

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



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

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

Hoofredacteur

Bastienne Wentzel

Redactie-adres

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

Redactie

Jesper Albers, Peter Blokker, Tamara
Blokker-Hondsmerk, Philip Snijder,
Mario Spee, Titus Verbeek, Erwin Voogt.

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Bastienne Wentzel

Druk

Drukkerij Weemen.

Advertenties

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

Bijdragen voor Lift

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

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



Out of office

Pasen, Koningsdag, Hemelvaart, Pinksteren... Ik weet niet hoe het met jou zit, maar na al die lange weekenden en extra vrije dagen heb ik de neiging om mijn *out of office* permanent aan te laten staan. Zo heerlijk om buiten bezig te zijn, of dat nu in de tuin is of in de natuur. Het liefst natuurlijk in de lucht. Maar ja, de westenwind is ook dit jaar weinig van de partij. Ik heb hem wel uitgenodigd hoor, voor alle bovengenoemde feestjes. Nou ja, behalve met Hemelvaart dan, toen ging ik zo hard met crosswind in de rug over het duin dat die hemelvaart bijna letterlijk werd. Voor mijn gevoel dan, mijn tandempiloot kon er wel om lachen volgens mij.

We laten ons echter niet gek maken. Al deze feestdagen zijn namelijk slechts een aanloop naar *the main event* – tromgeroffel- de start van een splinternieuw vliegseizoen! Piloten schudden en masse hun winterdepressie van zich af, want de vlieg gear mag weer tevoorschijn komen. App-groepen wordt nieuw leven ingeblazen; de lach komt weer op het gezicht. Evenals de terugkerende diepe zucht van de partner, die elk jaar weer hoopt dat “die

*Een slimme piloot koppelt de vliegreis natuurlijk aan een
mooie bestemming; dan is er ineens wel belangstelling.*

En zeg nou zelf: elke vliegplek is toch prachtig?

fase nu eens voorbij is”. Helaas, daar begint het voortdurende geklets over paragliden en vliegstekken weer. De piloot kan net zo goed tegen de lucht, eh tegen een muur aankletsen. Dan komt er meer respons op de enthousiaste plannen en verhalen.

Een slimme piloot koppelt de vliegreis natuurlijk aan een mooie bestemming; dan is er ineens wel belangstelling. En zeg nou zelf: elke vliegplek is toch prachtig? Er is voor ieder wat wils: een warme of koude bestemming, strand of juist bergen. Zelfs in eigen land kan de piloot de lucht in. Dus daar komen jullie vast wel uit.

Net als bij elke vakantie is een goede voorbereiding het halve werk. Dus terwijl de partner een lijstje maakt met de benodigdheden, en vooruit, onnodigheden (Is dat vierde paar schoenen echt nodig?!), gaat ook de piloot aan de slag. Even het scherm en de reserve laten keuren; waar nodig wat nieuwe investeringen doen. In Nederland alvast wat vlieguren maken om de vaardigheden af te stoffen, zodat je straks tijdens de bergstarts je groundhandling skills kunt showen. De contacten met je vliegmaatjes weer aanwakkeren. De voorpret is namelijk net zo leuk als de reis zelf. Wordt het Slovenië, Bassano of toch Oostenrijk? Of ga je echt op avontuur naar een wat onbekendere bestemming? Het maakt niet uit, zolang er maar bergen zijn of een goede soarstek. Mijn piloot en ik mogen nog een keuze maken. Benieuwd waar we dit jaar belanden. De schermen zijn in ieder geval alvast ingepakt.

Fijne zomer allemaal en veel mooie en veilige vluchten!

Vouwkonijn

LIFT

in dit nummer

Coverfoto: Soaren bij Langevelderslag - Philip Snijder

Down Under - deel 3 4

Ludesch Open : wedstrijdvliegen zonder stress 8

Lauterbrunnen (Zwitserland) - Ferrata&fly 12

Knoalcup 2026: de generale voor het NK delta 18

Rugprotector anders getest 22

Kleine wolkjes worden groot: Forbes flatlands vliegen 24

Langs de Liftlat: Marcel van den Berg 26

Luke de Weert mag zich Red Bull atleet noemen 28

Paragliding Down Under



Deel 3 – Victoria

Tekst en foto's: Daphne Schelkers en Koos de Keijzer

Begin september 2024 vliegen we voor zes maanden met onze paragliders naar de andere kant en onderkant van de wereld. Van de beginnende herfst rechtstreeks naar de beginnende lente aan de oostkust van Australië. Land van kangaroes en koalas. Ontsnappen aan de natte, troosteloze maanden vol regen, grijze hemel en waterkoude dagen. Hoe lekker is dat? In de komende uitgaven van Lift lees je onze avonturen en natuurlijk alles over de plekken waar we gevlogen hebben.

Je moet echt naar Corryong gaan. We horen het meermaals. En wie zijn wij om de Ozzies tegen te spreken? Dus na Blackheath rijden we de grens van New South Wales over om via ACT (Australian Capital Territory) in Victoria te komen. Andere staat, andere regels. Toch een beetje gek, maar zo is het nu eenmaal in Australië. Eén land, 8 staten, 8 regeringen, en het is aan de toevallig er doorheen rijdende toerist om de verschillen te ontdekken.

Corryong is het land van The Man from Snowy River. Een stoer verhaal over brumbies (wilde paarden) en cowboys. Op de camping wordt het gedicht door de lokale *bush poet* tijdens een folk avond voorgedragen. Voor de liefhebbers van oude films, kijk op YouTube.

Via de lokale contactpersoon, de data in Paragliding Maps klopt, komen we in contact met Tim. De joviale *tradie* (aannemer) uit Sydney staat met zijn trailer langs de rivier The Murrey en hij neemt ons op sleeptouw in het gebied.

De ruime start ligt uitgekapt tussen de bomen op Mount Elliot met uitzicht over de brede vallei. Ruimte zat om overal te landen, geen *no landing zones*, alleen de gebruikelijke dingen als vee, paarden en elektriciteitslijnen.

Tussen de schapen door, 'sluit het hek achter je!'; gaat een best wel lange en steile 4x4 weg Mount Elliot op. Boven een mast, toiletgebouw en de wonderlijke

geschiedenis van The Flying Swagman, Arthur John Fisher, die in 1960 met een soort katapult zijn zelfgebouwde zweefvliegtuig van de berg af startte. Hoewel het niet goed met hem afliep, legde hij met zijn startplek de basis voor het vliegen hier. We maken er dankbaar gebruik van en het is de locatie voor de Corryong Cup die later in januari gehouden zal worden. Maar dan zijn wij alweer ergens anders.

De beste windrichting is noord west, maar dat hebben we helaas niet alle dagen. Wanneer de wind meer westelijk is wordt het meteen rommelig op de start en is wachten op een goed startmoment cruciaal. Wij hebben meer last van de windshear die de thermiek een aantal dagen kapot blaast op zo'n 1300 meter maar dat weerhoudt ons er niet van om de lucht in te gaan.

We krijgen gezelschap van Phil en Zane, beide fanatiek wedstrijdparagliders waarbij Phil ook de ontwikkelaar is van een elektrische lier. Maar dat is voor een ander stukje. Gezamenlijk vliegen we mooie tochten door de vallei, naar Mount Mitta Mitta bijvoorbeeld, en maken een enorme hike van 26 kilometer als het niet vliegbaar is. En dat alles tegen de achtergrond van de hoogste berg van Australië, Mount Kosciuszko in de Australische Alpen.

Corryong doet niet helemaal wat is beloofd, maar heeft enorm veel potentie, net als Manilla, voor lange en interessante XC's.



