

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, Mario Spee, Titus
Verbeek

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.



I'm dreaming of ...

A white christmas? Leuk kerstliedje, maar verder: dank je de koekoek! Vouwkonijnen houden niet van sneeuw en kou. Er valt vaak weinig te vliegen in de winter. En als het wel kan, gaat het vouwen erg lastig met mijn bevroren pootjes. Bovendien is die nattigheid slecht voor het materiaal. Nee, ik droom wel over andere dingen. Een vakantie in een warm land met de zon op mijn bol. Een mooie thermieklucht in de Alpen. Want uitzicht op die besneeuwde toppen, dat vind ik dan weer wel leuk!

Naast dromen heb ik, net als iedereen, wel eens een nachtmerrie. Dat ik niet meer mee mag vliegen met mijn piloot bijvoorbeeld. Of dat iedereen in mijn omgeving langzaam maar zeker besmet raakt met één of ander virus en verandert in een soort zombie, en ik als enige nog "normaal" blijf. Jaja, lach maar. Kom maar op met die flauwe opmerkingen: "Een vouwkonijn is toch sowieso niet normaal" en "Weet je zeker dat je zelf geen myxomatose hebt?!" Maar deze terugkerende droom vind ik altijd heel eng. Gelukkig heb ik nog geen droom gehad over spinnen. Al zat er laatst wel een joekel voor onze deur en later keukenraam. Dus dat was een levende nachtmerrie voor mij...

Halloween en horrorfilms zijn ook niet aan mij besteed. Ik schrik veel te makkelijk. Als konijntje heb je nou eenmaal een kwetsbare positie in de natuur, met veel natuurlijke vijanden. Die oplettendheid en schuwheid blijf je altijd bij je dragen, zeker in het donker. Het nachtzicht van konijnen is ook al niet zo best. Dus toen mijn burens laatst als versiering een heks hadden neergezet tegen de lantaarnpaal zat de schrik er goed in. Daarna overigens nog geprobeerd om te vliegen op haar bezem, maar dat lukte helaas niet.

Wat is jouw grootste wens?

*Misschien leuk om deze feestdagen eens over na te denken
en te bespreken tijdens het kerstdiner.*

Het zal je duidelijk zijn dat ik niet de meest dappere persoon ter wereld ben. Toch is er wat voor te zeggen om af en toe de confrontatie met je angsten aan te gaan. Life begins at the end of your comfort zone, zeggen ze niet voor niks. Dus zet ik regelmatig kleine, en soms wat grotere, stappen buiten deze zone. Soms zet ik dat stapje net zo hard weer terug. Was het toch te spannend, of bleek het niks voor mij te zijn. Meestal levert het echter wat moois op. Niet altijd precies wat je verwacht, en soms zelfs veel meer dan voorzien. Op dat laatste hoop ik heel erg met de meest recente grote stap die ik heb gezet. Iets waar ik al jaren tegen op kijk, maar wat me hopelijk gaat helpen om al het moois op deze wereld letterlijk nog beter te kunnen zien. Al is een operatie aan mijn ogen dus één van mijn ergste nachtmerries; ik kijk mijn angst in de ogen en ga ervoor.

Wat is jouw grootste wens? Wil je graag een keer meevliegen in een competitie? Zou je graag eens een acro-manoeuvere willen doen? Droom je van je allereerste bergvlucht? Misschien leuk om deze feestdagen eens over na te denken en te bespreken tijdens het kerstdiner. Wat kun je het komende jaar doen om deze droom dichterbij te laten komen? Zet die eerste stap en ga ervoor!

Fijne feestdagen!

Vouwkonijn

LIFT

inditnummer

Coverfoto: Philip Snijder

Down Under - deel 1 Queensland	4
De mooiste Hut & Fly tochten	10
Serie Harnassen deel 5: Karabiners, de juiste verbinding	16
Interview: Robbin van Herwaarden van Skymonkey	20
300 km - Dezelfde droom, andere vleugel	24
Fotowedstrijd	28
Nieuwe manier van leren bij SIV trainingen	30
Deltasoaren aan de Deense kust	35
Van delta naar parapente en andersom	36
Vliegsteekkengids Turkije	40
Deltavliegen in Kroatië	46
Boekrecensie: "Wanderbird Strategy" van Paul Guschlbauer	48
Interview: Josh en Kanan van Escape Paragliding	52
KNVvL nieuws	54

Paragliding Down Under

Deel 1 Queensland

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.



Strictly No Top Landing!
Strictement Aucun atterissage
superieur!
Terminantement Ningun Aterr
Superior!
Ausschließlich Keine Obere Landung
Cairns Hang Gliding Club

Voor Koos is het al de vierde keer Down Under - hij was er twee keer eerder vanwege de wereldkampioenschappen deltavliegen in Hay. Voor mij is het de eerste keer. Het begint meteen goed; dertig plus graden in Brisbane bij een helder blauwe hemel. We vallen met onze neus in de boter. Vlak bij ons hostel is een festival gaande vol kunst, muziek en gezelligheid. Overal picknickende families, kinderen die uitgelaten spelen in het openlucht zwembad en dampende barbecues. Dus zo doen Ozzies dat. De relaxed levensstijl valt op en we doen maar meteen mee. In minder dan een week verlaten we de stad met onze net aangeschafte tweedehands Ford Ranger met daktent. Iets totaal anders dan onze comfortabele zelfgebouwde camper die we achtergelaten hebben in Armenië. Minder luxe, meer buiten. Australië is daar ook op ingericht. Overal prima openbare BBQ's in parken met zitbanken, schone toiletgebouwen en allerlei faciliteiten voor de reiziger. Veel campings, betaald en gratis waar je zonder problemen kunt verblijven en vaak op de mooiste plekken. Goed geregeld hier.

De zee is Russische roulette

Gekomen op uitnodiging van onze zoon en schoondochter om in januari een gezamenlijke trip te maken in Tasmanië gaan we eerst op weg naar het noorden waar het klimaat in deze tijd van het jaar nog dragelijk is. Lekker warm en niet te vochtig, we gaan immers naar The Tropical North. De prachtige en overweldigende natuur van zowel het ruige, droge en vooral lege achterland van Queensland als de tropische regenwouden die uitlopen in de oceaan met zijn prachtige baaien en witte stranden omzoomd door palmen, eucalyptus en varenbomen bieden iedere dag weer onbeschrijflijk mooie uitzichten, ontmoetingen met bijzondere dieren, vriendelijke mensen

en leuke avonturen zoals off-road tracks door het regenwoud langs de kust. Kangoeroes, wallabies, kasuarissen, vliegende honden, zoutwaterkrokodillen, possums, bont gekleurde vogels, een lust voor het oog en wat zijn het er veel.

Maar, en dat is dan wel een tegenvaller, die mooie zee? Kijken mag, smachten desnoods, maar er in gaan is Russische roulette. Allerlei narigheid verschuilt zich in de branding en voor de kust. Prehistorische zoutwaterkrokodillen, griezelige steenvissen, dodelijk giftige kwalen en een verdwaalde witte haai.

Dan maar de lucht in, zou je denken. Helaas, stel je er niet teveel van voor. Er zijn slechts enkele startplekken in heel Noord Queensland die de moeite waard zijn en dan moeten weer en locatie ook net samenvallen. Terwijl we via het Daintree Regenwoud tot voorbij Cooktown rijden houden we een schuin oog op Paragliding Map en de weersites.

Rex Lookout

Start:

53 meter, O - ZO

Landingsterrein:

Strand ten zuiden van de start

Club:

Cairns Hang-Gliding Club

Coördinaten:

-16.646460, 145.565450

We proberen ons geluk bij Rex Lookout waar we net een dag te laat aankomen. Gisteren zijn ze nog met paragliders gestart vanaf de grassige helling 50 meter boven het strand, vandaag is de wind te hard en hangen er een paar delta's en laten we die nou thuis gelaten hebben. Zoals we bij de meeste startplekken zullen ontdekken is ook deze omgeving met mitsen en maren. Zo is er vaak de voorwaarde om tijdelijk lid te worden van de lokale club. Op zich geen probleem, maar zowel registreren op de club website als de betaling via Paypal loopt vaak spaak.

Dan is het belangrijk contact op te nemen met piloten omdat het vlieggebied ook meestal allerlei lastige, zo niet gevaarlijke plekken en pittige vliegcondities kent. Slecht zichtbare elektriciteitskabels bij de start, rond de landing of bij allebei. Onverwachte en harde zeewind of onveilige omstandigheden buiten de aangegeven windrichting. Onlandbare stukken en no-landing-zones met boze eigenaren. Of alleen landbaar bij laag tij en dan niet



Zoutwaterkrokodil

te dicht bij de branding, want die salties (zoutwaterkrokodillen) kunnen zo uit het water het strand op schieten. Hap slik weg. Soms bevindt een startplek zich op privé terrein en heb je vooraf toestemming nodig. Kortom, zonder contact met onze Ozzie vlieg vrienden is zomaar starten geen optie. Ook is niet alle contactinformatie up to date. Wel treffen we altijd behulpzame en enthousiaste piloten bereid om ons wegwijs te maken en tips te geven. Zo ook hier. Maar in de lucht komen we nog niet.

