

Magazine voor delta- en schermvliegen

LIFT



15

Oktober 2019



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

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

Hoofredacteur

Bastienne Wentzel

Redactie-adres

Eikenlaan 11, 3749 AE Lage Vuursche
lift.delta-schermvliegen@knvv.nl

Redactie

Peter Blokker, Tamara Blokker-Hondsmerk, Heleen van den Bos, Wouter de Jong, Mario Spee, Maaike Zijderveld.

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Bastienne Wentzel

Druk

Drukkerij Hub Tonnaer bv.

Advertenties

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

Digitale foto's en tekst

Kunnen worden aangeleverd via: lift.delta-schermvliegen@knvv.nl of per cd-rom.

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



Kaal of kammen

Ben jij ook opgegroeid in de jaren '90? Dan heb je waarschijnlijk bij deze titel meteen het nummer van rapper Extince in je hoofd. 'Kaal of kammen weet je wel. Het maakt niet uit...' Jeugdsentiment! In diezelfde jaren '90 was trouwens een groot deel van de jeugd (gedeeltelijk) kaal. Hallo gabbertjes! Ik als Vouwkonijn natuurlijk niet, maar dat terzijde. Al vouwde ik toen alleen nog briefjes om in de klas door te geven aan mijn vrienden.

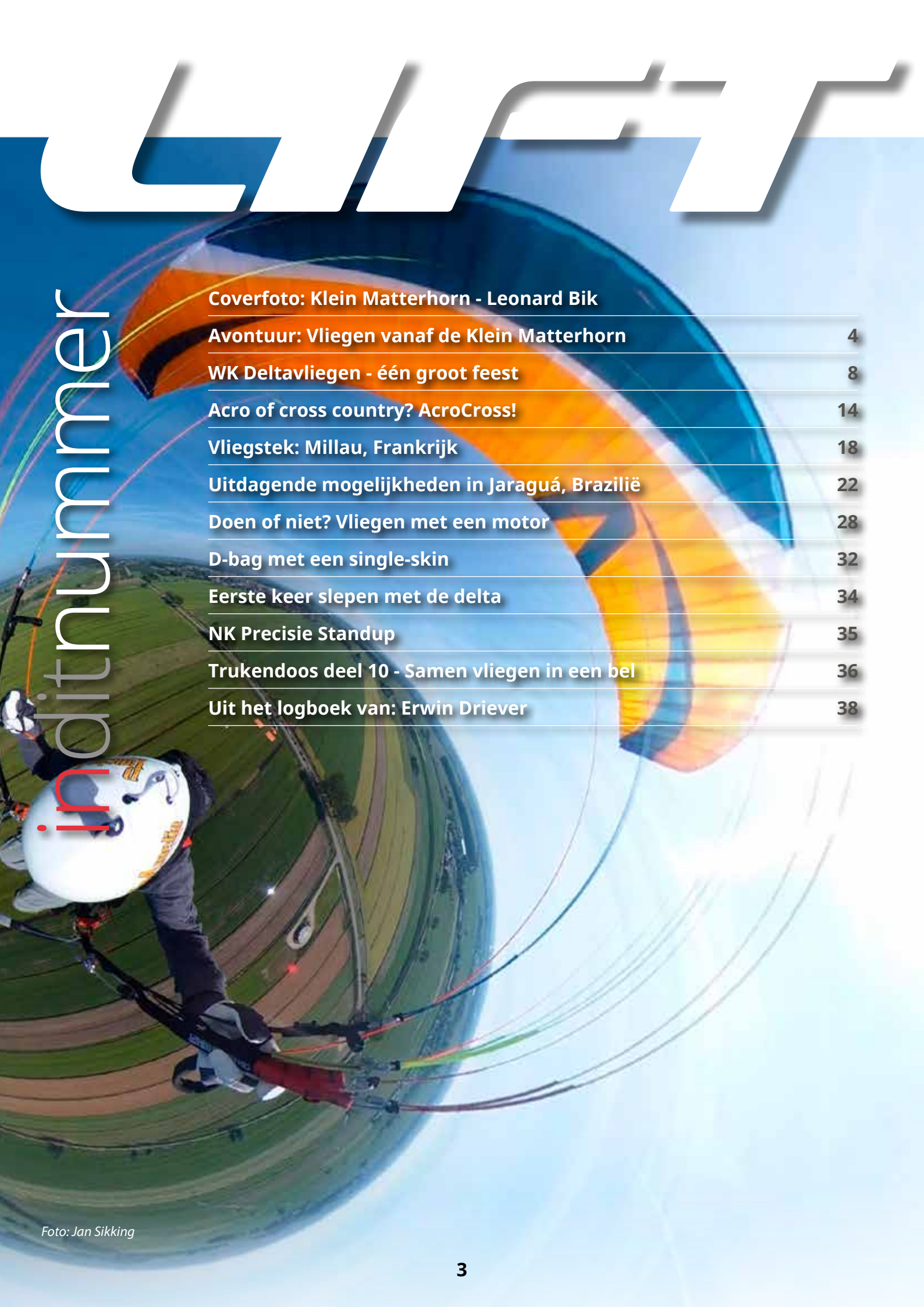
Maar goed, ik ben al meteen weer off topic. Ik wilde het namelijk hebben over startplekken. En dan vooral de kwaliteit daarvan. Aan het duin, waar mijn piloot en ik meestal vliegen, gaat starten prima. Ok, er blijft af en toe wat opgedroogd zeewier tussen de lijnen hangen, maar dat is alles. De startplekken in Duitsland en Oostenrijk zijn ook goed te doen. Mooie, ruime grashellingen. Echt ideaal. Maar ga je verder naar het zuiden, dan worden de uitdagingen groter en de startplekken vaak kleiner. Nou is dat niet zo erg voor de geoefende piloot, maar er is vaak een extra handicap. Dan heb ik het over de lokale begroeiing. Want: hoe zuidelijker, hoe droger. En dat betekent meestal: beplanting met naaldjes en doorns. En de takken van deze planten reizen graag illegaal mee in jouw scherm. Dat maakt het een stuk lastiger om veilig weg te komen. En met een beetje pech heb je zo een scheur in je scherm. Daar gaat jouw vliegvakantie...

Ga je verder naar het zuiden, dan worden de uitdagingen groter en de startplekken kleiner

Gelukkig hebben de lokale piloten daar een mooie oplossing voor bedacht: een grasmat. Ik heb ze al op diverse plekken gezien. Erg handig. Al blijft het oppassen voor eventuele opgekrulde randen. In Turkije hebben ze zelfs daar een oplossing voor. In Ölüdeniz zijn de lagere startplekken namelijk geheel bestraat. Persoonlijk gaat dat me iets te ver. Als konijntje is vliegen voor mij namelijk een extra manier om van de natuur te genieten. De natuur hoeft niet aangepast te worden voor mijn hobby. Maar zo'n grasmat, ja, dat vind ik wel wat.

Toen we laatst onze tuin gingen opknappen, heb ik dit dus als inspiratie gebruikt. De helft van de tuin bestaat nu uit een mooie kunstgrasmat. Ideaal voor het vouwen! Al moeten we de mat af en toe wel even 'kammen' met de bezem voor het mooiste resultaat

Vouwkonijn



Coverfoto: Klein Matterhorn - Leonard Bik	
Avontuur: Vliegen vanaf de Klein Matterhorn	4
WK Deltavliegen - één groot feest	8
Acro of cross country? AcroCross!	14
Vliegstek: Millau, Frankrijk	18
Uitdagende mogelijkheden in Jaraguá, Brazilië	22
Doen of niet? Vliegen met een motor	28
D-bag met een single-skin	32
Eerste keer slepen met de delta	34
NK Precisie Standup	35
Trukendoos deel 10 - Samen vliegen in een bel	36
Uit het logboek van: Erwin Driever	38

Vliegen vanaf de Klein Matterhorn? Piece of cake!

Tekst en foto's: Leonard Bik



Eindelijk was het moment weer aangebroken voor een vliegsafari in de bergen! Mijn vliegmaatje Eelko en ik zijn deze keer van plan om in twee weken tijd de Alpen door te doorkruisen en waar mogelijk een mooie vlucht te maken. Superleuk is dat onze vliegsafari gelijktijdig start met de start van de Red Bull X-Alps in Salzburg. Vandaaruit reizen we dan door Oostenrijk, Zuid-Duitsland, Zwitserland en Frankrijk. Een grote wens van ons is om vanaf de Klein Matterhorn te vliegen. Of dat zal lukken met de slechte weersvoorspellingen is nog te bezien. Toch positief gezind rijden we richting de Alpen met het idee dat het weer alleen maar beter kan worden.

We hebben een geweldige dag bij de start van de X-Alps. Niet alleen is het de start voor de atleten, maar ook de start van ons Alpen-avontuur! Terwijl er voor die hele dag regen voorspeld is, blijkt het 100 procent mee te vallen en kunnen de atleten gewoon vanaf de Gaisberg starten. Wat een sensatie met al die startende top piloten! Daarna rijden we snel naar Füssen in Zuid-Duitsland. Daar kunnen we twee dagen fantastisch vliegen. We kunnen ver boven de toppen uit en langs het prachtige kasteel Neuschwanstein soaren.

Het plan

Daarna staat de vlucht vanaf de Klein Matterhorn op de planning. De Klein Matterhorn is een 3883 meter hoge berg

in Zwitserland, tussen de Breithorn en de Theodulhorn, met uitzicht op de indrukwekkende Matterhorn. De berg is vooral bekend omdat het het hoogste, met een kabelbaan bereikbare punt in de Alpen is. We rijden naar de camping van Täsch, een plaatsje voor Zermatt. Vandaaruit moet alles met de trein omdat Zermatt autovrij is. De dag dat we aankomen is nat en mistig. De voorspelling is dat het minstens nog een dag zo zal blijven, waarna het weer volledig om zal slaan naar warm en stralend!

Het betekent wel dat we een extra dag in Zermatt moeten doorbrengen zonder te kunnen vliegen. Zermatt blijkt best een aardig dorpje te zijn om een dagje in rond te dwalen. Vooral toeristen kijken geeft veel vermaak. We hebben ook alle tijd

om contact te zoeken met de plaatselijke tandemclubs, om te informeren naar de start vanaf de Klein Matterhorn. Het is niet vanzelfsprekend om daarvan af te vliegen, hadden we begrepen, dus eerst maar eens aan de experts vragen. Op die hoogte moet volgens hen alles kloppen. Niet te veel wind, een goede windrichting, goede sneeuwcondities en het moet helder zijn. Ze leggen ons alles uit en we spreken af dat we op de ochtend van de vlucht nog even komen informeren.

Verkeerde wind

De dag dat het moet gebeuren, begint fantastisch! Als we opstaan is de lucht kraakhelder en kunnen we eindelijk de toppen zien. Werkelijk adembenemend mooi



en imposant! Snel onze spullen pakken en met de trein naar Zermatt. Natuurlijk vragen we nog even aan de locals naar de startomstandigheden, met het idee dat het vandaag allemaal top zal zijn. *"We don't start there because of wrong wind direction"*, laten ze ons weten. Dat is lekker, maar niet heus! De omstandigheden zijn niet erg gunstig om tandem te vliegen omdat de wind uit het noorden komt. Noordoosten- of westenwind is daarvoor goed, andere windrichtingen blijkbaar niet. Het betekent voor ons een start met crosswind van 25 km/u. *"You can try it but it is not a piece of cake"*, zeggen ze, al zijn zij ook nog eens bezorgd over de sneeuwcondities op de noordoost-startplek. 'Proberen' klinkt niet erg bemoedigend, kan ik je vertellen. Tja, wat moet je dan doen? Even boven kijken doe je ook niet zo snel, want als het niet vliegbaar is, dan kost het twee keer een enkeltje, oftewel 120 euro. Dat is een hoop geld voor alleen een mooi uitzicht.