Corryong Mount Elliot

Start

NW, bij lichte wind ZW – NNW

Coördinaten

36°11'9.3"Z, 147°58'30.5"O

Stekkengids

siteguide.org.au/Sites/Details/Mt%20Elliot



Mount Elliot



Bright Mount Mystic

Start
N (valley wind), 797m

Coördinaten
36°45' 30.8"Z, 146°57'56.7"O

Club
NEVHGC, North East Victorian Hang
Gliding Club, nevhgc.net

Stekkengids
siteguide.org.au/Sites/Details/Mystic

Tijd voor ons om naar de volgende beroemde vliegplek van Victoria af te reizen en naar onze vrienden Peter en Evelien in Bright te gaan. Inmiddels is het bijna kerstmis. Volop zomer dus. Hoge temperaturen, pittige thermiek, turbulente omstandigheden. In dit gebied zijn meerdere startplekken. Mount Buffalo, een klifstart niet voor watjes, aan de westkant en Mount Beauty in de ruime vlakke vallei ten oosten van Bright. Maar Bright is met Mount Mystic hier echt het centrum voor paragliders en mountainbikers. Helaas staan onze fietsen thuis. Mount Mystic onderscheidt zich door een strak aangelegd groen tapijt. Een brede start midden tussen de dennenbomen. Commerciële houtkap rondom. Het ziet er treurig uit, die kaalgeslagen hellingen, maar gelukkig planten ze ook weer nieuw groen. Ondertussen mag je alleen voorbij

de slagboom de berg op als je een online cursus hebt gevolgd. Je rijdt namelijk tussen de grote vrachtwagens met ladingen vol stammen die niet van plan zijn voor jou af te remmen. De juiste radio frequentie, de juiste 'calls' en zonder dat geen toegang. Maar liften kan ook, of een betaalde plek in een busje vol mountainbikers. Het wijst zich vanzelf.

Het ziet er uit als in de Alpen maar de frisse en ruime weides missen. Als het ergens ingewikkeld is om een veldje te vinden buiten het officiële landingsterrein om, dan is het wel hier. Zonder kennis van de *no-landing zones* mag je hier niet starten. Ze willen voorkomen dat een onwetende piloot het vliegen hier verprutst door bij een niet-fan te landen. En wellicht wil je daar zelf ook niet landen...

Verder zijn het lage bergruggen met lange

Van links: een springspin, papegaai Pennant rosella, vlinder Tirumala limniace.



uitlopers vol bomen naar kleine veldjes met hekjes en omzoomd door slecht zichtbare elektriciteitskabels. En toch maken we hier twee mooie vluchten. Niet ver, wel leuk. Uitzicht op de steile en rotsige wand van Mount Buffalo. Niet te laag die kant op steken, ook hier huist een zeer agressieve *wedgetail eagle*.

Met een BBQ op kerstavond bij Brian en Barb en een kerstvlucht op de 25ste raken we al aardig ingeburgerd hier in Bright. Niet veel gevlogen, maar we komen terug in het nieuwe jaar!



Deltastart Buffalo Mountain



✓ Altitude ✓ Vario ✓ GPS ✓ Navigation ✓ Airspace ✓ Bluetooth ✓ ADS-L ✓ Flight Log ✓ Live tracking



portoshop.nl
Evo V2





Wedstrijdvliegen **zonder stress**



Wedstrijdvliegen klinkt voor veel deltavliegers spannend, ingewikkeld of vooral iets voor de echte toppers. Toch bleek de Ludesch Open in Oostenrijk precies het tegenovergestelde. Geen stressvolle mega-organisatie, maar een gemoedelijke wedstrijdweek met veel gezelligheid, een ontspannen sfeer maar ook spectaculaire vluchten boven de Alpen. Zelfs voor piloten die nog nooit een wedstrijd hebben gevlogen, blijkt dit een verrassend laagdrempelige manier om kennis te maken met competities.



Vorig jaar ging ik in de meivakantie voor het eerst naar de Ludesch Open in Oostenrijk. Dat beviel zó goed dat we dit jaar direct weer zijn gegaan. Wat deze wedstrijd bijzonder maakt, is dat het niet alleen om vliegen draait. Het hele evenement is opvallend gezinsvriendelijk opgezet. Mijn vrouw en kinderen gingen mee en ook voor hen was het gewoon een leuke vakantie.

Na een korte tussenstop aan de Rijn rijden we door naar Oostenrijk, waar we een appartement hebben gehuurd vlakbij Schruns. De prijzen van accommodaties in Oostenrijk kunnen behoorlijk oplopen, maar dit bleek een mooie betaalbare uitvalsbasis op ongeveer twintig minuten van het landingsterrein.

Ontspannen sfeer

Toen we aankwamen op het landingsterrein hangt er direct weer die ontspannen sfeer die de Ludesch Open zo prettig maakt. Het clubgebouw staat alweer klaar, de tenten zijn opgebouwd, de bierbanken staan buiten en de eenvoudige camping draait al volop. Voor de kinderen ligt het springkussen klaar en voor de piloten staat het eerste biertje koud.

Wat deze wedstrijd vooral sterk maakt, is hoe compleet alles georganiseerd is. Niet alleen het vliegen zelf, maar echt alles eromheen. Er is een eigen landingsterrein, horeca, vervoer naar de start, retrieve na de vlucht en een vaste groep vrijwilligers die alles soepel laat verlopen. Daardoor kun je je volledig richten op vliegen en gezelligheid. Bovendien kunnen er maximaal veertig piloten deelnemen, waardoor het overzichtelijk en persoonlijk blijft.

De startplekken liggen relatief laag voor Alpenbegrippen, ongeveer drie- tot vierhonderd meter boven het landingsterrein. Maar dat blijkt in deze omgeving helemaal geen nadeel. Door de ligging van het dal en de vaak aanwezige dalwind kun je verrassend makkelijk uitsoaren en omhoog draaien.

Hoge basis

De eerste dagen waren de omstandigheden nog wat stabiel. We komen niet echt hoog door een stevige inversie en daardoor blijven de taken redelijk lokaal. Toch blijft het altijd weer bijzonder om na lange tijd weer een bergstart te maken. Zodra je los bent en tussen de bergen omhoog draait, voelt het direct weer vertrouwd.



Op de derde wedstrijddag verandert alles. We gaan naar een hogere startplek en de omstandigheden zien er direct beter uit. Dat blijkt ook wel als we ineens naar wolkenbasis klimmen op ongeveer 2700 meter. Waar we de dagen ervoor rond de 1300 à 1400 meter bleven hangen, hangen we nu ineens hoog boven het Montafon tussen de besneeuwde toppen.

Dat zijn van die momenten waarop wedstrijdvliegen echt bijzonder wordt. Lange glijvluchten richting de skigebieden, draaien boven witte bergkammen en continu keuzes maken over lijn, snelheid en hoogte. Tegelijkertijd blijft het uitdagend genoeg om scherp te blijven. Eén verkeerde keuze en je komt ineens laag uit boven het dal. Vorig jaar had ik mezelf nog eens flink in de problemen gebracht door te hard door te vliegen en onder de toppen terecht te komen. Dat wil ik dit jaar voorkomen, dus ik houd bewust meer hoogte aan. Alleen maak ik weer een andere fout: ik heb veel te weinig kleding aangetrokken. Twee dagen eerder had ik het nog bloedheet in de lucht en nu zit ik bibberend boven de sneeuw op ruim 3500 meter. Ook dat hoort blijkbaar bij wedstrijdvliegen.

Uiteindelijk vlieg ik 79 kilometer van een taak van 121 kilometer. Tegen de avond ben ik compleet leeggevlogen en besluit ik tevreden te landen. Tijdens het gezellige pilotendiner met prijsuitreiking blijf ik uiteindelijk dertiende van de 33 piloten te zijn geworden. Daar ben ik meer dan tevreden mee.

