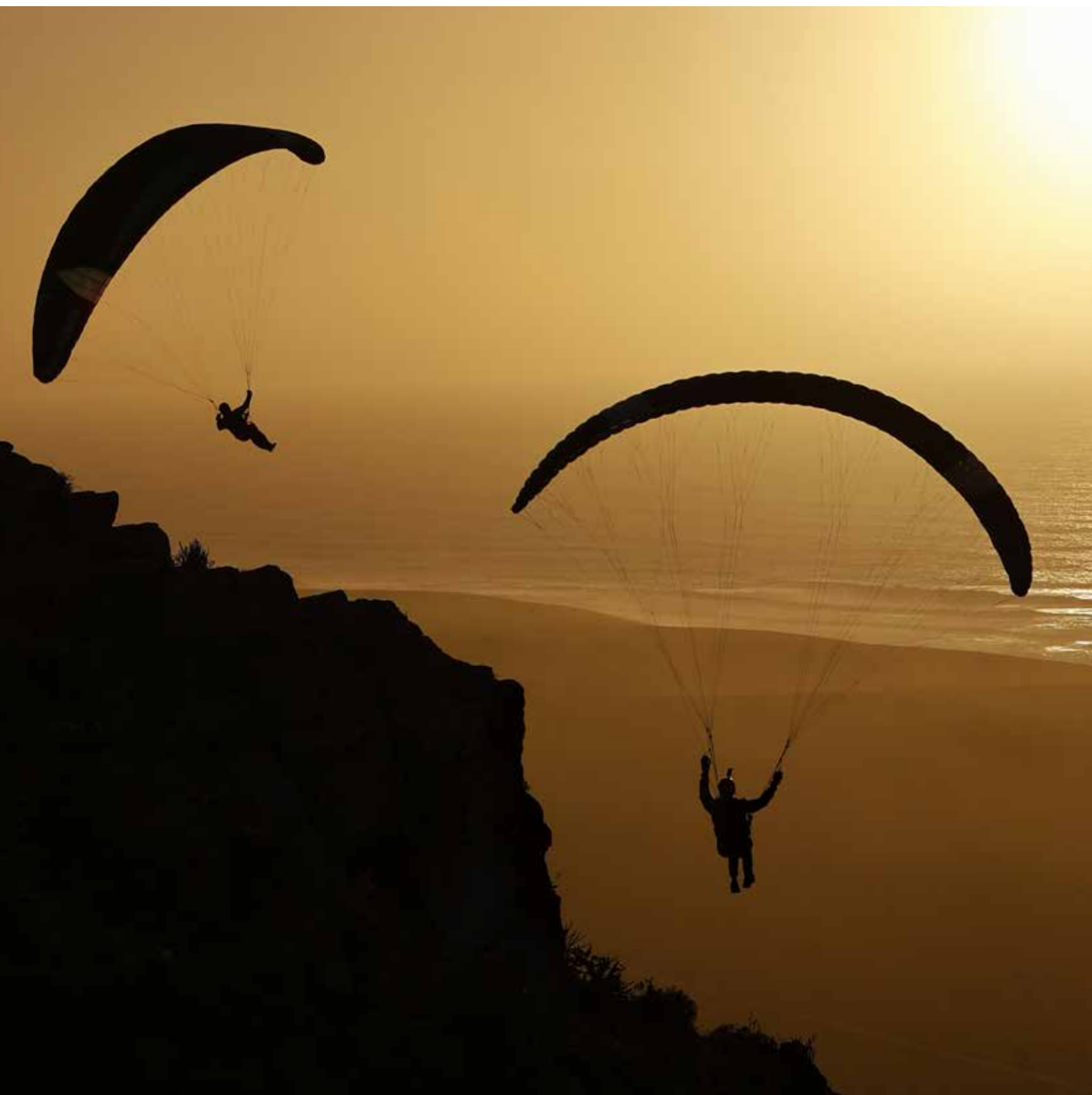


Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



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

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

Hoofredacteur

Bastienne Wentzel

Redactie-adres

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

Redactie

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

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Bastienne Wentzel

Druk

Drukkerij Weemen.

Advertenties

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

Bijdragen voor Lift

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

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



Topsport

Nu ik dit schrijf, zijn de Olympische Winterspelen in volle gang. Ik kijk eigenlijk bijna nooit sport. Erfenisje uit mijn jeugd. Toen stond ik noodgedwongen elke zaterdag én zondag langs het voetbalveld voor de wedstrijden van mijn vader en broer. Op tv was Studio Sport favoriet en stond er vaak voetbal op. Een kleine overload voor een konijntje dat meer met muziek en dansen had.

Wat een opluchting dus toen ik mijn vriend en huidige piloot leerde kennen. Een sportief typ met een aversie voor balsporten en in het bijzonder voetbal. Toen wist ik nog niet van zijn verslaving aan gevaarlijke sporten, maar dat even terzijde. Als er nu thuis voetbal op staat, is dat omdat *ik* Oranje wil zien spelen.

Mijn piloot heeft echter wel een zwak voor de Olympische Spelen. Nee, hij zet geen wekker om wedstrijden te zien als die op het andere halfroond zijn. Hij blijft er ook niet voor thuis. Bij mooi weer is hij nog steeds het liefst zelf actief. De samenvattingen kijkt hij echter wel dagelijks, en de belangrijke wedstrijden pakt hij graag mee. Vooral schaatsen is favoriet. Ik krijg dus het een en ander mee.

De Olympische Spelen: een echte way of life.

Net zoals paragliden. Gek dus eigenlijk dat paragliden geen onderdeel is van de Spelen!

Natuurlijk was het heel gaaf om Jutta en Femke te zien winnen op de 1000 meter. Girl power! Ook de mannen hebben het tot nu toe goed gedaan. Ik heb sporten gezien die ik nog niet echt kende, zoals shorttracken en de half-pipe. Beide heel spectaculair! Sport draait erg om emotie. De ontlading en blijdschap als een medaille wordt gehaald. De eensgezindheid en steun van het Nederlandse publiek, ter plekke en in de woonkamer. Maar ook de teleurstelling als een podiumplaats er nét niet in zit. Helemaal als dat door de schuld van een ander komt. We feel you, Joep Wennemars! Want zoals Joy Beune in een interview zei, een paar dagen na haar vierde plek: ze werken vier jaar toe naar de Spelen. Vier jaar lang waarin al het andere op de tweede plek komt. Vier jaar waarin ook veel gevraagd wordt van de familie en vrienden van de sporters. Een echte way of life.

Net zoals paragliden eigenlijk. Weekendplannen wijken spontaan als het vliegbaar is. Vakanties worden geselecteerd op de vliegmogelijkheden. Soms tot frustratie van partner, familie en vrienden. Gek dus eigenlijk dat paragliden geen onderdeel is van de Spelen!

Ik zie het wel voor me. De sportcommentator: "We schakelen nu live over naar Cortina voor de finale van het speedflyen. Morgenmiddag zijn de kwalificaties voor acro." Ik zou het een mooie toevoeging vinden. Wie weet zit ik dan ook aan de buis gekluisterd. Eén ding weet ik zeker: die gouden plak voor het hoogste aantal tandemvluchten als passagier? Die heb ik zeker in de pocket! Ik zal het Wilhelmus alvast gaan oefenen.

Vouwkonijn

LIFT



inditnummer

Coverfoto: Parakites in Marokko - Doseah Morriën

Down Under - deel 2	4
Parakiting.nl heeft nieuwe eigenaren	10
Slepen met een drone - de toekomst van het lieren?	14
Interview: Yan Disselhorst, jonge deltapiloot	20
Vliegsteekkengids: de Balkan	23
Via Ferrata & Fly: klimmen en vliegen bij de Dachstein	30
De veiligheidscultuur bij paragliding	36

Paragliding Down Under



Deel 2 – New South Wales

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



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

Goanna op de start van North Brother

Je zal toch een eigen startberg hebben. Misschien kan dat alleen in Australië. Hoe dan ook, Godfrey Wenness kocht in 1997 Mount Borah, gelegen in het noorden en binnenland van New South Wales bij het gehucht Manilla. Twee pubs, een garage en een kleine buurtsuper. Daarvoor hoef je niet naar deze plek. Wel voor een van de beste paragliding en delta locaties ter wereld met vier startplekken in alle richtingen van het kompas met fantastische xc mogelijkheden. In 2007 vloog Alex Hollwarth hier een wereldrecord met een vlucht van 506 kilometer. Ik hoop dat hij een goede retrieve had...

We zijn hier om te vliegen

De campingfaciliteiten op The Farm zijn eenvoudig, het sanitair verdient een upgrade en de keukens een grote schoonmaak. Maar who cares, we zijn hier om te vliegen en de ontmoeting met oude bekenden en nieuwe vrienden maakt het tot een superplek. Vooral als je na een lange vermoeiende vlucht even een duik in het zwembad kunt nemen.

's Morgens rijdt Karl ons met de Basher, een oude rammelbak waar hij constant aan lijkt te moeten sleutelen, de berg op. Liever dat dan zelf de steile en lastig begaanbare weg op rijden. Iets wat met regen overigens totaal onhaalbaar is omdat de weg dan in een modderbaan verandert.

Zoals vaak als je op een fantastische vliegplek bent is het weer net nu niet zo fantastisch. De windrichting verandert geregeld zodat er verkast moet worden tussen de startplekken, is dan weer zwakjes en vervolgens vrij fors. Geduld is een schone zaak.

Maar er zijn meer uitdagingen. Australië. De zon gaat dan wel in het oosten op en in het westen onder, maar via een baan over het noorden. Een onverwachte uitdaging bij het vliegen in onbekend gebied. Hilariteit achteraf, maar in de communicatie op weg naar een volgende wolk of bergketen levert het regelmatig verwarring op. Down Understeboven.

Zorgeloos wegvliegen

Uiteindelijk maken we samen 15 fantastische vluchten. Oké, niet de twee- of driehonderd kilometer die de localo's hier vrijwel dagelijks maken. Het is verleidelijk je mee te laten blazen met de vaak stevige oosten of noordenwind. Maar een buitenlandse landing betekent hier een enorm lange retrieve. Niet alle wegen leiden naar Manilla. En niet naast de doorgaande weg landen, is niet aan te bevelen. Tenzij fly & hike bij 30+ graden je hobby is, want er is vaak geen mobiele ontvangst. Dus proberen we ondanks tegenwind terug te komen, of zorgen we dat een van ons in de buurt van de auto landt, zodat de ander zorgeloos weg kan vliegen.

Zo vliegen we onder andere naar Gunnedah en een stuk terug (D: 67 km; K: 92 km) met Patrick en Milsey. Naar Turravan enkele reis (beiden 78 km) met Ben. En ben ik de retrieve om Koos in Warialda (126 km) op te halen.

Niet alle vluchten lopen goed af. Ben's vleugel heeft een scheur van een meter opgelopen door een territoriale en agressieve *wedgetail eagle* (wigstaartarend) met een spanwijdte van twee meter. Zoals



veel roofvogels in Australië heeft die het op schermen gemunt die te dicht in de buurt komen. Gelukkig kan hij er goed mee landen maar ik kijk wel anders naar die gevederde vrienden.

Mount Borah

Start

875 meter, alle richtingen

Drie landingen:

West, East en bij The Farm

Contact

www.flymanilla.com

Coördinaten

30°40'45.2"Z 150°36'31.5"O



Mount Borah met in het midden landingsplek The Farm en rechts de startplekken.



North Brother

North Brother

Start

450 meter hoogteverschil, NNO – O

Landing

groot grasveld op privéterrein

Club

MNCF Mid North Coast Flyers

Coordinaten

31°39'25.9"Z 152°46'40.4"O

Legende

North Brother - een van drie bergen aan de kust waar een boeiende Aboriginal-legende aan vast zit. Iets met jaloezie en moord en doodslag. De start is leeg, op een rondsluipende goanna na. Koos heeft nog net voldoende lift om te blijven hangen, voor mij niet meer dan een glijvlucht met adembenemend uitzicht op de kust bij Port Macquarry. In deze omgeving zijn meerdere stekken, voor elke windrichting is er wel eentje. Op een goede dag kun je hier heerlijk soaren of overland gaan richting het strand en daar landen. Wij hebben niet zo'n dag, en voorlopig slaat het weer om. Regen en wind. Het is per slot van rekening lente en we zakken naar het zuiden af. Steeds verder weg van de tropische invloed.



North Brother



Van links: vliegende honden, waterdragon en kamperen tussen de wallaby's.

Blackheath

Start

1040 meter, ZZW-NNW

Landing

700 meter

Club

Blue Mountains Hang Gliding Club

Coordinaten

33°38'37.4"Z 150°14'41.5"O

Klifstart

We rijden met een grote boog om Sydney heen naar The Blue Mountains die in het westen liggen. Een walhalla voor hikers, fietsers en toeristen uit Zuid-Oost Azië, en een enkele Hollander, die zich vergapen aan de Grand Canyon-achtige kloven en watervallen. Net buiten alle drukte ligt Blackheath. Een enkel Toyota-busje met Koreanen weet het te vinden om van de zonsondergang te genieten. En terecht.