Dagelijkse dosis groen

Afzakkend naar het zuiden is er genoeg ander vermaak. Een excursie naar Whitehaven Beach, witter dan wit en azuurder dan blauw. Een snorkeltrip naar het Great Barrier Reef, afgevinkt van de bucketlist. Een boottripje naar Fitzroy Island voor een ontmoeting met zeeschildpadden. Cultuur opsnuiwen in Herberton Historic Village. Een duik in de geschiedenis van Australië in zo-wat ieder dorp op onze route. En iedere dag weer een nieuwe diersoort die zich al dan

niet gewillig door mijn camera laat vastleggen voor een @dagelijksedosisgroen. Heeft Queensland dan niets te bieden? We passeren een aantal kleinere vliegplekken maar de meeste laten we vanwege eerder genoemde redenen links liggen. De ervaring leert dat het inderdaad meestal net niks is.



Cassowary bij het ontbijt



Crimson vink



Nieuwsgierig kikkertje



IJsvogel

Rainbow Beach

Starthoogte:

110 meter, NNO - OZO

Landingsterrein:

Strand ten noorden van het afgezette zwemgebied in zee

Club:

SCSA

Coördinaten:

-25.914800, 153.099600

Na een week of zes is het dan eindelijk zover; Rainbow Beach waar alles samenkomt. Een super startplek bij een gezellig dorp en precies de juiste windrichting en -sterkte. Een lokale piloot die klaar staat om te starten en ons de in's en out's geeft. Helaas lukt het lid worden niet via de club website, ondanks verwoede pogingen maar het weerhoudt ons er niet van om te starten op het gat in het 200 meter hoge duin en meerdere fantastische soarvluchten te maken tussen Rainbow Beach, waar je landt op het strand, en het 10 kilometer zuidelijk gelegen Double Island Point met daartussen niets meer dan een strookje zand en

de oceaan. Niet uitzakken dus, maar dat is gelukkig niet aan de orde. Met recht een vijfsterren plek! Toplanden is mogelijk en nodigt uit tot touch & go, wat de delta's naar hartenlust doen.

Strandcrossen

Vanuit Rainbow Beach rijden we met onze stoere 4x4 over het strand via Double Island Point naar Noosa. Vijfenzestig kilometer strand waar we regelmatig ingehaald worden door nog stoerdere terreinwagens met grote caravans. Een ongelooflijke ervaring om met eigen auto tachtig kilometer per uur over het harde zand te rijden en in de





duinen te overnachten met het rustgevende geluid van de eeuwige branding op de achtergrond.

We ontmoeten Josh die zijn studenten van Teewah Beach, vlak bij Noosa North Shore, wegstart onder toch wat, laat ik zeggen,

bedenkelijke omstandigheden. We laten ons even verleiden om ook te starten maar de wind is te hard voor onze grote schermen (de soarschermen liggen thuis helaas, hoeveel kun je meenemen in het vliegtuig?) en de crosswind zorgt voor verraderlijke

turbulentie uit het noorden. Kijken leverde genoeg vermaak op. We hebben wel inmiddels de smaak goed te pakken en verleggen onze focus van reizen naar vliegen.



Mount Tamborine

Start:

542 meter, NNW - ZZW, gras

Landingsterrein:

bij het clubgebouw in de vallei of het bomb-out veld.

Club:

CHGC

Coördinaten:

-27.950280, 153.181040

De route brengt ons naar Mount Tamborine, net in het binnenland gelegen op een bergrug. Tussen de typische met rozen omringde houten cottages is een mooie startplek met gras die uitzicht geeft op de Canungra Vallei. Heerlijk vliegen, vooral in de winter als de omstandigheden mild zijn. Maar niet als de thermiek echt losbarst. Sterkte thermiek gaat hier stevast samen met enorme sink bij de start en pittige omstandigheden. Combineer dat met sterke tegenwind, een onverwachte klif onder de start en een enorm bos tussen start en landing, dan is Mount Tamborine onvergeeflijk. Weet je sowieso niet boven start uit te komen, dan is de kans groot dat je het officiële landingsterrein niet zult halen. Land je 3 keer in de no-landing-zone, dan krijg je na de eerste twee keer een boete, de derde keer een startverbod.

Wij maken er een paar glijvluchten en vervolgen dan onze route verder naar het zuiden, verder het binnenland in. Inmiddels hebben we al een leuk netwerk met lokale piloten opgebouwd. Op verzoek van een van hen nemen we een liftster mee, Danielle, die een vriendin die een onfortuinlijke landing heeft gemaakt in Manilla gaat helpen. Met haar rijden we de grens naar New South Wales over.

Tips

- Meld je van te voren aan bij SAFA (Sports Aviation Federation of Australia (<https://safa.asn.au>) als internationale piloot zodat je tijdig een pilotennummer hebt waarmee je je bij clubs kunt registreren.
- Zorg voor een Paypal account.
- Beperk je tot de grote startplekken.
- Voor radiocontact is het handig als je weet hoe je je radio op kanalen kunt instellen; ze werken hier alleen met UHF.

Pancho Amelia

AND
Air Sport Equipment Trading

Flymaster vario's

De **Vario LS** is in eigen ontwerp te bestellen.

De normale versie, met de keuze uit drie kleuren, kost € 219,⁰⁰



De **Variom** is kantelbaar en kan met een rubber schokbescherming besteld worden.



Variom
prijzen
afhankelijk
van type
vanaf
€ 350,⁰⁰

De topper van Flymaster is de **LIVEDS**
Het meest uitgebreide instrument voor vliegen dat ooit is ontwikkeld.



prijzen
afhankelijk
van type
vanaf
€ 1.230,⁰⁰

Bezoek de site of maak een afspraak
+316 1812 3677
Weesperstraat 118
1012 AP Diemen

www.panchoamelia.com

Drie tochten rondom Grindelwald

De mooiste Hut & Fly tochten



Hut & Fly, wat is dat nou weer? Is dat een soort Hike & Fly XL, voor gevorderden? Dat zou je je kunnen afvragen, en dat zijn ook heel goede vragen. Net als schermen en piloten, komen deze tochten voor in allerlei maten. Zo kan je gewoon vanuit een kabelbaan naar de dichtstbijzijnde berghut lopen en daar starten, of de hele hoofdkam van de Alpen door trekken, aan het eind van de dag in een hut overnachten en bij het ochtendgloren het dal weer in vliegen.

Wat is Hut & Fly?

Je hoeft geen doorgewinterde alpinist of wedstrijdpiloot te zijn om deze tochten te kunnen volbrengen. Het leuke is dat je zelf kunt kiezen of je er een tweedaagse tocht van maakt, waarbij je in de hut overnacht, of vroeg begint en na een lunch bij de hut weer naar het dal vliegt.

De Hut & Fly tochten in dit artikel hebben het volgende gemeen:

- De berghutten zijn in een halve dag bereikbaar voor (bijna) iedere bergwandelaar;
- De routes zijn toegankelijk zonder technisch klimmateriaal;
- De hutten bieden accommodatie om te overnachten;
- De startplaatsen voor het vliegen liggen bijna naast de hut;
- De startplaatsen zijn niet mega-technisch;
- De officiële landingsplaatsen langs het water in Grindelwald zijn op glijgetal (van tenminste 1:6) bereikbaar;
- Bij "normale" omstandigheden tref je hier goede startcondities aan.



1 Hut & Fly 1: Faulhorn

Voor deze tocht zou je zelfs de term "Hotel & Fly" kunnen gebruiken, want bovenop de Faulhorn staat al sinds 1832 een Berghotel. Verschillende plannen om een infrastructuur in de vorm van wegen en treintjes aan te leggen, zijn gelukkig mislukt om de natuur te beschermen. Dat betekent dat er toch echt een paar uur gewandeld moet worden om de 2.681 meter hoge Faulhorn te beklimmen. Dankzij de kabelbaan van Grindelwald naar First (2.165 m) hoef je het hoogteverschil van vijftienhonderd meter niet allemaal te voet af te leggen. Dat kan natuurlijk wel, de beloning daarvoor is dat je pas kabelbaantoeristen tegenkomt bij de bekende Bachalpsee. En waarom zou je de tocht inkorten, als je er de hele dag voor hebt? Je kunt immers overnachten naast de startplaats in het Berghotel. De route is eenvoudig te vinden en er zijn geen lastige passages. Vanaf First, waar ook de officiële paragliding startplaats ligt, loop je richting het noordwesten, traverserend over een breed pad naar de Bachalpsee. Daarna

steiler en zigzaggend via Reetihitta naar de top van de Faulhorn. De 516 hoogtemeters leg je in twee uur af. Start je in Grindelwald al met wandelen, kan je wel 4 tot 5 uur voor de tocht uittrekken. Het beste start je dan naast het kabelbaanstation en steek je voor het topstation al richting de Bachalpsee, om in stilte van de omgeving te kunnen genieten. Het uitzicht is grandioos. De achttienhonderd meter hoge noordwand van de Eiger en zeven vierduizenders van het Berner Oberland zijn te bewonderen. De startplek zelf is niet het mooiste, maar op de graat achter het topkruis (gezien vanaf het hotel) zijn best goede startmogelijkheden naar het zuidwesten (Grindelwald) en tien minuten afdalend naar het noorden (naar Interlaken). Interlaken is best ver en met een singelskin-glijhoek niet haalbaar. Grindelwald is makkelijk te bereiken, ook al lijkt het alsof het plateau een paar honderd meter onder de startplaats nauwelijks over te steken is. Schijn bedriegt, je komt daar makkelijk overheen.