Toegankelijk

Wat vooral opviel tijdens deze week, was hoe toegankelijk de wedstrijd eigenlijk is. Natuurlijk vliegen er toppiloten mee zoals Arne Tänzer, die opnieuw wist te winnen, maar tegelijk hangt er totaal geen gespannen topsportsfeer. Juist piloten die nog nooit een wedstrijd hebben gevlogen, voelen zich hier snel thuis.

Ook voor piloten met een masttoestel is dit evenement interessant. De taken zijn goed te vliegen, de organisatie helpt overal mee en de sfeer is vooral ontspannen en gezellig. Je hoeft echt geen hardcore competitiepiloot te zijn om hier plezier te hebben.

En misschien is dat uiteindelijk wel het mooiste van de Ludesch Open: het voelt minder als een wedstrijd en meer als een week deltavliegvakantie met een hele groep gelijkgestemden.



Over de Ludesch Open

De Ludesch Open wordt meestal georganiseerd in de tweede week van de meivakantie in Oostenrijk, in 2027 is dat van 6 t/m 9 mei. Door de combinatie van ontspannen organisatie, goede vliegkansen en gezellige sfeer is het evenement populair bij zowel beginnende als ervaren wedstrijdparagliders.

Wat maakt de Ludesch Open zo toegankelijk?

- Volledig georganiseerde wedstrijdweek
- Vervoer naar de start inbegrepen
- Retrieve geregeld
- Eigen landingsterrein
- Horeca en pilotendiner aanwezig
- Gezinsvriendelijke sfeer
- Ook geschikt voor eerste wedstrijdervaring
- Prima te vliegen met masttoestellen
- Maximaal 40 piloten

De steile **rotswanden** van **Lauterbrunnen**

Zeg "Lauterbrunnen" en de hartslag van een BASE jumper gaat meteen omhoog. De nauwe vallei die deze naam draagt heeft bijzonder steile rotswanden, ideaal voor springers. Iets minder bekend is deze vallei voor paragliders, en nog minder bekend is dit prachtige Ferrata & Fly avontuur.





Hoe smal de vallei ook mag zijn, het landingsveld is prachtig vlak en ruim.

Hoog boven het Lauterbrunnendal (Zwitserland), op het panoramaterras van Mürren (1.640 meter boven zeeniveau), begint de klettersteig die zich langs diepe afgronden slingert. Waar klettersteigroutes normaal gesproken omhoog voeren, gaat het hier juist *di-retissima* naar beneden, richting Gimmelwald. Tijdens de tocht daal je ongeveer 300 hoogtemeters af over een route van 2,2 kilometer, goed voor zo'n twee uur avontuur.

Adrenaline zonder angst

Wat deze tocht zo bijzonder maakt, is de grote beloning zonder er veel moeite voor te hoeven doen. Eerlijk gezegd, is een klettersteig met vooral A en B waardering niet echt een technische uitdaging. Maar weinig klettersteigroutes geven je zo'n spectaculair uitzicht zonder dat het angstzweet je uitbreekt. Touwbruggen, grotten, wingsuiters die van het exitplateau springen, watervallen... En dat allemaal met de glinsterende toppen van vierduizenders als decor.

Vlucht met een dubbele bodem

Bij Gimmelwald aangekomen kun je de klettersteiguitrusting opbergen en loop je stijgend het dorpje uit. De grashelling, een soort startplaats XL, kan je niet missen. Dit is geen officiële startplaats en de Zwitserse boeren zijn zuinig op hun gras. Volg enkel paadjes en start bovenaan, bij de hutjes net onder de bomenrij, zodat je geen gras vertrapt. De hoogte boven Gimmelwald is niet groot en je hebt voor je gevoel ook maar weinig geklommen, sinds je vertrek bij het kabelbaanstation van Mürren. De vlucht is daarom verrassend lang, als je Gimmelwald over vliegt en opeens de hele Lauterbrunnentallei onder je ziet verschijnen.

De landing bij het dalstation van Stechelberg is ruim en vlak, maar kijk uit voor de kabels.





ActionPilots
PARAGLIDING

Heb je je lievbrevet en wil je wel eens wat anders?

Kom dan een middagje bij ons vliegen!

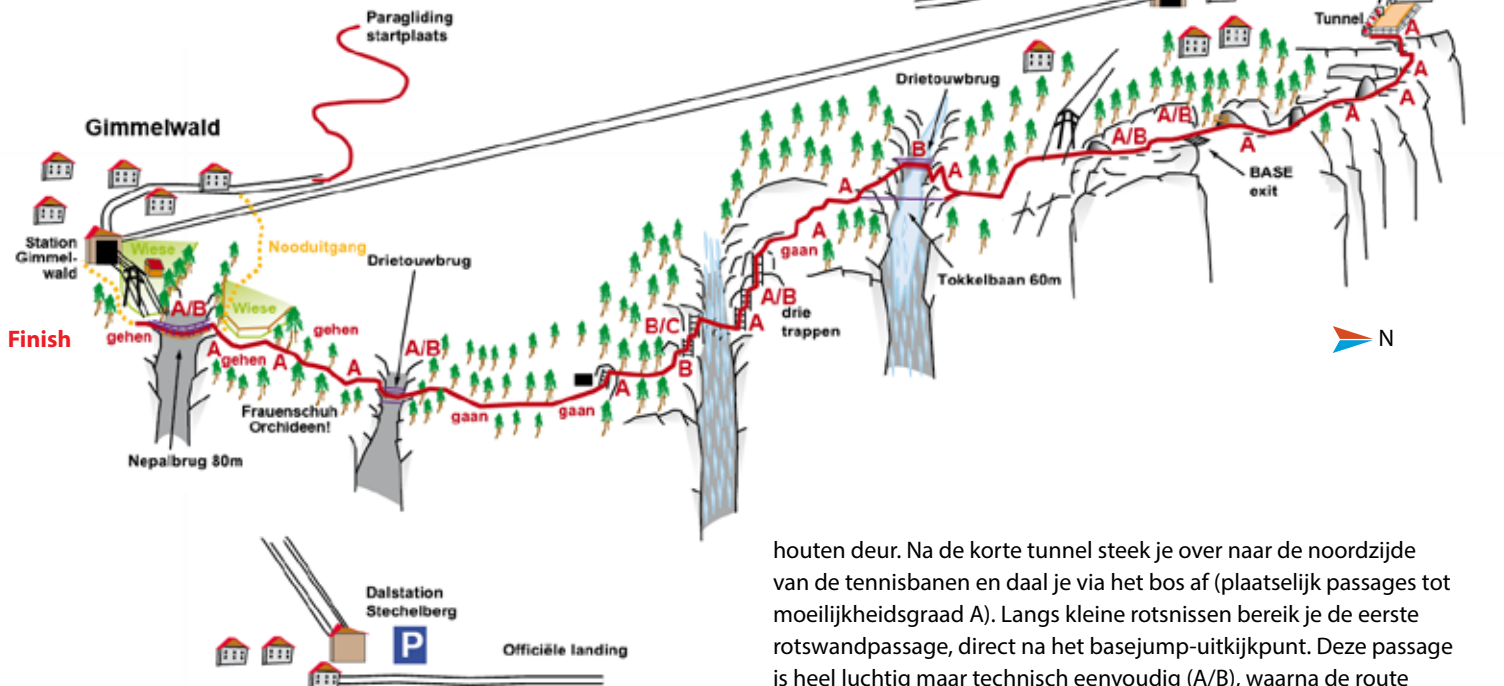
- op zaterdag vanaf ca. 13.00 uur
- € 45,- ongeacht het aantal vluchten *)
- geen lange wachttijden
- midden in de Alblasserwaard
- waar het gras toch echt het groenst is!