Hier een prachtig met kunstgras aangelegde start. Beetje vlak, dus je moet flink doorlopen, en een starttramp voor delta's. Op de parkeerplaats een prima overnachtingsplek.

Zelfs met eco-toilet. En, dat moet toch nog even gezegd, die vind je echt overal in dit land en de meeste startplekken zijn ervan voorzien. Toch prettig. Maar dat terzijde. We hebben het ontbijt nog niet achter de kiezen als Kaspar aan komt rijden. Een goed teken. Binnen de kortste keren staan we klaar om te starten. Vroeg, want overal om ons heen zie je enorme cumuli ontstaan. Ook Blackheath is een soort canyon, de start een klif van 80 meter op 1000 meter hoogte. Alle mitsen en maren ook hier van toepassing en de app geeft zelfs aan welk niveau een piloot moet hebben om bij welke omstandigheden te mogen starten.



Blackheath

We vinden het wat overgereguleerd, maar dat blijkt wel heel Australisch te zijn. We klagen niet, knopen de door Kaspar uitgelegde richtlijnen in onze oren en starten. Ik heb nog net een goede startwind, Koos moet zeker drie kwartier wachten op de juiste zucht van voren terwijl ik alweer

overweeg vanwege de wolkenopbouw en het onweer in het westen te gaan landen in het alleen daarvoor aangewezen veldje. Tussen de paarden die er niet van op- of omkijken. En wat een mazzel, weer mogen we meerijden naar onze auto wat een enorme hike scheelt, waarna iedereen zich

snel uit de voeten maakt en het onweer de start schoon blaast. Via de achterafwegen van de prachtige nationale parken ten zuiden van Canberra rijden we de staat Victoria binnen. Voor nog meer vliegavonturen.

De start van Mt Blackheath met de mat voor paragliders en de 'ramp' voor deltavliegers.





Van boven: zwarthalsshoningvogel;
ornaatelfje, satijnblauwe prieelvogel en grijze
wouw

BEN JE AL PARAGLIDER EN
WIL JE DELTAVLIEGEN EENS
PROBEREN ? ONTDEK EEN
ANDERE DIMENSIE VAN
VLIEGEN !



Wordt deltavliegen jouw volgende
avontuur?



Scan of mail naar actie@high5.name



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

Kom dan een middagje bij ons vliegen!

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

*) prijs 2026

Je bent van harte welkom!

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



Een nieuwe wind bij Parakiting: *Doseah en Olivier nemen de takkels over*

Tekst: Doseah Morriën



Na decennialang pionieren op het strand van Wijk aan Zee draagt Max Morriën het stokje over aan Doseah Morriën en Olivier Lenten. Met een frisse blik, levenslange soar-ervaring en een gezonde dosis jonge energie zijn zij er meer dan klaar voor. Samen slaan ze hun vleugels uit om hun gezamenlijke passie voort te zetten en een nieuwe fase van paragliding- en groundhandling school Parakiting in te luiden.

Max Morriën, pionier van het Nederlandse duinsoaren. Foto: Doseah Morriën.



Vlnr: Doseah Morriën, Max Morriën en Olivier Lenten. Foto: Marc Lenten.

De geschiedenis van Parakiting met Max Morriën begint in 1992. Max vertelt over het begin: "Altijd was ik al gefascineerd door deltavliegen, maar ik reed ook motor en een delta was erg lastig om mee te nemen achterop. Tijdens het reizen door de bergen op mijn motor zag ik mensen aan een parachute langs de bergen vliegen. Gelijk was mij duidelijk dat ik gevonden had waar ik naar op zoek was."

"Terug in Nederland bezocht ik een vakantiebeurs, waar de school Para Adventure stond. Hier boekte ik gelijk een paraglidingcursus. Na een paar cursussen gevolgd te hebben kwam ik erachter dat er ook in Nederland aan het strand gevlogen werd. Eerst waren dit voornamelijk delpiloten, maar er vlogen ook al paragliders. Aanvankelijk probeerden we vanaf de duintoppen te starten, zo hadden we het namelijk in de bergen geleerd. Al gauw kwamen we erachter dat je voor het soaren vanaf het strand moest starten en je een compleet andere set vaardigheden nodig had dan we in de bergen geleerd hadden."

Het ontstaan van de 'Total Control' methode

Max vervolgt: "Toen mede-pionier Thijs Versloot en ik deze technieken eenmaal beheersten, viel ons op dat veel gebrevetteerde piloten vastliepen bij het duin. Zij misten de specifieke skills die het soaren vereist. Omdat wij inmiddels ervaring hadden opgebouwd, besloten we deze piloten te gaan helpen. Daarom startten wij 15 jaar geleden samen een groundhandling-school op het strand: Parakiting. Met deze naam wilden we het belang van het kiten op de grond met een paraglider benadrukken, omdat de schermbeheersing die je hiermee opbouwt essentieel is voor iedereen die een betere piloot wil worden."

Binnen de school ontwikkelden de pioniers hun eigen 'Total Control'-methode om

piloten stapsgewijs te begeleiden naar een volledige schermbeheersing en beheerst soaren. Dit bleek zo'n succes dat de methode uitgroeide tot het bedrijf dat het nu is. Max zegt: "Het werd al snel duidelijk dat soaren een unieke discipline is, anders dan vliegen in de bergen of aan de lier. Soaren vraagt om specifieke vaardigheden, kennis en materiaal dat perfect is afgestemd op de wind en de condities aan het strand. Het gevoel en de skills die je hier opbouwt, maken je ook in de bergen en aan de lier een betere piloot."

De eerste revolutie: De miniwing

Max zat er uiteraard bovenop toen de eerste miniwings verschenen, de legendarische Little Clouds. Hij vertelt: "Toen wij vorige eeuw op het strand begonnen, vlogen we nog met oude, tweedehands schermen. Het liefst kozen we een maatje kleiner dan in de bergen gebruikelijk was, zodat we meer snelheid hadden en daardoor veiliger konden vliegen. Op het strand vlieg je namelijk met meer wind dan in de bergen. We experimenteerden ook met speedride-schermen, maar die hadden te weinig prestaties om lekker mee te soaren. Het was duidelijk: soaren vroeg ook om een ander type glider, vooral vanwege de sterke wind."

"De eerste grote doorbraak kwam in 2009 uit Frankrijk met de komst van Little Cloud. De eigenaar, Thomas Bourdeau, was een kite-designer. Bij het kitesurfen kies je de maat van je kite afhankelijk van de windsterkte, en omdat het in zijn dal vaak hard waaide, wilde hij dat principe toepassen op paragliders. Hij ontwierp voor zichzelf een 'miniwing': een klein scherm met genoeg performance om veilig in hardere wind te vliegen. Dit was zo'n succes dat hij zijn eigen merk begon en andere fabrikanten volgden snel. Het was de eerste grote revolutie voor het soaren."



Parakiten tot zonsondergang in Marokko. Foto: Doseah Morriën.

De tweede revolutie: de parakite

De Little Cloud miniwings waren jarenlang de eerste keuze voor soarpiloten, totdat er vier jaar geleden een tweede revolutie plaatsvond. De eerste 'parakite' kwam op de markt: een scherm waarbij het trimsysteem van kites was toegepast op een paraglider. Ook hier was Max als een van de eersten erbij: "Parakites zijn uitermate geschikt voor het soaren aan de kust. In plaats van in de lucht met je trimmers bezig te zijn of naar je speedsysteem te zoeken, heb je de controle over je snelheid direct in je hand. Hiermee kun je normaal, maar ook extreem dynamisch vliegen. Je kunt aanduiken en snelheid omzetten in lift: veel effectiever dan met een traditionele paraglider. Ook op de grond is het een wereld van verschil: wanneer je op het strand staat en er komt een windstoot, word je niet achteruit geblazen. Je doet simpelweg je handen omhoog en blijft rustig staan."

Nu de sport deze nieuwe fase ingaat, vindt Max het tijd om ruimte te maken voor de volgende generatie: "Ik heb van mijn hobby mijn werk kunnen maken zonder de passie van de hobby te verliezen. Nu ik mijn 67e jaar bereikt heb, pensioengerechtigde leeftijd, kan ik met trots het stokje overgeven aan Doseah en Olivier. Ik geef nog steeds les op het strand en blijf altijd bereikbaar voor advies over het aanschaffen van materiaal en andere vragen."

Parakiting: relevanter dan ooit

Vanaf 2026 nemen Doseah en Olivier het stokje officieel over vertelt Olivier: "Het is bijzonder om te zien hoe alles nu samenkomt. De naam Parakiting werd 15 jaar geleden door Max en Thijs gekozen om de nadruk te leggen op het 'kiten' met een paraglider; het absolute belang van schermbeheersing en de Total Control methode. Die basis, die Max de afgelopen jaren heeft opgebouwd, is iets waar wij nog steeds volledig achter staan en waar we op voortbouwen."

De recente explosie in populariteit van de parakites heeft de naam van de school echter een extra betekenis ingeblazen. "Het voelt alsof de sport en onze naam na 15 jaar definitief naar elkaar toe zijn gegroeid: parakiting is nu meer verbonden met het soaren dan ooit. Waar Parakiting al 15 jaar bouwt aan een unieke lesmethode, zijn wij als nieuwe generatie perfect in staat om mee te bewegen met de snelle ontwikkelingen binnen de sport. We combineren de vertrouwde leermethoden van Max met de nieuwste technieken, om de veiligheid en het plezier op de duinen te waarborgen."

Community en de toekomst

Olivier vertelt hoe ze de toekomst zien bij Parakiting: "Paragliden doe je niet alleen; dat doe je samen. Soaren draait voor ons om vrijheid: vliegen als een vogel, gedragen

door de wind. Maar net zo belangrijk is het delen van die ervaring. Het strand is de plek waar na een dag vliegen de mooiste verhalen worden verteld. Dit echte wij-gevoel willen wij met onze vernieuwde school versterken. Wij bouwen verder aan een community waar we vliegen veilig, leuk en toegankelijk maken voor iedereen."

"Diezelfde visie zie je terug in onze manier van lesgeven. Iedereen leert op zijn eigen manier en tempo, bij Parakiting bieden we daar alle ruimte voor. Onze cursussen zijn hierop afgestemd, waarbij we bewust afwisselen tussen verschillende instructeurs. Elke instructeur brengt zijn eigen unieke ervaring, nuances en vliegstijl mee, zodat we elkaar aanvullen en samen de meest complete begeleiding bieden. Zo leer je telkens iets anders en sluit de begeleiding aan bij wie jij bent. Wij weten dat je, zelfs na jarenlange ervaring, elke dag kan bijleren. Met die gedachte bieden wij de middelen om zelfstandig door te kunnen groeien."

"Het is bekend dat groundhandling zorgt voor betere controle, maar goede schermbeheersing gaat verder dan alleen het scherm boven je houden. Het gaat om het feilloos positioneren en corrigeren van je vleugel, weten waar hij is zonder te kijken en hem veilig kunnen beheersen in harde wind. Het gaat erom dat jij total control hebt over het scherm, en niet andersom."



De eerste miniwings: Little Clouds. Foto: Pascal Boulgakoff.

Een geweldige vlucht begint bij een goede take-off. Parakiting zorgt ervoor dat jij met een zelfverzekerd gevoel de lucht in gaat, of je nu op het strand staat, aan de lier of in de bergen."

Verder kijken dan het duin

Hoewel de basis op het strand ligt, kijken de nieuwe eigenaren met vol enthousiasme vooruit. "In de toekomst breiden we ons aanbod uit met disciplines als Hike & Fly, vol bivouac en overlandvliegen in de bergen. Zo is Parakiting dit jaar ook met een eigen team aanwezig tijdens de Ozone Chabre

Open competitie in Frankrijk. Daarnaast gaan we vaker de grens over met vlieg-reizen, organiseren we testdagen op het strand en gaan we actief aan de slag om de jeugd enthousiast te maken voor de sport. Voor wie van de toekomst van het soaren wil proeven, hebben we een Kiteriser Masterclass ontworpen om alle ins en outs over de parakite te delen!"

"Wij willen ons de komende jaren, in nauwe samenwerking met de KNNVL, inzetten voor het waarborgen van de kwaliteit van onze sport en het toegankelijk houden van het soaren voor de hele community."

"Vier het met ons mee!"

Er volgt alvast een uitnodiging: "Om deze verbondenheid te vieren, én om de overname en het nieuwe seizoen in te luiden, organiseren we deze zomer een groots strandfeest inclusief BBQ voor de hele community. Een moment om samen te komen, ervaringen te delen en vooruit te kijken. De exacte datum maken we bekend via onze socials en de website; houd deze dus goed in de gaten!"