Tekst en foto's: Peter Blokker

Misschien wel de mooiste startplek van Zwitserland, bij de Gletschhütte



Tocht 1- Ewout en Isaac op weg naar de startplaats bij het Berghotel

2 **Hut & Fly 2: Glecksteinhütte**

Misschien is de startplaats naast de Glecksteinhütte wel één van de best bewaarde geheimen van vliegend Zwitserland. Het is een juweeltje, maar je moet er wel even voor aan de bak. Om het leven niet zwaarder te maken dan nodig, de volgende tip: Neem het eerste busje (Postauto) vanuit Grindelwald naar halte "Abzweigung Glecksteinhütte". Je kunt dan rond 09:00 uur beginnen met wandelen en hebt de eerste vijfhonderd hoogtemeters cadeau gekregen. Je loopt het grootste deel in de schaduw en – geloof me – dat is op deze route heerlijk. Het pad is steil en technisch genoeg om te zweten, hier en

daar vrij luchtig... het hart van een BASE-jumper gaat sneller kloppen bij het zien van de afgrond. Op de spannendste passages is een staalkabel gemonteerd, maar echt nodig is dat allemaal niet. Gewoon op het pad blijven en genieten van de afzondering. Op deze route ben je echt weg van toeristen, hoewel de hut populair is bij bergwandelaars en klimmers. Onderweg kom je restanten van een oud kabelbaanstation tegen, dat van 1908 tot 1914 de toegang tot de hut eenvoudiger maakte. Gaandeweg klim je steeds dieper en hoger het gletsjerdal in, richting de restanten van de afkalvende Obere Grindelwaldgletscher. Er komt zoveel water vanaf dat het geen wonder is dat de

gletsjer enorm snel terugtrekt. Dat water levert wel weer de energie voor de berghut, die je na ongeveer 2,5 uur en 759 hoogtemeters bereikt. Ben je vroeg gestart met lopen, kom je voor het middaguur aan en begint er net een leuk startwindje te staan. Het kan verleidelijk zijn om dan in twintig minuten terug te vliegen naar het landingsveld in Grindelwald Grund, maar hier overnachten is een heel bijzondere belevenis. De startplek – een prachtige grashelling – ligt vijf minuten lopen vanaf de hut, bij de windvaan. Na de start vrij vlot naar rechts draaien, richting het noorden het zijdal uit, en dan linksom naar Grindelwald.



Tocht 2 - door een imposant zijdal naar de Glecksteinhutte



3 **Hut & Fly 3: Baeregg**

Deze startplaats ligt aan de overzijde van Grindelwald, ten opzichte van First. Dit is de eenvoudigste van de drie tochten die in dit artikel beschreven zijn. De tocht kan vanuit Grindelwald te voet worden gedaan, of eerst met een kabelbaan naar Pfingstegg. Lopend door het bos over zigzagpaden is de klim naar Pfingstegg in een uurtje te doen, maar levert qua uitzicht niets op (maar bespaart weer een gondelkaartje). Het eerste mooie uitzichtpunt bevindt zich vlak na het terras van Pfingstegg, waar ook een smalle startplaats is gelegen. Vanaf hier is het – afhankelijk van je conditie en motivatie – tussen één en twee uur

lopen naar Baeregg. De startplaats Baeregg is eigenlijk een heel lange oefenhelling, compleet met windvaan, mooier dan de meeste officiële startplaatsen in de Alpen. Na nauwelijks anderhalf uur afstand van de kleine Pfingstegg kabelbaan sta je middenin een prachtig berglandschap. Je hebt uitzicht op een gletsjer (die vecht voor haar bestaan), de Mittelegi graat van de Eiger recht voor je neus en een startplaats naast een beregezellige hut... of is het Baeregg-zellig? Je kunt overnachten in de hut, maar de startomstandigheden zijn eigenlijk pas later in de middag ideaal. Dus vroeg beginnen als het nog fris is, dan huisgemaakte taart eten, lunchen, van het uitzicht genie-

ten... en dan starten... is het recept voor geluk en succes. De wandeling is adembenemend mooi en je komt steeds dichterbij de gletsjers in de buurt, die zich op hun beurt jaarlijks steeds verder terugtrekken en hun sporen nalaten. De laatste zigzags naar Baeregg zijn het pittigst, maar daar staan dan ook taartjes en Almdudlers op je te wachten. De windvaan op de helling boven de hut markeert de meeste ideale startplek. Zelf geef ik de voorkeur aan de landing in het dal, Grindelwald Grund, in plaats van bij het kabelbaanstation. Dit levert een mooie lange vlucht langs de noordwand van de Eiger noordwand op.



Tocht 3 - klaar voor de start bij Baeregg

Tips voor Hut & Fly tochten

Uitrusting

Wie op Hut & Fly toer gaat met het idee daar te overnachten, heeft best wel wat mee te sjouwen. Om te voorkomen dat je lokale sherpa's mee moet nemen naar de hut, moet je belangrijke keuzes maken. Zo gaat dat in het leven... het noodzakelijke van het nuttige scheiden. De hier beschreven tochten duren allemaal ongeveer drie uur en eindigen bij hutten waar van alles te krijgen is dus laat je bammetje maar in het dal. Overall stroomt water, dus een literfles is zat. Slaapzakken meenemen is echt niet nodig, een lakenzak is zat, in combinatie met de dekens die in de hutten liggen. Een powerbank meenemen met een kort snoetje voor je telefoon is wel handig, maar laat al die andere opladers en kabels achter. Probeer alles bij elkaar in een rugzak van 45 liter te krijgen met een gewicht van maximaal 10 kg. Dat moet zelfs met een "gewoon" scherm lukken. Een omkeerharnas is vaak niet ideaal, die dragen toch minder fijn dan een echte rugzak. Een hike&fly-harnas (string) met een frontcontainer met reserve is echt fantastisch, dat scheelt enorm in pakvolume en gewicht.

Voor de tocht

De hier beschreven tochten kennen geen luchtruimbepkeringen en er is geen toestemming van clubs of eigenaren nodig. Landingsgeld kennen ze ook (nog) niet in Grindelwald. Bekijk de twee landingsplaatsen in Grindelwald (kabelbaanstation en Grund). Grund is veel eenvoudiger dan de tandemlandingsplaats boven het dalstation. Informeer bij de hutten of er plek is als je wilt overnachten.

Maak een planning, hoe lang denk je over de tocht te doen en wanneer ben je dan waar?

Bekijk op MeteoSwiss en Windy of de wind goed is. Hou er rekening mee dat deze apps vaak geen goed beeld geven van lokale weersystemen. De hier beschreven tochten hebben eigenlijk allemaal goede starttrichtingen bij zonnig weer vanaf ca. 11:00 uur, tenzij er bijzonder weer is zoals föhn, onweer of een frontstelsysteem.

Tijdens de tocht

Kijk regelmatig naar de lucht, dan kan je vaak zien of het weer langzaam of snel verandert en of het nog veilig is om te starten.

Controleer of je nog op schema ligt.

Drink bij waterpunten of beekjes waar je je fles weer bij kunt vullen. Bescherm jezelf op tijd tegen de zon.

Voel je je nog goed? De rest van de groep ook? (Of ook niet?)

De beschreven tochten hebben mooie startplaatsen, maar het zijn "wilde" startplaatsen. Besteed extra aandacht aan controle van de

lijnen in hoog gras, inspecteer de "runway" want er kan wel eens een alpenmarmot een kuil gegraven hebben.

Tijdens de vlucht goed navigeren naar de landing, altijd een noodlandingsoptie als plan B klaar hebben.

Nuttige apps

Voor noodgevallen: Rega 1414

Installeer de app Bergfex of SchweizMobil voor routes en wandelkaarten.

Voor het weer: MeteoSwiss, Windy





De Chili 5

2+2 jaar garantie



Adviesprijs € 4.300,00
Een maximale **inruilkorting** van **20%** op elk type scherm mogelijk.

Size	XXS	XS	S	M
Cells	57	57	57	57
Area flat (m²)	22,79	24,53	26,35	28,23
Area projected (m²)	19,54	21,03	22,59	24,20
Wingspan flat (m)	11,30	11,72	12,15	12,57
Wingspan projected (m)	9,04	9,37	9,71	10,05
Aspect ratio flat	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



Het harnas: misschien wel het belangrijkste deel van je uitrusting

Een paraglidingharnas is niet alleen een zitje, zoals het soms oneerbiedig wordt genoemd. Het harnas vormt de verbinding met je scherm, het bepaalt voor de helft het gewicht van je uitrusting, heeft grote invloed op de vliegeigenschappen van je scherm, het zorgt voor een kwart van de weerstand tijdens het vliegen en biedt ruimte aan je reserve, instrumenten, eten en drinken. En het belangrijkste: het harnas biedt veiligheid.

In deze serie artikelen zetten we het harnas in de spotlights, met een focus op veiligheid. Wat zijn de verschillen tussen harnassen en hoe kies je het juiste harnas voor jouw vliegstijl? Welke protectie vind je in harnassen? Hoe werkt de certificering daarvan? En wat zijn de nieuwste ontwikkelingen?

In dit vijfde deel lees je alles over karabiners. Welke kies je en hoe vaak moet je ze nou echt vervangen?

Tekst: Bastienne Wentzel. Eerder gepubliceerd in Cross Country magazine 254, januari 2025.