*) prijs 2026

Je bent van harte welkom!



Nieuwsgierig?
Neem een kijkje op onze website en meld je aan!
Of stuur een mailtje naar info@actionpilots.nl.



De klettersteig Mürren – Gimmelwald

Locatie

Deze relatief nieuwe klettersteig loopt hoog boven het Lauterbrunnental van het autovrije bergdorp Mürren omlaag richting Gimmelwald. Op één passage na is de route technisch vrij eenvoudig. Over een lengte van 2,2 kilometer traverseert de route voortdurend langs de bovenrand van de Mürrenflue: een steile rotswand vol watervallen en bijzonder geliefd bij basejumpers.

Karakter

Hoewel het traject regelmatig door het bos loopt, zijn de passages waar je letterlijk "lucht onder je zolen" voelt ronduit spectaculair. Onderweg word je beloond met een adembenemend uitzicht op de Eiger en zijn beroemde noordwand. Met een beetje geluk bloeit aan het einde van de route zelfs de zeldzame vrouwenschoenorchidee.

Routebeschrijving

Zie de afgebeelde topo, waar ook de start- en landingsplaats voor paragliders op is aangegeven. Vanaf het station van Mürren wandel je in ongeveer tien minuten via de Dorfstraße naar het Sportchalet, midden in het dorp. Vervolgens loop je langs het hotel verder richting de tennisbanen. De ingang van de klettersteig bevindt zich aan de zuidzijde van de muur langs de tennisbanen en is bereikbaar via een tunnel met een

houten deur. Na de korte tunnel steek je over naar de noordzijde van de tennisbanen en daal je via het bos af (plaatselijk passages tot moeilijkheidsgraad A). Langs kleine rotsnissen bereik je de eerste rotswandpassage, direct na het basejump-uitkijkpunt. Deze passage is heel luchtig maar technisch eenvoudig (A/B), waarna de route opnieuw het bos induikt en langere wandelstukken volgen. Het pad voert langs de afsplitsing naar de tyrolienne (deze vereist speciale uitrusting dus sla je over) tot aan de eerste drie-kabelbrug (B) in een kloof. Aan de overzijde traverseer je verder (A) naar een rotspunt die je na een korte afdaling in het bos bereikt. Daarna volgen eenvoudige afdalende passages in de rots, inclusief drie ladders (A/B) en een oversteek van een beek.

Vervolgens wachten drie steile ladders (tot moeilijkheidsgraad B/C), het technisch zwaarste gedeelte van de route. Daarna gaat het verder door het bos en via een korte ladder richting Kässli. Een langere wandelpassage brengt je naar een korte drie-kabelbrug (A/B). Vervolgens wandel je verder naar het orchideeënveld, vlak voor de imposante touwbrug van 80 meter lang (A/B). Daarna voert de route nog een kort stuk door het bos, tot het einde van de gezeekerde passages wordt bereikt. Je vervolgt je weg omhoog door het dorpje Gimmelwald en ziet de steile grashelling liggen, eigenlijk een reuzenstartplaats. Probeer zoveel mogelijk de paden langs de velden aan te houden en start tussen de hutjes en schuren onder de bomenrij, om het dierbare Zwitserse gras niet te beschadigen.

Openingstijden

De route is officieel geopend van 15 juni tot eind oktober.

Uitrusting

De gebruikelijke materialen voor een klettersteigroute: klimgordel, klettersteigset, helm, wandel- of bergschoenen, en natuurlijk je paraglider.





Parakites rule!

Rond 2022 waren ze er ineens: de parakites (zie Lift 27). Waar miniwings zoals de Little Clouds in de jaren daarvoor het duin in Nederland domineerden, namen de parakites het in rap tempo over. Met de speciale risers aan een parakite controleer je niet alleen links en rechts, maar ook boven

en onder, dat wil zeggen lift en glijhoek. Extra dimensie en extra plezier. Dezer dagen zie je aan de Nederlandse duinen meestal een grote overmacht aan parakites. Lift delta-redacteur Philip Snijder legde het tafereel in Langevelderslag mooi vast (maart 2026).

De ontspannen generale voor het **NK**

In het laatste weekend van april werd de 17e editie van de Knoalcup gevlogen.

Voor veel piloten is deze wedstrijd het vaste startschot van het seizoen. We spreken met de man vóór de sleepkabel en achter de organisatie: Dragonfly-piloot Rinus in 't Groen.

Tekst en foto's: Philip Snijder

De Knoalcup is inmiddels een begrip. Hoe is het ooit begonnen?

"Dan moet ik ver terugdenken. In 2010 ontstond het idee om in het thermische Groningen een relaxte delta-wedstrijd te houden. Het eerste jaar heetten we nog 'Westerwolde Open', maar Hadewych van Kempen vond die naam niet echt bij het karakter passen. Zij stelde 'Knoalcup' voor, omdat Stadskanaal in het Gronings 'Sknoal' wordt genoemd. Ik vond dat een prachtig idee en het jaar daarop was de Knoalcup geboren."

Het stressvrije karakter lijkt al die jaren bewaard gebleven?

"Absoluut. De opzet is altijd gelijk gebleven: een paar weken vóór het NK samenkomen om weer in de wedstrijdmodus te komen, maar dan zonder de stress. Het is de plek om verhalen uit te wisselen, een grondige pre-flight check te doen, erachter te komen dat je batterijen nog opgeladen moesten worden, je afvragen 'hoe ging het taak invoeren ook al weer', etc,etc. De score is totaal ondergeschikt aan de veiligheid en de gezelligheid. Het is een generale repetitie voor het echte werk."



Blijft de Knoalcup altijd op Stadskanaal (EHST)?

“Ja, het is echt ons clubfeestje. We hebben tussen 2012 en 2016 een uitstapje gemaakt naar een internationale opzet met vliegdagen in België, Duitsland en Nederland. Dat was prachtig, maar logistiek een enorme uitdaging omdat de Dragonfly telkens gedemonteerd en getransporteerd moest worden. Na vier jaar zijn we daarmee gestopt; de wisselbeker van destijds prijkt nog steeds op mijn kantoor.”

Wie zijn er verder bij de organisatie betrokken?

“Ik doe de opzet en het administratieve gedeelte samen met mijn zoon Rob. Op het veld heeft Karin Zegwaard de touwtjes in handen. Als teamleider leidt zij al jaren alles in goede banen. De taak van ‘Delta-Ground’ is behoorlijk veeleisend: staan de piloten klaar, zijn de checks uitgevoerd? Denk aan de hangcheck, beenbanden, de helm en de invalshoek op de dolly. Ondertussen moet er contact zijn met de havenmeester, moeten de starttijden genoteerd worden en moet de opbouwplaats veilig blijven. Doordat zij die zorg uit

handen neemt, kan ik me volledig focussen op het slepen met de Dragonfly."

Hoeveel deelnemers zijn er gemiddeld?

"Om het voor de Dragonfly behapbaar te houden, mikken we op maximaal 18 deelnemers. Dan ben je zo'n drie uur aan het slepen. In 2017 hadden we een uitschieter met 33 deelnemers, maar toen kwam Jurgen Roden speciaal met zijn rode Dragonfly uit Duitsland overvliegen om te helpen. Dit jaar hadden we 15 inschrijvingen, al waren er door omstandigheden helaas een paar afmeldingen."

Kan iedereen meedoen?

"Dat is het mooie van de KnoalCup; kampioenen en beginnende (overland) piloten vliegen naast elkaar. Beginners kunnen hier op

hun gemak ervaring opdoen en de sfeer proeven. Ook dit jaar was het weer een breed spectrum; goed om te zien dat leden van de kernploeg ook blijven komen.