Website en socials: parakiting.nl



Groundhandling als basis van 'Total Control'. Foto: Olivier Lenten.

De toekomst van het lieren?

Op de Coupe Icare afgelopen najaar was 'ie al te zien: de drone van het Chinese bedrijf Blue Wing die paragliders de lucht in kan slepen. Een lang veld is niet meer nodig, geen gedoe met lierkabels, altijd tegen de wind in de lucht in en afgezet worden precies waar je wil. Is dat echt haalbaar? Jeroen Dekkers zocht uit hoe het met de ontwikkeling staat, leerde dronevliegen en werd zelf in China de lucht in gesleept met zijn paraglider.



De Sky-Tow 201 van Blue Wing Technology

Tekst: Jeroen Dekkers
Foto's: Jeroen Dekkers en Blue Wing

Juli 2025. Een Instagram reel eist mijn aandacht op; een paraglider wordt omhoog gesleept achter een drone. De eerste ingeving is dat dit een goed in elkaar geknutseld AI-filmpje is. Na de reel enkele keren goed te bekijken blijkt dit géén deepfake te zijn. Met m'n wortels in de zweefvliegwereld begrijp ik dat dit een interessante aanvulling kan zijn voor de paraglidingsport. Ook met een zweefvliegtuig wordt je veelal opgelierd, maar een sleepstart achter een motorvliegtuig is een startmethode die een groot voordeel kent ten opzichte van lieren; de locatie van ontkoppelen is dan een vrije keuze waardoor je dus in thermiek afgezet kunt worden. Maar een paraglider achter een vliegtuig is geen optie: het snelheidsverschil is te groot. De zoektocht begint...

Chinese drone

Al snel vind ik de fabrikant, een start-up uit 2024 uit China genaamd Shenzhen Blue Wing Technology Co. en de Chineestalige website.

Op het verzoek om meer informatie per e-mail wordt vriendelijk gereageerd. In de loop van de tijd hebben we uitgebreid contact. De fabrikant beantwoordt vragen over technische specs, veiligheidsvoorzieningen en de fase waarin de sleepdrone zich op dat moment bevindt; hij is bijna klaar voor productie.

Als wederkeer duik ik in de Europese regelgeving en stuur informatie hierover richting China. Eén ding is nu ook meteen duidelijk, deze drone aanschaffen en gaan gebruiken is (nog) geen optie. Er moeten obstakels genomen worden. Een nieuwe uitdaging.

Brevet

In september beman ik de beursstand van Davinci Gliders op de Coupe Icare, het bekende vliegfestival in Frankrijk. Een team van Blue Wing is daar ook aanwezig om hun producten bekendheid te geven in Europa. Daar ontmoeten we eigenaar Wallace Wang. We hebben via gemeenschappelijke kennissen meteen een band.



Jeroen Dekkers wordt de lucht in gesleept met de Sky-Tow drone.

Om mijn kennis van wet-en regelgeving over drones op peil te brengen haal ik het dronebrevet voor de open categorie. Een relatief eenvoudige taak waarvoor je online de benodigde kennis opdoet. Voor iemand met een L3/B3 of een paramotor-vliegbewijs zou dit een simpele opgave moeten zijn. Kaartlezen, navigatie en veel van de luchtvaartregelgeving beheers je dan immers al. Gelijktijdig schaf ik een drone aan, want voor dit dronebewijs moet je ook enige vliegervaring opdoen. Daarna onderteken je een verklaring dat je de voorgeschreven oefeningen goed beheerst. Dan ben ik er nog niet, want de Sky-Tow 201 waar paragliders mee gesleept worden mag niet bestuurd worden met een dronebrevet voor de open categorie. Dit brevet dekt slechts drones tot een vlieggewicht van 25 kg...

De Sky-Tow 201 van Blue Wing Technology zet 41 kg op de schaal waar het gewicht van de 2 batterijen van elk 13,5 kg nog moet worden opgeteld. Met 68 kg valt deze drone dus ruimschoots in de *specific* categorie waar alle drones >25kg in vallen.

Daarnaast is het oplieren van paragliders niet hetzelfde als dronevliegen. Een willekeurige paraglidingpiloot zonder enige instructie op een lier zetten is vragen om problemen. Dit geldt natuurlijk ook voor het slepen met een drone. Zelfs met uitmuntende dronevliegvaardigheden is het slepen van personen iets anders. Een opleiding is noodzakelijk.

De volgende stappen

Een volgend brevet, verdere uitbreiding van kennis, strengere eisen, de plicht om je bedrijfsmatig te registreren als operator en een exploitatievergunning aanvragen. Aan het gebruik van drones in deze klasse worden strikte eisen gesteld. Een andere hindernis is dat een drone slechts mag opereren tot een maximale hoogte van 120 meter en het vervoer of slepen van personen nog niet is gereguleerd. Gelukkig haal ik energie uit uitdagingen.

De droneopleiding voor het zware spul dat in de *specific* categorie valt gaat dieper in op wet- en regelgeving. Ook doe je er de kennis op die nodig is om een risico-inventarisatie en -evaluatie op te stellen en een vluchtplan te maken en in te dienen. Een noodzaak om drones in deze categorie te mogen inzetten. Er moet een operationeel handboek worden opgesteld en voor de toekomst blijkt een

RT-aantekening om via de luchtvaartband per radio te mogen communiceren met de luchtverkeersleiding ook een noodzaak. Gelukkig heb ik die al.

Naar Shenzhen

Om opgeleid te worden op de Sky-Tow drones ga ik eind december met mijn vrouw naar Shenzhen, een stad met bijna 20 miljoen inwoners en hét technologische centrum van China. De hypermoderne stad floreert, wat zichtbaar is aan het aantal Porsches, Maybachs en andersoortige peperdure voertuigen die we in ons land niet of slechts sporadisch aantreffen. In Shenzhen wonen meer dan 50.000 miljonairs.

Aangekomen op de enorme luchthaven van Shenzhen stappen we in de supermoderne subway waarna Wallace ons warm verwelkomt. De vlieglocatie ligt in Dongguan, een aan Shenzhen grenzende kleinere stad (populatie 7.000.000) waar de fabrieken staan die de in Shenzhen ontwikkelde technische producten produceren.

Het veld ligt temidden van een recreatiegebied en er mag hier worden gevlogen met drones, paragliders, paramotoren en delta-trikes tot een hoogte van 500 meter. Op 1000 meter vliegen hier de commerciële toestellen van en naar alle bestemmingen ter wereld.

Het vliegveld

Bij aankomst op de vlieglocatie zien we doorlopend piloten en tandems door de drones omhoog getrokken worden. Al meer dan 3500 geslaagde sleepvluchten zijn hier uitgevoerd.

Aan de zijkant van het veld zijn engineers bezig met testen van de Blue Wing Technology Drones die zowel vrijvliegend als met hun sleeplijn verbonden aan een boom beproefd worden om data te verzamelen. Trekkend aan een boom worden de duurtesten gedaan. Alle data wordt uitgelezen en voor analyse doorgestuurd naar het hoofdkantoor. Tientallen batterij-sets staan klaar en snelladers zorgen voor een onuitputtelijke voorraad energie.

Je ziet aan alles dat hier gedreven mensen aan het werk zijn. Continu wordt er overlegd, gebeld en word er weer een laptop aangesloten op een drone die dan even bij mag komen. Met camera's worden de testvluchten vastgelegd van start tot landing.

Het bedrijf

In totaal werken er 20 fte's bij Blue Wing Technology waarvan 15 universitair opgeleide engineers. Eigenaar Wallace is ervan door-drongen dat zijn ontwikkelingen onder een vergrootglas liggen en een technische misser desastreuze gevolgen kan hebben voor zowel gebruikers als voor de toekomst van het bedrijf.

De werknemers zijn gedreven, ze maken uit eigen beweging soms lange dagen en werken wel eens een nacht door om problemen op te lossen of om het werk af te krijgen. Wallace laat ons weten dat hij ze soms naar huis stuurt of ze een kantoorverbod geeft. Hij is betrokken bij zijn personeel, er wordt gelachen en er heerst een ontspannen maar gedreven werksfeer. Werknemers worden in de lunchpauze aangemoedigd om een wandeling te maken in één van de 1200 parken in Shenzhen, geestelijke en lichamelijke gezondheid wordt gestimuleerd.

De drones

Op dit moment zijn er 2 modellen. De Sky-Tow 101 is ontwikkeld voor solo's en de Sky-Tow 201 voor tandems. De 101 is voor piloten tot 80 kg en de 201 voor tandems tot 160 kg. Krap bemeten voor de Europese en Amerikaanse markt maar dat probleem is al opgelost. Het prototype tot 225 kg staat gereed. Verder zijn er ontwikkelingen gaande om ook zweefvliegtuigen te kunnen slepen.

Vier hef-rotors zoals we deze kennen van andere drones zorgen ervoor dat de drone kan vliegen, de twee aandrijf-propellers zorgen voor de trekkracht.

Startvoorbereidingen

De eerste twee dagen bestaan vooral uit observeren van alle handelingen van de drone-piloten, de startprocedures en vragen stellen. De tweede dag ga ik omhoog achter de Sky-Tow 201.

Het hele proces wordt grondig doorgesproken en de commando's die zowel drone operator, safety manager en paraglidingpilot aan elkaar kunnen geven worden gestroomlijnd om spraakverwarring te voorkomen. Een noodzakelijkheid want we zijn de eerste anderstaligen hier. Ik stel een Engelstalig draaiboek op voor de startprocedure

op zodat onze vrienden deze voor toekomstige dealers van andere continenten kunnen gebruiken wat dankbaar in ontvangst wordt genomen.

Voor ons als eerste niet-lokale leerling voelt het pad in het begin wat hobbelig en ongestructureerd. Nadat we aangeven dat onze tijd in China beperkt is en we het tempo willen opvoeren worden er echt serieuze stappen gezet. Nadat de startprocedure uitgebreid is doorgesproken maken we drie starts die we net vóór de uiteinde-lijke take-off afbreken. Veiligheid voorop.

Mijn eerste vlucht

Dan de eerste sleep naar 300 meter. Ik sta aangekoppeld gereed, de lijn wordt strak gezet door de drone voorzichtig vooruit te vliegen waarna de aandrijfpropellers opstarten. Ik ga tegenhangen zodat de dronepilot de spanning op de lijn kan opvoeren. Heel geleidelijk neemt de spanning op de sleeplijn toe waarna ik het signaal krijg het scherm op te zetten.

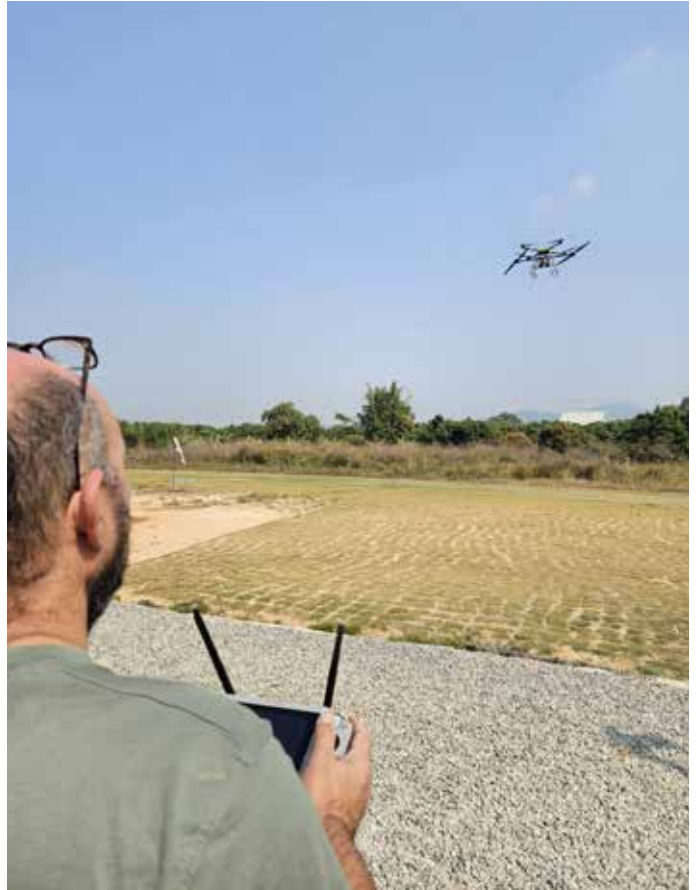
Ik zet een paar stappen richting de drone die direct reageert met een voorwaartse beweging om de spanning op de sleeplijn onver-anderd te houden. Nadat het scherm keurig boven me staat geef ik het startsignaal en schakelt de drone naar de sleepmodus. Met drie stappen ben ik los.