Twee weten meer dan een

Op zo'n moment is het extra fijn om met zijn tweeën te zijn. Na wat onderling overleg geeft de windkracht van 25 km/u ons toch

hoop op een goede start. Als je op grote hoogte (3884 m) start, is er wel een aanloopje nodig om los te komen (de luchtdruk is er lager dus je startsnellheid ligt hoger). Die ruimte is daar niet vanwege slechte conditie van de sneeuw en de kans op verborgen ijsspleten iets lager op de startplek. De hardere wind komt dus goed uit en crosswind kunnen we wel aan.

Wij gaan naar boven; voor die 60 euro krijg je wel waar voor je geld: prachtige vergezichten vanuit de cabine. Na tweemaal overstappen, komen we uiteindelijk aan op 3884 meter hoogte. De ijle lucht is meteen te merken, maar de kou (-4 °C) vinden we wel meevallen. Eerlijk voel ik geen kou, waarschijnlijk van de adrenaline-kick, want spannend is het wel!!

Genieten

Voordat we gaan vliegen genieten we eerst van het fantastische uitzicht en bespreken we goed hoe we de start gaan aanpakken. We vinden een goede startplek en we vertrekken vlak achter elkaar. De start gaat bij ons allebei perfect. Vanaf de start is het allemaal zo overweldigend mooi en alleen maar genieten! Na de start probeer ik nog even

om gebruik te maken van een soarwind om hoogte te winnen, maar dat mag niet baten. Ik durf ook niet te strak langs de wanden te vliegen, omdat ze zo groots, imposant en intimiderend zijn.

We worden verwend met de prachtigste vergezichten, gletsjers en het uitzicht op de Matterhorn. Ik denk dat we ongeveer veertig minuten later hoog boven Zermatt vliegen. Daar kunnen we nog een tijdje op een zuidoost-helling hoogte houden. Het is zeker mogelijk om opnieuw veel hoogte op te bouwen, om nog dichterbij de Matterhorn te komen, maar wij vinden het zo genoeg. We zetten met een enorm voldaan gevoel de landing in. De landingsplek is naast het treinstation van Zermatt aan de voet van de berg op een behoorlijk steil terrein. Het lijkt een uitdaging, maar het gaat veel makkelijker dan ik had gedacht, omdat het landingsterrein erg lang is.

Na de landing worden we begroet door de tandempiloten die een stuk lager zijn gestart en net voor ons zijn geland. Belangstellend vragen ze hoe de start gegaan is. Tja, wat zeg je dan: *"Piece of cake!"*





Landingsterrein Zermatt

Het grootste
is het **WK De**



vliegfeest deltavliegen



Van 13 tot en met 27 juli vond in Italië het wereldkampioenschap deltavliegen plaats. Zes Nederlandse deltapiloten deden mee. Ze gingen de strijd aan met 117 andere deltisten uit 28 landen. Er werd gebruik gemaakt van drie prachtige startplaatsen: Meduno, Gemona en Val Secca. Bijzonder was dat niet alleen het Italiaanse luchtruim werd aangedaan, maar dat er ook taken waren die deels door Slovenië en Oostenrijk gingen. Emiel Jansen vertelt over zijn avontuur van de langste taak en Gijs Wanders legt uit waarom het WK zo'n groot feest was.

De langste dag

De achtste taak van het WK Deltavliegen 2019 op 23 juli was een monstertaak van 202 km. Emiel Jansen vloog 'm uit, maar dat ging niet vanzelf. Hier lees je zijn verslag.

Tekst: Emiel Jansen

De rit om hoog naar Val Secca is al een hele belevenis. Een drie meter brede weg met enorm hoogteverschil, haarspeldbochten, ravijnen maar ook prachtige uitzichten. The Sprog (onze retriever) heeft het er soms wat moeilijk mee.

*Some say he isn't fond of heights
Others say heights don't like him either
All we know is, he's called The Sprog*

Drie ridges naar het zuiden van het ons welbekende Greifenburg ligt de start op 1800m. Het is ook een hele uitdaging om daar alle auto's een beetje fatsoenlijk te rangeren op die top waar amper plek is. Vroeg naar boven dus. Gijs Wanders en ik zijn ingeloot als early-bird. Je start dan niet van je ordered-launch-plek in de startrij maar voor iedereen uit, als eerste. Ik was al twee wedstrijddagen uitgezakt en stond dus achteraan in de ordered-launch startrij. Nu mag ik als tweede na Gijs.

Gijs vliegt naar links de kom in waar de wind al lekker opstaat. Ik vlieg naar rechts, er staat een mooi wolkje op de kop van de ridge. Goede keuze want in no-time zit ik op wolkenbasis op 2600 m geholpen door een bel van +4 m/s. Lekker!!!! De dag ervoor stond ik nog na 45 minuten slechts 10 km verder al op het goelveld. Uitgezakt. Maar nu zit ik comfortabel op wolkenbasis.

Maar...nadeel van zo vroeg starten is natuurlijk dat je ruim een uur moet wachten voor de eerste startgate. Je kunt dan wel de lucht een beetje aanvoelen. Enfin... zorgen dat je bij de startgate goed hoog zit en zo dicht mogelijk bij de startcirkel. En dat lukt verdomd goed. Hè hè. Mocht ook weleens. Aan de zijkant van de wolk nog wat extra lift pakken en weg zijn we. Rond de 2700m.

Van draaimodus naar racemodus

Altijd weer een imposant gezicht om al die vleugels ineens vanuit de draaimodus de racemodus in te zien gaan. Je ziet al mensen de VG aantrekken, de cirkels worden groter en BAM daar gaan we. Ik moet mijn snelheid een beetje aanpassen aan de wat meer gevorderde wedstrijdpijoten. Zij hadden goed het gas erop. We steken naar de volgende berg richting het noorden. Even checken bij de koplopers wie daar de beste lift pakt. En dan eronder en meedraaien. Vaak vind je zelf nog een betere kern als je de gaggle aanvliegt. Binnen no-time zit dan iedereen onder en boven jou.

Nou dat gaat best lekker, ik zit samen met Joost Eertman in een beetje rommelige bel, even verder kijken. En dan hebben we beiden verderop een goede bel. Eenmaal hoger steken we een breed dal over naar de volgende ridge en ik stuur aan op een lager gedeelte in die ridge. Mijn gut-feeling zegt dat ik daar nog net op tophoogte

kan aankomen. Meerdere pijoten zitten al lager dan ik en ik zie waar ze draaien. Ik volg in mijn hoofd de route van de bel hoe die naar een hoger punt zou moeten stromen en bingo!! Als vliegen op de stront komt de rest naar me toe en we draaien weer met 3 tot 4 m/s omhoog. Joost zit er ook bij.

Gas op die lolly!

Dit is een goede dag, dat is duidelijk. Ze zetten ook niet voor niets een 200 km taak uit. Volgende steek is naar de start van de Emberger Alm. Ik kom aan boven de start en weet waar ik mijn bel moet oppakken. Ik ben er vaker geweest, in tegenstelling tot bijvoorbeeld de Japanners of de Brazilianen en andere overzeese pijoten. Prima bel weer en ik drift zo naar achteren en omhoog en kom boven de berg uit. Ik wil nog wel langer doordraaien want ik zit in een prima bel maar ik zie anderen lager wegsteken naar het tweede keerpunt dat naar het oosten ligt. Fak!, nou....mee dan maar. Gas op die lolly!! Dat laatste wordt mijn mantra voor de dag, het gaat overal zo goed omhoog. BAM, tweede keerpunt in de pocket.

De ridge draagt als een malle. Hé, daar heb je Flipper! Ik bedoel Ruhmer. Der Manfred, kan óók best leuk vliegen. Kijken wat die doet. Hij kiest een route waarvan ik denk: daar zit ik te laag voor.





Beetje in de lijzijde van de kam. Maar... hij zit lager dan ik...Hmmm... Zal wel een stukje ervaring zijn. Ik laat me niet van de wijs brengen. Ik blijf bij mijn eigen plan. Ik zit boven de kam in een prima liftlijn, op naar Anna Schutzhaus. Beruchte plek. Kan er enorm spoken wat turbulentie betreft. Het ligt op de route naar het westen. Maar ik ben hier al vaker geweest.

Hoog blijven is het advies

Tijdens het pre-wk zijn hier veel mensen uitgezakt en geïntimideerd geraakt door de turbulente omstandigheden. Hoog blijven is het advies. Zo gezegd, zo gedaan. Eenmaal op de kop van de ridge bij Lienz ook nog eens goed omhoog kunnen knallen. Bijna 3000 m. Gas op die lolly! Ik wist ook van vorige keren hoe je die skipiste moet aanvliegen. Ik besluit de knobbel aan de zuidkant naast de Lienzer Dolomieten mee te nemen op mijn route. Ik weet dat Arne Tänzer daar in het verleden weleens een goede bel had gehad. Daar houd je briefings voor op de startberg vlak nadat de taak gezet is. Deze keer vind ik wel wat maar niets noemenswaardigs. Doorvliegen dus. Gas op die lolly!

Ik zie een gaggle laag prutsen aan de overkant van het dal op de koerslijn. Mijn glijhoek bepaalt dat ik daar ruim boven zou kunnen aansluiten. Eenmaal daar beland besluit ik die bel te laten liggen en door te vliegen naar een hoger gedeelte omdat ik toch die hoogte nog heb. Samen met een andere piloot knallen we daar een superbelle in. We zitten al weer snel hoog en ik ben dus een hele gaggle achter me aan het laten. Ze komen heel sneu onder ons zoeken naar die prachtbel die we al weer aan het verlaten waren. Jeetje dit gaat lekker! Gas op die lolly!

Het uiterst westelijke keerpunt is nog iets van 20 km. Er staan mooie wolken en het gaat als een trein. 3400 m en van wolkje naar wolkje hoppen. Keerpuntje pakken en weer terug naar het oosten, goal bij Villach. Het zal toch niet?!

Het moet niet veel gekker worden

Moeiteloos vlieg ik dezelfde route terug via bellen die het veld achter me aangaven. Ze vliegen namelijk de andere kant op bij het verlaten van de bel. Dit was het eerste moment dat ik erachter kom dat ik ook nog eens voor in het veld zat. Het moet niet veel gekker worden, zou Paul Engelen zeggen. Weer aanbeland bij de oversteek naar die prachtige bergketen de Lienzer Dolomieten zit ik wat lager dan ik wil maar ik zie een piloot gaan en ik ga mee. Dat massief móét het doen. Doet het ook. Maar de kneiterbellen van

weleer heb ik niet echt meer gehad. Het wordt ook wat later. Zit nu al vijf uur in de lucht. Dan maar een beetje dolfijnen boven die Dolomiti. Hè, daar heb je Flipper weer....hij ook hier?! Zal wel een slechte dag hebben?! Hij is aan het draaien ik vlieg onder hem door en laat de bel voor wat 'ie is. Dat gaf wel een goed gevoel moet ik zeggen. Hij haalt me daarna wel weer in hoor, die man is een klasse apart. Ik vlieg ook niet meer zo hard omdat ik in onlandbaar terrein zit. Weliswaar hoog genoeg maar toch even wat minder gas op die lolly.

Ik word op de voet gevolgd door een groep piloten waar - naar later blijkt - ook Gijs bij zit. Ik wist het niet want ik had een kapotte headset dus geen radiocontact (moet ik vaker doen). Dan breekt de final glide aan. Ik heb daar nog niet zoveel ervaring mee dus neem het zekere voor het onzekere. De laatste 30 km ben ik langzamer gaan vliegen. Af en toe wat draaien maar de thermiek nam snel af. Fak, ik moet het wel halen..... Door wat behoudender te vliegen halen een paar piloten mij in maar dat maakt mij niets uit. Ik ben hier verdomme een 200 km taak aan het ronden. Het gaat lukken!! Bloody hell!! Waar is dat goalveld? Als ik eenmaal doorheb waar het precies ligt vlieg ik weer wat sneller en hem prima aan de grond gezet. Helaas is er niemand om blij voor me te zijn. Ik doe een sneu woewtje voor mezelf...