Aanstormend talent en jongste deelnemer Yan Disselhorst deed het goed en vloog met z'n intermediate een heel stuk met de race-klasse mee. Hij pakte uiteindelijk de eerste plaats in de sportklasse. Heleen van den Bos van de lokale school startte als enige met een enkeldoeker en werd tweede in de sportklasse.

Ook is er altijd wel een leuk item te vinden om beginners te belonen. Een mooi voorbeeld is de keer dat Cornelia Spijkstra, op een niet-thermische dag, met uiterste precisie haar voornaam in één glijvlucht wist te 'schrijven' in haar track. Dat soort creativiteit belonen we graag."



De wedstrijd

Barbecue en raketten

Op de eerste geplande dag, zaterdag, was de wind te hard en te cross om veilig te kunnen starten. De Knoalcup begon daarom dit jaar met de traditionele barbecue op zaterdagavond. Toen bleek ook dat de geplande taak richting het thermische gebied rond Borger moest worden aangepast vanwege een actieve NOTAM: een restricted area rond Buinen in verband met het lanceren van amateur-raketten (tot een hoogte van maar liefst 6 km). Hoewel dat ongetwijfeld mooie plaatjes had opgeleverd, werd er toch maar gekozen voor een nieuwe route. Taak 1 werd: EHST - Ter Apel - Vlagtwedde - EHST (ca. 37 km).

Thermiek en dust devils

Zondag om 12:00 uur opende het startwindow en ging Rob in 't Groen als eerste omhoog. Op en rond het veld ontwikkelde de thermiek zich flink, wat ook aan de grond goed merkbaar was. Regelmatig stond er een flinke rugwind aan de start zodra er ergens op het veld een bel loskwam; goed opletten bij het bepalen van het startmoment dus. Ook voor een aantal landende delta's waren de omstandigheden hierdoor extra uitdagend. Rinus kon goed gebruik maken van de thermiek en zette de piloten in no-time in een bel af; zo vlot had het sleepbedrijf nog niet eerder gedraaid. Een bijkomend effect van de thermische activiteit waren de dust

devils die in de loop van de middag over het veld trokken. Niet alleen een risico voor landende toestellen, maar ook voor de geparkeerde vleugels (en Cornelia's coiffure). Uiteindelijk wisten vier piloten de taak te volbrengen en weer te landen op EHST: Arne Tänzer, Sander van Schaik, Rob in 't Groen en Otto Philipse. De tweede vliegday zag er minder rooskleurig uit. De blipmap voorspelde 1,5 m/s; voor een delta vaak net te weinig om boven te blijven. Iedereen haalde de minimum distance, maar veel meer zat er niet in. Yan Disselhorst, Fred Lanning en Heleen van den Bos hielden het 't langst vol, waarbij Fred zelfs 1,5 uur in de lucht bleef.

Technische uitdagingen

Het notoir lastig te gebruiken FAI-scoreprogramma zorgde ook deze keer voor problemen. Met kunst en vliegwerk kon Rinus de data invoeren, maar uiteindelijk heeft Rob zijn eigen score-website (ranglijstdeltavliegen.nl) gedurende de tweede vliegday nog zodanig aangepast dat piloten zelf hun track kunnen uploaden, waarna er een score volgens de GAP-formule wordt berekend. Bravo Rob!

Op de vraag of we volgend jaar weer naar Stadskanaal afreizen, is Rinus duidelijk: "Zeker! Het is goed om te zien dat de kernploegleden blijven komen en we hebben een groep van negen leerlingen die staan te trappelen om komende jaren aan te sluiten. De doorstroom is essentieel voor de sport."



Winnaar Arne Tänzer staat momenteel 12e op de wereldranglijst.

De uitslag

Klasse 1:

1. Arne Tänzer (1000 pnt)
2. Sander van Schaik (917 pnt)
3. Rob in 't Groen (786 pnt)

Sportklasse:

1. Yan Disselhorst (895 pnt)
2. Fred Lanning (853 pnt)
3. Heleen van den Bos (776 pnt)

Meer info over vliegen op EHST Stadskanaal: mintgroen.nl



✓ Vario ✓ Bluetooth ✓ Solar ✓ Flight Log ✓ Live tracking

portoshop.nl

Solar



Nieuwe manier van **testen** voor **rugprotectoren**

Tekst: Bastienne Wentzel

De manier waarop onze harnessen getest worden op sterkte en veiligheid krijgt een update. Tegen het einde van het jaar zal een werkgroep van harness experts, waaronder Alexandre Jofresa van Air Turquoise, een nieuwe EN-norm voorstellen waarin ook wordt gekeken naar de bescherming bij een val op je rug.



Testapparatuur voor harnessprotectoren. Foto: Air Turquoise

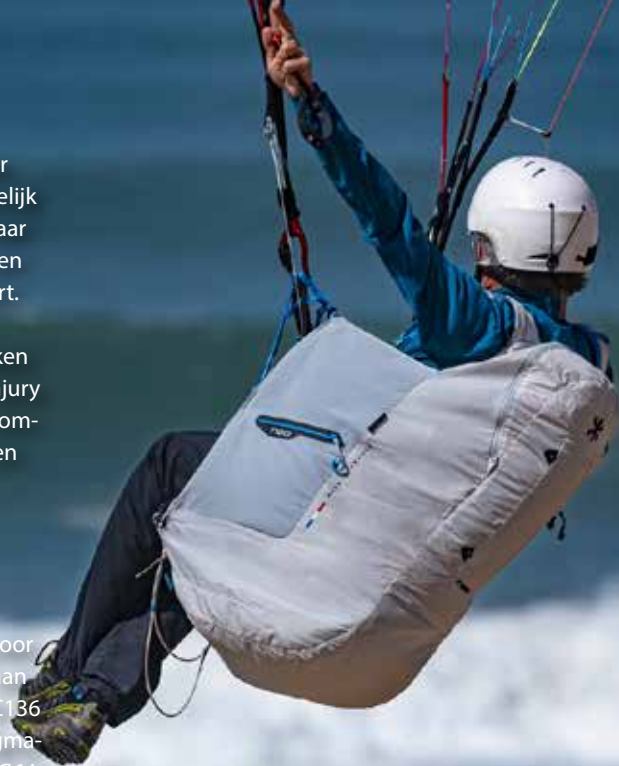
Het belang van “jerk”

De huidige EN 1651-norm vereist dat de maximale impact onder de 50g blijft. De duur van de impact is ook belangrijk: het menselijk lichaam kan zeer hoge G-krachten verdragen zonder schade, maar niet gedurende langere tijd. De zogenaamde jerk is daarnaast een belangrijke waarde. Die geeft aan hoe snel de G-kracht verandert. Een hoge jerk kan meer schade veroorzaken.

“Jerk is een interessante waarde,” zegt Alexandre. “Maar we merken dat piloten daar niet naar kijken. We ontwikkelen nu de Spine Injury Criteria-indicator. Die komt uit de helmcertificering. Het is een combinatie van jerk en duur. We werken eraan om de helmformule en -criteria aan te passen voor toepassing op de wervelkolom.”

CEN/TC136/WG6

De EN-normen worden uitgegeven door het Europees Comité voor Normalisatie (CEN). Experts uit de lidstaten werken in groepen aan updates van de EN-normen. Binnen de sportuitrustingssectie TC136 werkt WG6 (working group 6) aan standaarden voor paraglidingmateriaal, zoals EN 926-2, de vluchtsafetynorm voor paragliders. WG6 is nu bezig met een update van EN 1651 voor paraglidingharnassen.