De drone sleept me soepel omhoog waarbij het gevoel totaal anders is dan wat ik tot dusver heb ervaren tijdens een liertrek. De spanning op de lijn is onbeschrijfelijk constant en de kracht is exact gericht in de vliegrichting. De drone vliegt 70 meter voor me uit en 20 meter hoger. Ik stijg met 3,3m/sec.

De safety officer deelt via de radio: "One hundred!" De achterste ca-mera van de drone is op mij gericht. Ik sta onder constant toezicht, de safety officer geeft me de opdracht: "Steer a little to the right." Ik dacht perfect achter de drone aan te vliegen maar blijktbaar was een kleine correctie toch nodig.

Ineens voel ik dat ik een bel invlieg en hoor de toonhoogte van de vario oplopen, de drone reageert onmiddellijk door de vier rotors op te toeren. Later tijdens het uitlezen van de data wordt zichtbaar dat een verandering in de sleeplijnhoek van één graad genoeg is om





de drone onmiddellijk te laten reageren. De drone blijft dus exact in dezelfde hoek voor je staan. *"Two hundred!"* Een glimlach op m'n gezicht. Kort daarna: *"Three hundred!"*. Het stijgen neemt af en ik krijg het commando *"Release!"* waarna ik ontkoppel en wegdraai naar links weg van de drone welke ik nog net naar rechts zie sturen. Onder me een meer, daaromheen stedelijke bebouwing en verder weg wolkenkrabbers. Een bizar uitzicht. Na de landing heb ik maar één uitdrukking als naar mijn eerste ervaring wordt gevraagd: *"Very, very, very smooth!"* De piloot laat me lachend een briefje zien waarop staat geschreven *"Very smooth,"* geen nieuws dus. Verschillende sleepbeurten volgen hierna waaronder een sleep naar 500 m met dik 6 m/sec waarbij de souplesse van hele proces me steeds weer verbaast.

Zelf de drone besturen

Ted, een medewerkster van het hoofdkantoor wordt aan onze zijde opgesteld zodat ze kan functioneren als tolk tussen de gebrekkig Engels sprekende engineers en dronepiloten. Dit zorgt voor vlotte communicatie zonder spraakverwarring. 's Ochtends bespreken we de plannen voor de dag en tijdens de lunch worden deze plannen aangepast omdat we sneller dan verwacht over de nodige competenties beschikken. We beginnen met het vliegen van een kleine kopie van de Skytow 201 's-middags vliegen we de grote broer al. We beginnen met opstijgen en landen. Het hogere gewicht van de grote drone zorgt duidelijk voor wat traagheid in het opvolgen van de stuurcommando's, het is fijn om even rustig te kunnen wennen aan de nieuwe besturing die hetzelfde is als van de kleine variant maar tegelijkertijd ook totaal anders. De pre-flight check wordt telkens zorgvuldig geobserveerd. Gedurende het leerproces vuren we aldoor vragen af op de engineers en we dragen aanpassingen en verbeteringen voor die dankbaar worden aanvaard en ook onmiddellijk worden gecommuniceerd met het hoofdkantoor. Efficiëntie is in dit land een understatement.

Omdat het hele team al langer dan een jaar geleidelijk wijzigingen en aanpassingen heeft doorgevoerd missen ze de blik die een nieuwe gebruiker wél heeft. Een onlogisch werkende schakelaar bezorgt ons keer op keer een mindfuck en zal anders worden geprogrammeerd.

Tegen het einde van dag 3 zijn er aardig wat fake take-offs geoefend met de grote drone en met de sleeplijn vastgeknoopt aan een boom.

Ook de volgende dagen beginnen met fake take offs: pre-flight inspectie, motoren opstarten, opstijgen naar sleephoogte, lijn langzaam op spanning zetten, sleepmotoren opstarten, voorspanning verhogen, sleepvermogen inschakelen, fictief naar 100, 200, 300 meter, 10% vermogen reduceren, ontkoppel commando geven, sleepvermogen uitschakelen, fictief wegdraaien naar rechts en weer landen.

Hierna is het tijd voor de noodscenario's. Bijvoorbeeld Start afbreken: als de piloot onder het scherm loopt en deze niet goed opkomt. De piloot of safety officer geeft het commando: *"STOP-STOP-STOP"*. De drone wordt direct omgeschakeld naar de hoover modus waardoor de lijnspanning onmiddellijk wegvalt.

Bij het scenario 'Piloot kan niet ontkoppelen' wordt de lijn bij de drone ontkoppeld. Hoog in de lucht geen ingewikkeld verhaal maar met de drone op zes meter boven de grond op 75% vermogen trekend aan een boom is het een rare gewaarwording als deze na de ontkoppeling ineens met hoge snelheid wegvliegt. De drone blijft stabiel maar de spannende factoren zijn de bomen en struiken waar de drone op af schiet. Echter de *hoover*-modus zorgt hierna direct weer voor een stabiele situatie.

Nadat ook deze handelingen een tweede natuur zijn geworden blijven we de fake take-offs oefenen totdat het een saaie aangelegenheid wordt. Volgens het team leren we snel.

Het sleepproces

Na nog meer fake take-offs zijn we er klaar voor: we brengen we het



geleerde in de praktijk en we voeren echte sleepvluchten uit. Daarbij vervullen twee personen de hoofdrol: de drone piloot bestuurt de drone. De safety officer staat naast de dronepiloot, communiceert via de radio met de paraglidingpiloot, dient als tweede paar ogen voor de dronepiloot en kan in een noodgeval de dronebesturing overnemen, de paraglider ontkoppelen en de drone veilig landen.

De drone-sleeplijn van 70 meter wordt aangekoppeld, de drone stijgt naar 20 meter. De safety officer vraagt: "Pilot ready?" De paraglidingpiloot bevestigt met "Ready!" dat deze gereed is om de lijnspanning op te vangen als de drone voorzichtig voorwaarts vliegt om de lijn strak te zetten.

Nadat de lijn strak staat zet de dronepiloot de drone in positie ten opzichte van de paraglidingpiloot en windrichting en schakelt de aandrijflijn in. De twee aandrijfpropellers starten op met een vooraf ingesteld vermogen van 30% waarna de dronepiloot het vermogen geleidelijk ophoogt tot zo'n 45%.

De safety officer observeert de paraglidingpiloot en ziet dat deze zich schrappert om de drone op zijn plaats te houden. Dan geeft de safety officer het commando "Prepare for take-off".

De paraglidingpiloot mag naar eigen inzicht het scherm opzetten en loopt hierbij voorwaarts richting de drone. De drone houdt de lijnspanning gelijk.

Wanneer de piloot de start wil doorzetten roept deze: "Take-off!" waarbij het vermogen door de dronepiloot middels een schakelaar onmiddellijk wordt verhoogd naar 60%.

Direct na het loskomen wordt de stijgsnelheid geobserveerd door de safety officer op het display van de afstandbediening en geeft de dronepiloot instructies om het vermogen te verhogen dan wel te verlagen. Gedurende de sleep is het doel om een stijgsnelheid tussen de 3 tot 3,5 m/s te handhaven. Afhankelijk van het gewicht, het type scherm en solopiloot of tandem is 60 tot 80% vermogen voldoende.

De camera van de drone is gericht op de paraglider en dit beeld wordt weergegeven op het scherm van de afstandbediening. De safety officer houdt in de gaten of de paraglider zich goed positioneert in het horizontale vlak. Indien noodzakelijk worden instructies doorgegeven om bij te sturen naar links of rechts.

Een hoeksensor op de drone houdt zelf de verticale positie in de gaten. De drone blijft altijd 20 graden boven de piloot óók als er door stijgen of dalen wordt gevlogen. Dit proces verloopt volledig automatisch.

De safety officer informeert de piloot over de behaalde hoogte: "100 meter", "200 meter", "300 meter" ... Na het bereiken van de vooraf afgesproken hoogte vermindert de dronepiloot het vermogen met 10% en geeft aan de safety officer door: "Ready for release" waarna deze de opdracht "Release!" doorgeeft aan de paraglidingpiloot. Na het ontkoppelen stuurt de paraglider naar links en vliegt de drone nog enkele seconden met het sleepvermogen ingeschakeld recht door waarna de aandrijfpropellers worden uitgeschakeld en de dronepiloot naar rechts stuurt. De drone vliegt hierna met een dalende koers terug naar de take-off en blijft onder constant toezicht van de dronepiloot. De safety officer observeert of de vliegrichting van de drone vrij is van ander verkeer en informeert de drone piloot hierover.

Op het Blue Wing Technology hoofdkantoor

Na het afronden van de opleiding worden we uitgenodigd op het hoofdkantoor. We verruilen ons hotel in Dongguan voor een hotel in het centrum van Shenzhen vlakbij het kantoor van Blue Wing Technology. Daar worden we hartelijk ontvangen door Ted en Wallace en mogen een we rondkijken in het hart van het bedrijf waar engineers werkzaam zijn met grafische 3-D modellen, fabriceren van printplaatjes en programmeren van software. Alle data die vanuit de testlocatie wordt doorgestuurd wordt hier geanalyseerd. Verschillende pre-productie modellen staan er kriskras door elkaar en we zien een veel krachtiger model dat momenteel de testfase ingaat.

Links

- De website van het dronebedrijf Blue Wing uit Shenzhen: i-uas.com
- Het Youtube-kanaal van Blue Wing: youtube.com/@SkyTow_88
- In Nederland kun je terecht bij Paragliding & Paramotor Trading B.V. uit Nederland via: info@paragliding-shop.nl

Drone slepen

De voordelen

- Geen vaste ontkoppellocatie, in een radius van ruim 1000 m is alles bereikbaar.
- Een grasveld met een diameter van 70 meter zonder hoge obstakels is voldoende om veilig te kunnen starten.
- Gegarandeerde ontkoppelhoogte.
- Gemakkelijker te leren voor de piloot dan lieren, het gehele proces verloopt nog gecontroleerder en beheerster.
- Geen kracht die tegen de vliegrichting in werkt, beter voor het materiaal.
- Techniek ondersteunt de operator en grijpt in of ontkoppelt in een noodsituatie.
- Inzetbaar om beginners de eerste vliegervaring te geven, van de eerste hopjes net los van de grond tot elke hoogte naar keuze.
- Onnodig voor de dronepiloot om zelf paraglidingervaring te hebben, het proces verloopt deels automatisch, de meeste Blue Wing drone operators zijn geen paragliderpiloten.
- Mobiliteit, de Sky-tow drones passen ingevouwen achter in een bestelwagen en zijn binnen 10 minuten operationeel.
- Omstellen van de lier in geval van variërende windrichting is niet meer nodig.

Uitdagingen

Een verplicht dronebrevet voor de categorie specific, het regelenmoeras, noodzaak van een stroompunt op of nabij de vlieglocatie (een elektrische auto met V2L kan ook). Daarnaast zijn er de huidige beperkingen in regelgeving waarvan de aanpassing tijd zal kosten om een ruime inzetbaarheid te kunnen garanderen. Verder is de aanschafprijs van ongeveer € 40.000,- per drone een factor die ervoor zorgt dat de vertrouwde lieren voorlopig zeker nog niet passé zijn.



“Nul wind. Dat kan ik”

Tekst: Erik Mathlener
Foto's: Yan Disselhorst

Yan Disselhorst leerde als jochie op zijn 14e deltavliegen. Dat was zo'n negen jaar geleden en hij vliegt nog steeds. Eén van de jongste deltapiloten van Nederland? Waarschijnlijk wel. In ieder geval een heel gemotiveerde piloot, want hij vloog afgelopen jaar zijn eerste wedstrijd. Wie is deze enthousiaste deltapiloot?

Yan heeft het deltavliegen met de paplepel binnengekregen. Als ze op vakantie waren, werd er vaak door vader André Disselhorst gevlogen, bijvoorbeeld op het NK. Yan mocht dan als kind al mee en keek zijn ogen uit. Of hij mocht als duo-passagier mee op thermiekluchten en dan mocht hij ook sturen en meedenken over het landingscircuit. Hij vond het geweldig.

Hij is dertien als Frans Icke hem zegt: “Je mag volgend jaar wel beginnen met lessen.” Yan rent dolenthousiast naar zijn vader, maar die moet nog even aan het idee wennen. “Vooruit dan. Maar je mag nooit starten als ik het er niet mee eens ben!”

Een jaar later staat hij in Oostenrijk op de oefenhelling. En dan blijkt dat zo'n deltavleugel behoorlijk zwaar is. Neerzetten, optillen, weer even neerzetten, nog een keer optillen. En dan heeft hij hem, en houdt hem in balans. Zo rent hij van de oefenhelling af. Elke dag weer tientallen keren rennen, vliegen en landen. Net zo lang tot hij het in de vingers heeft. Hij vindt het prachtig.