Smile van oor tot oor

Totdat... Ik ineens iemand "Emilio, What The F*ck!" achter me hoor hinniken. Staat daar Gijs ineens met een smile van oor tot oor. Wow, te gek! Gijs óók hier. We zijn echt té gebroken om er een uitbundig feestje van te maken. Maar we weten het... we hebben een taak gerond die je niet snel nog een keer zal meemaken. Tweehonderd twee f*cking kilometers. Later blijkt dat ik als 23ste binnen was. Ook niet onaardig.

Arne had een kapotte rits en moest uiteindelijk opgeven. Tanno Rutten stond 15 km voor goal aan de grond. Sander heeft 140 km kunnen maken. Ook knappe prestaties. Joost werd verrast door een valleiwind bij Sillian. Iets te hard gepushed. Door geen ontvangst, afgesloten wegen en een hysterische google-maps had de retrieve van Tanno nog wat voeten in de aarde, maar in de schemer vonden we hem.

We eten om tien uur nog een prima maar bremzoute Wienerschnitzel met friet en mayo van een halfjaar over de datum bij een ranzig wegrestaurantje. Om 23:55 uur de tracker van Tanno ingeleverd op headquarters (die mensen maken ook lange dagen hoor) en om 00:20 uur weer in ons huisje.

Wat een dag!



Hoe gaat zo'n WK in zijn werk?

Tekst: Gijs Wanders

Het WK is eigenlijk gewoon het grootste vliegfeest dat je je kan voorstellen met enthousiaste deltapiloten uit heel veel landen. Iedereen kent (bijna) iedereen, dus bij de inschrijving en de openingsceremonie is het een feest van herkenning, bijkletsen en een enorme zin in mooie en verre overlandvluchten. De openingsceremonie is een hele happening, met een parade door het dorp van alle deelnemende piloten met de vlaggen hun land, de vele vrijwilligers en natuurlijk diverse officiële betrokkenen en sponsors. Dat wordt omlijst met wat leuke (of soms minder leuke) muziek. De borrel met hapjes na de openingsceremonie is traditioneel de eerste 'survival of the fittest' van het WK en de piloten vallen als een groep hyena's de hapjes aan, die dan ook vaak al binnen 10 minuten verslonden zijn. De dag daarna begin de wedstrijd en is het 'meer van hetzelfde': iedere dag - bij voldoende goed weer - een taak vliegen. Dat begint 's rond 7 uur met ontbijt en spullen klaarmaken, om 8.30 uur een teamleader briefing in Tolmezzo, waarin de organisatie van de dag besproken wordt. Dan het vervoer naar de aangewezen startplek en vleugels opbouwen. Vervolgens wachten op de taak- en meteobriefing en dan starten. Meestal waren de 123 piloten binnen 45 minuten via 3 startrijen van de berg af. De scores konden op basis van een live-tracking-gps gemaakt worden en daarom meestal dagelijks rond 20 uur gereed. Na de vlucht snel eten, uit of thuis, nog even bijkomen van de dag en op tijd naar bed (rond 22 uur).



De prestaties

Arne Tänzer en Joost Eertman wisten vanaf de eerste dag de Neder-



landse eer hoog te houden door mooie daguitslagen en zij behaalden daarmee goede posities in de totaalscore. Bij taak 2 werden ze 18e en 15e. Bij taak 3 werd Arne 9e. Maar de 2e plaats van Arne bij taak 5 was helemaal van wereldklasse. Halverwege het WK stond Arne dan ook op een fraaie 11e plek in het algemeen klassement en Joost 27e.

De rest van het Nederlandse team had wat meer tijd nodig om in een lekker snel vliegritme te komen. Zo haalde Sander van Schaik bij taak 5 het goolveld en daar werd hij met luid applaus door zijn teamgenoten en de retrievers verwelkomd. Het filmpje daarvan is te vinden op zijn website: www.sanderdelta.nl

Emiel Jansen en Gijs Wanders scoorden een paar keer hoog voor het Nederlandse team, onder andere bij taak 8, de langste taak van het WK: 202 kilometer. Ze werden die dag 23e en 29e. Deze taak startte in Italië bij Val Secca en ging verder grotendeels door Oostenrijk, o.a. via Greifenburg en Silian naar Villach. Tanno Rutten haalde de eindstreep bij deze spectaculaire taak bijna en kwam 186 km ver. Arne had deze dag enorme pech, omdat de rits van zijn harnas het vlak na de start begaf, waardoor hij de taak niet kon volbrengen. De resultaten van de Nederlanders werden de tweede helft een beetje minder, waardoor de Nederlandse eindstand als volgt was:

31	Arne
45	Joost
71	Gijs
87	Tanno
98	Emiel
103	Sander

Eerste was Allesandro Ploner (Italië), 2e Christian Ciech (Italië) en 3e Primoz Gricar (Duitsland). We hebben als Nederlands team de 10e plek behaald, waarmee we goede landen als Slovenië, Tsjechië en

Amerika net achter ons hebben gelaten.

Bijzondere momenten

Er zijn vele momenten die je bijblijven van zo'n grote wedstrijd: Als eerste de enorm drukke gaggles vlak voor en net na de start, waar je met je hart in je keel rondvliegt om maar niet iemand over het hoofd te zien en daar tegenaan te vliegen. Ondanks een verplichte draairichting voor de start, blijft het een kwestie van zeer scherp opletten en van soms ook gewoon een minder hectisch plekje opzoeken. De aanblik van de enorme zwerm piloten - die nadat de startgate is geopend - massaal naar het eerste keerpunt vliegt, blijft daarentegen pure magie. Net als de vergezichten die we tijdens onze vluchten over de Dolomieten en de Alpen hadden natuurlijk. En zoals Cruijff al ooit zei: 'ieder nadeel heb z'n voordeel'. Juist door die grote hoeveelheid piloten zijn er zoveel 'markers' tijdens de vlucht dat je enorm snel en efficiënt de route kan afleggen. Ten tweede de bijzondere meteorologische omstandigheden: van mistige wolkenbassissen tot een zwarte muur van opkomend slecht weer (de gestopte taak 6), tot de geweldige wolkenstraten waar je met collega-piloten onderdoor snelt zonder noemenswaardige hoogte te verliezen, maar ook de bloedirriterende turbulente thermiekbellen (bij de 'rots van Tolmezzo'), omdat je de juiste kern niet kan vinden. En last but not least: het vliegen over de soar-'highway' tussen Gemona en Kobarid, waarvan een flink deel niet landbaar is. Ten derde de grote teamspirit, niet alleen met de Nederlanders onderling, maar met alle piloten: de enorme voldoening van (snel) goal halen en daar bovenop de gedeelde vreugde als je teamgenoten ook op goal staan. Maar ook het gedeelde balen als het een dag tegenzit en de gedeelde betrokkenheid bij de piloot die een bovenbeen brak bij een slechte landing. Inmiddels maakt deze piloot het naar omstandigheden overigens weer goed en was dit gelukkig het enige incident.

Zeer succesvol WK

Er zijn uiteindelijk 10 taken gevlogen, waarmee het een zeer succesvol WK genoemd mag worden. In tegenstelling tot het pre-WK is het WK naar onze smaak erg veilig verlopen en was het zeer goed georganiseerd. En voor de rest hebben we natuurlijk weer veel ervaring opgedaan en veel geleerd om het de volgende keer nog beter te doen. Wie weet winnen we dan wel!

Meer info en resultaten via www.italy2019.com en <https://airtribune.com/22nd-fai-world-hg-championship>, waar ook de tracklogs per taak (versneld) afgespeeld kunnen worden.





Acro of overland?

Eind augustus was de eerste RedBull AcroCross wedstrijd in Sopot (Bulgarije). Tijdens dit nieuwe, verrassende concept moeten piloten een overland-taak uitvoeren en op diverse waypoints tevens een acromanoeuvre doen om punten te verzamelen. Ook de Nederlandse acropiloot Luke de Weert deed mee.

*Tekst: Luke de Weert en Bastienne Wentzel
Foto's: Yana Stancheva, Red Bull*



Organisator Veso Ovcharov doet zelf ook mee..



Briefing op de start.



*Links en boven:
Luke de Weert pakt een mooie vierde plaats.*

Allebei!

AcroCross 2019

De Bulgaarse acro-piloot Veselin Ovcharov (Veso) organiseerde deze eerste editie van de AcroCross, die van 28 augustus tot 1 september werd gehouden. Zelf deed hij ook mee natuurlijk, en finishte op een respectabele vijfde plaats. De plaats van handeling was Sopot, de bekende Bulgaarse vliegsteek, vaak toneel van overland- en precisiecompetities en een mooie plek om zelf eens te gaan vliegen.

Uitgenodigd voor en door de wereldtop

Meedoen aan de AcroCross was strikt op uitnodiging en alleen weggelegd voor de wereldtop in acrovliegen. Bijzonder was dat Luke de Weert ook was uitgenodigd voor dit selecte gezelschap. "Veso heeft mij uitgenodigd omdat hij op zoek was naar piloten die de juiste skills in huis hadden om de tasks uit te voeren en daarbij ook acro tricks uit te kunnen voeren," zegt Luke.

Hij heeft een paar geweldige dagen gehad, vertelt hij: "De organisatie was de beste organisatie die ik in competities heb meegemaakt! Veso en zijn team hebben er voor gezorgd dat de vliegtickets

betaald werden. We kregen auto's tot onze beschikking waarmee we de eerste dag Sofia mochten verkennen. En we verbleven in een villa nog geen vijf minuten van de lift naar de start."

Tactiek

Voor de AcroCross werd op vier competitiedagen een task uitgezet met ieder vier waypoints. Op elke waypoint moet je een acromaneuvre uitvoeren. Het doel is om letters te verzamelen. Je krijgt bij elke acro trick een letter waarmee je het woord ACRO vormt. En door de waypoints te halen en op het doel te landen krijg je de letters CROSS.

Luke vertelt: "Door de moeilijkere variant van de tricks uit te voeren kun je een tijdbonus verdienen. Mijn zwakkere punt is xc, dus ik probeerde alle moeilijkste tricks uit te voeren en daarbij ook twisted voor nog meer punten. Op de dagen waarbij de condities wat zwakker waren, speelde ik op safe en hield mijn hoogte. Ik was daarom vaak de degene die wat langzamer was in xc maar daarbij wel de



François Ragolski wint de eerste AcroCross.



Jack Pimblett wordt tweede.



grooste tijdbonus behaalde door de moeilijke tricks. Op de wat betere dagen probeerde ik de waypoints iets sneller te behalen door korter in de thermiek te blijven en meer speed te gebruiken."

De piloten moesten natuurlijk wel keuzes maken voor hun uitrusting: hun normale kleine acroschermen zijn niet de beste voor lange afstanden, maar bergschermen zijn weer ongeschikt voor de specialistische acromaneuvres die op het programma stonden. Luke koos voor een wat groter acroscherm dan hij normaal vliegt, een AirG Emilie Peace 20 m2.

Anderen maakten andere keuzes, vertelt hij: "Twee vlogen met een Freestyle vleugel zodat ze een iets betere glijhoek hadden en een vloog met een EN-B vleugel (Jack Pimblett met een kleine maat Advance lota, BW). Het is dus een keuze die je maakt. Vlieg je met een betere glijhoek? Dan worden de tricks mogelijk ook minder, dus minder tijdbonus. Of je pakt alle bonus met een acro vleugel." Luke's strategie heeft gewerkt, want hij eindigde knap als vierde na top-

pers Francois Ragolski, Nicola Donini en Jack Pimblett, een mooie afsluiter van zijn competitie seizoen.

Gruwelijk goed ijs

Veso is van plan deze competitie elk jaar te organiseren, voorlopig op uitnodiging. Maar het is een aanrader om gewoon te gaan kijken volgend jaar, zegt Luke. "Het is een topplek. Je kan gewoon tijdens de competitie vliegen. En het is een hele mooie en gemakkelijke plek om xc te vliegen of zelfs acro te trainen."

