. Met de interne stevige structuur (de plasticstaaftjes) wordt het doek tegen de grond gedrukt. Ik heb vaak schermen gerepareerd waarbij hierdoor enkele cellen flink beschadigd waren. Deze schades zijn ook heel lastig te herstellen. Vooral bij wedstrijdvleugels en gesloten cellen.

Heb je tips om dit soort schades te voorkomen?

Jazeker. Vlieg niet door met schades. Knoopjes maken de lijnen immers niet sterker en duct tape maak het scherm niet mooier. Ik heb schermen gehad die meer schade hadden gekregen doordat iets even snel was gerepareerd. Dat is natuurlijk zonde. Dit is misschien ook wel de belangrijkste boodschap in dit interview. Door te weten dat iets eenvoudig te repareren is in Nederland hoop ik dat piloten sneller geneigd zijn iets te laten maken. Ik kan me immers voorstellen dat de keuze voor een eigen reparatie een betere keuze is dan opsturen naar de fabrikant. Maar om de schade professioneel te laten repareren hoeft je scherm het land dus niet uit. Andere tips....kijk even de kat uit de boom en ga niet als eerste de lucht in als je niet zeker bent dat het vliegbaar is. Schades ontstaan door onderschatting van het weer of overschatting van je vaardigheden. Windkracht 5 en prikkeldraad is geheid schade.

Je bent vast wel een paar verrassingen tegengekomen. Welke zijn je bij gebleven?

Op het gebied van reparaties en keuringen blijf ik me verbazen. Dit heeft meer te maken met bijvoorbeeld materialen. Het klinkt zo makkelijk om iets te repareren. De praktijk is alleen anders. Het is de laatste jaren alleen maar moeilijker geworden om bijvoorbeeld net dat stukje doek in de juiste kleur te bemachtigen. Ook na het bewegen van stad en land, doorgeven van het serienummer en maanden wachten kan gewoon het verkeerde stukje doek geleverd worden. Dat is ook wel de reden dat ik vaak in verschillende opties denk. Iets maken met hetgeen wat makkelijk leverbaar of op voorraad is. Een logo ergens instikken bijvoorbeeld. Dan lijkt het net alsof dit vanuit de fabriek er al in was gemaakt. Dat is mooier



dan net de verkeerde kleur. Het zijn lastige keuzes. Met keuringen verbaas ik me vooral in de beschikbaarheid van fabrieksgegevens. Het komt met enige regelmaat voor dat schermen die als nieuw voelen simpelweg niet meer goed te keuren zijn. Dat kan bijvoorbeeld door een fabrikant die failliet is gegaan en daardoor niet meer benaderbaar is. Hierover heb ik diverse malen contact gehad met certificeringsbedrijven dat deze fabrieksinfo en limieten eigenlijk te allen tijde beschikbaar zouden moeten zijn. Tot op heden blijft dat nog een wens.

Als het zo moeilijk is om aan bepaalde materialen te komen, heb je dus niet zomaar alles op voorraad?

Inderdaad, er zijn heel veel verschillende soorten op voorraad en het is onmogelijk om alles op voorraad te hebben. Gelukkig hebben de meeste fabrikanten wel dezelfde materialen toegepast. Doorgaan bijvoorbeeld aramide of dyneema lijnen. Polyester komt ook wel voor maar in mindere mate. Voor de meeste heb ik doorgaans wel de materialen op voorraad. Ook heb ik in de afgelopen jaren betrouwbare partners betrokken waar zaken makkelijk te bestellen en snel leverbaar zijn. Het is mijn inziens ook afhankelijk van het scherm op welke wijze iets gerepareerd wordt. Een soarscherm van 10 jaar oud wordt er niet minder waard van als de scheur in een andere kleur hersteld wordt. Je nieuwe Ozone Zeno 2 van bijna 6000 euro zal waarschijnlijk wel meer aandacht verdienen. Het is wat de klant wenst natuurlijk.

Vraag je je wel eens af hoe een schade is ontstaan, als je een aan stukken gescheurd scherm aangeboden krijgt?

Jazeker, maar ik pleit ervoor er niet over na te denken en met het motto ZMMM (zo mooi mogelijk maken) achter de naaimachine te kruipen. Zolang de piloot in kwestie er zonder of met zo min mogelijk kleerscheuren vanaf is gekomen dan heeft dat de voorkeur natuurlijk. Het is daarom in het begin al van belang om jezelf niet te overschatten, maar niet elk ongeluk heb jezelf in de hand.

De vuistregel is dat scheurtjes tot 5 cm geplakt mogen worden de piloot. Hoe kijk jij daarnaar? Waar ligt de grens tussen zelf repareren of professioneel repareren?

Je hebt gelijk, dat is inderdaad de vuistregel. Meteen van afstappen zou ik zeggen. Het is echt afhankelijk van de positie van de schade. Midden op een paneel zou ik best een scheur van 30 cm durven te plakken. Langs een line attachment punt waar de spanning over het doek verdeeld wordt en grotere krachten opkomen zou ik helemaal

niet plakken. Dit bedoel ik met reparaties die mogelijk alleen grotere schade tot gevolg kan hebben. Ik heb diverse schermen gehad die van voor tot achter opengescheurd zijn terwijl een simpele ingreep doeltreffend zou zijn. Het is echt afhankelijk van de positie van de schade, het soort doek en de omstandigheden waarin gevlogen wordt. Met vocht blijven plakkers minder goed zitten.

Zo, nu hebben onze leden een indruk van wat je allemaal kunt maken en meteen wat tips gekregen. Omdat je net met je eigen bedrijf PG-Repair begonnen bent, mag je nog even vertellen waarom je vindt dat we bij jou moeten zijn.

Fijn dat ik wat indrukken kon geven en jullie ook bedankt voor dit interview. Uh...moeilijke vraag. Omdat ik zo'n fijne vent ben. Nee, grapje. Er zijn diverse partijen in Nederland

die ook zelf de schermkeuringen doen. Mijn doel is hierin niet als moedwillige concurrent op te treden maar diverse competenties onder 1 dak samen te brengen. Onlangs heb ik 25 schermen gekeurd voor een vliegclub. 25% daarvan had in enige vorm wel ergens schade. Mijn kracht zit erin dat ik direct schades kan repareren. Het is dan niet nodig een scherm op en neer te sturen naar de fabrikant of een service center. Alles onder één dak. Voor aankoop van materiaal heb ik betrouwbare partijen waar ik klanten naar door kan verwijzen. Laten we zeggen dat verkoop te ver van knutselen verwijderd is en dat dat zeker niet mijn kernkwaliteit is. Mooie dingen maken wel.

Hoe kunnen mensen je bereiken?

Kijk op de website www.pg-repair.com en stuur een email.



Dé weersite voor piloten

Tekst: Maaike Zijderveld

Foto: Leonard Bik

Afbeeldingen: KNMI / luchtvaartmeteo.nl

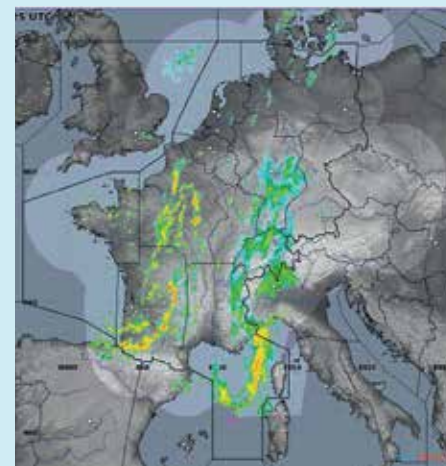
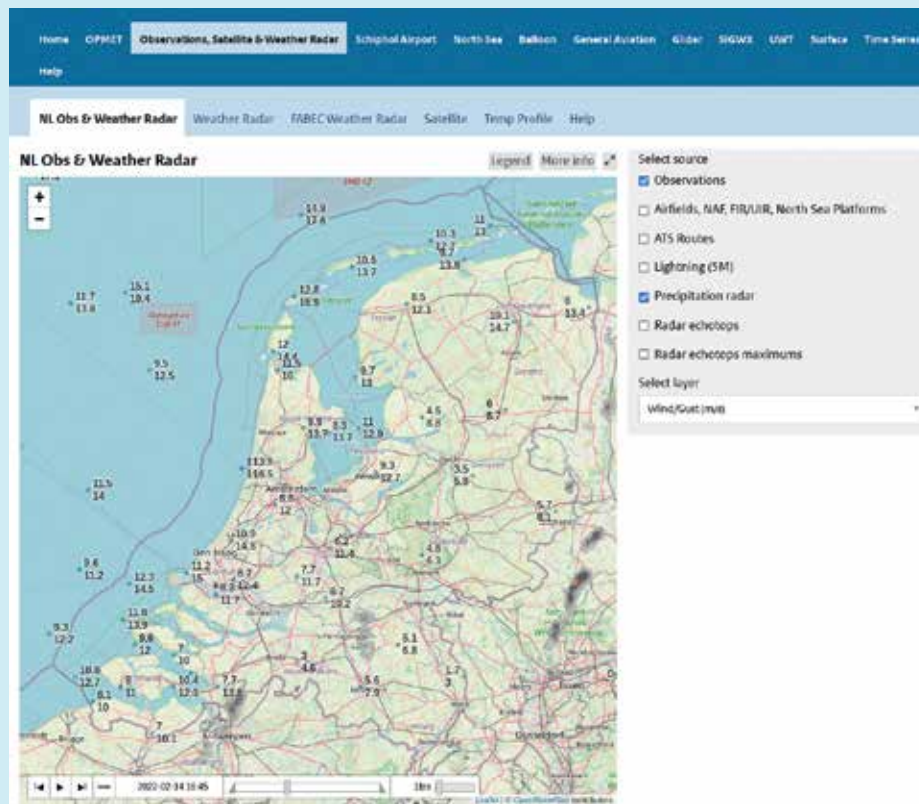
Als je lid bent van de KNVVL heb je toegang tot de website luchtvaartmeteo.nl. Afgelopen december heeft de site een hele upgrade gekregen. Vooral het design is anders, de data en grafieken zijn hetzelfde. Tijd om eens een korte rondleiding te geven over wat je er nu precies kunt vinden.

De website Luchtvaartmeteo is gemaakt door het KNMI en dus een overheidswebsite. De informatie op deze site omtrent luchtvaartmeteo is exclusief toegankelijk voor leden. In de afgelopen maanden heeft iedereen die lid is van de KNVVL de mogelijkheid gekregen een account aan te maken voor de nieuwe Luchtvaartmeteo-website. Je hebt een email gekregen met tijdelijke login-gegevens. Heb je die niet, neem dan contact op met het KNVVL-hoofdkantoor. Het account voor de oude site werkt niet meer.

Rechtsboven staat een heel klein linkje 'Sign in'. Klik daarop en vul je gegevens in. De website die na inloggen verschijnt bestaat uit een donkerblauwe menubalk en een lichtblauwe submenubalk. Helemaal aan de rechterkant van het menu staat een 'Help' knop, waarmee je bij meer uitleg van alle pagina's komt.

De site is zeer uitgebreid. Vrijwel alle informatie is in het Engels. Hieronder geven we een overzicht van de onderwerpen die nuttig kunnen zijn voor paragliders, paramotors en deltisten.