Neo Pushup zitharnas met protector. Foto: Neo

Het Franse Air Turquoise is een van de belangrijkste organisaties die de certificeringstests uitvoert voor alle paraglidingmateriaal. Ze ontwikkelen ook nieuwe testmethoden. Alexandre Jofresa, harnas-expert bij het bedrijf, legt uit wat de nieuwe test inhoudt: “We willen een nieuwe impactpad-test toevoegen voor rugbescherming in harnassen, waarbij het harnas onder een hoek van 75 graden wordt gedropt. Dit simuleert dat je bijna plat op je rug valt.”

Voor de impactpad-test, waarbij de protector van het harnas op veiligheid wordt getest, heeft Air Turquoise maar één machine. Om de mogelijkheid van deze nieuwe testmethode te onderzoeken, moest Alexandre hun machine aanpassen.

“De standaardtest is een val onder een hoek van 20 graden, wat simuleert dat de piloot bijna rechtop zit. We moesten de manier waarop de dummy bevestigd is aanpassen en een extra G-krachtsensor toevoegen om nauwkeurig te meten bij grotere hoeken. Maar omdat we maar één machine hebben, was ik wel een beetje bezorgd dat de aanpassingen die zouden beschadigen.”

Geen zorgen: de machine is tot nu toe in orde. Alexandre laat de nieuwe sensoren zien en de dummy die bijna op zijn rug ligt in plaats van rechtop te zitten. De originele sensor meet de verticale G-kracht, wat nuttig is in zittende positie. De tweede sensor meet G-krachten loodrecht op de eerste. De aangepaste machine kan nu ook testen onder een hoek van 90 graden, dus plat op de rug.

Eerste resultaten

Alexandre test nieuwe harnassen in samenwerking met fabrikanten. De resultaten zijn wisselend, vertelt hij: “Als ik een harnas zie, kan ik al inschatten of het goed zal scoren in de nieuwe test. Een opblaasbare protector met voldoende dikte op de rug zal vrijwel zeker goed scoren. Voor alles met genoeg dikte ben ik vrij zeker dat ze goed scoren.” Hij zegt dat sommige van de bestverkochte schoolharnassen niet per se het beste scoren bij een val op de rug. “Voor schoolharnassen zou ik soms een beter resultaat verwachten.”

Alexandre legt uit hoe de nieuwe testwaarden beoordeeld zullen worden: “De maximale G-waarden in de huidige EN-norm komen

uit een NASA-rapport. In dat rapport staan ook testen waarbij de proefpersoon op zijn rug valt. Die waarden nemen we als startpunt voor de nieuwe norm. De komende maanden verzamel ik daar meer data over.”

Alexandre is van mening dat het eigenlijk niet zo moeilijk is om een goede rugprotector te maken voor een val op de rug. “Er is veel ruimte om een protector op de rug te plaatsen. Onder de zitting is minder ruimte, omdat fabrikanten het frontale oppervlak willen beperken om de luchtweerstand te verminderen.”

Een uitdaging is de manier waarop het harnas opgevouwen kan worden. Een dikke schuimlaag of een rigide honingraat-achtige protector is moeilijk compact in te pakken. “Ze zullen een soort segmentatie moeten maken. Waar je die segmentatie plaatst, maakt verschil.”

Harnasclassificaties

Naast de nieuwe impactpad-testcondities zal de werkgroep ook naar andere onderdelen van de EN-norm kijken, zegt Alexandre. “De sterktestest blijft grotendeels hetzelfde, maar er komen misschien extra tests voor podharnassen. Ook de test voor het gebruik van de reddingsparachute wordt verbeterd. Fabrikanten zullen meer informatie moeten geven om compatibiliteit tussen redding en harnas te garanderen. Maar het belangrijkste onderwerp blijft de rugprotector.” Hij benadrukt dat de nieuwe EN-norm nog in de discussiefase zit. Een van de doelen is om de norm begrijpelijker te maken voor piloten.

De nieuwe EN-norm kan ook verschillende klassen gaan bevatten op basis van de beoordeling van de rugprotector, vergelijkbaar met die van schermen, vertelt Alexandre: “Dat is nog niet vastgesteld. Maar we denken dat de laagste klasse voor harnassen zonder protector zal zijn. De klasse daarboven is wat we nu hebben: getest in zittende positie en met vergelijkbare maximale G-waarden. De hogere klassen kunnen tests onder verschillende hoeken omvatten, bijvoorbeeld 75 graden om een val op de rug te simuleren. De waarden kunnen dan iets verschillen.”

Kleine wolkjes worden



GROOT

Tekst: Ivo van der Leeden
Foto's: Kathleen Rigg en
Judith Reininga

Afgelopen winter zijn Judith, Aaron en ik naar de zomer van Australië gegaan. Hier begon mijn vlieghart sneller van te kloppen, want dit is het land waar ieder jaar de Forbes Flatlands wordt gehouden.

Als kind kreeg ik van mijn vader een zakje met daarin een wolk. Als ik dit zakje open zou maken zou de wolk ontsnappen. Na drie dagen kon ik mijn nieuwsgierigheid niet inhouden en opende ik het zakje. ... weg was de wolk.

Mijn vliegcarrière begon op het vlakke land van Nederland. Iedere keer als ik een wolk zag vroeg ik mij toch af waar die ene uit het zakje gebleven was.

Door de jaren hoorde ik verhalen over Forbes, Australië. Een plek waar de wolken enorme vluchten mogelijk maakten. Misschien was dat kleine wolkje daar wel heen gegaan?





In Australië heb ik meegedaan aan de Corryong cup. Dit is een vriendschappelijke wedstrijd in de bergen tussen Sydney en Melbourne. Het land en de mensen zijn in één woord fenomenaal. De dun bevolkte gebieden hebben prachtige stukken van ongerepte natuur, waar je naar hart en lust kan kamperen. De vliegcommunity is erg hecht, mensen nemen gevraagd en ongevraagd de tijd om je te helpen. Snappende dat wij Europeanen toch uit een ander milieu komen. Denk hierbij aan hoeveel en wat voor soort eten en drinken mee te nemen, tracking apps, type radio. Land in de buurt van een weg en land niet in een veld met maar één koe, want dit is waarschijnlijk geen koe, maar een stier. Al snel werd duidelijk dat de stijg en ook de

sink van een ander kaliber zijn. Stijg of sink van 5 m/s was iets wat continu voorkwam. De zon komt loodrecht boven je te staan, waardoor een auto rond het middaguur aan geen

enkele zijde meer schaduw geeft. Met temperaturen van 35 graden Celsius was je daar namelijk altijd naar op zoek. Helaas werd na drie dagen de competitie gestopt in verband met bosbranden. Hierop vertrokken wij naar Forbes.

Trainingsdag

Aangekomen bij de trainingsdag op Bill Moyes International Airport was het duidelijk dat dit anders was dan wat ik gewend was. De Dragonfly's (sleepvliegtuigen) hadden een hogere vliegsnelheid en de lucht was turbulent. Dit alles maakte een behoorlijke indruk. Na wat karakter gevonden te hebben maakte ik mijzelf klaar en stapte ik op de dolly. Wederom werd ik uiterst vriendelijk geholpen door de Australiërs. Na het startcommando ging de gashendel van de Dragonfly naar beneden. Goed naar voren komen en op topsnelheid uit de dolly vliegen. Laag over de grond scheren en pas omhooggaan als de Dragonfly opstijgt. Het ging makkelijker dan gedacht. Er waren enorme zachte bellen die mij naar wolkenbasis brachten en wat waren deze wolken gróót. Ze zogen geweldig aan en voor ik het wist vloog ik met een snelheid van 80 km/uur bij 0 m/s sink terwijl ik over het prachtige donkerrode Australische landschap scheerde.

Na 2 uur vliegen moest ik werken om beneden te komen. Het was immers een trainingsdag.