Een speciale vermelding heeft Luke voor het ijs: "Bij de lift is gruwelijk goeie icecream en er werden zelfs ijssmaken gemaakt specifiek naar het land van de atleten door een van de sponsors van de competitie. En er is zelfs een mooi zwembad bij de lift. De sfeer is daar heel leuk en er is een mooie show als de atleten wegstarten of binnenkomen!"



Vliegstek Sopot, Bulgarije

Sopot is een klein plaatsje aan de voet van de ruim 500 km lange Stara Planina, de langste bergketen in de Balkan. De stoeltjeslift naast de landing brengt je naar de start, 850 meter hoger op 1450 meter. Er worden hier regelmatig grote competities gevlogen zoals de Paragliding World Cup 2018.

Start: Sopot, 1450 m ASL. (N 42.687330°, E 24.749962°)

Landing: Lift station landing field, 570 m ASL (N 42.664133°, E 24.748157°)

Web:

Het team van Veso Ovcharov o.a. voor SIV/acrocursussen: flythee-arth.com

Skynomad, de lokale vliegclub, met info over de regio in het Engels: www.skynomad.com



ION 5 – Evolutie van een legende

EN/LTF B-paraglider: De ontspannen intermediate

Wil je relaxed en ver vliegen? Dan is de ION 5 jouw scherm! Hij vliegt net zo comfortabel, ongecompliceerd en zeker als zijn voorganger. De ION 5 zal je echter overtuigen met een nog preciezere handling en betere prestatie. Een echte ION dus!

Drielijner – 51 cellen – strekking van 5,16 – semi-lichtgewicht (maat S = 4,65 kg)

Wil je het scherm testen? Meer info kun je krijgen bij de Nederlandse NOVA dealers, of is te vinden op www.nova.eu/ion-5
joost@skygliders.nl, www.skygliders.nl | info@cloudtocloud.nl, www.cloudtocloud.nl

NOVA
30 years of airtime

Een verplichte tussenstop

Tekst en foto's:
Peter en Koos Blokker

“Kom je mee naar Millau?” vroeg een klimmaatje mij eens. Een paar jaar later kwam dezelfde vraag van een BASE jumper. Kennissen die niets met extreme sporten te maken hebben vroegen me zelfs wat ik van Millau vond. Ik had geen idee, het kwam er nooit van om heen te gaan. Pas toen mijn vader het op ons reisschema had gezet kon ik er niet meer omheen, letterlijk niet. Wat was ingepland als tussenstop, bleek een plek te zijn waar je eigenlijk niet meer weg wilt.



Toplanden achter startplek Brunas.

De camper ligt vol met vlieguitrusting en al net zo intensief gebruikte kleding. Terwijl die vlieguitrusting nog even uitgelaten wil worden voordat we thuis zijn, getuigt de geur van zure sokken en haastig gekookte pastamaaltijden van voorbij avonturen. Het was een prachtige tocht met mijn vader van west naar oost door de Spaanse Pyreneeën, coast-to-coast, langs bekende maar ook zelden bevlogen vliegstekken. Nadat we met blote voeten in de Middellandse zee hebben gestaan laten we de Pyreneeën achter ons, voor ons ligt het uitgestrekte Frankrijk met meer dan duizend kilometer te overbruggen snelweg. Al maanden terug had mijn vader een tussenstop op de kaart gemarkeerd, waar ik dan nog een laatste maal de vleugels zou uitslaan op onze roadtrip. De windstoten beuken onze camper bijna tegen de vangrail, maar we houden stug koers naar Millau.

De vliegstek

Millau ligt verscholen in een diep uitgesneden dal in het regionaal park Les Grands Causses (departement Aveyron in Frankrijk). Terwijl je afdaalt in de vallei (reizend vanuit het zuiden) kom je direct al langs één van de twee grote startplaatsen, Brunas genaamd. Aan de oostelijke zijde van Millau ligt een tweede startplaats: Puncho d'Agast. Uiteindelijk soar je langs dezelfde bergrug. Een eyecatcher vanuit beide startplaatsen is zonder meer het hooggelegen Viaduc de Millau. Dit viaduct overspant de vallei over de rivier de Tarn en meet op het hoogste punt 343 meter boven de vallei. Bij Brunas kan je toplanden op het enorme plateau achter de startplaats, of op het ruime grasveld recht onder de startplaats. De landingsplaatsen van Puncho d'Agast liggen aan het riviertje (Millau Plage). Er zijn daar

drie veldjes beschikbaar van verschillende grootte en vrij eenvoudig om te landen. Samen bieden de twee startplaatsen mogelijkheden bij wind uit westelijke en noordelijke richtingen. Hoofdzakelijk wordt gevlogen op de dynamische stijgwind, maar op zonnige dagen is het in de namiddag ook erg thermisch.

Weg met die pannenkoek

Zonder verwachtingen inspecteren we de start- en landingsvelden. Met beperkte aandacht, want het waait nog stevig en het is hoog tijd voor een lunch. Normaal gesproken gun ik mezelf helemaal geen tijd om te lunchen, maar het vriendelijke dorp met frisse parken biedt een aantal erg aantrekkelijke pit-stops. Terwijl de pannenkoek met vers fruit wordt geserveerd, zie ik in mijn ooghoek een paraglider, hoog en ver weg maar zichtbaar. Je herkent het wel, als je gek bent op luchtsport hou je het luchtruim altijd een beetje in de gaten. Ik vraag me af waar die vandaan komt, toch zeker niet van de startplek waar de wind zo hard en recht op staat? Misschien is de piloot wel heel goed, of heel gek, of het scherm heel snel. Oh ja, de pannenkoek. Een paar happen later verschijnen er nog een paar schermen. "L'addition, s'il vous plaît!" roep ik, en snel een beetje want er moet gevlogen worden! Mijn vader springt al achter het stuur, die kent mij inmiddels. Op de startplaats van Brunas is het een drukte van jewelste. Tandemvluchten worden aan de lopende band verkocht door een nette madame achter een houten uitklapkiok. De startplek doet denken aan Saint Hilaire, met haar mooie kunstgrasmat. Slechts een paar minuten later hang ik het hoogst boven de vallei. Wat een juweeltje is Millau! Als ik nog eens mee wordt gevraagd zeg ik zeker geen nee!

Vliegstek Millau, Frankrijk

Startplek Puncho d'Agast – W

Geschikt voor paragliding en delta.

Coördinaten start: 44.1104, 3.10083, hoogte 820 m.

Coördinaten landing: 44.1169, 3.08861, hoogte 360 m.

Dit is de hoofdstartplaats van Millau en erg populair, ook bij beginners en vliegers in opleiding. Doorgaans is er een startleider aanwezig. Neem je brevet mee, er wordt wel eens naar gevraagd. De landingsplaats(en) zijn te zien vanaf de startplaats. Neem de tijd bij drukte; op mooie zomerdagen is het vanaf 13:00 uur 's middags tot laat in de avond thermisch, dankzij de restitutiethermie van het dal tot zonsondergang vliegbaar. De mooiste manier om van de landing naar de start te gaan is te voet over een trail van slechts drie kilometer.

Startplek Brunas – NW

Geschikt voor paragliding en delta.

Coördinaten start: 44.0732, 3.06407, hoogte 730 m.

Coördinaten landing: 44.0797, 3.05556, hoogte 475 m.

De startplaats is eenvoudig, goed onderhouden en bekleed met kunstgras. Het hoogteverschil tussen start en landing (ongeveer 250 m) is niet bijzonder veel, maar met een stevige soarwind kom je al snel een paar honderd meter boven de startplaats uit. Toplanden is goed te doen op het grote veld achter de startplaats. Met wind uit het noordoosten uitkijken, dan ligt de startplaats in lee.

Kaart: De best gedetailleerde wandelkaart, een must voor de hike & fly liefhebber: IGN 2640 OT TOP 25. Omdat de directe omgeving naast vliegen ook veel te bieden heeft op het gebied van wandelen, sportklimmen, Via Ferrata, spelio, kloofwandelingen (Gorges du Tarn), BASE jumpen en mountainbiken, is dit een erg nuttige kaart om mee op avontuur te gaan.

Contacten: www.millau-evasion.com, www.horizon-millau.com.





En de winnaar is...

Stel, je stuurt twee prachtige foto's in, gewoon omdat de spelregels het toelaten en je zelf niet kunt kiezen. Ook de jury verdeelt haar stemmen over beide foto's en andere inzendingen. Terwijl de twee foto's strijden om de top 3, kan het gebeuren dat een derde inzending opgeteld meer punten krijgt. Heb je twee mooie foto's, dan kan het dus tactischer zijn om er maar één in te zenden. Snap je hem nog? Doseah Morriën stuurde twee foto's in en krijgt zowel de eerste als tweede plaats toebedeeld. Doseah wint met haar inzendingen een Birdz vliegbril, aangeboden door Pedro Verticalo Adventures. Zo kan het dus ook. Er blijven nog genoeg punten te verdelen voor een overtuigende derde plaats voor Raymond Hollander. Namens de redactie onze felicitaties voor de winnaars, alle overige deelnemers worden bedankt voor hun inzendingen.

De winnaar van deze editie van de fotowedstrijd wint een Birdz vliegbril, aangeboden door Pedro Verticalo Adventures.



Verras ons met je foto's!

Ook in de volgende editie van Lift willen we graag weer een fotowedstrijd organiseren. Verras ons met je fraaie foto's en mail ze naar Lift.delta-schermvliegen@knvvl.nl.

In het kort nog even de belangrijkste voorwaarden: De foto moet door jou zelf gemaakt zijn, je kan maximaal twee foto's laten meedoen en de foto dient een originele resolutie van minimaal 2000x3000 pixels (6 MP) te hebben. Voeg in één of twee zinnen een korte beschrijving van de foto toe. Good luck, be creative and have fun!



Eerste plaats:
 "Mijn vader Max
 vliegt door tot de
 zon helemaal onder
 is bij Dune du Pyla."
Fotograaf: Doseah
 Morriën



Tweede plaats: "Mijn vader aan de Ozone Swiftmax boven Dune du Pyla."
Fotograaf: Doseah Morriën



Derde plaats: Pascal Zijlma soart met zijn zeeblauwe Aska al vroeg in de ochtend, wat mooie schaduwen oplevert op het nog lege strand. **Fotograaf:** Raymond Hollander

Vliegen in Jaraguá

Hartje Brazilië

Tekst en foto's: Jan Jacob Stam



"'Ik wil niet! Ik ga naar huis! Nou ja, ik ga alleen maar kijken!' schreeuwt het in me, de avond voordat ik na een week werk in de stad Goiânia naar het parapentegebied Jaraguá afreis. Onge-looflijk tactvol helpt een bevriende piloot vanuit Nederland me over de drempel heen zonder de druk te veel op te voeren: 'Ik vertrouw op je vliegerschap en je intuïtie', laat Desirée me weten. Vliegerschap is veel meer



Rodrigo Manolo (l) en de auteur na hun 200 kilometervlucht. Landen vlak voor het donker om 6 uur 's avonds.

dan de techniek en strategie van het vliegen. Vliegerschap gaat over je hele wezen als piloot; je voorbereidingen, je beoordelingsvermogen en je vermogen tot zelfreflectie en eerlijkheid naar jezelf."

Jan Jacob Stam boekt toch de reis naar hartje Brazilië en heeft geen spijt.



In een VW-busje de berg op.

De reden van mijn angst was dat ik YouTube filmpjes had gezien van de start in Jaraguá waar pilo-ten in harde wind over de start gekeild worden. Bovendien had Sussu, een lokale pilote, me laten weten dat Jaraguá 'strong' is.

Zelden ben ik zo blij geweest dat ik toch gegaan ben! Het was boven al m'n verwachtingen. Acht-honderd kilometer gevlogen op acht vliegbare dagen. Een fantastisch vlakland vliegbaar landschap waar je overal kan landen. Maar vooral een warm nest van piloten, pousada en instructeurs die m'n gebrekkige Portugees (zeg maar nul) ruimschoots overbruggen.