Deel 5: De juiste verbinding



Ze wegen nog geen 100 gram – de twee karabiners die ons, via het harnas, met de vleugel verbinden. Maar ze zijn cruciaal. Als er één in de lucht bezwijkt, volgt onvermijdelijk een rit aan je reserve. Bijzonder eigenlijk dat de karabiner het enige onderdeel van onze uitrusting is waarvoor géén officiële norm geldt. Tijd voor wat extra aandacht voor de karabiner.

Alle soorten verbindingen

Om te beginnen: niet alle verbindingsstukken zijn karabiners. Een karabiner is een speciaal type sluiting met een veerbelaste opening. In de loop der jaren zijn er andere verbindingssystemen ontwikkeld om het harnas met de vleugel te koppelen, zoals pin-locks, quick-outs en softlinks. Ook maillons rapides (ook wel 'quicklinks') worden soms gebruikt, al zien we die vooral tussen risers en lijnen, of tussen de reserve en de bridle.

De meeste moderne harnassen zijn uitgerust met metalen karabiners met een autolock-sluiting. Dat betekent dat de poort van de karabiner na openen vanzelf weer sluit en vergrendelt. Snel en veilig, want je kunt niet vergeten hem dicht te doen – en een openstaande karabiner is veel zwakker dan gesloten.

Bij sommige hike&fly-harnassen zien we tegenwoordig lichtgewicht karabiners die wel automatisch sluiten (met een veer), maar niet automatisch vergrendelen – je moet zelf een schroefje of draaisluiting vastzetten. Veilig, zolang je dat niet vergeet bij de start. Er is ook een ander risico: tijdens het groundhandlen kan de sluiting soms vanzelf opengaan zoals soarders aan het strand ons vertelden. Het risico is dat dat precies gebeurt op het moment dat je wegvliegt. Dan vlieg je met een open karabiner of misschien nog wel erger: de karabiner kan ergens achter blijven haken zoals de andere karabiner. Dan vlieg je getwist weg.

Wat kan een karabiner dragen?

De sterkte van een karabiner, of beter gezegd de statische breuklast, is een belangrijke factor. Die geeft aan hoeveel kilo de karabiner kan houden voordat hij breekt, en moet minstens vijf keer hoger liggen dan de



De breuklast staat op goede karabiners altijd vermeld. 22 kN zoals op deze is hetzelfde als 2.200 daN (over de hoofdas). De sterkte bij een dwarsbelasting is maar 8 kN en geopend slechts 7kN.



Charly-Finsterwalder Paralock 3 (een type quick-out karabiner) in actie.

maximale gebruiksbelasting. Volgens de Franse federatie FFVL is de absolute ondergrens 1.600 daN, maar de meeste moderne solo-harnassen hebben karabiners met een breuklast van 2.000 daN of meer – dat is zo'n 2.000 kilo. Belangrijk is dat een karabiner alleen over zijn hoofdas belast mag worden. Wordt hij 90 graden gedraaid, dan zakt de sterkte drastisch – soms tot slechts 700 daN.

Tandempiloten hebben natuurlijk sterkere verbindingen nodig tussen spreaderbar en vleugel: minimaal 2.400 daN.

De breuklast moet zichtbaar op de karabiner staan. Het loont om dit te controleren, want ze kunnen ooit zijn vervangen door een zwakkere kopie. Er circuleren ook veel namaakproducten, vooral online. Staat er geen breuklast op? Dan is vervangen de enige veilige optie – koop uitsluitend karabiners van betrouwbare merken.

Vermoeid metaal

We hebben allemaal wel eens gehoord dat je karabiners om de vijf jaar moet vervangen – maar waarom eigenlijk? De meesten van ons doen dat niet. Ze zien er na al die jaren nog prima uit, dus waarom weggooien?

Toch is er een heel goede reden om karabiners periodiek te vervangen. De slijtage bij paraglidingkarabiners is namelijk onzichtbaar. Tijdens de vlucht staan ze continu onder belasting (ongeveer je startgewicht, of iets meer tijdens manoeuvres), maar daarbovenop komen kleine trillingen. Uit onderzoeken van de PMA (Paragliding Manufacturers Association) en de DHV (Duitse delta- en paraglidingvereniging) blijkt dat een karabiner tijdens de vlucht 15 tot 37 keer per minuut oscilleert.

De belasting varieert daarbij tussen ongeveer een derde en drie keer de normale kracht – bij een solopiloot kan dat oplopen tot 300 kg. Over 500 vlieguren betekent dat al gauw een miljoen trillingen. Die veroorzaken metaalmoeheid: microscheurtjes die je niet ziet, maar die uiteindelijk tot breuk kunnen leiden.

Tests van de universiteit van Savoie Mont Blanc (Annecy, Frankrijk) en fabrikant Charly-Finsterwalder toonden aan dat sommige karabiners al na 68.000 trillingen braken – oftewel 30 tot 75 vlieguren – terwijl andere pas na meer dan vijf miljoen cycli bezweken.

Thomas Finsterwalder, oprichter van Charly-Finsterwalder licht toe: "Zo'n breuk kondigt zich niet aan door vervorming, maar gebeurt plotseling. Je kunt dit dus niet voorspellen door alleen visuele inspectie, zoals vaak wordt gedacht."

Speling en vervorming beperken

Een belangrijke oorzaak van metaalmoeheid is de zogenaamde gate play – de minimale speling tussen de poort en de sluiting wanneer de karabiner dicht is. Pas onder belasting vervormt de karabiner een beetje zodat de poort echt sluit. Binnen die speling zorgen de genoemde trillingen ervoor dat het metaal steeds minieme vervormingen ondergaat, alsof de karabiner openstond – en dat versnelt het ontstaan van metaalmoeheid.

De oplossing: de speling zo klein mogelijk maken en de sluiting verstevigen. Eric Roussel van harnasfabrikant Neo vertelt dat hun Rocket-karabiner, ontwikkeld samen met het bekende karabinermerk AustriAlpin, speciaal zo is ontworpen: vrijwel geen speling, en een nauwkeurig gefreesde (in plaats van gesmede) sluiting. Daardoor zou hij minder gevoelig zijn voor metaalmoeheid – al is dat nog niet met een duurtest bevestigd.

Andere systemen, zoals de pin-lock van Charly-Finsterwalder, hebben helemaal geen poort en dus geen gate play – waardoor metaalmoeheid daar geen rol speelt.

De perfecte vorm

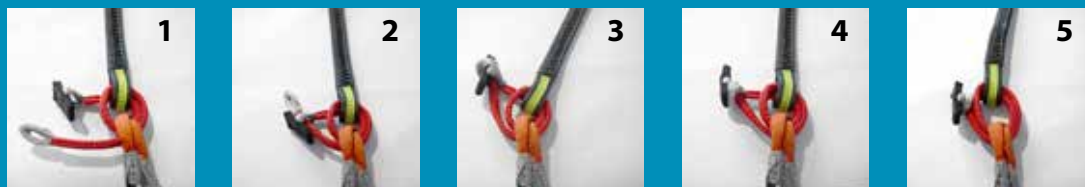
Ook de vorm van de karabiner speelt een rol. Als de zijde waar de lussen aan vastzitten relatief lang is werkt de belasting als een grotere hefboom, waardoor vermoeidheid sneller optreedt. Fabri-



Vlnr: Airdesign
Foras twistlock;
Neo /AustriAlpin
Rocket autolock;
Charly-Finsterwalder
Pinlock; Airdesign
Connect softlinks.

De kunst van het verbinden met softlinks

Er bestaan vele soorten softlinks en sluitmethoden. Lees altijd de handleiding en oefen thuis. In het algemeen geldt: de lus zonder versteviging gaat eerst door die met de stijve kern (meestal een stukje band of staafje), daarna wordt de lus eroverheen getrokken. Sommige types werken anders, dus altijd checken. Sla het aantal omwikkelingen niet over – vaak verdubbelen of verdrievoudigen ze zo de sterkte. Een verkeerd gesloten softlink kan al na enkele minuten falen. Zie Lift 12, p38 voor een uitgebreid artikel over softlinks.



Stap 1: de softlink wordt het voorgeschreven aantal maal door de verbinden onderdelen gevoerd. Stap 2: de lus zonder plaatje wordt door de andere lus gehaald, nooit omgekeerd! Stap 3: de lus zonder plaatje wordt over het plaatje heen getrokken. Stap 4: aan de overzijde van het plaatje wordt de lus aangetrokken. Stap 5: en kan zo praktisch onmogelijk uit zichzelf open gaan.



Deze manieren van sluiten zijn allemaal zeer gevaarlijk. De breeksterkte is veel lager of ze gaan snel vanzelf open, wat fatale ongevallen kan veroorzaken!

kanten versterken daarom juist de zones waar de hoogste krachten optreden, zoals in de hoeken.

Je kunt er zelf voor zorgen dat de riser- en harnaslussen goed op hun plek blijven, zodat de krachtlijn over de hoofdas loopt. Eric legt uit: “Als je een rechthoekige karabiner combineert met smalle banden dan schuiven die naar de hoeken, waardoor de belasting schuin komt te staan. Dat kan tot 70% sterkteverlies betekenen – dan kan de karabiner nog maar 600 kg aan in plaats van 2.000 kg. Voeg daar wat metaalmoeheid aan toe, en het kan misgaan.” In dat geval kun je beter je karabiniers vervangen. Sommige karabiniers hebben opstaande randjes of uitsparingen om de banden op hun plaats te houden.