Bergvliegen met hindernissen

Na drie weken oefenen is hij klaar voor zijn eerste hoogtevluucht. Het is mei en het heeft gesneeuwd. Hoe vet is dat, om te starten vanuit de sneeuw? Hij vindt het stiekem toch wel spannend, maar op deze solovluchten geven de rustige instructies van Frans een veilig gevoel. Tenminste, als je hem kan horen. Op zijn derde hoogtevluucht is er plots een radioprobleem.

“Ik hoor je niet!” schreeuwt hij vanonder zijn vleugel. Maar dat verandert de zaak natuurlijk niet, hij zal het alleen moeten oplossen. En dan zie je dat we met een getalenteerde piloot te maken hebben. Hij doet het gewoon. Uitstekend circuit, mooie landing.

Knokken om boven te blijven

Ook het thermieken heeft Yan veel van André kunnen afkijken. De technieken heeft hij wel duizend keer gehoord, hij weet waar je op moet letten en wat je kan doen. Maar zijn eerste solo thermiek-





Yan Disselhorst

Leeftijd: 23 jaar

Gestart met vliegen op zijn 14e in 2017.

Eerste wedstrijd: 2025

Vleugel: Wills Wing U2 145

Harnas: Moyes Matrix race harness

Instrumenten: Naviter Oudie-N

vlucht was om 11 uur in de ochtend. Niet echt een tijdstip met de beste thermische kansen. Toch heeft hij maar liefst drie kwartier gevlogen. Geknokt is een beter woord. Geknokt om boven te blijven, tot zijn armen totaal uitgeput waren.

Een strevertje is Yan zeker. "Ik ben wel iemand die alles eruit wil halen als het gaat om vliegen," vertelt hij. "Ik maak er altijd een beetje een competitie van met mezelf. Als ik één goede landing heb, dan moet die daarna ook goed."

Het hoeft niet eens om wedstrijdvliegen te gaan. Ook in zijn B2-periode wilde hij alles perfect doen. "Ach, ik hou gewoon van wedstrijdjes."

Belangrijke lessen

Zijn vader zei hem vaak: "Heb geduld." Als een bel niet goed genoeg is, blijf dan nog even. Ga niet gelijk op zoek naar een andere bel. Als je iedere vijf minuten maar vijf meter verliest, dan kun je dat lang volhouden. Gewoon wachten tot er een nieuwe cyclus doorkomt. Een andere les gaat over mindset: heb vertrouwen in je landing en je indeling. Je weet hoe het moet, je ziet de omstandigheden, heb vertrouwen dat het goed komt.

En dat je met nul wind durft te starten. Wat dat maakt je kansen op een mooie thermieklucht groter. "Vaak merk je," legt Yan uit, "dat de wind aantrekt als de bel achter de start zit. Maar dan is de bel eigenlijk al voorbij. Kijk, de bel loopt omhoog tot de top van de berg. En als hij voor de start zit, dan zuigt hij lucht aan: nul wind op de start. De start zit in de lufte van de bel. Dat is voor mij het moment om keihard te gaan rennen, met uiteraard een krappe invalshoek want anders wordt je vlieger meer een parachute achter je. Nooit bij rugwind natuurlijk! Maar nul wind, dat kan ik."

Wedstrijden

Die lessen kwamen van pas toen Yan in 2025 voor het eerst aan wedstrijden meedeed: het NK en het Frans kampioenschap.

"Dat vond ik echt enorm gaaf. Met z'n allen de eerste bel omhoog en dan, zodra de startgate opengaat en de tijd begint te tikken, gaan we allemaal los."

Wedstrijden vliegen zijn eigenlijk vreemde situaties. Je bent samen aan het werken, maar je wilt stiekem ook sneller zijn dan de andere. Je hebt elkaar nodig, maar je vliegt ook tegen elkaar.

"En toch is er altijd die ene piloot waarvan je denkt verdikkie," vertelt Yan. "Iedere keer als jij onder me zit, eindig je boven me. Hoe kan dat?" Het is een vraag die menig wedstrijdvlieger zichzelf stelt. Yan heeft een positieve visie op wedstrijdvliegen: "Het gaat eigenlijk om sámen vliegen."

Zo vloog hij een keer een hele taak samen met Guillaume. Hoewel het over de radio vaak lastig is om aan te wijzen 'hier moet je zijn', lukte dat vreemd genoeg met Guillaume perfect. Ze bleven bij elkaar, maakten dezelfde keuzes en eindigden op die taak als 3e en 4e.

Dat is het mooie resultaat als je elkaar helpt en scherp houdt. Tip aan tip in een bel draaien, iemand net op tijd een hint geven, samen ergens heen schuiven en na de landing zien dat je werkelijk dezelfde vlucht hebt gemaakt. Je hebt elkaar misschien nog nooit echt gesproken, maar in de lucht voelt het alsof je elkaar kent.

Heleen heeft via de school veel coaching gegeven aan het jongerenteam waar Yan deel van uitmaakt. Ze heeft hen in contact gebracht met ervaren lokale piloten die veel van de stek weten. Ze kregen extra briefings, bijvoorbeeld over waar je beter niet kan landen omdat er stieren worden gefokt (!).

Yan vloog mee in de sportklasse. Die is bedoeld om in te stappen. Ook als je gewoon een leuke week wilt hebben. Al kom je als laatste binnen, het maakt niets uit, want je leert zoveel van elkaar.

Een nieuwe vario

Voor die wedstrijden had hij wel betere apparatuur nodig. Zijn oude Oudie 4 gaf namelijk steeds meer problemen. "Bij de taakbriefing

moest ik mijn instrument in de schaduw houden,” vertelt hij, “Omdat die anders oververhit raakt in de zon. Terwijl ik de taak aan het invoeren ben.” Niet handig als je je hoofd erbij moet hebben.

De nieuwe Oudie N is wel een upgrade. Het is een high-end instrument, speciaal gemaakt voor wedstrijdvliegen en overland vliegen. Ook zit er FLARM op, zodat hij gezien kan worden door zweefvliegtuigen en andere piloten die dat netwerk gebruiken. “Waar ik het meest naar uitkijk?” grijnst hij. “Gewoon dat hij werkt. Echt, daar heb ik zin in.”

Jongerenteam

Deze zomer hoopt Yan weer lekker veel te vliegen. Eén van de hoogtepunten waar hij naar uitkijkt is een soort jongerenkamp dat Delta Fly Adventures organiseert in het kader van het NEXT AERO GEN Project: samen met jonge piloten uit Frankrijk, Groot-Britannië en Duitsland. Zo zijn er voldoende instructeurs om de jonge piloten te begeleiden. Het wordt een week vol oefenhelling, hoogtevlichten, stekken bekijken, praten met locals en overland vliegen. Samen met andere leeftijdsgenoten volop de aandacht op het vliegen. Het werkt voor hem super motiverend, en dat is precies de bedoeling van het project: de zichtbaarheid en vitaliteit van de sport vergroten onder een jong publiek. Want jonge deltapiloten zijn er niet zo heel veel.

Delta of para?

De meeste jonge mensen gaan paragliden. Best logisch, want je leert het heel snel, het is logistiek super gemakkelijk, je kunt op één dag met gemak meerdere keren starten. Yan: “Ik heb het nog nooit gedaan, maar ik hoor anderen wel zeggen: eigenlijk is alles aan parapenten beter, behalve het vliegen zelf. Wat ik mooi vind aan deltavliegen, is dat je er lang voor moet oefenen, maar dat de beloning geweldig is. Ik zou parapenters willen zeggen: als je echt voor het vliegen wil gaan, probeer het eens. Een duovlucht is zo geregeld.”

Dan maakt Yan ineens een opmerking die hem tekent. Hij hoopt dat deltisten en parapenters meer samen gaan vliegen. Elkaar samen helpen in de bel of met z’n allen ergens heen vliegen als groep. Want de magie van het vliegen voelen we allemaal. Het is één groot avontuur, je komt op plekken waar je als vakantieganger nooit zou komen. Het is meer dan vliegen alleen. En het is meer dan alleen vliegen.



De eerste hoogtevlucht.



Briefing bij de French Open.

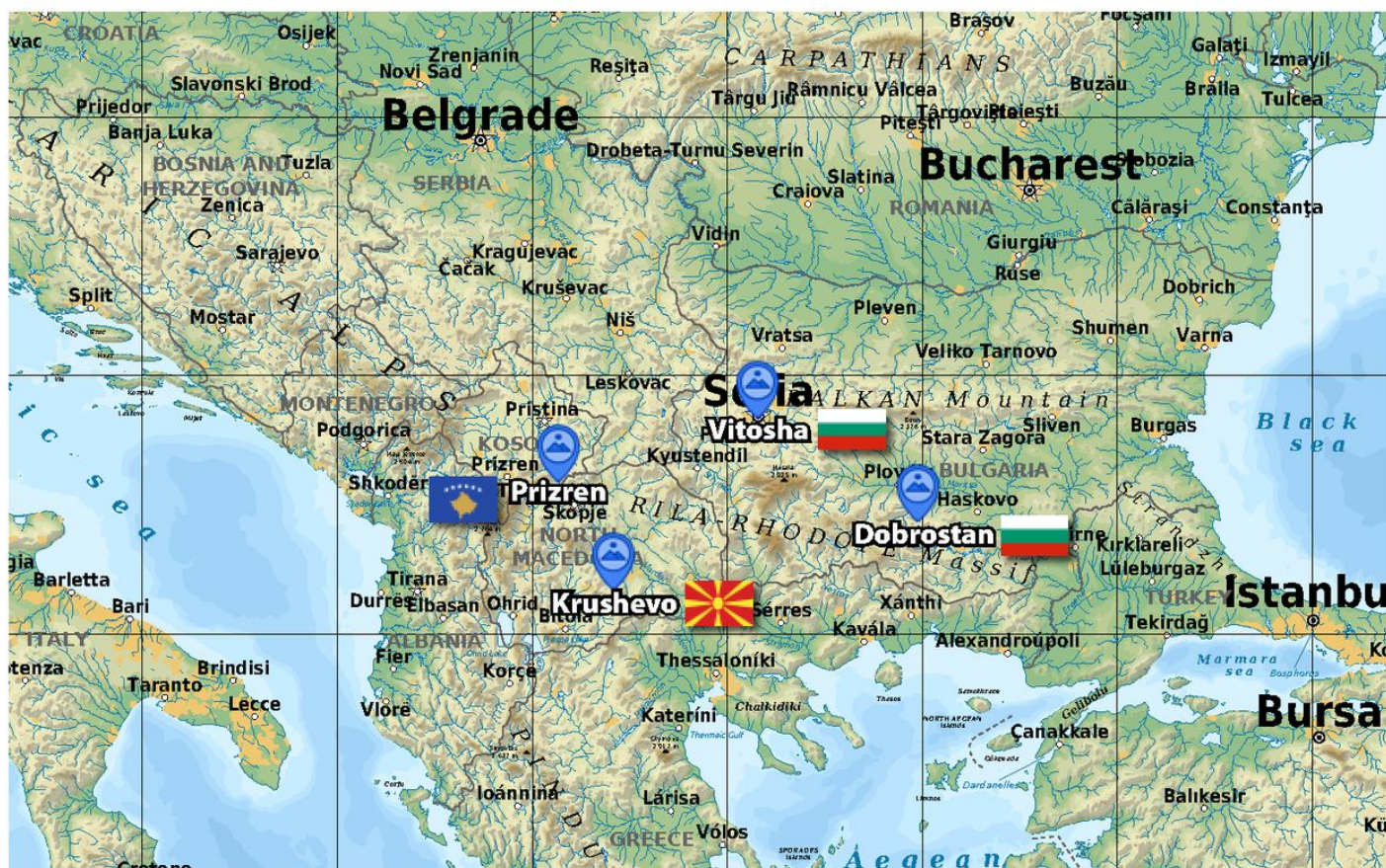


Slepen in Nederland.

Vliegsteekkengids *De Balkan*

Tekst en foto's: Erwin Voogt en Bastienne Wentzel

Net even wat verder rijden dan de Alpen ligt een wereld aan - voor ons althans - minder bekende vliegstekken: de Balkan, het schiereiland in zuidoost-Europa waartoe alle landen van voormalig Joegoslavië behoren en ook Albanië, Griekenland, Bulgarije en Roemenië. Onderweg naar Turkije (waarover je in Lift 40 kon lezen) lukte het ondanks tegenvallend voorjaarsweer om op een aantal van deze plekken te vliegen.





Prizren



Verrassend leuke stad op een historische plek

“Bij het witte kantoortje aan de overkant kun je de verzekering voor de auto afsluiten,” meldt de douanebeambte. We zijn in Europa, maar het land dat we willen bezoeken staat niet op de groene kaart: Kosovo. En dus moet je ter plekke de verplichte verzekering afsluiten. Zo maar één van de bijzonderheden van de fraaie en gastvrije Balkan.