Hard maar niet onmogelijk

Jaraguá is een klein stadje op 1,5 uur rijden van het vliegveld van de miljoenenstad

Goiânia. Als je op XC-planner kijkt springt het vlieggebied in midden-Brazilië er zo uit. Ik word erheen gebracht en beland in de pousada, een soort pension, dat de broers Ricardo en Rodrigo Majolo gedurende twee maanden in de zomer afhuren. Ik word ongelooflijk vriendelijk ontvangen door een huis-houdster die alleen Portugees spreekt, maar we 'verstaan' elkaar. Bovendien spreken mijn ruime kamer, eenvoudige badkamer, grote tuin en zwembad en terrassen duidelijke taal: hier ga ik het fijn hebben. De piloten zijn al naar de start en meteen wordt me aangeboden mij ook omhoog te brengen. Ik laat mijn pent staan, want ik ben moe en wil eerst de kat uit de boom kijken. Via een stoffige weg ben ik om één uur op de start, de 'rampa' zoals dat hier heet. De start is tachtig meter breed, belegd met

tapijt en een paar grote tenten zorgen voor de brood-nodige schaduw om je gefield-packte pent neer te leggen. Het hoogtevverschil met het dal is slechts 300 meter. Het waait. Hard. Te hard. Vinden gelukkig de piloten ook. De Braziliaan die het wereld-afstandsre-cord heeft is er ook. Hij vind het ook te hard waaien. Voorspeld is dat de wind zal afnemen en dat gebeurt inderdaad in het volgende uur. Dan starten de piloten. Er zijn soms wel drie man die het scherm omlaag houden, terwijl de piloot wacht op een luw moment. En dan is het scherm op, rennen omhoog, meteen omdraaien en bijna zonder voorwaartse snelheid omhoog. 'Hard, maar niet onmogelijk', denk ik. En de behulpzaamheid van iedereen op de start wekt veel vertrouwen.



“Jan voa”

De volgende morgen is nog steeds vrij forse wind voorspeld. Met een fourwheeldrive en een oud volkswagenbusje gaan we omhoog. Wij zijn maar een klein groepje van zes piloten en twee chauffeurs. Rodrigo, de instructeur en eigenaar van de vliegschool Latitude 29, zegt dat we beter vroeg kunnen starten voordat de wind nog meer aantrekt. De windzak staat strak, met af en toe een beetje luvte als er vóór ons een thermiek bel staat. M'n scherm ligt in een frotje op de start, ik loop achteruit naar beneden, neem de rem, een paar wikkels, en pas dan wordt m'n scherm open gelegd door minstens twee helpers. Ik ben voorbij de angst. Honderd procent geconcentreerd. Adrenaline stroomt maar ik ben ook kalm. Als ik er voor ga komt het scherm meteen omhoog. Ik ren in een paar stappen de vijf meter omhoog, draai als een speer om en vlieg. Elke poging om je scherm te controleren voor je je omdraait wordt meteen afgestraft. 'Jan voa', klinkt droog over de porto. Jan vliegt.

Wolven op jacht naar thermiek

De start ligt op een paar kilometer lange richel die 300 meter boven het landschap uit steekt. Het begin van de XC bij deze windrichting is 'over the back'. Daarvoor moeten we eerst minimaal 1000 meter boven de start zijn. Het is even soaren voordat ik de bel vind. Maar dan gaat het ook goed: met een plus drie in een lekkere ruime bel omhoog. Uiteraard word je naar achter verzet door de wind. Dus de truc is om na een paar honderd meter hoogtewinst weer naar voren te vliegen en de volgende bel te nemen. En mogelijk nog een keer. Heen en weer, net als bij traplieren. Voordat ik het weet ben ik op 2400 meter, 1700 meter boven de vlakke grond.

'On y va!' zegt Rodrigo die redelijk Frans spreekt. En met drie piloten gaan we! Een prachtig landschap (met pilotenogen) strekt zich voor ons uit! Licht heuvelig, zoals Zuid-Limburg. Landbouwgebied met afwisseling van weiden en akkers. 'Overall landbaar!', denk ik met blijdschap. Nu nog zien of we de volgende bel kunnen vinden. Er zijn nog geen wolken om me te oriënteren, dus ik volg Rodrigo eerst maar eens. Nog 500 meter boven de grond vind ik de eerste bel. Tot m'n opluchting zijn de bellen groot en kalm. Plus drie is gemiddeld. Brazilianen vinden dit 'strong', maar naar onze Europese begrippen zijn deze bellen hemels. Duizend meter hoger kijk ik weer om me heen. Volgen we de hoofdwegen? Kunnen we dwars oversteken over de twintig kilometer tussen de hoofdwegen met het risico in the middle of nowhere te landen? Dat



We landen liefst op een veld waar koeien staan, daar zijn geen slangen en is het gras kort.

moet ik allemaal hier uit zien te vinden. Het is goed om in een groepje te vliegen hier in het vlakland. Rodrigo, Aamod en ik verspreiden ons steeds en wijzen elkaar op de bel. We voelen ons net een roedel wolven op jacht naar prooi: thermiek. En dan komen de strategische beslissingen: mik ik op thermiek die ontstaat in de droge, bruine velden in het vlakke 'dal', of gok ik op de groenere heuveltjes aan weerszijden van het dal? Als bergvlieger heb ik de neiging om de heuvels te nemen, terwijl ik zie dat Rodrigo ook de bruine velden in het dal beproeft.

Om airspace heen

Langzamerhand komen er wolkjes. We klimmen naar 2800 meter. Ik weet dat we niet boven 3000 mogen. En airspace is wel een factor hier. Ze zijn strenger geworden, al trekken sommige piloten zich er weinig van aan. We krijgen wat te maken met crosswind, dat komt omdat we om airspace heen moeten. Het is moeilijk voor me om me te oriënteren, de dorpjes en wegen en het landschap ziet er vanuit de lucht overal hetzelfde uit. We communiceren over onze richting in graden van de kompasroos. 'Tweehonderdvijftig graden', meldt Rodrigo als hij de bel verlaat. Na 130 kilometer zijn we opeens laag. Ik gok op een richeltje en kan net met een nulletje in de lucht blijven. Aamod gokt op een bruin veld in een kom en moet helaas landen. Hij waait zo hard dat hij achterwaarts vliegend landt en later uren bezig is omdat zijn scherm over wat struiken is gedrapeerd.

Tergend langzaam laat ik me op minimale lift mee drijven. Tegen een heuvel aan. En dan verschijnen opeens mijn redders: de Urubu's. Kleine zwarte gieren die alleen de lucht in gaan als er thermiek is. Een groepje van drie is honderd meter van me af. 'Yes!!!'. Even later haal ik weer opge-lucht adem op achtentwintighonderd meter. Het is echt grappig om op je instrument te zien dat je meer dan 2000 meter onder je voeten hebt. Wat ik óók zie op een gegeven moment, is dat mijn voorwaartse snelheid 83 km/uur is. Die had ik nog niet eerder gehad! Rodrigo en ik vinden elkaar weer en vliegen verder. Dorpje na dorpje, bel na bel. Wat een genot! Als we landen om een uur of vijf, staat op mijn gps dat we 191 km van de start af zijn. Wie weet, wie weet! En ja hoor: 213 km. Mijn record en overigens ook dat van Rodrigo. En dat tijdens mijn eerste vlucht hier! In minder dan zes uur. Ik heb nog nooit zo snel gevlogen, een gemiddelde van meer dan 37 km per uur. We pakken in. Het wordt snel donker. Daar had ik even niet aan gedacht: het is hier winter en om zes uur is het donker. Dat zou je een nadeel kunnen noemen. Effectief moet je hier rekenen op max vijf of zes uur vliegen. We liften terug naar het laatste dorp. Meestal lukt het me wel om naar een dorp te liften als ik ergens in de bush geland ben. Een half uur later, genoeg om twee biertjes naar binnen te klokken, komt de retrieve auto. We hebben nog 250 km te rijden naar huis. Maar oh, wat was het dat waard! Als we

om tien uur s'avonds terug zijn heeft Mitsu, de kok, het heerlijke eten klaar. En morgen wacht een nieuwe dag.

Simpel en relaxt

Van de elf dagen dat ik in Jaraguá was, waren er negen vliegbaar. Één dag heb ik overgeslagen omdat ik veel achterstallig werk te doen had. In die acht dagen heb ik 800 km gevlogen. Één keer zijn we na 35 km massaal uitgezakt. Één keer heb ik een fabelachtige vlucht afgebroken omdat ik rap de hoofdstad Brasilia naderde en onzeker was over airspace. Wat werkelijk heerlijk hier is, is dat er deze tijd van het jaar geen of hoogst zelden overontwikkeling is. Je hoeft niet voortdurend de wolken-ontwikkeling in de gaten te houden zoals in de Alpen, in Roldanillo, Colombia of Manilla, Australië. Ricardo en Rodrigo Majolo van de vliegschool voelen zich erg verantwoordelijk, letten goed op je en doen er alles aan om je een fijne en veilige tijd te bezorgen. Het leven in de pousada voelt als een grote familie. Ondanks de taalbarrière hebben we enorm veel gelachen. Alles voelt simpel en relaxed hier. Ik schrijf dit op het vliegveld van Sao Paulo, midden tussen de wereld van het vliegen in Jaraguá en het gewone leven in Nederland. Iets in me wil hier helemaal niet weg. En het is ook wel weer fijn om naar huis te gaan. Volgend jaar ga ik weer! Maar ik ga wel een boel groundhandling doen in harde wind.



Meteen achter de start van Jaraguá zijn er tenten om in de broodnodige schaduw je scherm voor te bereiden.

Bestemming: Jaraguá, Brazilië

Wat kost dat?

Voor een ticket naar Goiania moet je al snel €1000 rekenen.

In Jaraguá betaalde ik €58 per dag. Dat is inclusief:

- Overnachting
- Ontbijt en lunch om mee te nemen, avondeten
- Transport naar de start
- Begeleiding
- Retrieve (wel bijdragen aan de benzine kosten)
- Maar vooral: hulp bij problemen zoals geld wisselen, kapot la harnas repareren, gescheurde camelbag vervangen. En ook het instellen van je apparatuur.

Transport van en naar het vliegveld is mogelijk. Eventueel kun je ook in een wat luxer hotel in de stad, dan wordt je daar smorgens opgehaald op weg naar de start. Extra: €5 startgeld per dag. En eigen bier.

Wanneer?

Juni en juli. Juni is zachter, dan komen de piloten met een jaar of drie ervaring. Juli is sterker, dan komen de wat meer ervaren piloten. Regenen doet het eigenlijk niet. Overdag is het rond de 30 graden en 's nachts koelt het af tot een heerlijke 15 graden. Vanwege de droogte geen planknachten.

Voor wie? En wat mee te nemen?

Voor ervaren piloten. Je moet echt feilloos achterwaarts kunnen starten in harde wind. Verder is het vliegen relatief makkelijk en relaxed. Er is weinig openbaar vervoer en omdat de avond vroeg valt is het heel erg aan te raden om bij Latitude 29' te boeken, dan weet je zeker dat je 's nachts in je eigen bed slaapt.

- Spot is bij Latitude 29' verplicht, het is het voornaamste retrieve-systeem. Op heel veel plaatsen is geen telefoonbereik. Sommige dorpen hebben wel mobiel netwerk, maar soms ondersteunt dat jouw provider niet.
- GPS die in kompasgraden richting aangeeft.
- Lokale simcard is aan te raden. Ik betaalde totaal €15 voor twee week met 2 Gb.
- Heel goede zonnebrandcrème en een hoed met rand voor als je moet lopen.
- Gele koorts-vaccinatie wordt aangeraden.
- Water is in Jaraguá uit de kraan is te drinken, maar in de pousada is ook een filter voor water.
- Neem toch maar Loperamide mee of andere sterke diar-reemmer.