Voor brede banden of meerdere lussen is juist voldoende ruimte nodig zodat alles vlak ligt. Op een gebogen oppervlak rust de belasting alleen op de randen, die daardoor sneller slijten – met mogelijk falen tot gevolg.

Daarnaast speelt het materiaal van de karabiner een rol. Over het algemeen blijkt dat aluminiumlegeringen gevoeliger zijn voor metaalmoeheid dan staal. Daarom kiezen acropiloten vaak voor stalen karabiniers, en zijn die standaard bij tandemvliegers.

Toch nuanceert Thomas Finsterwalder deze opvatting: “Het idee dat staal veiliger is dan aluminium is wijdverbreid, maar niet juist. De gebruikte staalsoorten en geharde aluminiumlegeringen hebben vergelijkbare sterkte. Het risico op vermoeidheid begint bij beide bij ongeveer een vijfde van de breeksterkte. Met een iets dikkere doorsnede kan aluminium zelfs sterker én lichter zijn.”

Vervangen is veiliger

Omdat we nooit precies weten hoeveel trillingen onze karabiniers hebben doorstaan, adviseren fabrikanten om het zekere voor het onzekere te nemen. Bovendien tellen krassen en slijtage ook mee. De algemene richtlijn: vervang karabiniers na vijf jaar. Fabrikanten

Maillons rapides – hoe vast is vast?

Bij maillons rapides is de eeuwige vraag: hoe strak moet je ze aandraaien? Fabrikant Peguet geeft richtwaarden voor de kracht van het aandraaien in Newtonmeter. Een stalen 7 mm-maillon, geschikt voor de verbinding tussen bridle en reserve, hoort 2,5 Nm te krijgen – dus iets vaster dan handvast (ongeveer 1,5 Nm). Een kwart slag met een klein sleuteltje is meestal genoeg. Kleine 3,5 mm-maillons (zoals tussen risers en lijnen) mogen handvast worden aangedraaid. Te strak aandraaien beschadigt de schroefdraad. Let ook op dat een maillon pas echt dicht is als er geen draad meer zichtbaar is. Lukt dat niet, dan is hij vuil of beschadigd – niet gebruiken.



Ontkoppelen onder spanning

Een bijzonder type connector is de quick-release (Pinlock of Paralock) die ook onder belasting kan worden geopend – iets wat met autolocks, softlinks of maillons niet kan. Dat kan het verschil maken bij een harde windlanding, vooral bij tandems: je kunt direct de vleugel losmaken en voorkomt dat je wordt meegesleurd. Ook aan een reserve kan ontkoppelen levens redden: door de hoofd-vleugel los te gooien voorkom je downplaning, waarbij hoofd- en reserve samen een snellere daalsnelheid veroorzaken. Voor acropiloten met een bestuurbare reserve of base-chute is dit zelfs essentieel.



noemen maxima van 500 tot 1.500 vliegreuren voor solo, en voor tandem zelfs al na één à twee jaar.

Thomas Finsterwalder is nog strenger: "Zolang er geen betrouwbare certificering bestaat, voldoen veel gebruikte karabiners niet aan de normen voor metaalmoeheid onder cyclische belasting. Plotselinge breuk blijft dus mogelijk – zeker als de karabiner niet vormvast is en de poort bij 60 kg nog open kan gaan. Wie echt veilig wil zijn, vervangt karabiners elke twee jaar."

Hij wijst er ook op dat een handmatige schroefsluiting alleen voorkomt dat de poort per ongeluk opengaat, maar de speling niet wegneemt. En juist die speling veroorzaakt vroegtijdige vermoeidheid. Een maillon rapide heeft wel een schroefsluiting maar geen speling. Eric besluit: "Het advies om regelmatig te vervangen houdt piloten alert. Karabiners gaan niet eeuwig mee. Ik geef liever een paar tientjes uit dan een reserve te moeten gooien."

Omdat er nog geen officiële EN-norm bestaat, zijn we voorlopig aangewezen op gerenommeerde fabrikanten zoals Finsterwalder & Charly en AustriAlpin – die weten wat een karabiner voor paragliding echt moet kunnen.

Alternatieven

Als alternatief voor karabiners is de stalen maillon rapide een prima keuze. Kies wel de juiste diameter en zorg dat de banden vlak liggen. Je moet ze altijd goed vastdraaien – dat kost wat meer tijd dan een autolock en soms heb je een steeksleutel nodig. Controleer regelmatig of ze nog goed vastzitten.

Sinds een jaar of tien zien we ook softlinks in de paraglidingwereld. Afkomstig uit de zeilsport, waar ze al lang worden gebruikt: licht, sterk en veilig. Inmiddels worden ze toegepast tussen risers en lijnen en tussen harnas en risers. Ze zijn ultralicht en vaak goedkoper dan karabiners, maar hebben duidelijke nadelen.

Het verbinden kost tijd – ze zijn priegelig en dan een autolock, dus alleen handig als je de vleugel meestal aangekoppeld laat en niet na elke vlucht loskoppelt. Nog belangrijker: er zijn talloze manieren om een softlink verkeerd te monteren en maar een paar om het goed te doen (zie ook Lift 12, Januari 2019, p38). Correct bevestigd zijn ze net zo sterk of sterker dan karabiners en kennen ze geen metaalmoeheid.

Volgens hike&fly-specialist en berggids Peter Blokker zijn softlinks minder geschikt als er meerdere lussen aan elkaar moeten, of bij tandems: "De lus is te klein en vervormt de harnaslussen. Daardoor kan de softlink in de zijkant snijden, wat ze verzwakt. Softlinks passen dus het best bij lichte harnassen zoals strings met één smalle bevestigingslus."

Ontwikkeling van normen

De PMA heeft inmiddels een standaard opgesteld voor verbindingstukken, met eisen en testmethodes. Die omvatten onder meer 2 miljoen trillingen tussen 30 en 100 daN, plus een extreme belasting van 340 daN elke 500 cycli.

De Duitse testinstelling SincoTec, samen met de DHV, hanteert strengere eisen: tot 5 miljoen cycli voor aluminium en 2 miljoen voor staal, met vooraf een zware belastingstest. Toch gelden ook deze niet als officiële (EN-)normen. Volgens Thomas Finsterwalder zouden zulke tests in de luchtvaart niet voldoen: "Voor veiligheidskritische onderdelen geldt normaal een oneindige vermoeiingssterkte – dat wil zeggen dat ze oneindig veel cycli moeten doorstaan zonder breuk."



Testresultaten metaalmoeheid

In 2014 testte de universiteit van Savoie Mont Blanc een Grivel Plume-karabiner (nog steeds op sommige lichtgewicht harnassen te vinden). Resultaat: geen scheuren na 50.000 cycli, maar breuk bij 85.750. Charly-Finsterwalder testte in 2020 verschillende typen karabiners: een CIC aluminiumkarabiner brak al na 68.000 cycli, terwijl de Edelrid Foras, Camp/Woody Valley Skyway en Charly Snaplock zelfs na 5 miljoen cycli intact bleven. Het aantal testen is echter beperkt, dus conclusies zijn nog voorlopig. Wat de tests wél aantonen: een karabiner kan onverwacht bezwijken, zonder waarschuwing vooraf.



▲ Neo Rocket

◀ Testopstelling van Charly-Finsterwalder

Interview met Robbin van Herwaarden

De kracht achter Sky Monkey



Interview: Peter Blokker
Foto's: Sky Monkey

Paramotorvliegen combineert het ultieme gevoel van vrijheid met pure techniek: een motor op je rug, een vleugel boven je hoofd en de wereld aan je voeten. Achter die beleving schuilt echter een wereld van innovatie, precisie en passie. We spraken met Robbin van Herwaarden, de drijvende kracht achter Sky Monkey, de enige paramotorbouwer van Nederland. Door vrienden wordt hij wel de Willy Wortel in dat schuurtje in een simpele straat in Hoevelaken genoemd, maar dat is te bescheiden. Robbin is een professional die al jaren meebouwt aan de evolutie van de paramotorsport.

Hoe is je passie voor paramotorvliegen ontstaan en wanneer besloot je om er daadwerkelijk motoren voor te gaan bouwen?

Mijn opa was piloot, dus het zit een beetje in het bloed. Hij zei: "Word geen KLM piloot want dan ben je een busschauffeur in de lucht." Op een gegeven moment besepte ik dat ik mijn droom om te vliegen waar moest maken en heb ik in België een paramotorset gekocht. Ik maakte mijn eerste vluchten met de onverwoestbare Sting Powerplay 140. Tsjja, toen was het hek van de dam. Ik werd instructeur en nam het bedrijf van een trikebouwer over. Zelf ben ik bijna twee meter lang en na een lange vlucht met de Fresh Breeze XCitor trike was ik kapot. Dat moest anders kunnen! Toen ben ik zelf gaan bouwen, eerst aan trikes maar nu voornamelijk aan de voetstartmodellen.

Welke technische innovaties of materialen maken de grootste impact in je nieuwe voetstartmodellen?