Boven: de Fabec radar is een voorbeeld van een weerradarbeeld.

Links: observatie van de weersomstandigheden: hier zie je de wind en windstoten in meter per seconde als voorbeeld.

Actueel weer

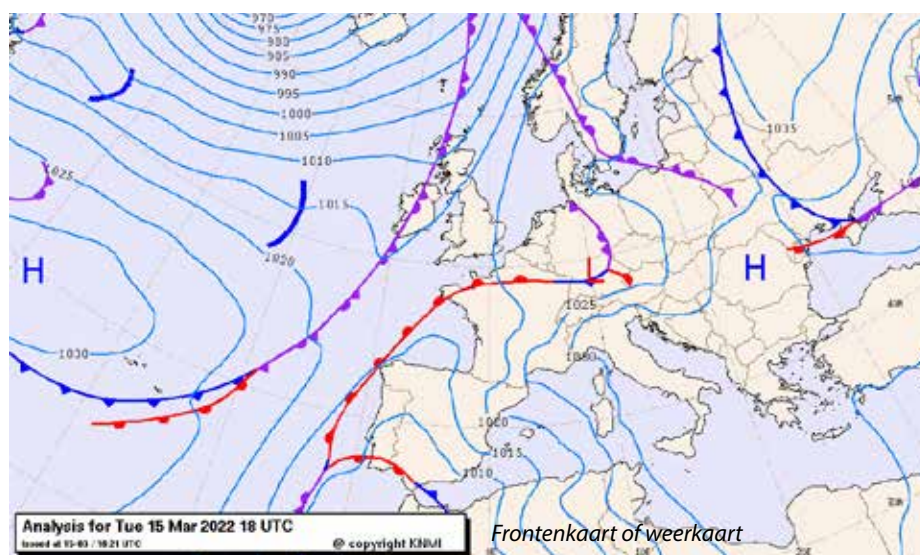
Stel je twijfelt of je wilt gaan vliegen vandaag. De omstandigheden thuis lijken prachtig, maar het is een half uur rijden naar waar je wilt gaan vliegen. Dan is het handig om te zien wat de omstandigheden daar zijn en wat de trend is. Helaas is het niet een heel fijnmazig netwerk van sensors, maar voldoende om een idee te krijgen van het huidige weer. Onder het tabje 'Observations, Satellite & Weather Radar' en daaronder de eerste subtab 'NL Obs & Weather Radar' kun je huidige weersomstandigheden zien en het recente verleden, tot twee uur terug, per tien minuten. Je kunt verschillende overlays

kieszen, waaronder ook bijvoorbeeld de buienradar. Links onderop de kaart kun je de tijd per tien minuten aanpassen. Let even op dat er aan de kust bij Wijk aan Zee/IJmuiden een paar meetstations vlak naast elkaar liggen en het op het kaartje dus lijkt alsof de wind meer dan 100 m/s is. Behalve de wind zijn voor ons ook het dauwpunt, zicht en cloudbase interessant. Onder de overige subtabs kun je verschillende soorten radars en satellietbeelden zien. Helaas kun je niet zo mooi inzoomen als bij de buienradar, maar de radar is wel per vijf minuten. In de laatste subtab kun je temperatuurpro-

fielen downloaden, die met een radiosonde aan een weerballon worden gemaakt. Je vindt er het verloop van de temperatuur, het dauwpunt en de adiabaten met de hoogte. Je kunt er onder andere de wolkenbasis uit halen. De legenda van deze profielen is moeilijk te vinden in de Help-functie, in het kader vind je de link. Er zijn diverse internationale locaties beschikbaar van waaruit de sonde is opgelaten, waaronder De Bilt.

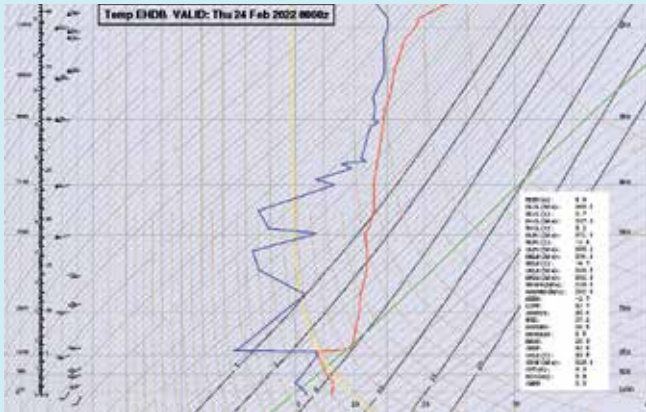
Actuele wind en temperatuur

De wind- en temperatuurwaarnemingen van de afgelopen 24 uur van Cabauw (als gemiddelde plaats in Nederland) kun je



Weersvoorspelling

Eén van de eerste dingen om te checken op de dag dat je wil gaan vliegen is het weerbulletin kleine luchtvaart. Die kun je zonder in te loggen ook vinden op de site van het KNMI, maar als je toch al op de Luchtvaartmeteo-site zit kun je meteen naar het weerbulletin doorklikken. Die is onder andere te vinden onder de tab 'General Aviation', subtab 'Low Level Forecast'. Je krijgt hier van een tijdsblok van ongeveer zes uur een algemeen beeld van de weersvoorspelling voor de kleine luchtvaart, tot 10000 voet, plus een korte samenvatting van het volgende tijdsblok. Als het zo-mertijd is kun je hier ook een eenvoudige thermiekvoorspelling vinden (zwak, matig,

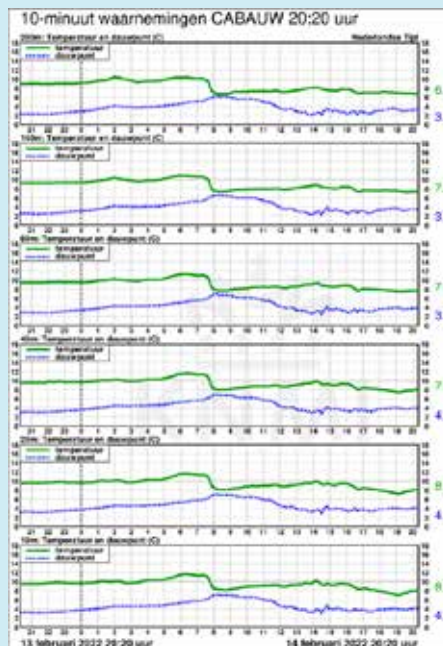


Het temperatuurprofiel in De Bilt (links) en de legenda (rechts).

vinden onder de tab 'Time Series', subtab 'Cabauw'. Je krijgt dan voor de wind een overzicht van windrichting, windkracht in knopen en windstoten, op verschillende hoogtes van tien tot tweehonderd meter. Dit kan handig zijn om de trend te bekijken van de afgelopen dag, maar er missen ook nog wel wat metingen. De overzichtskaart onder 'Observations' is wellicht bruikbaar.

De temperatuurgrafieken geven de temperatuur en dauwpunt van de afgelopen 24 uur weer. Ook dit kan vooral handig zijn voor de trend, bijvoorbeeld of dauwpunt en temperatuur steeds verder uit elkaar gaan liggen (wat iets zegt over de wolkenbasis).

Ook de METAR (METeorological Aero-drome Report, de observaties op vliegvelden) en de TAF (Terminal Aerodrome Forecast, de voorspelling voor dat vliegveld) kun je vinden op meerdere plekken, bijvoorbeeld onder de tab 'General Aviation', subtab 'METAR NL'.

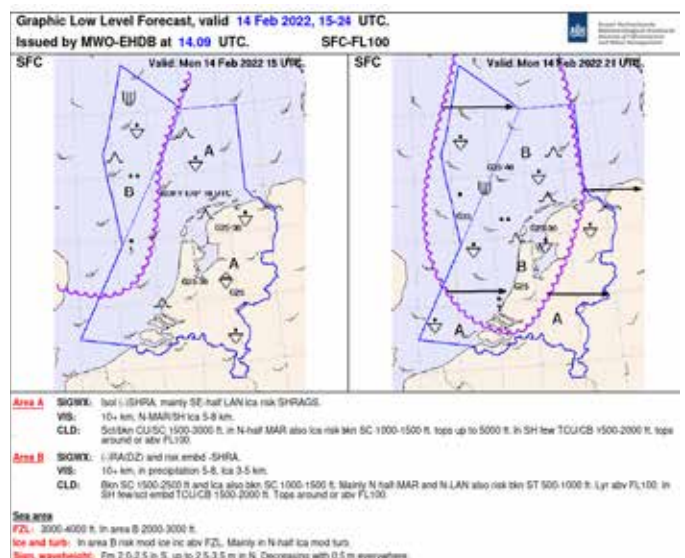


De tien-minuten-windwaarneming in Cabauw (links) kun je gebruiken om de ontwikkeling van de windrichting, -kracht en -stoten te volgen. De tien-minuten-temperatuurmeting in Cabauw (rechts) is handig om de trend te analyseren, bijvoorbeeld of het dauwpunt en de temperatuur steeds verder uit elkaar komen te liggen.

sterk, verwaaid, etc). Ook vind je de wind en temperatuur op verschillende hoogtes, bewolking, zicht en neerslagverwachting. Een grafische versie hiervan vind je onder subtab 'GLLFC' (Graphic Low Level ForeCast) met op pagina twee wat wind- en temperatuurkaartjes van verschillende hoogtes op twee verschillende tijdstippen.

Onder de 'Surface' tab kun je frontenkaarten of weerkaarten vinden: de laatste analyse en drie voorspellingen met fronten, isobaren, hoge- en lagedrukgebieden en ruggen en trogen.

Onder het tabje 'Schiphol Airport' kun je allerlei voorspellingen voor Schiphol vinden. Leuk om eens te kijken maar aangezien het is gericht op Schiphol en daar in de buurt door ons niet echt gevlogen kan worden gaan we er niet diep op in. Het kan wel interessant zijn als je bijvoorbeeld wilt gaan soaren of voor een algemene voorspelling.