Contacten

Rodrigo Majolo, Vliegschool Latitude 29'

www.latitude29.com.br, contato@latitude29.com.br

De start van Jaraguá, goed onderhouden. 300 m hoogteverschil.

Magazine voor delta- en schermvliegen



Mooi hé, Lift?

Lees jij hem ook zo graag, of blader je 'm door voor de mooie foto's? Jij kunt ons helpen het blad zo mooi te houden!

Lift zoekt een:

Vormgever

We vragen alleen dat je de beschikking hebt of kunt krijgen over Adobe InDesign. Heb je nog geen ervaring met dit programma, maar wel zin en tijd om het te leren: meld je aan!

Het team van Lift kan je alles leren wat nodig is om dit mooie blad te maken, als jij bereid bent er de nodige tijd in te steken.

Heb je al ervaring met InDesign en vormgeving? Nog beter!

Nieuwsgierigheid gewekt?

Meld je aan via:

lift.delta-schermvliegen@knvvl.nl

PanchoAmelia
Air Sport Equipment Trading



Colors of ARAK

EN | B precies er tussen in

Het scherm van het jaar

Leen een demoscherm voor proefvluchten

Size	XXS	XS	S	M	
Cells	57	57	57	57	
Area flat (m²)	21,4	23,3	24,8	26,4	28,6
Area projected (m²)	18,3	20,0	21,3	22,6	24,5
Wingspan flat (m)	10,75	11,22	11,58	11,94	12,42
Wingspan projected (m)	8,60	8,98	9,26	9,55	9,93
Aspect ratio flat	5,40	5,40	5,40	5,40	5,40
Aspect ratio projected	4,03	4,03	4,03	4,03	4,03
min. profile depth (cm)	58	61	63	65	67
max. profile depth (cm)	242	253	261	269	280
Glider weight (kg)	4,1	4,3	4,5	4,7	5,0
Certified weight range (kg)	50 - 75	65 - 85	75 - 95	85 - 105	95 - 120
Extended weight range (kg)	75 - 80	85 - 90	95 - 100	105 - 110	120 - 125

€ 3.950⁰⁰
op deze
prijs een
hoge inruil
met een
oud scherm
mogelijk

Vliegen met een **motor**

Waarom zou je dat doen?

Tekst en foto's: Peter Blokker

Op de warmste dag die Nederland ooit gemeten heeft, bevond ik mij op de coolste en koelste plek die ik kon bedenken: Op driehonderd meter hoogte boven het afgeladen strand van Castricum aan Zee. Vanuit mijn hoge troon zag ik de kleurrijke badgasten, volle parkeerplaats en rijen voor de ijskraam. Nauwelijks een half uur geleden steeg ik op vanaf luchthaven Beverwijk, vloog langs mijn woonplaats Uitgeest en vermeed zo de file naar de kust.





Aan thermiekbellen ontbrak het niet op woensdag 24 juli, maar je hebt toch een eerste zetje nodig om hoogte te kunnen maken. Dat zetje kreeg ik van de Vittorazi Moster 185 Plus die mij met haar vijftwintig pk de lucht in blies. Deels op thermiek, maar grotendeels met motorvermogen maakte ik een xc-vlucht van bijna twee uur over polder, bos, strand en zee. Met een paramotor ben je niet afhankelijk van een berg of lier zoals bij ongemotoriseerd paragliden. Toch is het niet allemaal benzinegeur en zonneshijn. Er komt nog best wat kijken bij het paramotorvliegen.

Vaker vliegen

Oefenhellingen op voormalige vuilnisbelten en een strook kustgebergte waar een paar dagen per jaar gesoord kan worden. Meer heeft Nederland niet te bieden voor paragliders die zonder mechanische hulp omhoog willen. Oh ja, de lier... een mechanische starthulp, waarna je negen van de tien keer weer binnen vijf minuten aan de grond staat. Iedere piloot wil vliegen, vaker en langer! In de jaren tachtig van de vorige eeuw hebben creatieve piloten, die net als wij op een vlakke plaat wonen, geëxperimenteerd met starten en vliegen met grote ventilatoren op hun rug. Aangedreven door een eenvoudige tweetaktmotor konden ze vliegen, zonder afhankelijk te zijn van omgevingsfactoren. Dat klinkt als muziek in de oren. Nou ja, muziek?

Valsspelen

Wie herkent het niet? Uitzakken en noodgedwongen landen, net de aansluiting missen voor de volgende bel. Je zou toch willen dat

je even gas kon geven, heel even maar, een beetje valsspelen. Dat spel is voorbij als je een motor op je rug hebt. Geen jacht naar thermiek meer. Sterker nog, paramotorpiloten geven de voorkeur aan dode lucht voor een vlucht zonder turbulentie. Mijn eerste paramotorvluchten voelden onsportief aan omdat ik niet eens mijn best hoefde te doen om boven te blijven. Tokkels los, blikje Red Bull in mijn hand, kleine stuurcorrecties op gewicht, en gas geven om hoogte te houden en vooruit te komen. Uit lichte verveeling begin je om je heen te kijken. En dan gebeurt het, dan zie je wat je niet ziet als je zonder motor vliegt. Alles waar je dus geen tijd voor had, omdat je druk was met het centreren in een bel samen met een handvol andere piloten die je in de gaten moest houden. Misschien is paramotorvliegen minder sportief, maar er is veel meer tijd en rust om te genieten van het uitzicht.

Regeltjes

Mooi, ik heb een paramotor dus kan overal vliegen! Starten op het veld van de lokale voetbalclub en het centrum van Amsterdam over vliegen. Niet dus... Hoewel je actieradius zo groot is als je brandstofvoorraad, mag je niet overal vliegen. Sterker nog, ongemotoriseerde paragliders hebben op sommige plekken en tijden ontheffing van de transponderplicht, maar die geldt dus niet voor een paramotor. Een paramotor heeft die ontheffing niet gekregen, omdat het niet nodig is nog een paar honderd meter extra in een thermiekbelt op te schroeven voor je overlandvlucht. Gewoon gas geven volstaat om afstand af te leggen. Zonder transponder mag een paramotor dus

minder hoog dan een paraglider. De regels en richtlijnen geven aan dat een paramotor op minimaal 150 meter hoogte vliegt en op glijvlucht altijd een noodlandingsveld kan bereiken. Het plafond is vaak de transponderplichthoogte, voor het overgrote deel van Nederland 1.200 ft (ca. 360 meter). De luchtruimclassificatie waarin een paramotor mag vliegen is hetzelfde als voor een ongemotoriseerd scherm, klasse E en G. Als je een geschikt veld hebt gevonden om te starten en landen, heb je toestemming nodig van de grondeigenaar, moet het veld voldoen aan de eisen (RVGLT), een Verklaring van Geen Bezwaar van de Burgemeester en een aanmelding van het veld bij IL&T (Inspectie Leefomgeving en Transport). Natuurlijk zijn er nog meer regels voordat je de lucht in mag. Een brevet is verplicht en je uitrusting moet zijn ingeschreven. Dat laatste levert je dan een kenteken op dat je zichtbaar op je scherm moet plakken. Er komt dus best veel bij kijken voordat je bij het veld om de hoek mag starten.

Van paragliden naar paramotor

De opleiding tot paramotorpiloot wijkt weinig af van de berg- en lieropleiding voor paragliders. De theorievakken zijn hetzelfde en ook de examenvragen lijken op elkaar, aangevuld met een paar basisvragen over de gemotoriseerde uitrusting. Aan groundhandling wordt minstens zoveel aandacht gegeven. Veel van de praktischeisen komen overeen, zoals het oren trekken, achtjes draaien en doellandingen maken. Vanwege de grote overlap kunnen gebrevetteerde paragliders een verkort opleidingstraject volgen: een zogenaamde omscholingscursus.

sus. Eigenlijk is de term bijscholen meer op zijn plaats, want de kans is groot dat je beide disciplines zult blijven doen na je opleiding. Er is geen vrijstelling meer voor het theorie-examen. Wel zit het theorie-examen iets anders in elkaar. Als je één onderdeel – bijvoorbeeld meteo – niet haalt maar de rest wel, hoeft je alleen dat vak over te doen.

Zal ik het doen?

Voor een gebrevetteerd paraglider is de stap

snel gezet. Voor ongeveer € 500,- en een uur of tien les ben je omgeschoold. Dan nog een paar avonden theorie stampen en je hebt een paramotor brevet. Vind je het leuk genoeg, dan zijn er best wel wat tweedehands uitrustingen te vinden en kun je voor € 2.500 de lucht in. Twijfel je nog, neem dan eens een proefles. Paramotorvliegen is niet voor iedereen. Als fanatiek hike & fly piloot had ik niet verwacht ook de lol in te zien van het paramotorvliegen. De disciplines kun-

nen prima naast elkaar beoefend worden en elkaar zelfs aanvullen. Meer vliegreuen, starts en landingen betekenen meer schermbeheersing, met of zonder motor. En om een misverstand uit te weg te ruimen: Paramotor vliegen is niet alleen voor oude mannetjes met snorretjes en monteurs die gek zijn op knutselen. Kijk eens op Youtube onder acro paramotor en je wordt overtuigd hoe hardcore het kan zijn.

	Paramotor	Paragleden
Omvang uitrusting	Vanaf 30 kilo. Scherm, reserve, motor met harnas, brandstof en helm met oorkappen.	Vanaf 5 kilo.
Transport	Achterop of -in de auto, fietskar voor sportievelingen	In een rugzak.
Startplekken	Heuvel, berg, strand of open veld.	Heuvel, berg.
oorbereidingstijd	Afhankelijk van transport en te monteren onderdelen, inclusief warmdraaien, ongeveer 15 minuten.	Op je gemak in vijf minuten.
Kosten aanschaf complete nieuwe set	€ 9.500,-	€ 4.500,-
Regelgeving	Complex, met eisen aan inschrijving materiaal, kenteken plicht, minder luchtruim zonder transponder.	Eenvoudiger, met minder registraties en meer mogelijkheden voor vliegen zonder transponder.
Ideale omstandigheden	Weinig wind, dode lucht.	Wind uit een bepaalde richting en thermische omstandigheden.
Schermskeuze	Bij voorkeur paramotorscherm (reflexprofiel), snel, trimmers.	De keuze is reuze.



Een enkeldoeks verpakte verrassing

“Zullen we nog een extra trek doen?” vraagt Kadir vanuit zijn bijzondere positie. We hangen op ruim 400 meter hoogte aan de lierkabel boven het Friese Wânswert. Mijn passagier hangt anderhalve meter onder mijn kont. Zijn scherm hangt tussen ons in, nauwkeurig opgeborgen in de D-bag. Oké, nog één extra trek, pleasure delayer!

Tekst en foto's: Peter Blokker



D-baggen is niet nieuw. Door je scherm op een speciale manier op te vouwen in een zogenaamde D-bag (afkorting voor “deployment bag”), kan je starten vanuit luchtballonnen, tandems, helikopters, trikes of zelfs bouwwerken. Acro-piloten maken er graag gebruik van voor shows en trainingen. Ook in Nederland wordt er zo nu en dan een D-bag sprong gemaakt. In het voorjaar van 2019 wel een heel bijzondere: De eerste D-bag met een enkeldoeks paraglider!

Een bijzondere bestelling

Ik ken Kadir als iemand met mooie plannen. Een D-bag uit een luchtballon in Turkije is één van die plannen. Ter voorbereiding boekt hij bij Pedro Verticalo Adventures een D-bag workshop en bestelt een op maat gemaakte D-bag. Hiermee werd de ambitie van Kadir plotseling een uitdaging voor mij. Nog niet eerder heb ik een D-bag mogen maken voor een enkeldoeks scherm en we moeten de hele vouwprocedure opnieuw analyseren. In een standaard D-bag kunnen wel twee enkeldoeks schermen, dus die moet een stuk compacter. De lijnen van een enkeldoeks scherm hebben geen mantel en moeten heel nauwkeurig opgebonden kunnen worden om zogenaamde tension-knots te voorkomen. Het ontwerp werd verfijnd en de D-bag geproduceerd, tijd voor de praktijk!