Ik produceer twee modellen, elk met verschillende opties en specificaties. De Baboon kan geleverd worden in een Racing Pro versie met boxermotor, een 185 XC Adventure editie met een Moster 185, of een lichtere versie met een Atom 80 motor. De Baboon is het robuuste model dat ook voor acro en slalom geschikt is. De Funkey Monkey is een kleine paramotor met een propeller van één meter, maar genoeg power om ook grote monkeys als ik (bijna twee meter en honderd kilo) eenvoudig in de lucht te krijgen. Dit model is ook geschikt om mee te paragliden, door de korte beweeglijke armen kun je prima op gewicht sturen in de thermiek. Wil je toch meer power dan kan de Funkey Monkey ook met een Moster 185



geleverd worden. Alle modellen die ik lever zitten vol met innovaties die je niet tegenkomt bij andere fabrikanten. De aluminium tank zie je bijvoorbeeld nergens anders. Dit is een stuk fraaier dan die vergeelde plastic tanks, een stuk veiliger ook want deze tank gaat niet meteen stuk bij een verkeerde landing. De tank hangt hoger en dus meer achter de piloot, dat levert ook aerodynamische voordelen op. Deze tanks las ik allemaal zelf. Andere innovaties zijn de harnassen, daar ben ik echt trots op. Ze zijn comfortabel en traploos te verstellen in de breedte met klittenband, de lendensteun is verstelbaar, en er is naast de gevormde foamprotectie nog een rugpocket waar motorrijdersprotectie ingeschoven kan worden. Wat mijn modellen ook bijzonder maakt zijn de 3D-armen.

Kun je meer vertellen over die 3D-armen?

Bijna alle *gooseneck bars* van fabrikanten kunnen alleen op en neer bewegen. De *Flamingo arms* op de Funkey Monkey en de *Elephant trunks* op de Baboon kunnen ook naar buiten toe bewegen. Dit geeft veel voordelen voor sturen op gewicht, wat tot z'n recht komt bij het acrovliegen, slalommen, thermieken, maar ook gewoon rechtuit vliegen. Door je gewicht wat te verplaatsen kun je namelijk de torque van je propeller in de klimvlucht al compenseren. Je hoeft dus niet de hele tijd tegen te sturen of een trimmer open te zetten. De armen van de Funkey Monkey kunnen zeker 15 tot 20 cm naar buiten, dus je kunt hiermee prima op gewicht sturen in thermiek of lekker dynamisch mee spelen. De armen kunnen ook gewisseld worden tussen links en rechts, ze kunnen dan niet naar buiten bewegen. Voor beginners geeft dat wat meer stabiliteit, zolang ze nog niet weten hoe ze hun gewicht kunnen inzetten. De ophanging van de armen met offsetblokjes hebben echte lagers van hoge kwaliteit. Geen gepiep en geknars van scharnierende onderdelen.

Kun je ons meenemen in het ontwerpproces van een nieuwe paramotor, van idee tot eerste testvlucht?

Mijn eerste frame heb ik gemaakt met karton en isolatiemateriaal. Een buigmachine had ik al. Ik vloog zelf slalom maar de standaard armen waren niet naar wens. Ik ben vaak naar Italië gegaan om telkens nieuwe armen te testen met Jillis Slinger. De techniek achter de 3D-armen zat ik samen met Raffaele Benetti (producent van de MiniMot) uit te puzzelen. Na veel





verschillende versies werd de Baboon geboren. De eerste testvlucht is door Jilles Slinger gedaan bij een slalomwedstrijd. Ik kon er niet bij zijn en na afloop belde hij me op. "Dit is helemaal niets Robbin!" zei hij. Ik schrok me een hoedje maar gelukkig maakte hij een grapje. Na dit succes blijf ik innoveren, van optionele tasjes aan de zijkant van het frame tot varianten met een dubbele tankinhoud van 23 liter. In combinatie met een Atom 80 kan je dan zo'n 7 uur vliegen.

Wie zijn je typische klanten? De avontuurlijke recreant, de sportieve vlieger of ook professionele gebruikers?

Ik zou zeggen de professionele gebruikers, zoals wedstrijdpijloten en avontuurlijke thermiekvliegers en overlandvliegers. Omdat ik maatwerk kan leveren kan ik ook

klanten bedienen die speciale wensen hebben, of bijvoorbeeld ruim twee meter lang zijn. Custom bouwen duurt wel wat langer, ik heb daar 2,5 tot 3 maanden voor nodig vanaf moment van betaling. Voor de meeste piloten is er al voldoende keus in de modellen die ik op voorraad heb. Mijn paramotors zijn echter ook geschikt voor beginners. Je hoeft dan nooit meer iets anders te zoeken als je professioneel gaat vliegen. En als je motor bij me klaar staat, ontvang ik je met een complete jungle ervaring. We stellen het harnas op maat, hangen alles af en je krijgt de nodige uitleg.

Elektrisch vliegen komt steeds dichterbij. Werk je al aan duurzame of elektrische aandrijvingen voor je paramotors?

Ik hou dit wel in de gaten. Momenteel is er een Belgische piloot die de Funkey

Monkey wil ombouwen naar een variant met elektrische aandrijving. Het nadeel is nog wel de beperkte actieradius, maar als je paramotorvliegen combineert met thermiekvliegen kan dit een heel mooie ontwikkeling zijn.

En tot slot: waar droom je nog van?

Eigenlijk toch wel van het vliegen met een drie-asser, een ultralicht vliegtuigje. Het lijkt me fantastisch om dan met de kinderen naar Texel te vliegen bijvoorbeeld.

Bedankt Robbin. Uitvinders als jij houden de ontwikkelingen in het paramotorvliegen voortdurend in beweging. Wat begint met een idee in je "schuurtje in Hoevelaken" eindigt in grensverleggende vluchten met een prachtige paramotor.





PanchoAmelia
AND
Air Sport Equipment Trading



Ook kleine dingen
maken ons uniek

BrakeBalls € 17,00



Inclusief verzending



Winkel en Webshop

Winkel open op afspraak
Adres: Weesperstraat 118
1112 AC Diemen - Amsterdam
Email: info@panchoamelia.com

www.panchoamelia.nl

498 KM WORLD RECORD EN-B
Sky Apollo 3



ACTION PARAGLIDING

BUY
BE A WINNER

33 jaar later

Dezelfde droom, andere vleugel



"In elke oorsprong van een idee schuilt magie. Ik hou ervan als vluchten een verhaal vertellen – daarom neem ik je mee op een kleine reis waarin ik laat zien hoe we vroeger vlogen, en hoe modern en toegankelijk het vliegerleven vandaag is."

Tekst en foto's: Werner Luidolt; vertaling: Bastienne Wentzel

Ja, ik heb meer dan 300 kilometer gevlogen met een paraglider – en dat nog best vlot ook.
Om precies te zijn: 321,75 kilometer met een gemiddelde van 34,59 km/u, met een EN-C tweelijner, de Nova Codex. Sommigen van jullie verwachten nu misschien een vluchtverslag – maar zulke verhalen zijn meestal niet heel spannend. Daarom eerst even een uitstapje naar de geschiedenis.

Avontuurlijke tijden

Mijn vliegbasis ligt in het overlandvliegen met het zweefvliegtuig. 300 kilometer vliegen met een zweefvliegtuig – en dat met een oude Ka 8 – was in de jaren '90 (en daarvoor) dé maatstaf. Om een beeld te geven: de Ka 8 is een houten kistje uit de jaren vijftig, voornamelijk gebruikt voor scholing. Een glijgetal van ongeveer 25 bij 80 km/u. Wat het speciaal maakte was dus niet de afstand vliegen met een moderne kunststof kist met glijgetal 40+, maar juist met zo'n oldtimer.

Wat had je in de cockpit? Een snelheidsmeter, een hoogtemeter en een variometer – puur visueel, zonder akoestiek en ook nog ongecompenseerd. Dat was gewoon een naald die nerveus op en neer sprong zonder



Zweefvliegers anno 1992. Boven: de cockpit in 1992.



De benodigde documentatie voor een vlucht met een zweefvliegtuig op 15 juni 1992.

enige demping. De radio had één vaste frequentie van het eigen zweefvliegveld – en dat was het.

GPS of datalogger? Bestond niet. Je moest 's ochtends op papier vastleggen waar je heen zou vliegen en een sportgetuige in de club moest dat ondertekenen. Documentatie gebeurde met een fototoestel en een barograaf (die je met de hand moest opwinden zoals een klok). De weersvoorspelling kwam van meterslange faxen met zweefvliegweer die je via een telefoonnummer in Innsbruck kon opvragen. Oudere paragliderpiloten kennen dit misschien nog wel.

Hoe de cirkel rond is geworden

De standaardroute voor die 300 km was toen: Stainach kerk - stuwdam Gerlos en terug. Een klassieker hier in het Ennstal. En precies die klassieker was de inspiratie voor mijn vlucht van 30 april 2025 vanaf de Stoderzinken.

Fun fact: mijn eerste 300 km-vlucht was op 25 april 1992 – althans, officieel net niet. In die tijd moest je de route vooraf op een formulier vastleggen. Mijn clubmaat zei: "Schrijf maar 'Hotel Gerlos' op, dat is goed." Ik vroeg: "Waar ligt dat dan?" – ik was er nog nooit geweest. Hij zei: "Je ziet het wel vanaf de Gerlosplatte." Dus ik daarheen, zag ik tientallen gebouwen – maar welk was nu het juiste hotel? Ik maakte een foto, maar blijkbaar stond het hotel er net niet op. Mijn scorer zag een ander gebouw en maakte er een vrije vlucht van: 299,96 kilometer in 6 uur, gemiddeld 50 km/u.

Dus omdat ik het Hotel Gerlos niet correct had gedocumenteerd, miste ik officieel die 300 kilometer met... 40 meter. Alleen dat feit bezorgt me nog steeds een glimlach. Wat een gedoe was het toen om een overlandvlucht te valideren. En ook maar weer eens bewezen: gewoon je eigen koers volgen is vaak de beste keuze.