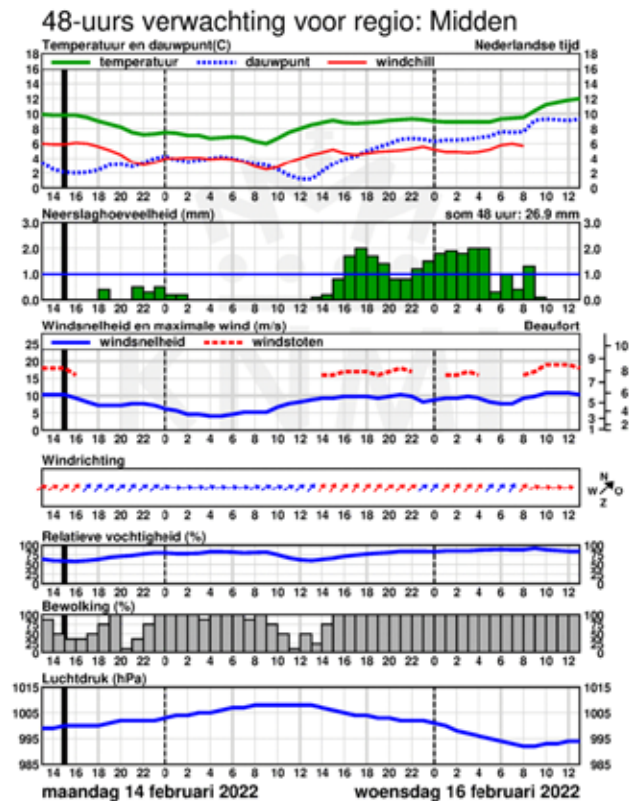
Voorbeeld van een GLLFC

Trend

Stel het lijkt soerbaar te zijn vandaag. De wind is alleen wat aan de zachte kant. Wat is wijsheid: in de auto springen om naar het strand te rijden of beter wat anders gaan doen? Om een beetje inzicht te krijgen in de trend wat betreft de wind zijn de 'Time Series' interessant. Onder de subtab 'Regions' vind je zes regio's met grafiekjes van de voorspelling van temperatuur en dauwpunt, neerslag, windsnelheid, windrichting, relatieve luchtvochtigheid, bewolking en luchtdruk. Het gaat om vrij grote regio's: Neem bijvoorbeeld 'noordwest', waar zowel de noordelijke kust als een deel van het binnenland onder vallen, wat nogal een groot verschil kan betekenen qua wind. De grenzen van de zes regio's vind je onder Help (en afbeelding hieronder).

Handig is hierin de windvoorspelling. Als de wind bijvoorbeeld vrij zacht is, dan wil je voor het soeren graag weten of de voorspelling is dat de wind nog zachter wordt, of dat deze juist toe gaat nemen, of natuurlijk gelijk blijft. Dan weet je of je de auto in moet springen om naar het strand te rijden. Ook de windrichting is handig: wordt de wind wat meer recht op het duin of blijft 'ie zo cross?

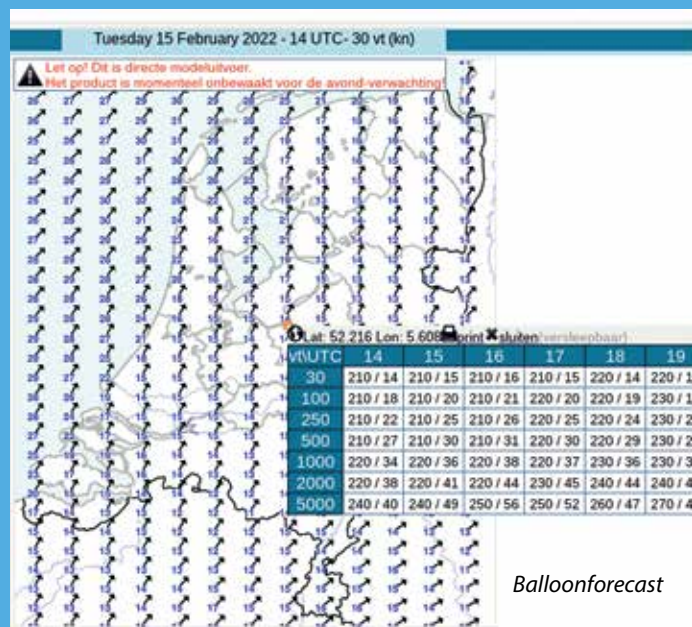
Je kunt hier natuurlijk zelf de informatie uithalen die voor jou nuttig is. Als je het maar vooral gebruikt voor de trend en niet voor de exacte getallen, want daar is de regio te groot voor. De dikke zwarte verticale streep is het tijdstip van de meting.



Onder 'Time series' vind je voor zes regio's in Nederland de voorspelling en ontwikkeling van diverse waarden zoals windsnelheid en richting.

Wind voor luchtballonnen

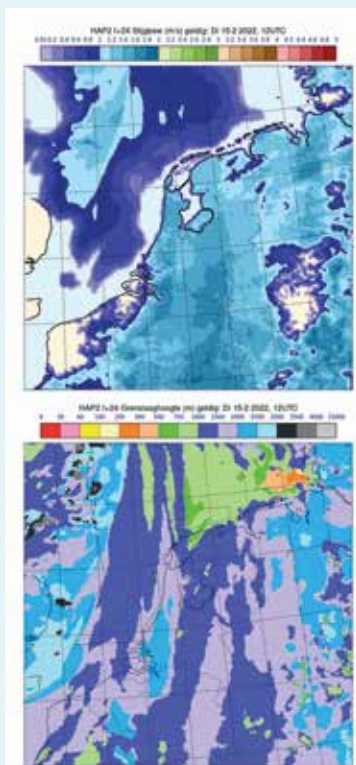
Om een inschatting te krijgen van de hoeveelheid wind is er een mooi overzicht onder het tab 'Balloon', subtab 'Balloon Forecast'. Hier vind je een heel mooi overzicht van de hoogtewind, beginnend bij 30 voet, in stappen tot 5000 voet, voorspelling per uur. Als je op een punt in de map klikt krijg je een overzicht met een preciezere windrichting in graden en windsnelheid in knopen. Jammer voor ons is dat de wind in de middag niet wordt weergegeven, omdat ballonnen alleen in de ochtend en avond vliegen.



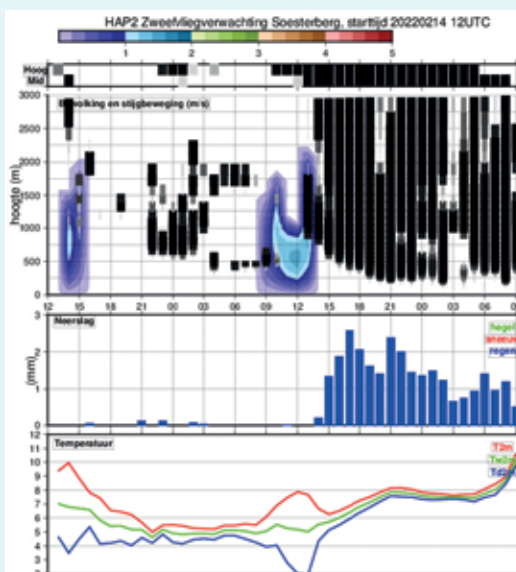
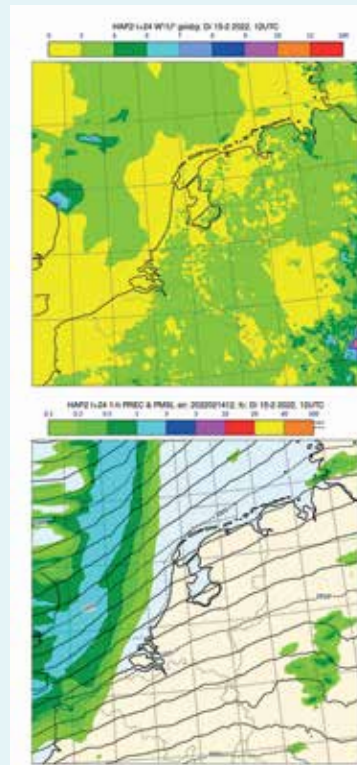
Thermiek

Voor piloten die willen gaan thermieken is de 'Glider' tab interessant. Behalve de 'Glider Forecast' (die alleen in de zomertijd gegeven wordt), het weerbulletin kleine luchtvaart, TAF en METAR vind je er ook mooie overzichtskaarten. Subtab 'Model Fields' geeft op vier kaartjes van Nederland de thermiekkwaliteit per uur weer: de stijgsnelheid van de lucht in m/s (linksboven), de grenslaaghoogte (linksonder), of er regen voorspeld is en luchtdruk (rechtsboven) en een afgeleide parameter die laat zien hoe de thermiek zich gedraagt. Als er bijvoorbeeld veel verstoring is door wind kun je dat in deze grafiek zien (rechtsboven). Hoe hoger het getal, hoe beter de thermiekbellen zijn georganiseerd. Op het plaatje hieronder zie je niet zo'n goede dag: veel wind en regen. De grenslaaghoogte is her en der wel aardig en het stijgt ook wel, maar aan het kaartje rechtsboven kun je zien dat de thermiek niet erg goed zal zijn op het gegeven tijdstip.

Dit geeft een globaal beeld van de thermiekkwaliteit. Om het beter in te kunnen schatten kun je naar subtab 'Model Time Series' gaan. Kies een gliderveld dat in de buurt ligt van het veld waar je wilt gaan vliegen. Je krijgt dan een overzicht van de thermiekhogte, -sterkte, wolken, wind en regen. Aangezien dit artikel in de winter op een niet zo'n goede dag is geschreven is er geen plaatje van een prachtige thermiekdag. Maar gelukkig is er wel thermiek zichtbaar, en ook nog tot een redelijke hoogte. Het bovenste balkje geeft de hoeveelheid hoge en middelhoge wolken aan. Daaronder zie je de wolken in zwart of grijs en in blauwtinten hoeveel stijgen je kunt verwachten en tot welke hoogte. In de derde grafiek zie je de hoeveelheid neerslag. Daaronder de temperatuur en dauwpunt en onderaan de wind, windstoten en windrichting.



Deze vier Modelfields geven de stijgsnelheid van de lucht in m/s (linksboven), de grenslaaghoogte (linksonder), of er regen voorspeld is en luchtdruk (rechtsboven) en het gedrag van thermiek (rechtsboven).



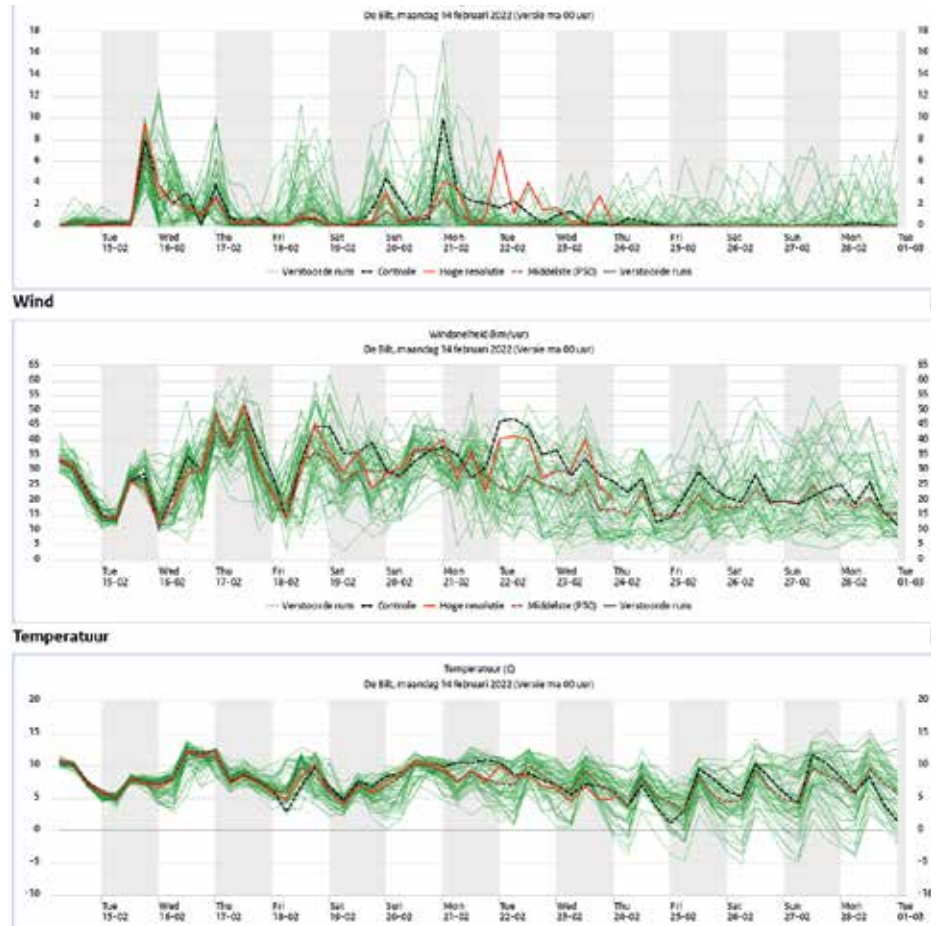
In de Model time series kun je per vliegveld (ook wel gliderveld, dus zweefvliegveld) een voorspelling krijgen van waarden die voor thermiek belangrijk zijn, zoals bewolking en stijgsnelheid van de lucht. De lichtblauwe vlekken geven aan dat er op deze dag 's ochtends enige thermiek te verwachten op een hoogte van 250 tot 1250 m met een stijgsnelheid van net geen 2 m/s. Na 15u gaat het regenen.



