

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



Vliegen onder

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

Tekst Peter Blokker, Foto: Erwin Voogt

de föhn

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

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

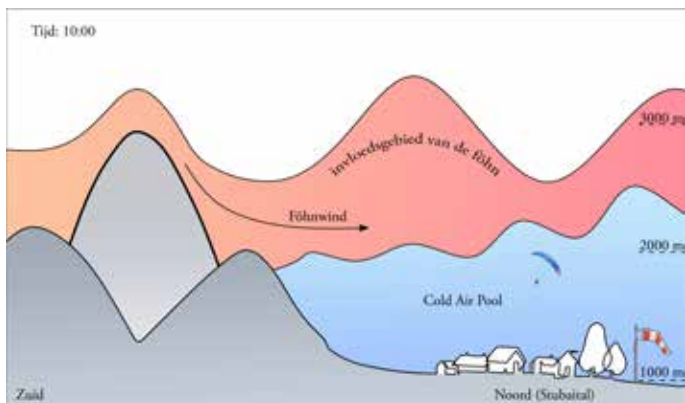
30. Parafly STUBAICUP

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

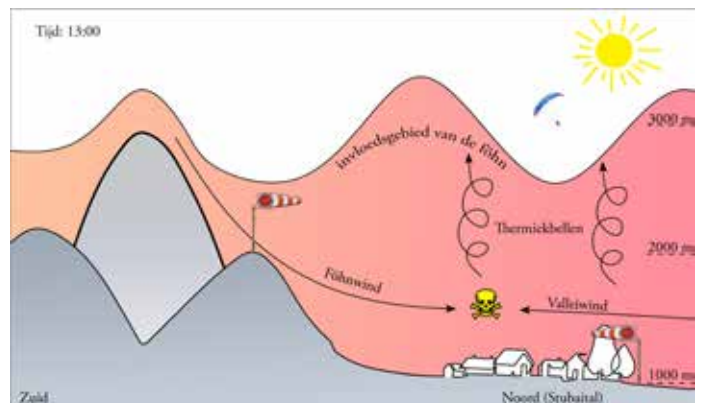
Föhn-pauze

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

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



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



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

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

De CAP brokkelt af

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

Ein bisschen Sportlich

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



Paul Guschlbauer

Lezing van een X-Alps atleet



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

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

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

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

Eerste indrukken

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

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



Foto: AirDesign

AirDesign UFO (EN-C / EN-B)

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

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

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

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

AirDesign UFO-bi (EN-B)

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

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

777 R-light 3 (EN-B)

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



Foto: Triple Seven



Foto: Swing

Swing Serac RS (EN-B)

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



Advance Iota DLS (EN-B)

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

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

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



Harnas: Skywalk Cruise

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

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



Pancho Amelia

AND
Air Sport Equipment Trading

De beste soarharnassen

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

Core pure set 410gr

- Seat shell
- Storage bag
- Speed system
- Carabiner
- Sternum strap

Core permair set 800gr pure met:

- Permair Add-on
- Inflation Bag
- Permair Mouthpiece

€ 640,00

€ 370,00



PERMAIR
TECHNOLOGY BY SKYWALK

SKYWALK

PARAGLIDERS

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

Mosquito Hike € 270,00

Mosquito Plus € 370,00



AIR VUISA



Kortel Karver2

€ 355,00 -> € 305,00



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

KORTTEL
K o r t e l

www.panchoamelia.com



Foto: BGD

Base 2 Lite (EN-B)

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



Nova Mentor 7 Light (EN-B)

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

AirDesign Volt 4 (EN-C)

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



PanchoAmelia
AND
Air Sport Equipment Trading



The Chili 5 2+2 jaar garantie

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

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

PanchoAmelia
AND
Air Sport Equipment Trading



DHV Schermkeuring



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

€ 200,00
Skywalk met
2+2 Garantie

€ 180,00
Konstest voor
alle andere
merken

SKYWALK
PARAGLIDERS





Exclusief aanbod

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

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

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

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

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

De specs

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

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

An advertisement for the Syride SYS`Nav XL paraglider instrument. The background shows a paraglider's cockpit with a view of a valley and mountains. The instrument is a black and red handheld device with a color screen displaying flight data: 2836m altitude, 2956m target altitude, 2649m current altitude, 29 km/h speed, 9.2h time, and +0.3 m/s rate of climb. The text 'syride SYS`Nav XL' is visible at the top of the device. In the top left corner, the website 'portoshop.nl' is displayed. On the right, there is a blue box with text and a Bluetooth icon.

portoshop.nl

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

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

Eerste tweelijner EN-C

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

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

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

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

Regels aangepast

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

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

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

Sneller en beter

De Volt 4 heeft 57 cellen en een strekking van 6,5, wat gemiddelde waarden zijn voor C-schermen. De constructie is gebaseerd op die van de huidige tweelijners op de markt. Het scherm is gemaakt van het lichte doek Skytex 27 en heeft veel nitinol staafjes om de vorm te behouden.

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

Het scherm is makkelijk te vliegen en krijgt minder snel een

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



Foto's: AirDesign



777 Knight 2 (EN-B)

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

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



Foto: Triple Seven



Icaro Pica2 (EN-A en DGAC)

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

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



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

Niviuk Kode P (EN-A)

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



Foto: Niviuk

Mac Para Aravis

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



Foto: Mac Para