Na een roerige periode die volgde op het uiteenvallen van Joegoslavië is Kosovo sinds de Brussel Akkoorden van 2013 zich aan het ontwikkelen tot een klein, maar zelfstandig land. Het land is een vlakte omringd door bergen. De naam komt van Kosovo Polje, dat ‘merelveld’ betekent – ‘kos’ is het Servische woord voor merel of zwarte vogel. Op 15 juni 1389 vond hier de Slag op het Merelveld plaats, waarbij de Serviërs verslagen werden door de Ottomanen. Een gebeurtenis die tot op de dag van vandaag de situatie op de Balkan beïnvloedt, zelfs in kleine dingen zoals de groene kaart van de autoverzekering!



Dat de Balkan een kruispunt is van culturen en geschiedenis, zie je op weinig plekken beter dan in Prizren. Binnen een straal van 100 meter vind je een katholieke kerk, een orthodoxe kerk en een moskee, hoor je vooral Albanees, maar ook Servisch en Turks, en tussendoor zie je VN posten, daterend uit de jaren dat het hier onrustig was. Tegenwoordig is Prizren weer de gezellige stad met heerlijke terrasjes die het een groot deel van de lange geschiedenis geweest is.

Maar we zijn in Prizren niet alleen voor de terrasjes, we willen vliegen! We vinden niet veel informatie online over vliegen in Kosovo, maar een lokale piloot (die nu in het buitenland woont) appt ons dat hij vaak vlak buiten Prizren vloog. Hij heeft het over Korisa, een startplek iets ten noorden van de stad, net onder het dorp Skorobishtë.

Vliegen

De start Korisa is een vrij ruime grashelling, maar elektriciteitsdraden en struiken vereisen wel wat aandacht. Het is een weststart, dus werken doet het pas in de middag. Maar als het werkt, vlieg je moeiteloos naar Prizren en heb je vanuit de lucht een geweldig uitzicht over de oude stad en de hoge bergen die de grens met Macedonië vormen. Lange XC vluchten naar en langs de grens met Macedonië zijn gemaakt, maar voor buitenstaanders niet voor de handliggend omdat je dan over onbewoond en onherbergzaam gebied vliegt. De landing is een wat bijzonder terrein: een woonwijk die er niet gekomen is! Je landt dus op ruime grasvelden te midden van een stratenplan inclusief belijning dat enkel gebruikt wordt door auto-rij scholen. De plek wordt in de middag wel thermisch, maar er is alle ruimte om rustig naar de grond te komen.

Op de start Korisa is het oppassen geblazen voor de elektriciteitskabels, struiken en de weg onder de start. Rechts op de foto de enorme landing. Links de stad Prizren.

Prizren is een gezellig stadje met talloze restaurants en cafe's langs de oevers van de rivier Lumbardhi i Prizrenit. Eerste levensbehoeften zoals bier, restaurants en hotels zijn er nog zeer betaalbaar.



Informatie

Start en landing

Start: Korisa (W, 850m, 42°14'16"N 20°47'40"E)

Landing: Lubizhdë (450m, 42°15'00"N 20°46'42"E)

Deltavliegen: we hebben geen geschikte start voor delta's gezien.

Vervoer en verblijf

De start Korisa ligt een kilometer of 5 ten noorden van Prizren, aan de weg naar het dorpje Skorobishtë. Een serie haarspeldbochten leidt naar de startplek met prachtig uitzicht over de vlakke en

omringende bergen. Vlak onder de startplek is een restaurantje met terras – een ideale combi! Vervoer erheen zul je zelf moeten regelen. Als je geen eigen vervoer hebt kun je een taxi nemen of proberen te liften. Vraag dan om een rit naar Skorobište, het dorpje net voorbij de start.

De landing ligt naast de M25 en vandaar ben je zo terug in Prizren. Prizren is een verrassend leuk stadje met volop keuze aan hotels en restaurants. Het prijsniveau in Kosovo ligt veel lager dan in Nederland, dus aan de kosten kun je je geen buil vallen.

X-TRIANGLE is the FIRST STEERABLE RESCUE device WORLDWIDE
which has **NO FORWARD SPEED** right after opening.
X-TRIANGLE SINKS VERTICAL and only begins the **CONTROLLED FORWARD FLIGHT AFTER ACTIVATION** by the pilot.
As a result, the X-TRIANGLE is unrestricted for **ALL pilots**.



Kortingscode voor lezers van LIFT: lift-12,5%
Nu nog geen reserve nodig? Neem contact op en reserveer 'm voor volgend jaar met dezelfde korting!



PARAGLIDING-SHOP.NL



Krushievo



XC-mekka in de zomermaanden

"Ga maar weer terug, jullie zijn illegaal de grens gepasseerd." Oh. We volgen vanaf Prizren in Kosovo het advies van Google om naar onze volgende bestemming Kruševo te rijden: de weg van Prizren recht naar het zuiden Noord-Macedonië in. Het is veruit de kortste, deels onverharde weg over een prachtige verlaten hoogvlakte en door het nationale park Mavrovo. Dat klinkt een stuk aantrekkelijker dan de snelweg helemaal om via Pristina (Kosovo) en Skopje.

De fraaie route waarbij soms de vierwielaandrijving wel handig is, brengt ons bij de grens. Een paar verlaten gebouwtjes in de middle of nowhere. Niemand om de benodigde stempels in onze paspoorten te zetten. We rijden door – verderop zal toch wel de echte douanepost zijn?

Na nog eens 20 kilometer offroad stuiten we inderdaad op mannen in uniform. Het is echter grenspolitie en geen douane. Vriendelijk maar dringend wordt ons verteld dat doorrijden geen optie is. En nee, we krijgen geen stempels, deze grens is alleen in juli en augustus geopend. Omkeren moeten we, alles terugrijden en alsnog via Pristina en Skopje naar Kruševo. Het wordt een latertje eer we bij het gastvrije appartement van mevrouw Nuli arriveren.

Het stadje Kruševo ligt prachtig in een kom zodat je eigenlijk vanaf

elk punt een mooi uitzicht hebt over de stad met de karakteristieke rode daken.

Vliegen

Een paar kilometer voorbij het dorp is de grote grasmattenstart. Hier worden wereldkampioenschappen gevlogen. Wij zijn er in april en dat is wat vroeg in het seizoen. Voor recordvluchten moet je hier in de zomermaanden zijn. Enkele locals zijn er vandaag ook: ondanks de stevige wind denken ook zij dat het vandaag de beste dag is voor een vluchtje.

Het lukt gelukkig toch, ook in april, om een flink stuk de kam af te vliegen. Bij de buitenlanding worden we verwelkomd door de kinderen van het dorp. Als ze groot zijn willen ze ook piloot worden! Een geweldige plek voor piloten met weinig en veel ervaring. De condities zijn voorspelbaar en veranderen doorgaans niet snel. Valleiwinden zijn er evenmin. Eenvoudige overlandvluchten zijn te maken door simpelweg de kam te volgen. Zuidwaarts kan dat zelfs tot aan de grens met Griekenland. Ook kun je relatief eenvoudig de vlakte oversteken naar Prilep, waarbij het tussenliggende plaatsje Golemo Konjari een tussentijdse huisbel vormt.



Deze kleine grens tussen Kosovo en Noord-Macedonië is echt alleen in de zomermaanden open.





De ruime landing van Kruševo

Informatie

Start: Kruševo (O, 1400m, 41°20'38"N 21°15'25"E)

Landing: Kruševo (650m, 41°21'26"N 21°17'39"E)

Deltavliegen: De start en landing zijn ruim en makkelijk bereikbaar met de auto.

Vervoer en verblijf

De start is 20-30 minuten lopen vanaf Kruševo. Voor velen zal dat reden zijn om de auto te pakken. Parkeergelegenheid is er genoeg, ook bij de landing. De landing ligt aan de hoofdweg tussen Prilep en Kruševo. In het laagseizoen is er geen vervoer terug naar boven, maar er rijden taxi's en ook liften is mogelijk. Accommodatie en restaurants zijn er genoeg, maar verwacht niet de uitgebreide keuze van een echte toeristenstad.



Links

xcmag.com/travel-guide/guide-to-krusevo-macedonia/

skykrusevo.com

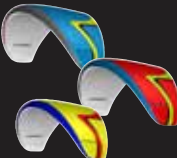
flymacedonia.com



Beginners set:
€ 3.149,-

- Rhythm 2 paraglider (EN-A)
- Harness
- Reserve
- Pakzak

Piloten in opleiding en af en toe recreatief vliegen.



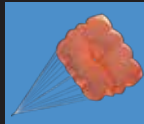


(Semi) gevorderden set:
€ 3.849,-

- Classic 2 paraglider (EN-A met EN-B prestaties)
- Reversible Harness
- Square light Reserve

Piloten die de sport omarmen en brevet 3 als doel stellen. Classic2 is geschikt voor alle opleidingen.

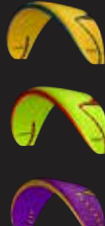


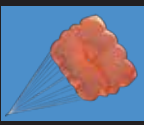


Gevorderden set:
€ 4.399,-

- Funky 2 paraglider (EN-B+)
- Reversible Harness
- Square light Reserve

Zit je tegen het einde van je B2/L2 opleiding en vlieg je gedreven meerdere weken per jaar? Kun je niet wachten om je eerste XC-prestaties neer te zetten? Dan is Funky 2 je op het lijf geschreven.





Davinci Gliders Europe B.V.
www.flydavinci.nl
info@flydavinci.nl

PARAGLIDING-SHOP.NL
Online shop én winkel in Dordrecht

www.paragliding-shop.nl
info@paragliding-shop.nl
Telefoon & Whatsapp:
078-783 0 784
openingstijden: zie website



Vitosha



Sofia, hoofdstad van de buitensport

Sofia, de hoofdstad van Bulgarije ligt aan de voet van het Vitosha Natuurpark met onder andere de 2290 meter hoge Cherni Vrah ('Zwarte Piek'). Vanuit de buitenwijken loop je letterlijk zo de bossen in de berg op. Het gebied is een buitensport-wahalla voor wandelen, klimmen, skiën en uiteraard paragliding. Waar kun je je landingsbier drinken op een terras in de hoofdstad!

Een keerzijde is misschien dat de meest gebruikte start, Kominite, circa twee kilometer lopen is vanaf het eindpunt van de weg of de skilift. Je loopt wel over een fraaie hoogvlakte met wild en bijzondere vogels. En eigenlijk moet je gewoon laag beginnen, als je een goede conditie hebt zelfs vanuit de stad. De plek roept om hike&fly. Vanaf Komite kun je de berg volgen naar het zuiden, met voor de specialisten de lange oversteken naar het Rila gebergte ruim 40 kilometer verderop.

Maar ook voor beginners is vliegen vanaf Komite prima te doen. De lokale scholen gebruiken de start voor lesvluchten en tandemvluchten.

Vliegen

Een bijzondere plek voor piloten met weinig en veel ervaring, maar wel met enige conditie want je zult een stukje moeten lopen. De startrichting is noordoost en werkt daarom al in de ochtend. In de kom voor de start is het makkelijk hoogte winnen en daarna kun je

via de hoogtevlakte richting de toppen vliegen. Het uitzicht over de stad is best spectaculair. Zo dicht bij een internationale luchthaven vlieg je niet vaak.

De officiële landing is aan de voet van de berg aan de rand van de stad. En wat curieuze plek met ongemaaid gras en een karrenspoor. Het is 200m lopen naar de hoofdweg.

Als je naar het zuiden vliegt voor een XC tocht, kom je al snel in agrarisch landschap met voldoende landingsopties. De hellingen van de berg zijn dicht bebost, dus let wel op niet plots een lijzijde in te vliegen, want dan kan het spannend worden.

Informatie

Start: Kominite (NO, 1800m, 42°36'03"N 23°17'04"E)

Landing: Sofia (700m, 42°37'58"N 23°19'26"E)

Vervoer en verblijf

De lift draait niet altijd, maar met de auto kun je ook een heel eind de berg oprijden. Vanaf de parkeerplaats is het een fraaie wandeling over de hoogvlakte. In Sofia is uiteraard van alles te doen en zijn er hotels en restaurants in elke categorie. Ook de buitenwijk aan de rand van Vitosha is een leuke plek. Je bent dan zo van de stad in de natuur.





Dobrostan

Onbekend alternatief voor Sopot

Dé vliegplek van Bulgarije is Sopot. Hier worden de afstandsrecords van het land gevlogen en is 100km op en neer niks bijzonders. Maar als wij er zijn is het weer al dagen hopeloos en de stoeltjeslift nog in onderhoud. Datum gereed 'onbekend'. We vragen Nikolay Yotov van de lokale school SkyNomad om raad. Hij wijkt met zijn cursusgroep, met cursisten uit heel Europa, uit naar Dobrostan – 'rij maar achter ons aan'.