Waarom een retourtje Gerlos?

Tijdens het ontbijt die ochtend in 2025 plande ik mijn route: start op de Stoderzinken, doorvliegen tot Gerlos, terug richting Aigen en als doel: landen achter ons huis, vlak bij mijn thuisveld Aigen im Ennstal. Om echt zeker te zijn van de 300 km, heb ik het keerpunt in het westen iets opgeschoven. Helemaal mijn stijl. Terwijl de andere



Stoderzinken-piloten zich op hun FAI-drie-hoeken stortten, volgde ik mijn eigen plan – en daar hou ik van.

De route vanaf de Stoderzinken leent zich perfect voor snelle out-and-return vluchten – dat wist ik. Als ik vroeg genoeg op de Pinzgauer Spaziergang zou zijn, en die werkte zoals gehoopt als thermiekmachine, dan moest het lukken om de 50 kilometer van Schmittenhöhe naar Gerlos en terug vrijwel zonder cirkelen te vliegen – en dat lukte.

Ik startte vroeg vanaf de Stoderzinken en bereikte om 12:30 uur de Schmittenhöhe. Voor me bouwde zich een wolkenstraat op zoals ik die uit het zweefvliegen kende – een echte snelweg die me tot aan het Kreuzjoch bracht (ingang Zillertal), waar ik kort wat lager kwam. Maar door de vroege start kon ik vrijwel zonder te draaien dezelfde route terugvliegen: 115 kilometer met een gemiddelde van 37 km/u, onder een prachtige wolkenstraat. De condities waren uniek: sterke stijgwaarden, nauwe-

lijks wind, hoge basis en bijna constant rugwindgevoel. Fantastisch om onder zulke omstandigheden onderweg te zijn.

Mijn geplande landing achter het huis zou 309 km betekenen – maar diep in de Hohe Tauern wist ik dat de sterke dalwind dat doel onmogelijk maakte. Dus vloog ik terug naar de landingsplaats aan de voet van de Stoderzinken – toch nog wat extra kilometers erbij gepakt.

Wat is er in die decennia allemaal gebeurd?

In de eindaanvlucht keek ik terug – vol indrukken, gedachten en dankbaarheid. Mijn eerste stappen in het overlandvliegen zette ik zoals gezegd in april 1992 met het zweefvliegtuig – en nu, meer dan 33 jaar later, heb ik diezelfde vlucht met een paraglider opnieuw gevlogen. Wie had dat toen voor mogelijk gehouden? Zelfs mijn zweefvlieg vrienden stonden versteld. In mijn hoofd spelen de herinneringen aan toen en mijn inmiddels lange vliegcarrière.

Vliegen betekent enorm veel voor me. Deze levensschool zou ik voor geen goud willen missen.

Doordat ik al zo lang meedraai in zowel de zweefvlieg- als paraglidingwereld, ben ik onder de indruk van wat er tegenwoordig allemaal mogelijk is met een paraglider.

De kennisoverdracht is gigantisch toegenomen: vroeger las je aan het eind van het jaar in een Oostenrijkse sportkrant over de heldendaden van het jaar en probeerde je met kaarten de verhalen na te vliegen. Je ranking hoorde je pas maanden later, via een papieren lijst. GPS en vluchtsoftware? Vergeet het maar.

Nu hebben we toegang tot een enorme kennisbank en geavanceerde technologie. Ook qua materiaal zie ik parallellen. Vlak na mijn tijd met de Ka 8 ben ik overgestapt op zweefvliegtuigen met flaps – die maken het mogelijk het profiel aan te passen voor langzaam of snel vliegen. Net zo zie ik nu de nieuwe tweelijners bij het paragliden: een enorme verrijking. Natuurlijk vragen zulke



schermen wel om een actieve vliegstyl. Toch verraste het me hoe toegankelijk de EN-C tweelijner Codex voor mij aanvoelde. De iets lagere aspect ratio en de unieke besturing spreken me enorm aan. Niet omwille van de prestaties – maar het vlieggevoel, de nieuwe manier van vliegen, verruimt mijn horizon.

Het past ook perfect bij mijn stijl: altijd op zoek naar de beste lijn. Daarmee kom ik steeds dichterbij mijn persoonlijke doel: zo energie-efficiënt mogelijk vliegen, met zo min mogelijk draaien.

Met deze parallel naar het zweefvliegen wil ik ook laten zien hoe sterk onze sport zich

heeft ontwikkeld. Hoe ver we inmiddels kunnen vliegen met onze schermen. Tegelijk zie ik ook veel positieve ontwikkelingen qua veiligheid. Zijn onze schermen niet ook gewoon veiliger geworden? Het is aan ons als piloten om die veiligheid objectief te bekijken en onszelf verder te ontwikkelen – zodat we de volgende stappen verantwoord en zonder ongelukken kunnen zetten. Het plaatje klopt pas echt als techniek én piloot zich samen ontwikkelen.

Wat is er nog mogelijk?

Deze vlucht was midden mei. Ik ben ongeveer 30 minuten eerder geland dan

de laatste piloten. In juni zijn de dagen langer en zijn er nog gunstigere condities mogelijk – dat zou betekenen: 1,5 tot 2 uur extra vliegtijd en misschien een nog iets hogere gemiddelde snelheid. Wat zou er dan kunnen? 400 km vanaf de Stoderzinken – tot aan de Patscherkofel bij Innsbruck en weer terug? Dat zou dan de klassieke 400 km van het zweefvliegen zijn. Waarom niet? Misschien duurt het deze keer geen 33 jaar meer – en gaat het allemaal veel sneller. Een beetje dromen en visies formuleren mag best.



Meer weten

Werner Luidolt is Oostenrijkse Nova teampiloot en designer bij Viento. Dat bedrijf produceert onder andere dalwindkaarten en boeken. Hij woont en vliegt in Aigen im Ennstal (niet ver van Salzburg).



XContest vluchtdata:
xcontest.org/world/en/flights/detail:luidolt/30.4.2025/07:51



Video op Instagram: @wernerluidolt





En de winnaar is...

De fotowedstrijd is terug van weggeweest. De redactie kreeg zoveel mooie plaatjes binnen na de vakantieperiode, dat we de jury weer bij elkaar konden roepen en onderwets konden jureren. De winnende foto heeft Anne Jan Roeleveld gemaakt tijdens een crosscountryvlucht boven de besneeuwde toppen van het Zwitserse Wallis.

Anne Jan wint met zijn inzending het boek 'Wanderbird Strategy' van Paul Guschlbauer. Op de tweede plaats is geëindigd, met een gelijk aantal punten, de inzendingen van Rob Visser en Ronald ten Berge. Rob heeft een prachtige inversielaag gefotografeerd tijdens zijn paramotorvlucht. Ronald fotografeerde een piloot onder drie schermen, vlak voordat hij kopje onder ging. Namens de redactie onze felicitaties voor de winnaars, alle overige deelnemers worden bedankt voor hun inzendingen.

De winnaar van deze editie van de fotowedstrijd wint het boek 'Wanderbird Strategy' van Paul Guschlbauer, aangeboden door Viento Publishing (viento.aero)



Verras ons met je foto's!

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

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



Eerste plaats:
Cross-country
vliegen in het
Zwitserse Wallis bij
Brig.

Fotograaf:
Anne Jan
Roeleveld



Gedeelte tweede plaats: Paramotorvliegen boven de Cartierheide in Bergeijk.
Fotograaf: Rob Visser



Gedeelte tweede plaats: "*Clinging to the last straw*" (De laatste strohalm).
Fotograaf: Ronald ten Berge