Foto: Gijs Wanders

Voorspelling lange termijn

Op verschillende plekken vind je de lange-termijnvoorspelling. Onder andere onder tab 'Time Series', subtab 'EPS'. Dat betekent Ensemble Prediction System. Je vindt er de lange termijnvoorspelling, namelijk twee weken, van verschillende modellen voor neerslag, wind en temperatuur in De Bilt. Je vindt dezelfde grafieken op de website van het KNMI (zonder in te hoeven loggen) bij 'Weer- en klimaatpluim en Expertpluim' (grafiek hiernaast). Daar zijn zelfs meer grafieken te zien en voor meerdere locaties.






Het topsegment tegen een betaalbare prijs



Stel je eigen paramotor samen op de site van Parajet.
Kies de motor en de kleur van de kooi. Vraag dan een offerte aan bij
PanchoAmelia, die kan sterk afwijken van de bruto adviesprijs.




www.panchoamelia.com



www.TOUCH-THE-SKY.AT

Paragliding safari's & tandemflights

PARAGLIDING SAFARI'S

Net gebrevetteerd en klaar voor de volgende
stap?

Een fanatieke xc-piloot of gewoon een vliegende
levensgenieter?

In alle gevallen zit je met een vliegsafari van
Touch The Sky goed!

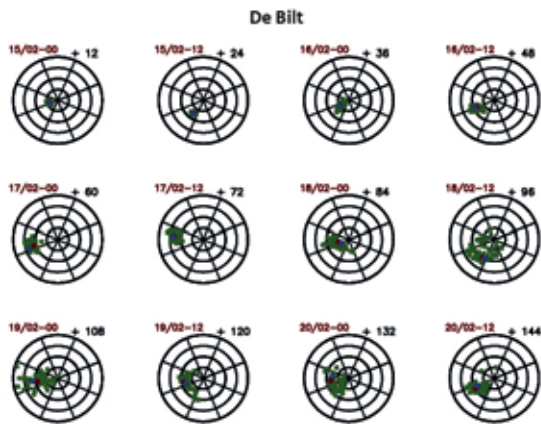
Voor meer informatie fly@touch-the-sky.at
www.touch-the-sky.at
0043-6644009586 (Oostenrijk)

Bonus: windverwachting windroos

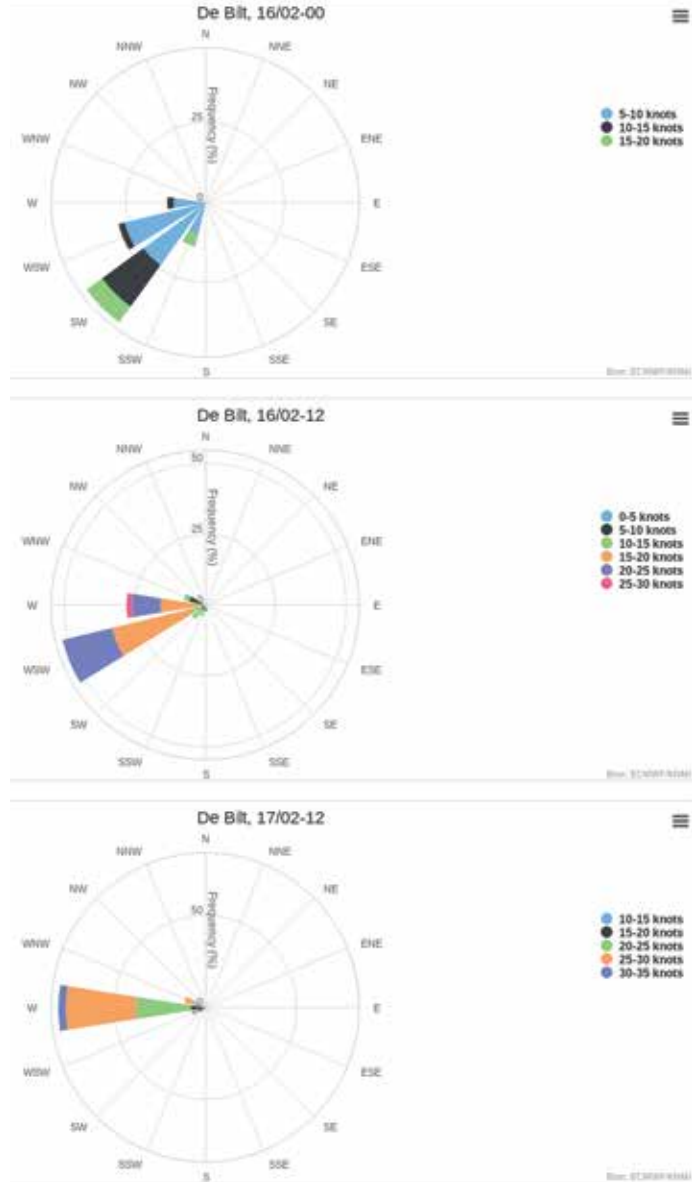
Op de site van KNMI, dus gewoon op knmi.nl, kun je de windvoorspelling vinden in de vorm van een windroos. Helaas maar op een beperkt aantal plaatsen in Nederland, maar het is wel fraai weergegeven en zeker eens leuk om te bestuderen. Zoek op de site van het KNMI naar 'windroos' en het bovenste resultaat leidt je naar de juiste pagina. Bovenaan kun je zien wat de verwachte windrichtingen zijn voor de komende dagen, per 12 uur.

Als je naar beneden scrollt vind je wat meer gedetailleerde windrozen, waarin te zien is welke windrichting en windsterkte het meest gaan voorkomen.

Al met al is er veel te zien en ontdekken op Luchtvaartmeteo.nl en op de algemene website van het KNMI. Neem eens een kijkje! Als je regelmatig voordat je gaat vliegen de voorspellingen bekijkt en achteraf evalueert hoe het was krijg je een steeds beter gevoel bij hoe je de voorspellingen moet interpreteren om lekker te kunnen vliegen.



Hierboven de windroos voor De Bilt, met per 12 uur de verwachte windrichtingen. De gedetailleerde windrozen hier rechts vind je verder naar beneden op dezelfde pagina. Daarin zie je welke windrichting en windsterkte het meest voor gaan komen de komende 12-24u.



Nuttige links



Luchtvaartmeteo.nl
<https://www.luchtvaartmeteo.nl>



AIP
Afkorting die gebruikt worden op de site luchtvaartmeteo.nl staan uitgelegd in het AIP

<https://www.lvn.nl/informatie-voor-luchtvaardenden/publicaties-voor-luchtvaardenden>

Windroos
<https://www.knmi.nl/nederland-nu/weer/waarschuwingen-en-verwachtingen/windroos>



Uitgebreide hulppagina
https://luchtvaartmeteo.nl/luchtvaart_meteo/13-Help/7-Extended%20Help



IETS ANDERS ERBIJ DOEN MET ONZE MOOIE VliegSPORT?

MELD JE AAN ALS BESTUURSLID



SCAN ME

Verlichting in de luchtvaart... ook voor ons?



Tekst en foto's: Jesper Albers

Het voeren van vliegtuigverlichting heeft verschillende redenen. Op het eerste gezicht lijkt verlichting voor paragliders, paramotors en deltisten niet zinvol, want wij mogen niet in het donker vliegen. Maar verlichting voeren is niet verboden. Om welke redenen zouden wij dan toch verlichting kunnen of moeten willen voeren? En aan welke internationale afspraken moet het dan voldoen?

Vliegtuigverlichting is er in verschillende soorten, onderverdeeld naar functie of systeem. Zo is er noodverlichting (de lampjes op de vloer in een vliegtuig) en buitenverlichting. Buitenverlichting kan een aantal achterliggende gedachten hebben, bijvoorbeeld verlichting met een meer commerciële insteek die het logo op de staart verlichten. Daarnaast zijn er de lampen die de baan verlichten: Taxi, Landing, Runway turnoff lights en de lampen die gebruikt worden voor inspectie en identificatie. De laatste groep bestaat uit knipperende rode en witte lampen en de gekleurde lampen op de vleugeltippen en staart voor de navigatie en positieverlichting.

Verlichting voor navigatie en positie

Navigatieverlichting heeft als doel de vier hoeken van een luchtvaartuig te kunnen plaatsen voor een externe observator. Dat is voornamelijk nodig om vroegtijdig zichtbaar te zijn voor omringend luchtvaartverkeer. Er zijn internationaal afspraken gemaakt over welke verlichting waar gemonteerd zit,

over welke afstand het gezien moet kunnen worden en over de flitsfrequentie.

Groen – Rood – Wit

Het doel van verlichting op de tippen van de vleugels is om in de lucht te kunnen bepalen op welke koers omringende verkeer zit en of er kans op een botsing bestaat. Ze heeft altijd vaste kleuren en hoeken waaronder het gezien moet kunnen worden. Zo zit de groene lamp altijd aan de rechterkant (vanuit de cockpit gezien) en rood altijd aan de linkerkant. De witte, continue brandende verlichting zit aan de achterkant van de vleugeltip of op de punt van de staart. Groen en rood stralen met een hoek van 110 graden uit, de witte stralen met een hoek van 140 graden uit.