Niet eens zo'n gek idee

Een enkeldoeks paraglider is niet het eerste scherm die je zou kiezen bij het uitvoeren van een D-bag. Het lijkt allemaal wat kwetsbaarder en dat is het ook. De lijnophangingen (celtussenwanden) liggen er bij het vouwen ongeordend bij. Bij een conventioneel scherm is dat ook zo, maar nu zie je het... Puur cosmetisch eigenlijk. Wat betreft de vliegeigenschappen van een enkeldoeks scherm, is de keuze niet eens zo gek. Er zijn geen cellen die zich met lucht hoeven te vullen na de release uit de D-bag. Bij de transitie naar het vliegen zal het scherm niet fel aanduiken, zo is de enkeldoeks niet gebouwd en daarvoor ontbreekt massa (licht scherm en geen vier kilo aan lucht in de cellen). De verwachting is dus dat het scherm na het releasen snel opent en zonder heftige bewegingen gaat vliegen.

De primeur

De laatste trek brengt ons op 450 meter hoogte. Safety's los... Stuurtokkels in de hand... Releases tussen duim en wijsvinger... 3... 2... 1... Kadir is in vrije val! De vrije val tijd bedraagt een seconde, terugkijkend op de GoPro, maar zal in het hoofd van Kadir zeker langer hebben geduurd. De Niviuk Skin 2P van Kadir hangt nauwelijks vijftien meter onder me en vliegt al. Geen twist, geen duik, niets gek, en alles nog heel! De kreet van Kadir die op het lierveld, en tot ver op de Waddenzee, goed te horen is, is er een van geluk! De wereldwijd eerste enkeldoeks D-bag is een feit. Nu nog die luchtballon in Turkije!

AirArea.eu

*Aanbod van alles
wat men
verkopen wil,
particulier of
zakelijk.*



Op de website
veilingen van:

- Schermen
- Harnassen
- Vario's
- Pakzakken
- Helmen

Heldere garantieregels voor kopers en verkopers.

LE BOUTON D'OR +

CHALET WALLIS - ZINAL



TE HUUR

Aan het einde van het Val d'Anniviers, verscholen tussen de bergtoppen van de "keizerlijke kroon" in Wallis, ligt Zinal. Vanwege de gunstige ligging en de windrichting een ideale zomer- en winterbestemming voor Paragliding.

Geniet vanuit dit authentiek Zwitsers chalet van het prachtige landschap. Le Bouton d'Or is een comfortabele zespersoons chalet, gelegen aan het landingsveld en dicht bij de skilift. Voor uitgebreide informatie bezoek onze site.



GELEGEN AAN HET LANDINGSVELD

WWW.BOUTONDOR-ZINAL.COM




Delta producten

Icaro helm 4fight LT jet
Carbon Optic Long Tail
€ 270,00 ~~€ 295,00~~





Swivel voor reserve parachutes € 89,-
incl. webbing loops voor bevestiging.

Reserves met DHV certificaat

Blitz 140 kg	€ 368,-	€ 460,-
Blitz 160 kg	€ 384,-	€ 480,-
Blitz 220 kg	€ 762,-	€ 840,-

Winkel en Webshop

Winkel open op : Vrijdagavond en verder op afspraak
Adres: Weesperstraat 118 U
1112 AC Diemen - Amsterdam
Email: info@panchoamelia.nl

www.panchoamelia.nl

Mijn eerste keer slepen

Yan Disselhorst is een jonge deltapiloot die eind september zijn eerste vijf sleepstarts heeft gemaakt in Bösing en (Duitsland). "Ik was toen nog 15 en had geen brevet 2 maar wel brevet 1 plus. Door de nieuwe B1 plus-regeling heb ik mijn 1e sleepstarts kunnen maken." Hier lees je zijn verslag.



Tekst en foto's: Yan Disselhorst



"Mijn eerste keer slepen is voor een belangrijk deel mogelijk gemaakt door Harm Darwinkel. Niet alleen als sleeppiloot, maar ook door zijn inzet om de sleepmethode toegankelijker te maken. Voorafgaand heb ik in de bergen gevlogen en heb ik gelierd. Door het lieren heb ik ervaring opgedaan met het starten met trekkracht en in de bergen heb ik ervaring opgedaan met vliegen, sturen, thermieken, turbulentie enzovoort. Ook ben ik vaak met mijn vader in de duo meegevlogen en heb ik kunnen zien hoe het slepen nou precies gaat. Hierdoor was ik toe aan mijn B1plus en dus mijn eerste keer slepen.

Eerste keer

Na het opdoen van die ervaringen en het voorbereiden was het mijn beurt om dan zelf te slepen. Zaterdag was er overdag te harde wind maar toen de wind in de avond afnam zijn we gaan vliegen. Ik lag op de dolly met de (bijna) ondergaande zon achter me. Het startsignaal werd gegeven en het verbaasde me hoe geleidelijk het slepen ging.

Het moeilijkste was voor mij het loskomen van de dolly en het samen doorstijgen met de dragonfly (het sleeptoestel voor deltapliegers). Het volgen van de dragonfly in de vrije lucht vond ik meevallen vooral omdat de bruydel goed ingesteld was en ik niet te veel bardruk had tijdens het slepen. Het moeilijkst vond ik om recht

achter de dragonfly te blijven.

En dan op 400 meter ontkoppelde ik en zag ik de dragonfly met daarin Harm naast me vliegen. Met op de achtergrond de ondergaande zon. Harm stak hij een duim op naar me, ik joelde van plezier en stak er ook een duim op terug. Waarna de dragonfly naar beneden spiraalde om hoogte af te bouwen voor de landing.

Laatste vluchten

Het was zondag de laatste dag in Bösing en de lucht was blauw en er was geen cumulus te zien en zo bleef het ook de rest van de dag. We begonnen met opbouwen, ik ging voor mijn eerste start op half 11. Toen ik op de dolly lag en het signaal gaf om de kabel strak te krijgen kreeg ik geen antwoord: de dragonfly had pech. Na lang bellen heeft Harm het toch voor elkaar gekregen om hem aan de draad te krijgen. Het sleepbedrijf ging verder.

Ik maakte die dag drie starts om op een totaal van vijf starts te komen in een weekend. Ook heb ik vijf minuutjes gedraaid in een thermiekbel die voor mij toch iets te moeilijk en onduidelijk was. Ik bleef draaien, maar hoogte won en verloor ik niet. Na wat gedraai kon ik het niet volhouden en heb ik de landing ingezet.

Wauw wat is slepen toch geweldig!

Ik wil Harm, Annet, Daidalos en de rest die dit mogelijk hebben gemaakt heel erg bedanken!



NK Precisie Stand Up 2019

Tekst en foto: Huub Coumans

Op zaterdag 22 juni werden bij Sky Rebels in Numansdorp weer de Nederlandse Kampioenschappen Precisie Stand Up gehouden. Er deden 20 deelnemers mee, verdeeld over zeven teams.

De deelnemers kwamen voornamelijk van Sky Rebels zelf en van Falcon Air, waaronder de vijf piloten van de kernploeg Precisie, die ook naar de EK's en WK's gaan.

Dan de wedstrijd zelf. Bij de discipline Precisie Stand up moet je bij de landing op je voeten blijven staan, of doorlopen. Er mag dan niks anders eerst de grond raken, totdat het scherm de grond raakt. Gebeurt dat wel, dan krijg je van de jury de volle 10 meter-score aan je broek. Eerst gaan de wind-dummy's de lucht in voor de windvluchten. Na hun landing startten we met de wedstrijd.

Thermische bubbels

Al gelijk in de eerste ronde werd duidelijk dat de zon ook zijn werk zou doen deze zaterdag. De eerste thermische bubbels waren er al. Dat betekende dat er hard gewerkt moest worden om goede scores te kunnen zetten. Na de tweede ronde werd er zelfs een pauze gehouden totdat de ergste thermiek een beetje gedempt was. Er vielen dan ook heel veel 10-meters, dus landingen buiten de doelcirkel.

Toch wisten de betere precisievliegers zich vooraan in het klassement te nestelen. Na die pauze werden er nog twee rondes gevlogen. Totaal werden er dus vier rondes gevlogen, terwijl al drie

rondes voldoende zijn voor een geldige NK Precisie.

Na die vier rondes werden de scores bij elkaar geteld. Paul Hendriks (Falcon Air) had de minste centimeters en was voor de eerste keer Nederlands Kampioen Precisie.

Daarna was de prijsuitreiking, gevolgd door een barbecue. Alle deelnemers en hun aanhang konden terugzien op een geslaagde wedstrijddag.

Nog een extra vermelding van de drie deltavliegers van de Buizerd, die de overstap gemaakt hadden naar een 'lap stof', en als team "De Buizerd" aan de wedstrijd deelnamen. Zij vertelden dat ze genoten hadden van dit evenement en vroegen naar de volgende wedstrijden Precisie om daar dan ook weer deel te nemen.

De uitslagen

Individueel

1. Paul Hendriks (Falcon Air) 3,08 m
2. Harco Top (Sky Rebels) 6,36 m
3. Huub Coumans (Falcon Air) 6,47 m
4. John van der Reijden (Sky Rebels) 13,01 m
5. Ruud Stam (Sky Rebels) 15,45 m

Teams

1. Falcon Rebels (Paul Hendriks, John v.d. Reijden, Huub Coumans) 22,56 m
2. Sky Rebels-2 (Ronald de Haan, Remko v.d. Kaaden, Ruud Stam) 70,96 m
3. Sky Rebels-1 (John Otterspeer, Arie Bons, Peter Moree) 73,87 m



Ready to Transit



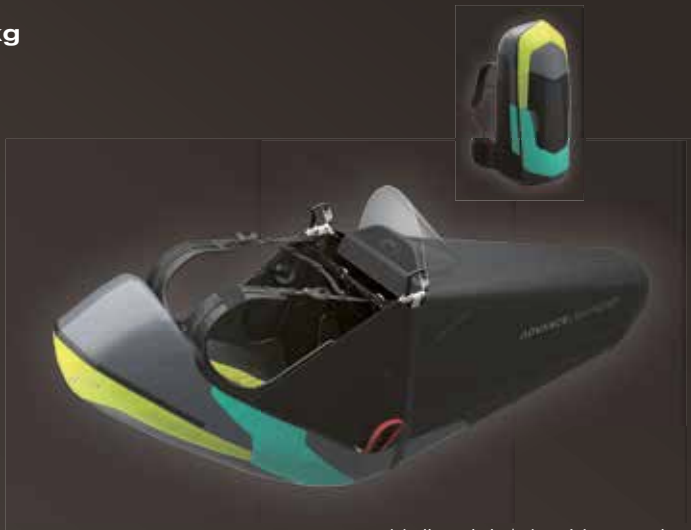
Comfortabel, modulair, functioneel - v.a. 2,75 kg

Het LIGHTNESS 3 lichte XC harnas is zeer comfortabel en héél functioneel. Nieuwe opties maken dat dit derde generatie LIGHTNESS harnas beter aan je gebruik is aan te passen dan ooit. De gewichtsrang van de S maat varieert van 2,75 kg tot 3,37 kg en dat hangt af van of je de SAS-TEC beschermingsplaat en het windscherm gemonteerd hebt. Daarmee creëer je veel gebruiksmogelijkheden. Van een aantal dagen durend bivouacking avontuur tot het vliegen van een nieuw cross country record: alles is mogelijk met een LIGHTNESS 3.

Inbegrepen bij aflevering LIGHTPACK 3 en COMPRESSBAG

www.advance.ch/lightness

ADVANCE LIGHTNESS³



Hollandair | Jos Vermeulen
Zwiepseweg 11, 7244 AJ Barchem
0653 744749 | www.hollandair.nl

Trucje 10: Samen thermieken - Hoe gedraag je je in een drukke bel?