Het is een flinke rit naar de bergen ten zuidoosten van Plovdiv. Ook hier is het weer verre van optimaal met een wolkenbasis net boven de start. En uit de wolken valt regen, maar gelukkig heeft de lokale vliegclub een schuilhut gebouwd op de startplek. Knus zitten we bij elkaar en een lokale piloot vertelt over een recente vlucht die hem van hier tot de Griekse kust tot ruim 100 km naar het zuiden bracht. Had je een paspoort mee, vraag ik. 'Welnee, nergens voor nodig, gewoon teruggelift', is het vrolijke antwoord.

Als het een beetje opklaart, gaat de cursusgroep van Nikolay van vliegen. De start is een mooie grashelling, maar de landing heeft een vergelijkbare hellingshoek. Een hele uitdaging voor de beginners met amper vluchten op de teller. Ikzelf vlieg een tijdje op wolkenbasis, net boven de start dus, en kan uiteindelijk toplanen. Wel zo makkelijk vanwege de auto.

Vliegen

Hoewel minder bekend dan Sopot, is Dobrostan eveneens een plek vanwaar flinke afstanden gevlogen worden. Meestal richting west de bergketen volgend, maar strak zuid over de bergen naar de Griekse kust wordt door locals ook gedaan.

Informatie

Start: Dobrostan (O, 1250m, 41°54'39"N 24°55'44"E)

Landing: Gornoslav (500m, 41°55'37"N 24°57'45"E)

Vervoer en verblijf

De start ligt bij het gehucht Dobrostan. Er zijn in het gehucht en in de nabijheid geen voorzieningen. Als je zelf geen transport hebt, kun je het beste contact opnemen met een lokale club of school. Dobrostan ligt een kilometer of 20 ten zuidoosten van Plovdiv, met 340.000 inwoners de tweede stad van het land. Plovdiv heeft een rijke historie en het Romeins theater is een van de fraaiere in Europa.

Links

Nikolay Yotov heeft een schat aan locale kennis: skynomad.com
Stekinformatie: xcmag.com/travel-guide/guide-to-sopot-bulgaria



Ferrata & Fly Sinabell

Verborgen parel in het Dachsteingebergte

Tekst en foto's: Peter Blokker



De schapen genieten met mij van het uitzicht vanaf de top van de Sinabell.

Weer die verbaasde gezichten. . . Misschien is dat stiekem wel één van de leukste redenen waarom ik hike&fly zo mooi vind. Terwijl tientallen klimmers zich nog verbijten op de laatste passages van de Via Ferrata, maak ik mij met een paar passen los van de bergtop. Geluksvogels zijn wij, die met sierlijke bochten terug vliegen naar het dal. De gezichtsuitdrukkingen van de klimmers spreken boekdelen. Natuurlijk willen zij dit ook. Maar wij kunnen het! Dus doe het, deze prachtige tocht!





Blik op het dal na de eerste hoogtemeters.

Niet alle startplekken vind je op Paragliding Earth en zeker niet elke hike & flytocht. Dit is er zo eentje die je gewoon 'van horen zeggen' hebt, die een klein vogeltje je ingefluisterd heeft. Van het één komt het ander en zo wordt een verborgen juweeltje zomaar gepubliceerd in Lift Magazine.

De Sinabell is een prominente bergtop in het Dachsteingebergte met een hoogte van 2.349 meter. De structuur van de berg is typisch Oostenrijks middelgebergte: lieflijke bergdorpjes in het dal, een dennenbos daarboven, met een puinhelling boven de boomgrens, een steile rotswand met een plateau op de top. Wat maakt deze berg aantrekkelijk? Boven de puinhelling ligt een fraaie berghut, het Guttenberghaus, door de steile zuidwestwand loopt een uitdagende Via Ferrata en vanaf de top kun je vliegen. Oh ja, het uitzicht vanaf de top op het Ennstal en de Schladminger Tauern is ook nog eens adembenemend.

Eerst even iets over Via Ferrata's

Voor wie niet weet wat een Via Ferrata

is maar wel wat een Klettersteig is... dat is hetzelfde. Dit zijn routes langs steile rotswanden waar je jezelf zekert met een klimgordel met klettersteigset. De klettersteigset bestaat uit twee stukken bandmateriaal met karabijnen aan het eind, die bij je gordel samenkomen in een schokabsorber. Zo'n schokabsorber werkt levensreddend, mocht je een aantal meter langs de staalkabel omlaag vallen. Comfortabel is dat zeker niet en eigenlijk is vallen geen optie, zoals het met sportklimmen wel is. Je hebt weinig uitrusting nodig voor Via Ferrata routes ten opzichte van sportklimroutes, en dat maakt dit soort tochten goed te combineren met paragliden. Een lichte gordel en klettersteigset heb je voor een kilo en past in een klimhelm. Ikzelf gebruik die klimhelm ook voor het vliegen bij deze tochten, maar daar is de klimhelm niet voor bedoeld (en niet voor gecertificeerd) natuurlijk. Andersom, klimmen met een vlieghelm, is gewoon niet te doen. Via Ferrata routes zijn geen wandelroutes en zeker niet geschikt voor mensen met hoogtevrees. De waarderingen

A (super simpel) t/m F (mega zwaar) vertellen je vooral hoeveel armkracht je nodig hebt en of er treetjes zijn om je voeten op te zetten. Heb je het nog nooit eerder gedaan, doe dan eerst een korte introductie met een bergsportinstructeur. Met YouTube kom je ook een heel eind want het is niet veel ingewikkelder dan altijd één van de twee karabijnen in de kabel laten zitten en omhangen zodra je erbij kunt. (Omhangen doe je op de punten waar de staalkabel aan de rotswand verankerd is.)

Een tocht met opties

Om zes uur ga ik mijn bed uit. Om half zeven begin ik vanaf de parkeerplaats bij het Feistererhof met de beklimming, zo'n duizend hoogtemeters naar de berghut Guttenberghaus. Dat kost bijna anderhalf uur en om acht uur passeer ik de hut waar de eerste klimmers die daar overnacht hebben zich klaar maken voor de Via Ferrata. Gelukkig ben ik ze net voor, want het zijn er tientallen. In een Via Ferrata kan je elkaar bijna nergens passeren en niet iedereen is



Boven: Guttenberghaus, klimmers maken zich klaar voor de Via Ferrata.

Onder: Klimmers in de Via Ferrata, het Guttenberghaus op de achtergrond.



er handig in zullen we maar zeggen. Om negen uur sta ik op de top en loop binnen een paar minuten naar de startplaats, iets oostelijk van de top op de graat. Terwijl ik in de zon mijn lijnen sorteert lost de inversie laag in het dal op. Tussen de wolkenflarden vlieg ik naar het dal terug en land naast mijn cabrio. Om tien uur zit ik met mijn vriendin weer aan het ontbijt in Schladming. Dat is één manier om het te doen. Ik hou hiervan, maar ik ben dan ook niet zo'n gezelligheidsmens en het moet altijd op tempo. Dus hier volgen wat andere opties, die eigenlijk veel leuker zijn voor de meeste lezers. Neem lekker de tijd voor de beklimming en overnacht in het Guttenberghaus. Het is een prachtige hut met fijne bedden en goed eten.

- Neem de 'übungsklettersteig' van 90 hoogtemeters in plaats van de 230 meter hoge Via Ferrata en loop dan via de Feisterscharte naar de top.
- Laat de Via Ferrata's voor wat het is en

loop gewoon over de wandelroute via de Feisterscharte naar de top.

- Vind je een top helemaal niet interessant, is het minder weer aan het worden, of heb je het wel gehad? Vlieg dan vanaf de helling naast de berghut het dal in. Het hoogteverschil is dan duizend meter in plaats van dertienhonderd meter. Iets minder spectaculair want je vliegt niet langs de rotswand, tenzij je wat meer mee hebt dan een singleskin en gewoon op thermiek alsnog langs de top vliegt. Het is immers een zuidwand en dat werkt wel midden op de dag als de zon schijnt.

Je kunt de tocht dus zo zwaar maken als je wilt. Voor het ontbijt terug of twee dagen lang genieten in de bergen? Het kan hier allemaal.

De tocht

Als uitgangspunt is het handig om te parkeren bij het Feistererhof. Op het veld naast

het parkeerterrein (met windvaan) kan en mag geland worden. Je kunt dus meteen het landingsveld bekijken. Vanaf de parkeerplaats is de route naar het Guttenberghaus heel overzichtelijk. Er zijn weinig afslagen en het gaat steeds iets steiler omhoog, zodat je eerst lekker kunt opwarmen. Het bospad wordt een slingerpad en de laatste paar honderd hoogtemeters naar de hut overwin je met tientallen zigzagbochten op kiezels en stenen. Het is prachtig om het landschap waar je doorheen loopt in een paar uur te zien veranderen. Van weelderige bossen tot kale rotswanden. De beweging van ijs-, sneeuw- en watermassa's, hebben in duizenden jaren tijd diepe sporen achtergelaten, wat voor spectaculaire vormen in het massief zorgt. Bij de berghut aangekomen kan je eigenlijk niet anders dan even goed pauzeren. Volgens Oostenrijkse principes mag je een berghut niet voorbij lopen zonder er iets te bestellen, en na duizend hoogtemeters heb je dat ook wel verdiend.

Op slechts tien minuten lopen begint de Via Ferrata, waar je binnen een uur op de top bent. De tijd die je echt aan de Via Ferrata besteedt hangt van je handigheid en kracht af. Het kan in twintig minuten, maar ook in anderhalf uur. Sommige stukken zijn vrij steil en kunnen je armen doen verzuuren. Of je nu de Via Ferrata neemt of het wandelpad, je komt bij het topkruis van de Sinabell uit en waarschijnlijk word je daar schaaapachtig aangekeken. Door schapen weliswaar. En misschien nog een paar klimmers, want mooie toppen heb je alleen voor jezelf als je erg vroeg bent, erg laat bent, of slechte omstandigheden hebt. Dat laatste hoop ik niet want als het even kan ga je natuurlijk vliegend naar beneden. Als er geen noordföhn is, kan je hier meestal wel startbare condities aantreffen. De startplek is geen officiële startplaats maar voor een 'natuurstartplaats' ligt ze er wel heel mooi bij. Er kunnen wel drie tandems naast elkaar starten zoveel ruimte is er.

De vlucht

Met thermische omstandigheden kan je een prachtige tocht maken door de bergkam richting het westen te volgen. Je klimt dan naar de gletsjers (of wat daar nog van over is) op de Dachstein. Ook hier zijn wat startplekken, maar door het terugtrekken van de gletsjers zijn die wel erg tricky en rotsachtig geworden. De mooiste kans om te vliegen over de gletsjers van de Dachstein heb je dus vanaf de Sinabell.

Zelf stond ik met mijn simpele trouwe singleskin op de Sinabell en om half tien in de ochtend ging het nog niet echt omhoog. In plaats van gletsjers kreeg ik een andere traktatie tijdens mijn vlucht. Het prachtige uitzicht met de optrekkende ochtendnevel als decor werd plotseling versierd met het Brockenspook. De schaduw van mij met mijn scherm, omgeven door een regenboogkleurige cirkel (glorie), geeft een magisch sfeertje aan dit mooie avontuur. Met ruim voldoende hoogte kun je landen naast de auto in het dorp Vorderer Ramsau. In Schladming is nog een officiële landingsplaats, en mocht je richting de gletsjer van de Dachstein vliegen kan de landingsplaats bij Rittisberg ook handig zijn. Zolang je netjes langs een weg en niet in hoog ongemaaid gras landt, krijg je meestal geen gedoe met de boeren.

Vergeet na je landing niet even Schladming te bezoeken, mocht je daar niet al verblijven. Het is een prachtig bergdorp waar je onder het genot van koffie en gebak terug kunt kijken naar de Sinabell.