Knipperende verlichting

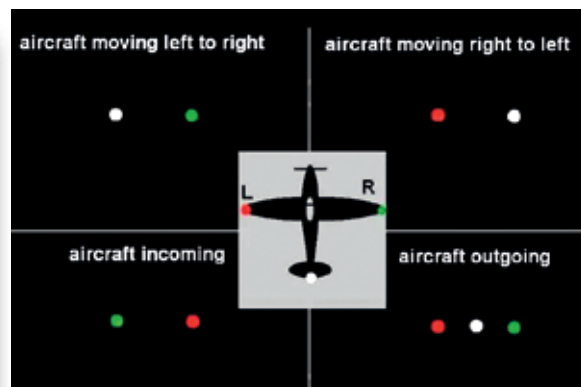
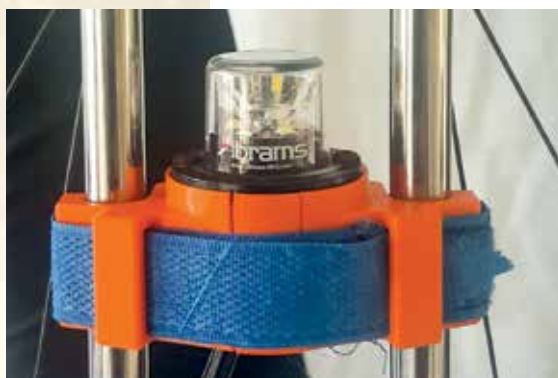
Naast deze continu brandende verlichting zijn er ook de knipperende lampen. Deze kunnen zich op een aantal plaatsen bevinden zoals de onder- of bovenkant van de romp, de bovenkant van het (verticale)

kielvlak, op de vleugeltippen en de punt van de staart.

Doel van deze verlichting is tweeledig. De knipperende lampen hebben op de grond een waarschuwendende werking voor bijvoorbeeld grondpersoneel. Als deze knipperen dan is de kist 'live' en kunnen de motoren draaien dan wel gestart worden. De tweede functie is de verhoogde zichtbaarheid in de lucht. Het menselijke oog is dusdanig ontworpen dat een knipperend of bewegend object eerder opvalt dan een statisch object. Een luchtvaartuig met een knipperende lamp valt dus ook aanzienlijk beter op.

En nu op de paramotor / paraglider / delta

Hoe vertaalt dit zich naar onze sport? Allereerst is het voor ons niet verplicht verlichting te voeren. We mogen als luchtvaartuig dat onder VFR vliegt ook mét verlichting nog steeds niet buiten de daglichtperiode vliegen. Echter, men kan zich afvragen of het (zeker in een druk stukje airspace zoals wij hebben in Nederland) niet toch veiliger



zou zijn om wel verlichting te voeren. Denk bijvoorbeeld aan een vlucht in klasse-G luchtvaart (dus in principe ongecontroleerd), met grijze lucht waardoor er weinig contrast is. Alles wat ten op zichte van de observator lager dan de horizon vliegt is per definitie slecht te zien.

Als je de keuze maakt om wel met verlichting te gaan vliegen is het aan te raden om rekening te houden met de internationale afspraken zoals hierboven genoemd. Groen zit altijd aan de rechterkant, rood aan de linkerkant en wit aan de achterkant. De knipperende lampen knipperen wit of rood. De Amerikaanse FAR (Federal Aviation Regulation) schrijft voor dat een strobelicht van minimaal 3 SM (Statute Miles, 1 SM = 1,61 km) zichtbaar moet zijn om te mogen worden verkocht als vliegtuigverlichting. Wat voor ons (zeker voor de paramotor met voetstart) van belang is, is het gewicht en de mogelijkheid om het dusdanig te kunnen monteren dat er geen lijnen achter blijven hangen. Voor de paragliders en delta zou het ook een potentieel goede oplossing kunnen zijn, alhoewel gewicht en montage mogelijkheden daar nog meer meespelen.

Montage

Er zijn een aantal merken die specifiek voor de paramotorwereld verschillende opties bieden. Zo is er de mogelijkheid om een strobelicht in je kooi te monteren, op je helm te bevestigen, in de tippen van je scherm te

plaatsen, of een combinatie.

De merken Skyflar en PPGSmoke hebben producten die specifiek voor paramotors gemaakt zijn. Daarnaast zijn er nog wat merken die bijvoorbeeld voor de Amerikaanse politieauto's strobes maken zoals Abrams. Om als voorbeeld even een systeem te nemen wat op de helm bevestigd wordt: de afmetingen van de strobe (incl. batterij) zijn ongeveer 5,5 x 5,5 x 3 cm, het gewicht is rond de 80 gram en montage vindt plaats door middel van stickers en/of klittenband.

Voeding

De strobe moet natuurlijk van spanning worden voorzien. De units die in de wingtip en op de helm worden gemonteerd hebben vaak een geïntegreerde accu die via USB opgeladen wordt. De andere losse units hebben vaak een externe accu nodig. Dit biedt ook de mogelijkheid deze op een lage plek (in je harnas) te bevestigen wat het zwaartepunt ten goede komt. De accu's worden vaak als combinatie mee verkocht, als je hem zelf moet aanschaffen even goed opletten op de spanning (5 V, 12 V, 17 V) en het minimale vermogen wat er benodigd is.

Montagemogelijkheden van verlichting

Plaats	Voordeel	Nadeel
Kooi	• Geen extra gewicht op je helm • Montage mogelijk dusdanig dat de lijnen er niet achter kunnen blijven hangen • Iets grotere, sterkere oplossing mogelijk • Meerdere montageposities mogelijk • 360 graden zicht mogelijk	• Mensen die hun kooi (moeten) demonteren moeten dus ook de strobe iedere keer demonteren. • Kabels die weggewerkt moeten worden
Helm	• Compact • Makkelijk en snel te monteren	• Extra gewicht op de helm (g-krachten) • Beperkte batterijcapaciteit vanwege gewicht
In het scherm	• Geen lijnen die kunnen blijven hangen • Verlichting hangt ver uit elkaar dus positiebepaling is beter te doen	• Scherm wordt zwaarder aan de tippen (effect op herstellen na inklapper??) • Wat is het effect van de flits (warmte) op de kwaliteit van het doek.

Mijn eigen setup (zie de foto's) bestaat uit een Abrams 360 strob die ik met een 3D-geprinte mount in mijn frame boven mijn hoofd monteert. De bedrading loopt via de kooide-len naar een van de pockets in mijn harnas waar ik de accu heb zitten. Het ontwerp van de mount is dusdanig dat de wind hem op het frame duwt of zuigt zodat de kans dat de verlichting naar achteren vliegt en in de propeller eindigt zo klein mogelijk is. De strob heeft 12 V / 360 mA nodig, hiervoor heb ik een accu van 12 V / 6600 mAh. Het voordeel is dat ik hem maar een keer per jaar

hoef op te laden en dat hij ook gebruikt kan worden voor het opladen van mijn telefoon, camera enzovoort.

Om in de luchtvaartkleuren te blijven heb ik de versie die rood-wit flitst genomen, bij de instellingen heb ik gekozen voor een flitsritme waarmee er afwisselend 3x wit en 3x rood geflitst wordt.

Al met al is het aan de piloot zelf of je al dan niet met verlichting gaat vliegen, voor welke montageoptie je gaat en of je de verlichting bij iedere vlucht monteert en gebruikt.



Van verre te zien

Onlangs maakte ik een vlucht met een collega paramotorpiloot waarbij we onderweg een rendez-vous gepland hadden met een fixed wing. Aansluitend aan dit samen vliegen konden wij op onze vlucht een tus-senstop maken op een ongecontroleerd veld met groundcontrol. Tijdens de koffie na de landing kwam ineens ter sprake wie er met het strobelight vloog. Die was namelijk van verre al te zien, zowel ground-to-air als air-

to-air. Dit werd als bijzonder prettig ervaren door de mannen in de toren. Het feit dat wij langzaam vliegen en ons meestal op of onder de 1000 voet begeven maakt dat wij vanuit andere luchtvaartuigen slecht zichtbaar zijn. Persoonlijk vind ik het dan ook een prettig idee dat je zichtbaarheid in de lucht kennelijk opknapt van het meevoeren van de juiste verlichting.





Alle **ALFA cross** Retter
15 Jahre Betriebszeit
FlugGeräte

IMPORT DIRECT AF FABRIEK



ALFA cross 100 EN/LTF ZULASSUNG EP 218.2018 SINKEN BEI 100 kg ABFLUGGEWICHT 5.47 m/sec GEWICHT MIT INNENCONTAINER 0.979 kg	ALFA cross 115 EN/LTF ZULASSUNG EP 150.2016 SINKEN BEI 115 kg ABFLUGGEWICHT 5.41 m/sec GEWICHT MIT INNENCONTAINER 1.230 kg
ALFA cross 140 EN/LTF ZULASSUNG EP 242.2018 SINKEN BEI 140 kg ABFLUGGEWICHT 5.47 m/sec GEWICHT MIT INNENCONTAINER 1.470 kg	ALFA super cross 220 EN/LTF ZULASSUNG EP 263.2019 SINKEN BEI 220 kg ABFLUGGEWICHT 5.14 m/sec GEWICHT MIT INNENCONTAINER 2.395 kg

LEINEN VON:  GEWEBE VON:  PRODUKTION: NATO FALLSCHIRMFABRIK CONDOR RUMÄNIEN

Panchoamelia.com




Vario aanbieding

Skytraxx 2.1 Fanet + Flarm + tas + beugel

Aanbieding* van € 623,00 voor € 555,00

* deze aanbieding is beperkt geldig en op = op










thuiswinkel waarborg



www.panchoamelia.com

Elektrische lier op de markt



De elektrische lier Elowin waar paragliderfabrikant Nova al jaren aan werkt is eindelijk klaar voor de markt. Een mooie, stille en milieuvriendelijke oplossing voor scholen en clubs met diepe zakken. Want de aanschaf van de liermodule is met name door het benodigde accupakket niet goedkoop.

De Elowin is een modulaire lier voor delta's en paragliders om op een stationaire lierinrichting te bouwen (of op een niet-stationaire lier zoals een auto of boot, maar die gebruiken we in Nederland niet veel). Hij bestaat uit de aandrijfmodule; elektromotor en trommel met kabel, daarnaast kies je ervoor om de regelconsole en de accupakketten erbij te kopen.

De module heeft 1 tot 4 trommels en een aandrijfkracht naar keuze van 12 tot 16 kW. Het accupakket van 10 kWh of 16 kWh (voor respectievelijk 55 en 95 treks, claimt Nova) is naar keuze bij te bestellen en komt van een andere leverancier (Emotion-e). Of je kunt zelf een accupakket van minimaal 72 V regelen. Aansluiten op 220 V of krachtstroom kan ook, als er maar een accu tussen zit. Zelfs een generator behoort tot de mogelijkheden, maar dat doet natuurlijk wel af aan de voordelen van elektrisch... Bij het terughalen wint de installatie weer wat stroom terug.

De bediening is zoals gebruikelijk met een hendel. Nova claimt dat

de krachtregeling bij het trekken, die automatisch geregeld wordt door de module, veel nauwkeuriger is zodat de piloot een veel soepeler ritje heeft. Bij turbulente lucht worden de schokken automatisch opgevangen, sneller dan een lierman dat kan, aldus Nova. Ook kan de kracht veel lager ingesteld worden, zodat lichte piloten niet gelanceerd hoeven te worden. Het terughalen van de kabel gebeurt met de hand door de lierman of kan ook automatisch.

Interessant is de afstandbediening die in de maak is. Die kun je meenemen naar de start, zodat de lierman tegelijkertijd startleider kan zijn. Of, ook handig: de lierman kan wat verderop in de schaduw gaan zitten met de afstandsbediening. Nova werkt aan een solo-lier met een minder sterke motor en kleiner accupakket, waarbij de piloot zelf de lier bedient. Daarin zijn ze niet de eersten, maar ze lopen nu nog tegen regelgeving in Duitsland aan. De kleinste complete setup kost €15.000, meer prijzen en keuzemogelijkheden vind je op <https://www.nova.eu/en/winch/elowin/>.