Tekst, afbeeldingen en foto's: Peter Blokker

"Piep... Piep... Pieperdepiep... Piiiiieeeeep"

Het mooie geluid van je vario. Niet alleen de frequentie van het variogeluid gaat omhoog, maar ook je hartslag. Misschien wel puur uit vreugde. Of, zoals vaak aan het begin van je vliegcarrière maar regelmatig ook vele jaren later, vanwege stress. Op festivals en in populaire vlieggebieden hangt de huisbel vaak vol met piloten. Soms is het chaos, maar meestal zorgen piloten voor een duidelijke volgorde en gelijke draairichting in de bel. Met een goed plan kun je netjes aansluiten en je hartslag onder controle houden met een zingende vario.

Chaotisch bellen delen in Kössen



Als je je huiswerk goed hebt gedaan en de weerberichten hebt bestudeerd is de kans groot dat iemand anders dat ook gedaan heeft. Wanneer je dus op de topvliegstek van de dag komt, tref je daar waarschijnlijk nog iemand aan. En nog iemand, en nog een heleboel iemanden. Nu kan je denken: "Ik wacht het wel even af; er komt zo meer ruimte." Meestal is dat pas zo als de condities matiger worden, omdat de thermiekbel niet groter is dan waar de piloten op dat moment hangen. Dan zit er niets anders op dan mee te doen, maar dat is best eng als je niet gewend bent om bij elkaar en met elkaar te vliegen. Het wordt een stuk makkelijker als je je aan wat regels houdt, zoals we in dit artikel beschrijven.

De bel in

Zodra je het gebied nadert waar je piloten ziet draaien en stijgen, kom je in de buurt van de bel. Bekijk welke draairichting gevolgd wordt en sluit aan achter een piloot in de buitenbocht. Dus: als de piloten in de bel rechtsom draaien, mik dan iets links achter de piloot die de breedste bocht maakt. Dit geeft je ruimte als je de draaicirkel iets verkeerd hebt ingeschat. Hoe meer ervaring je hebt, hoe vlotter je van buiten naar binnen kan verplaatsen. Mik nooit meteen op de krappe binnenbocht, dan jaag je andere piloten de stuipen op het lijf. Door de eerste cirkels ruim te vliegen, krijg je een goed overzicht over de beste stijgpositie en het verkeer. Je vliegt dan net buiten de andere piloten om of er met voldoende afstand achteraan. Zodra je je plek gevonden hebt, kun je steeds nauwer centreren, maar alleen als de andere piloten op dezelfde hoogte daar ook zo over denken.

Als het teveel wordt

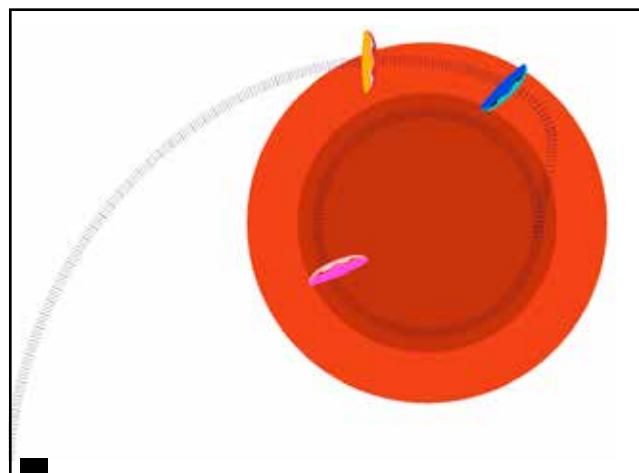
Als het verkeer op gelijke hoogte je te veel wordt, vlieg dan meteen weg van de bel. Vergroot gewoon je draaicirkel. Hiermee kom je in een langzamer stijgebied of zelfs zinkgebied terecht. Je wordt dan binnendoor verticaal gepasseerd en maakt de bochten weer nauwer naar de kern als er ruimte is ontstaan.

Bumperkleven

Het kan ook gebeuren dat je steeds dichterbij de piloot voor je komt te vliegen. Niet doen, nergens voor nodig. Je hebt hier zelf de controle over. Als je je voorligger te dicht nadert, vlieg je te snel (dus moet je iets meer remmen) of draai je te krap (dus maak je de cirkel wat groter). Speel met je remmen en draaicirkel om de onderlinge ruimte tussen de piloten in de bel gelijk te verdelen.

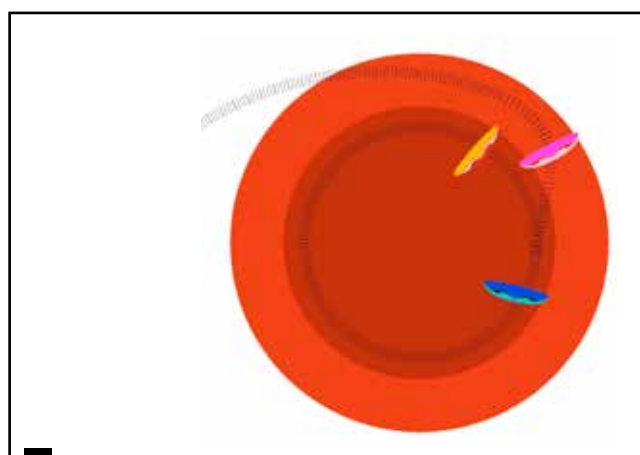
Ontsnappen naar grote hoogte

Vliegen met andere piloten is de makkelijkste manier om te zien waar de sterkste stijging is. Een groep goede piloten maakt samen beter gebruik van de bel dan alleen. Als je meer ervaring krijgt merk je dat het prettig is om samen te vliegen met de beste piloten, omdat ze constant de onderlinge afstand bewaken met kleine correcties. Zo verwerven ze een positie waarin ze de gelegenheid hebben om direct een sterk stijgebied in te draaien, waarmee ze voorgoed uit de groep verdwijnen naar grotere hoogte.



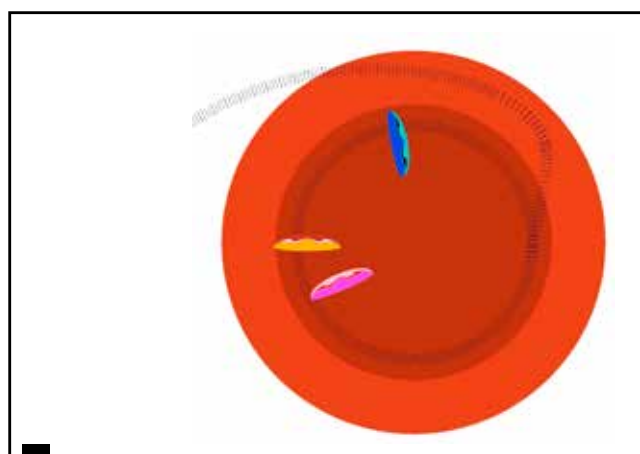
1

Met een ruime bocht buitenom invoegen achter een andere piloot.



2

De paarse piloot kan pas scherper indraaien achter de gele piloot.



3

De paarse piloot moet afstand vergroten door langzamer te vliegen en de bocht ruimer te maken.

uit het Logboek



van Erwin Driever

Datum: 17 juni 2019
Start: Babadağ, Ölüdeniz, Turkije
Hoogte: 1200 meter
Scherf: Swing Axis

Een jaar eerder had ik me het al voorgenomen. Ik zou mijn vijftigste verjaardag onvergetelijk gaan vieren! Dus ik had al in oktober 2018 een B1 cursus geboekt bij Paraglidingsschool Inferno, precies in de week van mijn verjaardag in juni. Eigenlijk zou ik in die week naar Slovenië gaan. Maar alleen Turkije was in die week een optie. Ik mocht gelukkig mee!

Ölüdeniz Turkije bleek een zomers warm vliegparadijs. Ik kon mijn ogen nauwelijks geloven. Al bij de eerste wandeling naar zee landden op de boulevard de tandempiloten easy tussen de nietsvermoedende toeristen. Veilig werden hun passagiers weer met beide beentjes op de grond gezet. Alsof het de gewoonste zaak van de

wereld was.

Samen met een andere rookie waren wij de enige twee van het gezelschap die nog nooit hadden gevlogen, zelfs nooit een scherm hadden aangeraakt of een harnas gepast. Maar we hadden er zoveel zin in!

In extase boven Turkije tijdens mijn eerste solovlucht van 1200 meter!

Maar eerst oefenen, oefenen en nog eens oefenen, allemaal om het 26 m² scherm op het bloedhete strand recht boven je te krijgen. In dat brandende zonnetje was dat wel ff afzien zeg, pffieuw. Gelukkig ging het voorspoedig en ik mocht naar boven voor mijn eerste solo. Ik kon niet wachten! Een eerste solo vanaf 1200 meter... Nice!

Snel de uitrusting klaarleggen en na een grondige controle het scherm opzetten. Naar boven kijken of 'ie goed staat, aanremmen en gaan! Met de armen naar achteren en met de duimen omhoog rende ik de afgrond in. En daar begon mijn eerste vlucht! Dit was zo fantastisch!

Helemaal alleen van de Babadağ met tranen van geluk in mijn ogen! Al snel kwam de Blue Lagoon van Ölüdeniz uit de bewolking tevoorschijn. Uit een groenblauwe tropische zee rees daar het hagelwitte zandstrand, versiert met groene strandbedjes. Adembenemend was dat uitzicht. Hier kon echt helemaal niets tegenop.

Mijn beste verjaardag ooit!

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

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



Nieuw: Breeze XL

Breeze is een modulaair harnas, speciaal op verzoek van ons gemaakt, omdat de Nederlandse markt om XL vraagt. Het harnas heeft een afneembare protectie met een opblaasbaar deel en een slim reserve compartiment.

Maak een afspraak om proef te zitten of om er mee te vliegen.



Nieuw: Arriba4 EN-B

De Tequila5 in de maat S weegt 5 kg en de nieuwe Arriba4 in maat S weegt 3,9 kg. Lichtgewicht materiaal vliegen is een niet te stoppen trend.

De nieuwe Arriba4 is de lichte versie van de Tequila5

Size	XXS	XS	S	M	L
Cells	49	49	49	49	49
Area flat (m²)	20,50	22,90	25,20	27,10	29,00
Area projected (m²)	17,40	19,40	21,40	22,90	24,90
Wingspan flat (m)	10,42	11,01	11,55	11,97	12,39
Wingspan projected (m)	8,10	8,56	8,98	9,31	9,63
Aspect ratio flat	5,29	5,29	5,29	5,29	5,29
Aspect ratio projected	3,78	3,78	3,78	3,78	3,78
min. profile depth (cm)	52	55	58	60	62
max. profile depth (cm)	249	264	276	287	297
Glider weight (kg)	3,3	3,6	3,9	4,1	4,4
Certified weight range (kg)	50 - 75	55 - 82	70 - 95	85 - 105	95 - 115
Extended weight range (kg)		82 - 85			115 - 120
Homologation	LTF/EN: B	LTF/EN: B	LTF/EN: B	LTF/EN: B	LTF/EN: B

Informatie

De afdelingen Deltavliegen en Schermvliegen 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, zoals aankondiging van inschrijvingen voor examens en wedstrijden plus de uitslagen daarvan, veranderingen in regelgeving, bijzondere vliegprestaties en nog veel meer. Ben je lid maar ontvang je geen digitale nieuwsbrief? Stuur dan een e-mail met je lidmaatschapsnummer naar ledenservice@knvv.nl en het verzoek om toezending van de digitale nieuwsbrief.

KNVvL afdeling Schermvliegen

Op de website van de afdeling Schermvliegen <http://knvv.nl/afdelingen/schermvliegen/> is de meest actuele informatie te vinden over onder meer de volgende onderwerpen:

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



KNVvL afdeling Deltavliegen

Op de website van de afdeling Deltavliegen <http://knvv.nl/afdelingen/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