Het is prachtig om het landschap waar je doorheen loopt in een paar uur te zien veranderen

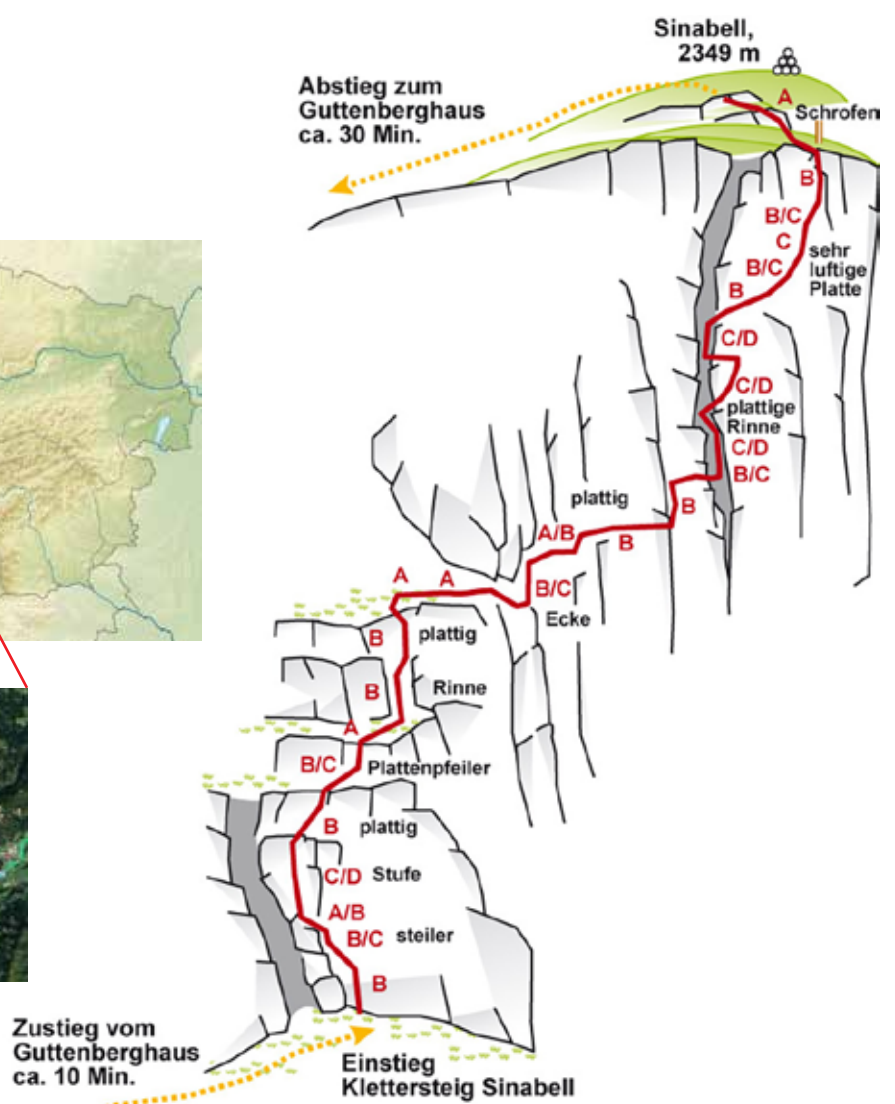




1. Wandelroute naar de hut; 2. Guttenberghaus; 3. Via Ferrata Sinabell; 4. Startplaats.



De Sinabell (2.349 m) is een prominente bergtop in het Dachsteingebergte in Oostenrijk (onder Salzburg).



Dit overkomt mij niet **of misschien toch wel?**

Tekst: Carla Beekman

Foto's: Patrick van den Tillaart

Geen wonder dat bestuurslid Patrick van den Tillaart de portefeuille "Veiligheid & Techniek" onder zijn hoede heeft genomen! Beroepsmatig is hij sinds jaar en dag betrokken bij het onderhoud in de luchtvaartsector, eerst als technicus en actueel als teammanager. Veiligheid binnen de luchtvaart is voor hem dagelijkse kost. Paragliden doet hij tussen werk en privé door; met veel plezier en zo veilig mogelijk uiteraard. Sinds een jaar is hij bestuurslid en verbaast zich.



*"Met te weinig
meldingen
kunnen we niet
veel verbeteren
aan de
vliegveiligheid.*

Dat is heel jammer, een gemiste kans."



*Patrick van den Tillaart is sinds 2025 bestuurslid van de Afdeling Paragliding en is houder van de Portefeuille Veiligheid & Techniek.
E-mail: vt.paragliding@knvvl.nl*

"We hebben sterke vermoedens dat er ieder jaar meer voorvallen zijn dan het aantal meldingen van incidenten die de veiligheidscommissie ontvangt. Het huidige aantal ontvangen meldingen is helaas te weinig om goede analyses te doen en eventueel verbanden te leggen," vertelt Patrick. "De veiligheidscommissie bepaalt niet onder welke omstandigheden er gevlogen kan worden en hoe je vliegt, maar heeft een adviserende rol. We verzamelen hiervoor informatie uit de paraglidercommunity, die kennis en ervaring ter beschikking stelt. Wanneer hieruit actuele problemen en potentiële risico's naar voren komen, kunnen we alle piloten daarover informeren. Voorvalmeldingen en VMS-rapportages gebruiken we dan ook alleen om van elkaar te leren en zo incidenten en ongevallen te voorkomen. Precies dat hebben we nodig om de veiligheid van het paragliden voor iedereen te vergroten."

Buiten beeld

"Bijna alle incidenten ontstaan door menselijk handelen, misverstanden of kleine onnauwkeurigheden. Door die ervaringen te delen, vergroten we de veiligheid met elkaar," vervolgt Patrick gedreven. "Een iets te steile start, een navigatiefoutje, een verkeerde inschatting richting het circuit, of een bijna-botsing tijdens het thermiekvliegen. Dit soort situaties willen we liever niet meemaken, maar ze komen wel voor. Als we ze niet melden én met elkaar bespreken, blijven mogelijke leerpunten buiten beeld."

Just Culture

De redenen dat er niet gemeld wordt zijn divers. Individuele piloten weten soms niet dat je (net als scholen en clubs) verplicht bent een ongeval of incident te melden. Of ze weten niet waar en hoe. Bij scholen en clubs is er angst voor aansprakelijkheid en voor onevenwichtigheid in het aantal meldingen. Hierdoor kan een vertekend beeld ontstaan tussen scholen of clubs over hoe veilig er gevlogen wordt.



De organisatie van een veiligheidscultuur

In sectoren waar veiligheid cruciaal is, zoals, gezondheidszorg, luchtvaart en dus ook paragliden, draait alles om het voorkomen van incidenten. Maar hoe zorg je ervoor dat fouten niet worden verzwegen, maar juist gebruikt worden om te leren? Het antwoord ligt in de drie pijlers hieronder. Samen helpen ze organisaties om risico's te beheersen en continu te verbeteren.

Just Culture

Just Culture is een term oorspronkelijk afkomstig uit de luchtvaart-industrie. In een 'Just Culture' staat leren centraal, niet straffen. Het betekent dat we fouten of (bijna)ongelukken niet zien als aanleiding om schuldigen aan te wijzen, maar als waardevolle kansen om samen beter te worden. Just Culture is een organisatiecultuur waarin medewerkers zich veilig voelen om fouten en incidenten te melden zonder angst voor onredelijke sancties.

EU regeling nr. 376/2014

Deze verordening regelt met name de invoering en uitvoering van systemen voor het verplicht en vrijwillig melden van voorvallen in de burgerluchtvaart. Dit melden, registreren en analyseren van voorvallen is nodig voor verbetering en bevordering van de luchtvaartveiligheid. Er volgen geen strafrechtelijke of disciplinaire sancties behalve bij opzet of grove nalatigheid. Deze wetgeving ondersteunt Just Culture door melders juridisch te beschermen en vertrouwelijkheid te waarborgen. Het creëert een klimaat waarin rapporteren niet alleen verplicht, maar ook veilig is.

VMS

Het Veiligheid Management Systeem (VMS) is gebaseerd op de EU-regeling en wordt sinds 2010 door alle afdelingen van de KNVvL gebruikt. Het vormt de basis om structureel te werken aan veiliger vliegen. Belangrijke pijlers zijn veiligheidsbeleid en doelstellingen, veiligheidsrisico management (waaronder onderzoek van incidenten), veiligheidsborging en veiligheidspromotie. De afdeling heeft een veiligheidscommissie en de scholen en clubs een veiligheidsmanager.



Patrick herkent deze situatie maar vertelt dat scholen en clubs wel verplicht zijn te melden om te voldoen aan de KNNvL erkenning: "De angst is ongegrond omdat de KNNvL een Just Culture hanteert, waardoor melders en dus ook scholen en clubs beschermd zijn. In de commerciële luchtvaart, waar ik werk, is dit een standaard mindset. De Just Culture is gebaseerd op een EU-regeling die bescherming biedt aan de melders. Hoe dan ook is het duidelijk dat we met te weinig meldingen niet veel kunnen verbeteren aan de vliegveiligheid. Dat is heel jammer, een gemiste kans. Als ik zelf iets over een incident of ongeval hoor, wil ik graag weten wat er gebeurd is en onder welke omstandigheden. Ik denk dan altijd: wat is de oorzaak, had het mij ook kunnen overkomen? En, hoe kunnen we voorkomen dat het bij mij of anderen gebeurt."

Melden helpt alle piloten

Patrick: "Meld alle incidenten en ongevallen bij ons, ongeacht de ernst. Denk niet dat iets te klein is; bijvoorbeeld de reservegreep die toch niet goed geborgd was, of die verzwikte enkel. Want als er meerdere meldingen over binnen zouden komen en bij onderzoek blijkt dat een fabricagefout de oorzaak is waarom de reservegreep steeds loskomt, of in het geval van de verzwikte enkel dat er steeds niet met enkel ondersteunende schoenen is gevlogen, wordt een trend zichtbaar en kunnen we daarover publiceren."

"Ik zie trouwens op internationale fora dat piloten die hun eigen incident of soms ook zware ongeval delen met zoveel mogelijk informatie altijd positieve reacties krijgen. Echter kunnen wij alleen analyseren op basis van wat er aan de veiligheidscommissie wordt gemeld. Ik denk dat altijd zelf je incident melden het allerbeste gaat werken binnen onze community, ongeacht of je nog in opleiding bent of al zelfstandig vliegt. Alleen zo kan een incident bij de één de ander helpen het te voorkomen."

Voorvalmeldingsformulier

Het voorvalmeldingsformulier op de afdelingswebsite is afkomstig van de EHPU, de koepelorganisatie voor nationale deltavlieg- en paraglidingverenigingen in Europa. Dit formulier wordt door alle aangesloten landen gebruikt.

Gegevensinvoer en -back-up vindt plaats op een beveiligde pagina. Het formulier valt onder de EU Regulation 376/2014 waardoor melders beschermd worden tegen sancties en vertrouwelijkheid gewaarborgd is.

Incidenten moeten binnen 7 dagen gemeld worden, waarna de gegevens worden gebruikt om risico's te analyseren en preventieve maatregelen te nemen.

Alle meldingen worden vertrouwelijk behandeld. Bij publicatie van ervaringsverhalen, statistieken of rapporten door de veiligheidscommissie worden persoonsgegevens geanonimiseerd.

Website: veiligheid.knnvl-schermvliegen.nl



Succesvolle lier-clinic Delta Fly Adventures en De Buizerd



Begin dit jaar organiseerden Delta Fly Adventures en Zeilvliegvereniging de Buizerd een tweedaagse lier-clinic in Vlijmen. In het totaal werden er 54 starts gemaakt! De KNVvL sponsort de deelname aan deze weekenden voor piloten die al weer een tijdje niet hebben gevlogen en het onder professionele begeleiding weer willen oppakken.

Informatie

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

Paragliding

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Deltavliegen

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Paramotorvliegen

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



UltraBip
SOLAR - GPS - INSTANT VARIO
VOICE ASSISTANT - Bluetooth
MEMS druk + versnellingsmeter +
gyroscop (onmiddellijke Vario)

€ 299,-

BlueBip
SOLAR BLUETOOTH
INSTANT VARIOMETER
MEMS druk + versnellingsmeter +
gyroscop (onmiddellijke Vario)

€ 199,-

MiniBip V2
MINI VARIOMETER
Vario met MEMS-druksensor

€ 99,-

BipBip Pro V2
SOLAR AUDIO VARIOMETER
Vario met digitale druksensor

€ 60,-

Ultra lichte en onnavolgbaar nauwkeurige (solar) vario's

PARAGLIDING-SHOP.NL
Online én een winkel in Dordrecht
Fahrenheitstraat 10 3316 AG Dordrecht
Tel./whatsapp: 078-783 0 78
openingstijden: zie website



WWW.WOMENONWINGS.AERO



More diversity in the air

We're building an international, non-profit network that connects, trains, and amplifies women and gender diverse pilots in hang gliding. From their very first flight to leadership, instruction and development.

Our mission:

to make the skies safer, more inclusive, and more representative for everyone who loves to fly.

Adventure has no gender

Across airports, women+ are present, yet still underrepresented, unseen in leadership, and often facing cultural or safety barriers. Women On Wings Aero changes that through a structured, evidence-based community.

Our Key themes:

Access to Flying

We remove entry barriers through Women Fly Days, First Wings Scholarships, and a Gear Library that makes learning to fly financially and logistically accessible.

Skills & Leadership

We provide Mentorship Hubs, Safety & Confidence Labs, and the Instructor Diversity Accelerator to help women+ progress from beginner to certified instructor and event organiser.

Inclusive Culture

We work with clubs, schools and federations to implement Safeguarding Codes, Inclusion Audits and Event Safety Packs, creating environments where everyone can thrive safely.

Visibility matters!

Join us as we build this global network for women+ and inclusivity in hang gliding.

Reach out to our contact Heleen van den Bos

by e-mail via join@womenonwings.aero or follow us on Instagram and get involved!



Our Partners



WWW.WOMENONWINGS.AERO