AONIC

Take your skills to »A« higher level

EN/LTF A | MOTOR



Ook beschikbaar:
ION 6 Light
(3,9 kg | maat S)

ION 6

Adventure awaits

EN/LTF B | MOTOR



XENON

Pure racing spirit

EN/LTF D



VENTUS

Free as the wind

Proberen?

NOVA Paragliders festival Nederland

Tijdens de paasdagen (vanaf donderdag 14 tot en met 18 april) is Toni Bender met al het actuele NOVA Performance Paragliders materiaal aanwezig om te proberen op het veld van CloudtoCloud.



Volg voor details de facebookpagina van CloudtoCloud paragliding.

Proefvluchtje maken? Of meer informatie op www.nova.eu

En natuurlijk bij de Nederlandse leveranciers: www.CloudtoCloud.nl / www.skygliders.nl



Lierman trekt ons naar hogere sferen



We mogen weer de lucht in! Na een koude stormachtige winter doemt voorzichtig het voorjaar op. De eerste zaterdag dat de zon haar kans schoon ziet zijn we op het zweefvliegveld Terlet. De liermachine van Paragliding Holland is afgestoofd. Piloten staan te trappelen. Er kan gevlogen worden. Lierman Maarten staat paraat om ons de lucht in te helpen.

Meer van dit soort verhalen? Kijk eens op Lift paragliding, de nieuwe website van de afdeling Paragliding van de KNVvL - <https://www.liftparagliding.nl> of word lid van onze Facebook groep.



Lierman Maarten Waalderbos

Woonplaats Dordrecht **Leeftijd** 43 jaar
Beroep Business analyst scheepsbouw.
Ervaring 150 bergvluchten, veel soaren en 60 liervluchten.

"Mijn vrouw vliegt ook. Vijf jaar geleden zijn we samen begonnen. Vroeger liep ik fanatiek triathlons. Maar dat zorgde voor te veel blessures. Lieren is leuk maar in de bergen blijft het leukst, dan heb je meteen het vakantiegevoel. Vooral Annecy is mijn favoriete plek."



Woonplaats Putten **Leeftijd** 40 jaar
Beroep Software engineer. **Ervaring** Meer dan 10 jaar en duizenden vluchten.
"Het liefst vlieg ik in de bergen, maar toen kwam corona, en ben ik nog meer in Nederland gaan vliegen. Lekker dicht bij huis, ook leuk. Je hebt 2 soorten tandemvluchten. Met recreanten, dat is leuk want iedereen is gelijk heel enthousiast. Daarnaast heb je de instructievluchten. Dan gaat de passagier zelf vliegen en krijgt hij de stuurtokkels, dan is het dus meer een opleiding. Voordeel is dat ik gewoon heel veel vlieg."

Tandempiloot Jaap Crezee



Hulpinstructeur Dominique van Wijk



Woonplaats Hierden **Leeftijd** 62 jaar
Beroep Pensionado, voorheen verkeersvlieger **Ervaring** Gestart in 2010, 1000 vluchten (ook paramotor).
"De condities zijn erg goed, lichte wind soms een beetje cross, heel klein beetje thermiek. Terlet is ideaal, we hebben hier een enorme lengte. Ik vind vliegen op alle manieren leuk, bergen, lier, vliegen met thermiek, ik adviseer altijd: probeer het zo breed mogelijk te houden"

Zonder lierman kunnen paragliders en deltisten in Nederland niet hoog vliegen. We zien hem als piloten niet vaak, de man of vrouw aan het andere eind van de kilometerlange lierbaan, die de machine bedient die ons omhoog trekt. Maarten Waalderbos beleeft niet alleen de eerste dag van het lierseizoen 2022 maar ook zijn eerste dag als zelfstandig lierman. Hij heeft net zijn lieraantekening behaald na een succesvolle opleiding en tientallen treks onder begeleiding. Hij staat wat onwennig achter de lier op deze koude dag op Terlet. Vier kabels strekken zich een kilometer uit richting de startplek. De kabel is van Dyneema, een sterke en lichte kunststof en heeft een lengte van 1200 meter. Afhankelijk van de omstandigheden kun je er zo'n 500 meter mee omhoog in één trek. Ze zitten ieder aan een trommel die wordt aangedreven door oude automotoren. De achteras is aangepast en in plaats van een wiel zit er een trommel. Als de motor draait en gekoppeld is draait de trommel ook en haalt zo de kabel binnen. Zit er een paraglider (of deltavlieger) aan het andere eind van de kabel dan trekt de lierman zo de piloten omhoog.

Op volle kracht omhoog

De ronkende motor van de lier draait stationair, het is best een herrie. Maarten krijgt over de porto van de startleider te horen dat er een piloot klaarstaat en is aangekoppeld aan de rode kabel. Zo weet de lierman welke kabel hij moet binnenhalen. De startleider staat bij de piloot aan het andere eind van de kabel en helpt de piloot met het aankoppelen aan de kabel en met de communicatie met de lierman. Maarten hoort via zijn porto dat rood mag starten. De piloot zet het scherm op en de liertrek kan beginnen. Dominique, de startleider, geeft opdracht op de porto: "Volspanning op rood". Maarten activeert de rode lijn die snel binnenrolt. De eerste 50 hoogtemeters is de piloot onder verantwoordelijkheid van de startleider. Die geeft door wat de lierman moet doen. Daarna neemt Maarten het over. Over de horizon doemt een scherm op, met piloot. Er staat best wat crosswind. De piloot kijkt af en corrigeert flink bij. Nu is Maarten aan de beurt. Nauwlettend volgt hij de piloot. Op het hoogste punt voel je dat de lijn trekkracht verliest, zegt Maarten.

De piloot bereikt een bepaalde 'gradient' en wint geen hoogte meer. Hij vliegt dan bijna boven de lier.

Maarten stopt met trekken en geeft over de porto opdracht aan de piloot om te ontkoppelen. Hij houdt hier wat veiligheidsmarge, stel dat het niet lukt dan kan hij nog ingrijpen. "Het is precisiewerk. Gevaar dreigt als iemand niet kan ontkoppelen, of de kabel kan breken. Een ander gevaar is dat hij of zij te veel naar links of rechts draait. Dan trek ik de piloot uit de lucht. Dan moet ik de kabel kappen. Ik snij deze doormidden en dan breekt de kabel."

Die veiligheidsmarge is er niet voor niks. Er komt net een wolkje voorbij schuiven als Maarten aan piloot Laura de opdracht geeft om te ontkoppelen. Laura zit in een wolk en Maarten kan niet zien of Laura de kabel al ontkoppeld heeft." Maarten vertelt Laura af te buigen naar links en moet nu wachten of de lijn uit de wolk valt. Gelukkig, daar is de lijn. De kleine parachute zorgt voor een gecontroleerde val en de lijn wordt rustig binnengetrokken.

Weer een piloot gestart voor een mooie vlucht.



Fifty shades of paragliding with mr.x

Tijd voor relatietherapie

Iedereen heeft denk ik wel een favoriet scherm: doorgaans het scherm waar je mee vliegt. Maar wat nou als je een hele collectie hebt? Oké, m'n oude Mojo telt eigenlijk niet meer mee, die komt hooguit nog een keer voor mij uit de kast om te beseffen hoe makkelijk ik het nu heb, want met dit oude scherm gaat alles traag en heb je automatisch een heeeeel zwaaaaarr levuhhhh... De Mojo is destijds vervangen door mijn lieveling Mister X. Alleen al om zijn vrolijke kleurtjes ben ik overstag gegaan, maar hij is ook heerlijk vlot, scherp en ook ontzettend braaf. Daarnaast heb ik nog mijn kleine grijze vriendje de Spiruline van 16 m² voor spelen met harde wind op het strand, een ware slingeraap. Maar dan heb ik ook nog de Goose...

Foto's: Richard Sijmonsma

Om maar gelijk met de deur in huis te vallen: tussen de Goose en mij botert het niet zo. Iedereen zweert bij de Goose, hij zou heerlijk actief moeten zijn, maar ik vind hem saai. Veel te burgerlijk. Oké, op momenten dat het je niet uitkomt kan hij behoorlijk in de knoop liggen, maar voor de rest vind ik hem traag, log en had ik al saai gezegd? Tja, wat doe je dan? Opgeven wil ik nog niet (nee hij staat niet te koop), maar helemaal gelukkig ben ik er ook niet mee. Tijd voor therapie. Dit wordt het jaar van relatietherapie. Op zoek naar goede vliegmomentjes om elkaar nou eindelijk eens goed te leren kennen en te ontdekken waar onze behoeftes werkelijk liggen. Écht leren luisteren naar elkaar is ons gezamenlijke doel.

Bak ik er nog wat van?

De echt goede vliegmomentjes wilden niet komen en eerlijk gezegd kreeg ik het gevoel dat dat ook steeds moeilijker ging worden. Stiekem was ik namelijk een beetje bang geworden van het niet vliegen. Ja oké, de valpartij met open wond en het slechte weer heeft voor de meeste afwezige vliegers gezorgd, maar was er dan echt de afgelopen periode helemaal niks mogelijk? Of begon ik hem ondertussen te knijpen of ik het niet verleerd zou zijn en vooral: of ik het nog zou durven? Toen ik eenmaal weer goed op de been was heb ik nog in een verwoede poging bij het strand gestaan met m'n kleine speelvriendje. De wind leek lekker stevig en het liefste haal



ik op het strand de kleine Spiruline uit de kast in plaats van de logge Goose. Daar gaat het natuurlijk al mis, maar het weer was er echt niet naar om de Goose te gebruiken, dat zou meteen een relatiebreuk tot stand brengen. Als het dan ook wat harder waait, gaat de Slingerende Spiruline uit de kast en gaat mijn hartje automatisch harder kloppen. Deze keer ook van lichtelijke angst: ik had al maanden niet gevlogen, dus zou ik er nog wel iets van bakken? En erger nog: vind ik het nog wel leuk?

Hulp nodig? Blijf uit mijn buurt!

Eenmaal op het strand waaide het stevig. Zo stevig dat m'n scherm helemaal hyper werd en stond te stuiteren van enthousiasme, maar dat was mij allemaal wat te veel. Hoo paardje, zullen we even rustig aan beginnen? Maar nee, het was standje hard dus dan is 'ie niet te temmen. Het sloeg me enorm op de zenuwen en na een hoopje en wat gestuntel op het strand, gaven vreemde



mannen die op me afgelopen kwamen me de doorslag: "Gaat het wel goed?" "Moet ik je helpen je vlieger opzetten?". Mijn hemel, hoe erg kun je mijn ego krenken, blijf uit mijn buurt! Maar op dat moment kon ik zelfs niet fatsoenlijk groundhandlen dus heb ik woedend dat hele ding in de tas gepropt, inclusief zand, schelpen en al, als ik maar weg kon. Boos ben ik naar huis gereden, wat een aanfluiting. Godzijdank hoorde ik later dat het voor meer mensen te harde wind was geweest en geen succes. Het lag dus niet aan mijn relatie met de Spiruline. Het zou wat zijn als die relatie ook nog op de klippen zou lopen.