Monsterwolken

In de briefing voor taak 1 werd het duidelijk dat het weer minder goed was dan de dag ervoor. Richting het zuiden zou het beter zijn, bij de start echter minimaal door een hoge overcast. Het slepen was een stuk moeilijker; kleine harde bellen veranderden de sleep in een ware rodeo. Op 500 meter werd ik afgezwaid en vond ik een belletje met 0 tot 0,5 m/s stijg. Voor Hollandse begrippen prima dus ik begon te draaien en liet mij door de wind mee nemen naar het

beloofde land. Een uur later zat ik onder een klein wolkje. Het vliegveld was nog te zien in de verte. Al met al was deze dag verre van wat ik verwacht had. Als klap op de vuurpijl werd ik nog

Rustig dartelde ik verder en sprak de wolken aan op hun slechte werking. Als donderslag bij blauwe hemel begon toen ineens het spektakel. De wolken bleven maar groeien en ineens ging het overal met +5m/s omhoog

ingehaald door een aantal mastloze toestellen. Rustig dartelde ik verder en sprak de wolken aan op hun slechte werking. Als donderslag bij blauwe hemel begon toen ineens het spektakel. De wolken bleven maar groeien en ineens ging het overal met + 5m/s omhoog. In no time zat ik weer onder deze 'monster-' wolken en scheerde ik met 80 km/uur naar waypoint 1. Ik probeerde zo hard mogelijk te vliegen om mijn langzame start goed te maken. Her en der om de blauwe gaten heen vliend bereikte ik goal. Op de enige weg in de buurt kwam een grote witte bus aan rijden die weer omdraaide nadat ik hem voorbij was gevlogen. De hulptroepen waren gearriveerd.

De volgende dag kwamen diverse personen een praatje met mij maken. Tot mijn verbazing had ik de dag van gisteren gewonnen. Daarnaast werd ik niet ingehaald door de mastlozen, maar was ik degene die hen inhaalde. Dit ongekende gebied had mijn gevoel van richting toch een beetje beïnvloed. In de opvolgende dagen was het vliegen even prachtig en heb ik genoten van de vriendelijke mensen en de omgeving. Het was ver reizen om hier te komen, maar dit was het absoluut waard.



Marcel van den Berg

Leeftijd: 42 jaar

Beroep: KLM, Flight Operations
Engineer

Vliegclub: SkyGliders
Woonplaats: Lelystad

Marcel van den Berg

“Boven de **Aletschgletsjer** voel ik me pas echt vrij”

Met een gebruinde smile staat Marcel op het lierveld van SkyGliders. Hij is net terug uit Zwitserland, waar hij heel wat uurtjes in de stralende zon heeft gevlogen. Vliegen zit in zijn bloed. Ooit startte hij met zweefvliegen in Biddinghuizen, maar in 2015 stapte hij over naar paragliding. Ook in zijn KLM-job is vliegen wat hem drijft. Hij is verantwoordelijk voor de handboeken, procedures in de cockpit en de performance-analyse. Dat analyseren drijft hem — en dat komt nu goed van pas bij zijn nieuwe doel: paraglidinginstructeur worden.

Wanneer ben je begonnen met vliegen?

In 2014 ging ik op vakantie naar Zuid-Afrika en daar zou ik een tandemvlucht maken. Ik stond al aangekoppeld aan mijn tandempiloot — en toen draaide de wind. Het ging niet door. Ik dacht: shit. Terug in Nederland ben ik gaan googlen en in april 2015 vond ik SkyGliders. Die eerste liervlucht herinner ik me nog heel goed. Ik vloog weg, maar toen viel mijn radio uit — het stekkertje was losgegaan. Door het zweefvliegen wist ik wel hoe zo'n liertrek gaat met het loskoppelen, maar je zit dan ineens in een open harnas met een lierkabel tussen je benen. Dat is toch even anders. Uiteindelijk ben ik prima geland, maar het was wel even spannend. Dat maakte meteen een diepe indruk.

Hoe vaak vlieg je?

Ik ben nu in opleiding voor instructeur en tandempiloot, dus ik probeer hier zo veel mogelijk te vliegen als het vliegbaar is en ik privé geen verplichtingen heb. Soaren doe ik niet echt — mijn passie ligt bij overland vliegen en de bergen. Onlangs was ik in Fiesch, echt één van mijn favoriete plekken. Cloudbase was daar 3800 meter, en dan boven de Aletschgletsjer vliegen — dat uitzicht, de Grimselpas, er lag nog zoveel sneeuw. Waanzinnig. Het was goed thermisch en het ging hard tekeer.

Mooiste vlucht?

Ik ben op veel plekken geweest, maar twee jaar geleden in Fiesch steeg ik tot 4000 meter en vloog ik 178 km in ruim 6 uur. Dat was één van de mooiste. Het was windstil op die hoogte en dan zie je de Matterhorn en de Mont Blanc. Echt een mega-geluxmomentje.

Langste vlucht?

Dezelfde vlucht: 6 uur en 40 minuten. Op een gegeven moment vraag je jezelf af: wanneer keer ik om? Het is mentaal intensief. Met heftige thermiek van plus 6 moet je de glider echt in controle houden. Tegenwoordig ga ik liever voor een mooie vlucht dan voor een lange. Het liefst samen met twee of drie man, voor het genieten. En daarna samen de vlucht analyseren — dat is zo veel mooier, want je hebt hetzelfde beleefd. Ernesto en Freck vlogen vorige week mee. Dan houd je onderling radiocontact en neem je samen beslissingen: gaan we die oversteek maken of niet? Ieder heeft zijn specialiteit. Ernesto is heel goed in starttechniek, hij heeft altijd aan het duin gesoard. Ik ben bij overland meer van tempo maken en speedtrappen. Dat verschil is leuk om te zien.

Grootste angstmoment?

Twee stuks. In India, 2018. Heel mooi daar, maar het staat er ook

om bekend dat vochtige lucht tegen de bergen aankomt en er heel snel wolken kunnen ontstaan. Die ontwikkelen zich dan onder je. Ik kon nog net tussen de wolken doorkomen, maar toen begon alles te zuigen. Spiralen, oren, speed — het ging niet goed. Ik had hem beter aan de grond kunnen zetten, maar ik wilde terug naar de landingsplek. Nu ben ik heel voorzichtig: zie ik wolken ontstaan en is de hoek minder dan 45 graden, dan ga ik direct naar de rand. De tweede was een SIV in Ölüdeniz. En een fullstall-oefening in mijn 2e jaar. Ik kwam daar drie keer getwist uit. Ik vloog achteruit, gelukkig hing ik nog op 1000 meter hoogte. Ik had de stall niet gelijkmatig getrokken. Uiteindelijk kon ik mezelf uitdraaien. Schrikken dus.

Favoriete vliegstek?

Fiesch. Er gaan altijd gondels, het hele jaar door. Het hele dal heeft een trein en overal zijn stations. En dan vliegen boven die Aletschgletsjer — ik heb er ook gewandeld, maar vliegen is daar nog mooier. Riederalp is een zuidhelling, ze starten daar al om 9 uur.

Favoriete uitrusting?

Een BGD-scherm, al 7 jaar. Ik vlieg nu met de Lynx lichtgewicht C, 2½-liner. Die geeft heel goed door wat er gebeurt — dat voel je via de remtokkels. De feedback is heel goed, je voelt een inklap al van tevoren aankomen en dan ben je hem voor. Hij vliegt ook lekker, heel dynamisch. Ik heb er nog geen SIV mee gedaan, maar dat staat op de lijst. Ik vlieg met de Gin Genie 3 Lite, een podharnas. Dat is veel comfortabeler voor langere vluchten — je ligt er lekker in. Goede rugprotector, daardoor iets minder makkelijk in te pakken, maar erg comfortabel. Het heeft een plankje en weegt 5 kilo. Dat plankje vind ik echt prettig. Verder een standaard vario en een telefoon. Mijn tip is de Flyskyhigh app (alleen voor iPhone) — gratis, en voor add-ons betaal je wat, zoals airspaces. Je kan je route erin zetten. En een Pee Tube — dan kan je langere vluchten maken.