Klamme handen in hartje winter

In hartje winter was het dan eindelijk weer zo ver: de wind leek gunstig voor het kleine racemonstertje, maar nog niet te extreem. De slome Goose moest nog maar even thuis blijven, de eerste therapiesessie werd wederom uitgesteld. Ondanks dat ik er

Deel 7

Samen slingeren is een begin

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.



heel veel zin in had, be kroop me toch een naar gevoel. Het vliegen was immers zo lang geleden, waarschijnlijk zou ik het weer doodeng gaan vinden. Het wild heen en weer slingerende grijze ding stond nog op mijn netvlies gebrand, dus de gedachte van vliegen met m'n kleine vriendje bezorgde me toch wel klamme handjes. Gelukkig ben ik ondertussen bekend met mijn eigen angsten. Ik kan werkelijk alles eng vinden, maar mijn enthousiasme, passie en wilskracht staan daar toch elke keer weer ruim boven. Oké Daniella, even ademen en alles in kleine stapjes doen. Ik had mezelf dan ook voorgenomen om eerst lekker te gaan groundhandlen, om mijn scherm weer te temmen. Daarna misschien wat hopjes en wie weet vlieg ik vervolgens gewoon weer lekker langs het duin. Niets moet, alles mag. Ik hoef niks nieuws te leren vandaag, gewoon weer zen worden in de lucht.

Vliegen is gewoon mijn tweede natuur

Eenmaal op het strand was de wind gunstig en mocht ie direct uit de zak. Ik maakte alles klaar, zette het scherm op en... nou en niks dus hè. Supertam en braaf beestje, totaal niks aan de hand. Ik had hem gelijk weer volledig onder controle. Top! Dat groundhandlen ben ik nog niet verleerd en het smaakte gelijk naar meer: de lucht in. Ja, dat kon nog wel eens spannend worden. Hoe zou ik het vinden? Misschien toch wel weer eng dat geslinger langs het duin? Maar eenmaal in de lucht viel het kwartje meteen: vliegen is gewoon mijn tweede natuur geworden! Zelfs na bijna een half jaar niet vliegen, hoefde ik er niet over na te denken, alles ging volledig automatisch. Wat een opluchting! Ik was het niet kwijt en ik vond het nog leuk ook. Die dag had ik de slingerbewegingen nog enigszins achterwege gelaten, gewoon weer rustig wennen aan elkaar, maar nee, dat vliegen is mij gewoon helemaal eigen.

Nu even niet, ik heb hoofdpijn

Afgelopen week leek het ook weer goed soarweer te worden en jawel: voor de Goose. Eigenlijk wilde ik niet gaan: met deze wind is hij immers niet vooruit te branden,

maar dat kan ook wel eens gewoon aan de weersomstandigheden liggen: deze lap vlieg ik nou eenmaal niet met standje storm. En omdat niet gaan vliegen wel behoorlijk overkomt als 'nu even niet schat, ik heb hoofdpijn', besloot ik toch maar te gaan. Zullen we ooit een liefdevolle relatie met elkaar krijgen?

Maar goed, Goose en ik gingen samen de uitdaging aan. Ik had al gezien dat het strand overdag wel eens verrekke klein kon gaan worden en ook de weggeslagen duinen van de vorige keer kon ik me nog goed herinneren. Over een stuk van ongeveer een kilometer was toen het duin weggeslagen tot een hoogte van één tot vijf meter. Hoe anderen die wand beklimmen weet ik niet, maar ik ben toen maar gewoon een kilometer gaan kiten en verderop gestart, met heftige spierpijn nadien. Deze keer zou ik het slimmer aanpakken en starten bij de strandtenten en dan vervolgens doorvliegen naar m'n favoriete stekje. Daar maar even zien of ik ergens zou kunnen landen voor een praatje pot.

Dat dit een goede keuze was zag ik al snel genoeg: er was bij mijn favoriete stekje maar een dun streepje strand over en op een gegeven moment stond iedereen die op het strand stond tegen het duin aangeplakt met de vliegspullen in een duinpan gemikt.

Slingeren met de Goose, het is een stap

Nou dat werd voorlopig even geen praatje. Maar ja, Goose en ik waren dan wel gelijk volledig op elkaar aangewezen. En van alleen maar heen en weer vliegen kan ik het behoorlijk op de heupen krijgen, dus tja, wat moet je dan? Dan maar slingeren. Inderdaad met die logge Goose. Dat werd heel lang slingeren totdat ik er misselijk van werd, want het strand was gewoon helemaal opgesnoept, er was geen plek meer om te landen. Maar gek genoeg ontdekten we dat slingeren toch wel een gezamenlijke passie is. Oké, van mij mag het allemaal wel wat hoger, wilder en enger, maar lichtjes merkte ik dat Goose hier ook wel wat plezier aan beleefde. Hebben we dan toch nog een lichtpuntje? Zie ik daar nou een sprankje hoop voor onze relatie? Komt het misschien toch allemaal wel goed?

Het samen slingeren geeft me daar in ieder geval hoop op. Goose is dan misschien niet de meest makkelijke om mee te vliegen, ik zelf ben dat natuurlijk ook niet. Dat is fijn om te beseffen, want stiekem vind ik het toch wel jammer als het echt tot een relatiebreuk zou leiden. Het slingeren verbindt ons, Goose en ik zijn dichterbij elkaar toegegroeid. Oké, we hebben nog een lange weg te gaan, maar met wat zachte wind therapiesessies moeten we toch wel een heel eind gaan komen.



Van de Commissie veiligheid & techniek, afdeling Deltavliegen

Fly safe, stay high

Met regelmaat zijn er vragen over hoe te handelen na een ongeval, wel of niet een online ongevallenregistratieformulier invullen, heeft dat wel zin en of wat gebeurt daar weer mee, kun je ook een melding doen als ooggetuige?

Tekst: Martin van Helden,

Foto's: François Paul, Gijs Wanders, Lo Tänzer

Er zijn een aantal vragen die met regelmaat terug keren. Het invullen van het ongevallenregistratieformulier heeft altijd zin, uiteindelijk heeft het een gezamenlijk doel en dat is om inzicht te krijgen in hoe veilig onze geliefde hobby is en kunnen we lessen trekken hieruit en of kunnen we wat verbeteren of juist voorkomen in de toekomst. Andersom maakt het ongevallenregistratieformulier deel uit een veiligheid management systeem (VMS) en dat is een vereiste in alle takken van de luchtsport.

Dus wat betreft bovenstaande vragen kunnen we die allemaal met 'ja' beantwoorden. Eigenlijk wil je een melding zien van elk voorval wat heeft geleid tot een ongeval of datgene wat tot een ongeval had kunnen leiden. Meldingen van gevonden gebreken of van afwijking van je uitrusting wat tot een ongeval zou kunnen leiden, resulteren vaak

tot een 'info' via onze sociale mediakanalen of een 'directive' van de fabrikant naar zijn klanten en of via dealers en schoolhouders naar gebruikers.

Wat gebeurt er met de meldingen?

Maar hoe zit het nu met onze meldingen, ongevallenregistratie en terugkoppeling? Als er online een ongevallenregistratieformulier wordt verstuurd dan komt deze melding binnen op een gedeelde drive bij de KNVvL en deze melding wordt op zijn beurt weer gedeeld onder de commissieleden. Wij als commissieleden lezen het altijd en communiceren daar altijd over om te kijken naar vervolgstappen. Als wij als commissie het lezen is dat meestal wel vele weken later en aardig mosterd na de maaltijd. In veel gevallen is er dan al veel gezegd over het betreffende ongeval en of bekend en is de

melding oud nieuws maar wel zeer bruikbaar als data en dus ook belangrijk voor het VMS. In een aantal gevallen is er ook contact gezocht met de onfortuinlijke piloot voor nazorg en aanbieden van extra begeleiding. Eenmaal een melding binnen kunnen we met de data aan de slag, met meerdere meldingen kunnen we gaan kijken of er een trend is. Bijvoorbeeld, is het steeds een sleep/lierstart of juist bij een bergstart of zijn het juist de landingen die tot ongevallen leiden, of zijn veel crashes een gevolg van meteorologische miscalculatie: was de wind toch te hard of te cross of was er juist sprake van te weinig wind of zelfs nul wind of variabele wind tijdens start of juist met de landing, waardoor de vleugel niet vloog met alle gevolgen van dien. Een trend kan ook betrekking hebben op uitrusting, denk aan een type vleugel of harnas met lastige start-





of landingkaraktereigenschappen.

Als we trends zien dan kunnen we daar zeker wat mee, we nemen het mee naar de veiligheidsdag en of zoals nu een artikel in de lift. Ook wordt het bekeken met ons veiligheidsmanagement systeem (VMS). Hierin staat centraal hoe vaak zo'n voorval nu gebeurt, en als het gebeurt hoe groot kunnen de gevolgen zijn. Als we een trend zien, dus iets gebeurt met regelmaat en kan leiden tot ernstig letsel of zelfs fatale afloop, dan zitten we in de hoogste categorie en is onmiddellijke actie vereist. Een voorbeeld van een frequent voorkomend voorval, wat kan leiden tot een fatale afloop is *het vergeten in te haken voor de vlucht*.

Meldingen 2021

In seizoen 2021 zijn er vier meldingen gedaan van een ongeval met deltavliegen.

Hierbij betrof het een keer een lierstart waarbij de piloot vlak na de start uitbrak met een ongelukkige landing tot gevolg en drie keer ging het om een landing in bergachtig gebied. In kaders vind je een korte samenvatting van deze meldingen. Wat betreft de drie mislukte landingen in berggebied kunnen we ons wel afvragen of zulke landingen dan toch meer vaardigheid vragen dan een landing in vlakland op zeeniveau in Nederland. Als we kijken naar de ratio dan zijn er geen meldingen van crash-landingen in Nederland terwijl ik er vanuit ga dat veruit de meeste landingen wel hier worden gemaakt. In mijn geval, 61 vluchten in Nederland en 16 vluchten in de bergen in seizoen 2021. Dus het lijkt erop dat we meer risico lopen bij een vlucht in de bergen. Denk dat iedereen het wel eens is dat een landing op een grasveld als een biljartlaken,

met een windzak die vrolijk een duidelijke richting aangeeft en dat op zeeniveau met niet te hoge temperaturen, de ideale omgeving is. Dus is meer waakzaamheid in berggebied geboden, onderschat niet wat luchtdruk (QNH) en temperatuur doen met het stall-karakter van je vleugel. Tijdens zo'n landing is de grondsnelheid nu eenmaal hoger en het moment van uitdrukken wordt er niet makkelijker door.

Algemene tips

Nu kunnen niet alle incidenten exact met elkaar vergeleken worden en heeft elk zijn eigen verhaal, maar ik wil toch wat algemene tips meegeven voor landingen in berggebied en of tijdens thermische omstandigheden. Vliegvakantie gepland in de bergen? Wees voorbereid en bewust van een hogere



grondsnelheid tijdens landing vanwege hoogte landingsveld en of hoge temperatuur. Het window van het uitduwen wordt wat kritischer, krachtig uitdrukken is van belang.