Welk gevoel brengt paragliding?

In de lucht met de vogels, boven de bergen — ultieme vrijheid. Spannend vind ik het niet echt, zolang ik in controle ben voelt het goed. Als ik hard omhoog word gezogen, prima — als het maar onder controle is.

Wat is je vliegdoel nog?

Ik ga naar een marathon in Australië, samen met mijn vliegbuddy Ernesto. En daarna wil ik naar Frans-Polynesië — Tahiti. Als we op Bora Bora kunnen vliegen, met die lagune en dat blauwe zeewater... dat is echt een lang gekoesterde droom. Vliegen in de passaatwinden, de berg is 450 meter hoog, en daarna een duik in zee.



Luke de Weert wordt Red Bull[®] atleet



Op een speciaal Red Bull-kamp in Namibië (het Red Bull Global Aerial Performance Camp) is Luke de Weert benoemd tot Red Bull atleet.

Dat betekent dat hij niet alleen de gewilde Red Bull helm mag dragen, maar ook een sponsorcontract krijgt en allerlei projecten op het gebied van paragliding mag gaan ondernemen met hulp van de energiedrankjesfabrikant.

Luke is enorm blij met het contract: "Dit is nog beter dan het winnen van de World Tour. Ik zat hier al lang op te azen maar je weet nooit wanneer je wordt aangenomen. Nu was het eindelijk zo ver!" Tot vlak voor de bekendmaking wist Luke nog van niks. Hij was uitgenodigd voor het kamp in Namibië in april met een groep andere Red Bull atleten. Samen met onder anderen Horacio Llorens, Tom de Dorlodot, Bicho Carrera en César Arévalo konden ze skydiven, d-baggen, acrovliegen enzovoort.

Tijdens één van die vluchten kreeg Luke over de radio te horen dat hij temidden van de groep moest landen. "Toen dacht ik wel, hé, zou dit het zijn?"

En inderdaad, bij de landing kreeg Luke een blikje Red Bull en de gewilde helm in zijn handen gedrukt. "Een jongensdroom, hier heb ik zo lang naartoe gewerkt!" Hij treedt hiermee toe tot de elite van Red Bull atleten. Er is maar een handjevol Nederlanders met die status, waaronder Max Verstappen. Wereldwijd zijn er ook maar een handjevol Red Bull paragliderpiloten: naast bovengenoemde zijn dat ook bekende namen als Red Bull X-Alps winnaar Aaron Durogati en veteraan Patrick von Känel.

Concrete plannen voor projecten heeft Luke nog niet maar wel een heleboel ideeën. "Ik kan nu een sponsor gaan zoeken voor materiaal zoals mijn scherm. En we hebben intern al wat ideeën besproken."

SIVCLINIC



WORD EEN VEILIGE PILOOT.

**PREMIUM SIV CLINIC
AAN HET GARDAMEER**



ASYMMETRISCHE
COLLAPSES



FRONTALS



SPIRALEN



PITCH-
CONTROLE



STRESS-
MANAGEMENT

- ✓ Onder begeleiding van Cris Claessens
- ✓ 34 jaar ervaring paragliding & siv
- Kleine groepen
- Nederlandstalig
- Automatische 4K AI-Tracking

RESERVEER JOUW WEEK 2026

SIVCLINIC.EU



Oefenvragen TheorieApp voor leden beschikbaar

Met de TheorieApp (van de auteurs van Vrij Vliegen) kun je overal oefenen voor je theorie-examen, of je kennis opfrissen. In de trein naar je werk of thuis op de bank. Of tijdens het parawaiten een quizje doen met je vrienden. Het kan allemaal. De app is webbased en werkt op alle apparaten. Geen toetsenbord of muis nodig.

Voor leden van de Afdeling Paragliding van de KNVVl is de uitgebreide set oefenvragen nu gratis beschikbaar.

Je kunt oefenvragen maken voor elk van de vijf onderdelen van het KNVVl examen: materiaal, vliegpraktijk, aerodynamica, meteorologie en regelgeving. Elke keer als je een toets maakt krijg je een set van 10 verschillende vragen. Het totale vragenbestand omvat inmiddels ruim 400 verschillende vragen. Je kunt zo vaak oefenen als je wilt, waar je ook bent.

Met dank aan Erwin Voogt voor het realiseren van dit project.

Link naar de oefenexamens: theorie.bmedia.nl/knvv1



Deze lesvideo is van de Deutsche Hängegleiter Verband (DHV) en met toestemming vertaald en ondertiteld.

In opdracht van de KNVVl afdeling paragliding,
door www.mediacontext.nl



Leervliegfilms DHV met Nederlandse ondertiteling

Er zijn vanaf nu 52 leervliegfilms van de DHV (Duitse zusterorganisatie) voorzien van Nederlandse ondertiteling en beschikbaar via de KNVVl site!

De inhoud van de films bevat onder meer vlieg- en starttechnieken, verstoringen en enkele afdaaltechnieken. Daarnaast komt een reeks oefeningen voor groundhandling aan bod. De films vormen een mooi leerzaam pakket voor leerlingen, scholen en geïnteresseerden in onze sport.

De ervaren piloot kan vliegvaardigheden en groundhandlingtechnieken onder de loep nemen, bijschaven of tot andere inzichten komen. Tijdens de instructeursdag heeft Florian Heuber (opleidingen, veiligheid en techniek DHV) een presentatie verzorgd over de films. Ontwikkelingen in materiaal en vliegtechniek zijn er voortdurend. Nieuwe inzichten of gebruik van nieuwe materialen en configuraties vragen soms een andere aanpak. De films dienen dan als basis om het gesprek aan te gaan.

Met dank aan Carla Beekman voor het realiseren van dit project.

knvv1.nl/paragliding/lesvideos

Next Aero Gen Fly Camp

Een nieuw initiatief om jonge deltapiloten uit heel Europa samen te brengen voor een week vliegen, coaching en ervaringen delen.

Tekst en foto: Heleen van den Bos

De meeste jonge delta piloten stoppen - niet omdat de sport te moeilijk is maar omdat er niemand in de buurt is van hun leeftijd. Dus vliegen ze met mensen van twee of zelfs drie keer hun eigen leeftijd, voelen zich niet op hun plaats en haken uiteindelijk af. Next Aero Gen Fly Camp gaat dit veranderen. En jij kan helpen dit nieuws te verspreiden.

Next Aero Gen Fly Camp is een week delta vliegen in Laragne, in de Franse Alpen. Voor piloten van 16 tot 27 jaar, uit heel Europa, en van alle niveau's. Vliegen, coaching, en tijd doorbrengen met mensen die op het zelfde moment in de sport en in hun leven zijn. Georganiseerd door Delta Fly Adventures, met veiligheid en coaching als basis. De prijzen zijn laag en alles inclusief.

Data: 2-8 of 9-15 augustus 2026 (check onderstaande website voor als er meer bekend is)

Locatie: Laragne-Montéglin, Frankrijk

Meer info: deltaflyadventures.com/hang-gliding-camp-europe-2026

Vragen of ideeën: Contact Heleen van den Bos via info@deltaflyadventures.com of +31 6 4128 0091
De inschrijving is al begonnen. Zegt het voort!

Aanmelden kan nog tot twee weken voor aanvang van het kamp!



Informatie

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

Paragliding

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Deltavliegen

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Paramotorvliegen

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



53^e Coupe Icare



St Hilaire - Lumbin
15-20 September 2026

Air show 19 and 20 september
www.coupe-icare.org