Overpakken van je bottom bar naar up-rights, wacht daarmee tot je op final bent en niet al te hoog meer bent. Maximale controle, om turbulentie de baas te zijn, als controle op je snelheid, heb je nu eenmaal maximaal aan je bottom bar. Een opgerichte piloot in het A-frame is een onstabiel gewicht onder de vleugel en zorgt voor nog meer onrust en dat in turbulente lucht, dat wil je echt niet hebben. Eenmaal boven het landingsveld op een thermische dag kun je pittige turbulentie verwachten. De loskomende bellen en deze gemixt met turbulente wind van bomen huizen of andere obstakels zorgen ervoor dat je de handen vol hebt om je vleugel op koers te houden en dat lukt alleen met handen aan de bottom bar. Deze turbulentie wordt significant minder in de onderste 2 tot 3 m boven de grond, vandaar pas overpakken als je in die

rustigere laag bent.

Als het kan of als je bekend bent met de omgeving probeer helling-op te landen. Afgelopen seizoen heb ik van de 16 bergvluchten zes keer een landing bewust op een helling uitgevoerd. Ik ben van mening dat helling-op landen vele voordelen geeft, zeker wat betreft het uitdrukmoment. Het gunstige is dat je kunt vertragen door de neus te laten opkomen zonder dat de separatie met de grond oploopt. Ook wind lijkt minder van belang te zijn althans een zwakke wind of nul merk je weinig van is mijn ervaring. Als laatste, soms maakt een landing wat later op de dag ook het verschil omdat de wind wat consistent in snelheid en richting wordt. Denk dan aan landen vanaf 17:00u lokale tijd. Daar tegenover staat dat je op het heetst van de dag, rond 15:00u ook de meeste turbulentie kunt verwachten, die je juist wil vermijden.

Tot slot

Samengevat, een melding doen heeft altijd zin en er wordt altijd wat mee gedaan.

Het helpt om inzicht te krijgen hoe veilig onze hobby is of waar er bijgestuurd moet worden. In de commissie wordt nu besproken om ook altijd contact te zoeken met betreffende piloot. Misschien heeft de piloot nog behoefte op een andere kijk op het voorval of juist niet omdat er al zoveel over is gezegd, maar dat is aan de piloot zelf. Een melding doen als ooggetuige van een voorval kan ook en wordt ook zeer gewaardeerd en is zeker belangrijk als data. In dat geval gaat het zeker niet om wie of wat de piloot is, maar des te meer om het voorval, hoe en wat is er gebeurd en wat zijn de lessen die wij kunnen leren.

Ook kunnen er altijd losse vragen gesteld worden die betrekking hebben omtrent veiligheid en techniek, contact een van ons of zie mail adres commissie, veiligheid & techniek op de KNVVl site.

De commissie is goed voor 100+ jaren ervaring in het deltavliegen. De leden zijn Koos de Keijzer, Martin v Helden, Gijs Wanders en Annet Vieregge.



Lierstart, Vlijmen

In de start kwam de vleugel slecht los het vlieg wat stallend en de acceleratie bleef uit waardoor de piloot langzaam uitbrak, daarna kwam er meer trekkracht maar corrigeren door piloot lukte niet meer, vleugel viel naar een kant en alles eindigde met een forse nose-in met letsel tot gevolg. Een te lage trekkracht in de start fase was mede oorzaak. Trekkracht kan beter net wat meer zijn dan net te langzaam, is hier weer het advies. Met een goede start techniek kun je namelijk een hogere trekkracht nog steeds handelen, maar als het net te langzaam gaat dan wordt de vlakke fase na de start het al gauw kritisch.

Landingsveld, Greifenburg

Veld goed aangevlogen, in laatste fase en tijdens uitdrukken toch te veel energie, mogelijk door een bel met verandering van wind condities, daardoor pakte vleugel opnieuw hoogte op en daarmee op een voet geland met letsel tot gevolg.

Niet gemelde voorvallen 2021

Buiten deze meldingen wil ik nog 2 voorvallen aanhalen, waarvan dan geen melding is gemaakt, maar wel in de commissie veiligheid & techniek zijn behandeld.

Sleepstart, Stadskanaal

Piloot in de start vroegtijdig van de dolly geschoten met nose-in tot gevolg. Oorzaak een veel te grote instel hoek vleugel vs dolly, hierdoor shift CG naar achteren oftewel te veel gewicht rust dan op de kiel steun waardoor de neus juist te licht is en dat met een te grote invalshoek. Dit zorgde ervoor dat de neus van de vleugel met piloot na start al binnen 5 m los kwam van de dolly, terwijl kiel nog deels rustte op kielsteun, CG veel te ver naar achteren. Door te hoge invalshoek raakte toestel gelijk in een stall en gevolgd door nose-in vlak voor de dolly. Advies, zie het instructie filmpje op de site van Rinus, dfblog.mintgroen.nl, onder rubriek instructie, 'Gebruik van de dolly'. Er wordt te makkelijk gezegd, beter een grote invalshoek dan te een kleine. De boodschap is dat een grote invalshoek ook risico met zich mee draagt.

Deltadag, Havelte

Een piloot, grounded, omdat luchtwaardigheid van zijn toestel in geding was. Met name het zeil dat door ouderdom in zeer slechte staat verkeerde, denk aan meerdere gaten in het doek gerepareerd met tape over grote oppervlakten, maar ook bijna complete delaminatie van reinforced glass fibres op het gehele boven doek. Het bovendoek was in zo'n erbarmelijke staat dat een crash in de start een logisch gevolg zou zijn. Op het moment ter plaatse was piloot voor geen reden vatbaar omtrent aangegeven condities toestel vs vliegveiligheid, wat alles een nare nasleep gaf. Het voorval is uitgebreid in zowel de veiligheidscommissie als in het bestuur besproken.

Een vaak voorkomend voorval dat kan leiden tot een fatale afloop is het vergeten in te haken voor de vlucht

Buitenlanding, Drautal

Tijdens aanvliegen weiland voor buitenlanding, turbulentie door thermische condities en of mogelijk doordat landing kort achter bommenrij was die rotor of turbulentie veroorzaakte. Wind viel weg in laatste fase vlak voor uitdrukken, gevolg overtrek van toestel en een pittige nose-in met letsel tot gevolg.

Landingsveld, Le Bar-sur-loup

Veld goed aangevlogen, in laatste fase en tijdens uitdrukken verandering van wind en of wind richting door thermische activiteit, gevolg dat vleugel wat zijdelings weg dreef en piloot daardoor wat scheef op een voet landde met letsel tot gevolg.



Syride
de keuze van de
professionals

portoshop.nl

Eerste ALV van de afdeling Paramotor

Op 20 januari 2022 werd de eerste Afdelingsvergadering van de afdeling Paramotorvliegen gehouden. Vanwege corona helaas uitsluitend online te volgen maar gezien de opkomst toch een succes te noemen!

Tekst: Frank Moorman, Foto's: Jesper Albers



In een vergadering wil je natuurlijk graag overleg, maar dat is online met veel leden niet werkbaar. Via de chatfunctie konden leden toch hun vragen en opmerkingen plaatsen waar dan direct op geantwoord werd door het bestuur. Aangezien er over een aantal zaken gestemd moest worden en de vergadering online was hebben we hier een digitale mogelijkheid voor gebruikt. Ter stemming werd gebracht:

- De verlenging van de zittingsperiode van de afdelingsvoorzitter.

- Het nieuwe aangepaste Reglement Paramotorvliegen.

Uitkomst van de stemming: met 86% van de stemmen voor is het nieuwe reglement aangenomen en ook de afdelingsvoorzitter werd herkozen.

Even voorstellen

Het huidige afdelingsbestuur is in verschillende samenstellingen al een behoorlijke tijd actief. Zodoende was er ook best iets mede te delen aan de leden.

Verschillende bestuursleden gaven hierom een presentatie. De onderwerpen waren onder andere financiën, het programmaplan opleidingen & examens en het nieuwe Reglement Paramotorvliegen. Maar ook de focus en visie van het bestuur kwamen aan bod.

De bereikte resultaten zijn hierna gepresenteerd. Hier zijn een drietal onderwerpen van belang: definitie van Paramotortrike, de aantekening Trikestart binnen het Paramotorvliegbewijs en de

inschrijving in het luchtvaartuigregister. Als bestuur zijn we al vele jaren bezig met deze materie. Het ministerie van I&W zorgt hier vanwege capaciteitsproblemen helaas voor vertraging op vertraging. Het contact vanuit het bestuur blijft echter positief en we hebben er goede hoop in dat de oplossing er in de loop van 2022 komt. Die mindset is belangrijk, want het bestuur ervaart ook zorgen voor de sport.

Focus 2025

Dit kwam ook naar voren in de Focus 2025. Die omvat eigenlijk alles waar we mee bezig zijn om in 2025 een geaccepteerde luchtsport te zijn en te blijven. Paramotorvliegen is een laagdrempelige luchtsport, die ook uitdagend kan zijn. In Nederland waar land en luchtruim 'vol' is, is het van belang dat elke vlieger beseft dat toekomstbestendigheid van groot belang is. Het bestuur zet daarom in op betere opleiding en scholing, ook naar de ervaren vliegers. Dit mede om de cultuur zodanig te maken dat overlast vermeden wordt en men elkaar kan aanspreken op ongewenst vlieggedrag. Alleen zo houden we onszelf in de lucht. Benieuwd naar de volledige omschrijving van de focus 2025? Deze staat samengevat beschreven in de Visie en Missie van de afdeling Paramotorvliegen (zie de link onderaan).

Reglement Paramotorvliegen

In 2006 werd het eerste Reglement gepubliceerd, het Reglement Snorvliegen 2006. In 2016 is dit Reglement herschreven. Dit was een samenvoeging van drie reglementen. Indertijd bleek dat er te veel onduidelijkheden, tegenstrijdigheden en te veel informatie in dit reglement stond. Het behoeftte echt een modernisering. Er werd uitgegaan van een aantal zaken: er mochten alleen basisregels in staan. Naar andere wet- en regelgeving wordt alleen verwezen, citaten daaruit worden niet meer opgenomen. Dit zorgt ervoor dat het nieuwe reglement bij wijzigingen niet meteen verouderd of onjuist is. In het oude reglement stonden ook veel zaken die direct met opleidingen en examens te maken hebben. Denk hierbij onder andere aan de leerdoelen voor theorie en praktijk. Die horen niet in een reglement thuis, maar in een handboek dat toegespitst is op opleidingen en examens. Dit handboek wordt momenteel ontwikkeld. Al met al is het nieuwe reglement een stuk beter leesbaar en toekomstbestendig. Het nieuwe reglement heet: "Reglement Paramotorvliegen" en is ingegaan per 01 maart 2022. Publicatie gebeurt via de afdelingspagina van de KNNVL en paramotorweb.nl

Informatie

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

Paragliding

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Deltavliegen

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Paramotorvliegen

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



Links



Visie en Missie van de afdeling Paramotorvliegen:

<https://www.knvvl.nl/paramotorvliegen/organisatie/afdelingsdocumenten>



Reglement Paramotorvliegen:

<https://www.knvvl.nl/paramotorvliegen/organisatie/afdelingsdocumenten>



Chiliarend , Foto: valkenier Sjobbe

Adopteer een roofvogel

Zie pagina 7 van deze Lift
<https://roofvogelsenuilen.nl/lift>