Meegaan met *het systeem*

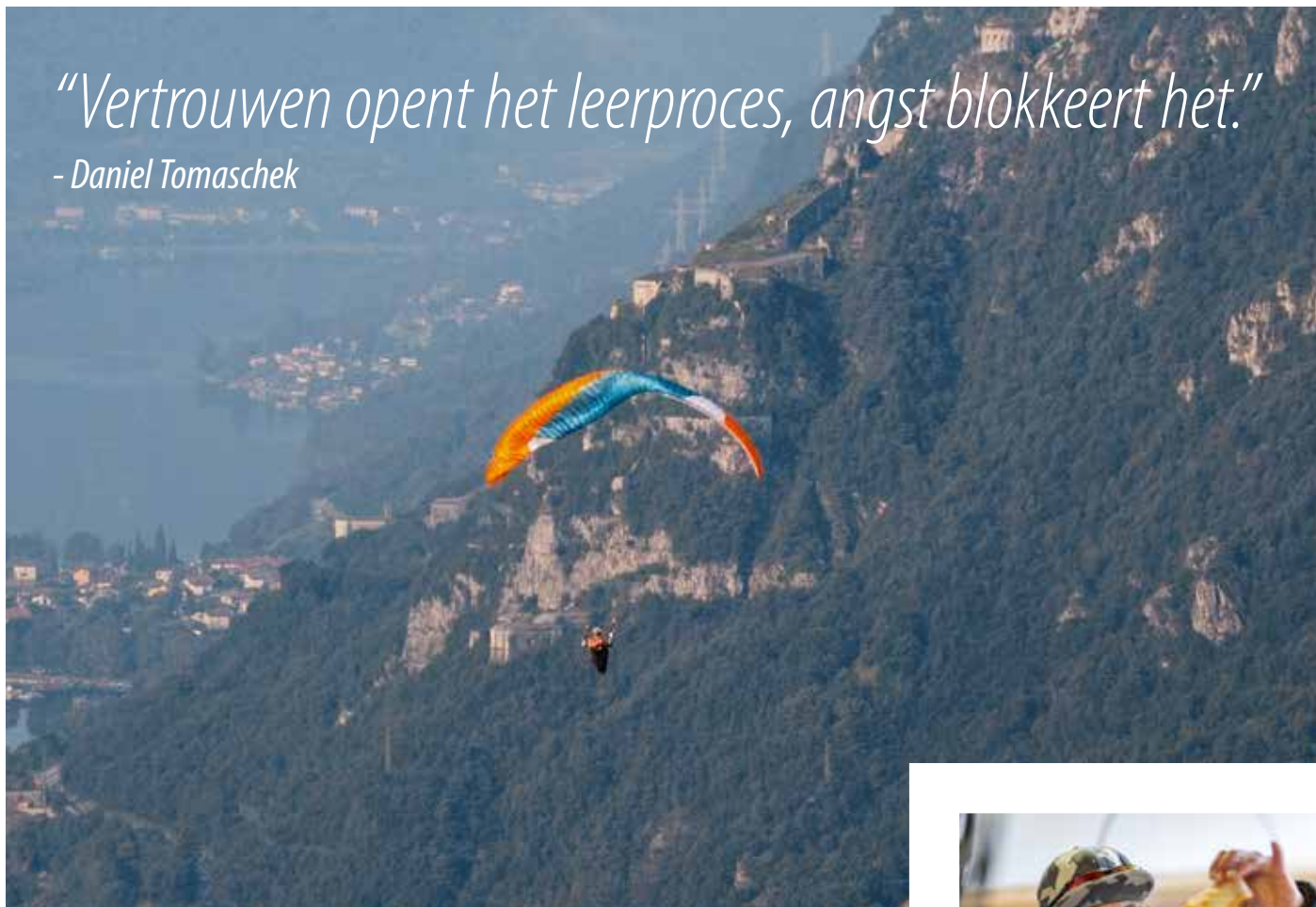
Wanneer Daniel Tomaschek aan de oever van het Italiaanse Idromeer staat, ziet hij dagelijks hoe piloten boven het water hun grenzen verleggen. De Oostenrijkse vliegleraar met Nederlandse roots is eigenaar van de vliegschool Paragliding Austria – Flugschule Time Flies en traint in Italië paragliderpiloten uit heel Europa in het beter begrijpen van hun scherm én zichzelf. Zijn missie: meer vertrouwen, meer plezier en meer veiligheid in de lucht.

*Tekst: Bastienne Wentzel en Daniel Tomaschek
Foto's: Flugschule Time Flies*



“Vertrouwen opent het leerproces, angst blokkeert het.”

- Daniel Tomaschek



Daniel komt oorspronkelijk uit Nederland maar is in 2014 verhuisd naar Oostenrijk voor de bergen en het paragliden. Hij is een ervaren piloot met een voorliefde voor didactiek en moderne trainingsmethoden. “Ik heb altijd gezocht naar manieren om mijn cursisten niet alleen iets te leren, maar het ook echt te laten voelen,” vertelt hij. “De SIV-training is daarvoor ideaal. Je leert omgaan met verschillende noodsituaties, maar vooral leer je jezelf beter kennen als piloot.” Zijn vliegschool Time Flies is gevestigd in het Gailtal in Karinthië, maar elk voor- en najaar verhuist de hele operatie tijdelijk naar Noord-Italië. “Het Idromeer is een perfecte plek voor SIV-trainingen,” zegt Daniel. “Het is niet echt een vlieggebied waar veel mensen gaan vrij vliegen, maar eerder exclusief gereserveerd voor officiële SIV-trainingen. Dat betekent rust, veiligheid en focus.”

De invloed van Heli Schrempf

Daniel's aanpak is sterk beïnvloed door zijn vriend en collega Heli Schrempf, een pionier in de SIV-wereld. “Heli geldt inmiddels als de meest gevraagde SIV-trainer in de Duitstalige paragliding wereld. “Hij heeft mij als piloot en trainer enorm positief beïnvloed,” zegt Daniel. “Zijn vooruitstrevende denkwijze heeft veel nieuwe technieken gebracht die nu door steeds meer mensen worden overgenomen — simpelweg omdat ze beter werken. Ik heb dat zelf ervaren en geef die methodes nu door aan Nederlandstalige piloten.” Heli was de eerste die een specifiek programma ontwikkelde voor tweelijner-schermen. “Wij hebben samen de eerste van die trainingen gegeven, Heli in de functie als trainer en ik toen nog als startleider, waar ik natuurlijk ook weer veel van geleerd heb,” vertelt Daniel trots. Het is mooi om te zien dat zelfs toppiloten die zich hoofdzakelijk bezig houden met wedstrijden, toch nog veel kunnen leren tijdens een SIV-training. Toppiloten zijn natuurlijk ook maar mensen, maar toch is het leuk om te zien dat ook deze mensen het spannend

vinden nieuwe dingen te leren.

“Wat ik daar mooi aan vind? Dat gevoel en spanning menselijk is en dat elke piloot er op zijn eigen niveau mee te maken krijgt en dat wij hen daarbij mogen begeleiden.”



Heli Schrempf legt zijn theorie uit

De vertaalslag voor Nederlandstalige piloten

Omdat niet iedere Nederlandse of Vlaamse piloot in een stresssituatie goed Duits begrijpt, biedt Daniel een aantal Nederlandstalige trainingsweken per jaar aan. “Ik maak eigenlijk de vertaalslag van Heli's methodes,” legt hij uit. “De inhoud is hetzelfde, maar ik zorg dat de communicatie helder en ontspannen blijft. In een SIV-situatie telt elk woord.”

Tijdens de trainingen in Italië werkt Daniel met kleine groepen van maximaal 8 piloten. Elke deelnemer oefent vooraf in een simulator met zijn eigen harnas. “Daar zie ik precies hoe iemand beweegt en reageert. Ik kan dan al houding en stuurtechniek corrigeren en oefenen. Dat scheelt enorm — het lichaam herkent de beweging later in de lucht direct. Dat noemen we muscle memory, spiergeheugen, en dat heeft veel effect.”

Een nieuwe manier van denken

De kern van Daniel's aanpak ligt in een fundamentele verandering van mindset: niet tegen het systeem vechten, maar ermee meebewegen. “Vroeger leerden we allemaal: bij een inklupper leun je naar de open kant. Dat was dé standaardtechniek,” zegt Daniel.



Simulator setup



Daniel geeft aanwijzingen vanuit de boot

“Als je meegaat met het systeem, werkt alles veel beter – scherm én piloot.”

- Daniel Tomaschek



Briefing na de vlucht

“Maar inmiddels weten we dat dat tegen het systeem ingaan is. Je probeert met je lichaam iets te corrigeren waar het scherm zelf beter mee om kan gaan. Door mee te bewegen met de inklapper blijft het geheel, het systeem — piloot, harnas en scherm — beter in balans.”

Hij vervolgt: “Als je meegaat met de beweging, ontstaat er rust in het systeem. De vleugel reageert minder agressief, het herstel verloopt vloeiender en heel belangrijk, de piloot kan makkelijker en beter reageren waardoor het geheel mentaal meer ontspannen is. Dat geldt niet alleen bij inklappers, maar ook bij rotaties of tijdens het vliegen met het speedsysteem. Je werkt met je materiaal, niet ertegenin.”

Twee voorbeelden die het verschil maken

1. Meebewegen met inklappers, met speedsysteem

Bij de traditionele methode leerden piloten bij een inklapper direct hun gewicht naar de open kant te verplaatsen en het speedsysteem los te laten. Daniel legt uit waarom hij dat anders doet: “Wij bewegen juist mee met de richting waarin het harnas beweegt, namelijk naar de ingeklapte kant, wij blijven in het speedsysteem staan. Dat voelt in het begin tegennatuurlijk omdat je dit niet gewend bent, maar zorgt ervoor dat het scherm veel rustiger reageert en jij beter kunt reageren omdat je een betere positie in je harnas hebt. Je voorkomt dat de open vleugel sterk schiet of sterk wegdraait. Zodra je de open vleugel controleert en hij weer normaal vliegt ga je pas uit je speedsysteem. De controle is groter, niet kleiner.”

2. Podharnas en beenhouding

Ook hier breekt Daniel met oude gewoontes. “Veel piloten trekken bij een inklapper instinctief hun benen in. Zo hebben de meeste dat ook geleerd gekregen. Wij leren juist het tegenovergestelde: houd je benen gestrekt en blijf relaxed zodat je de constructie en daarmee de volledige stabiliteit van het harnas gebruikt. Ja, dit verkleint ook het risico op twists en houdt je houding actief. Het verschil is direct merkbaar zodra je dit op de juiste manier toepast.”

Volgens Daniel zijn deze technieken niet zomaar cosmetische aanpassingen, maar fundamentele veranderingen in hoe piloten hun vleugel en harnas begrijpen. “Je voelt letterlijk hoe het systeem zelf wil werken — en als je dat toelaat, vliegt alles beter.”

Sneller leren, met meer plezier en minder stress

Daniel merkt dat zijn deelnemers sneller leren en meer plezier beleven. “Onze didactiek is volledig afgestemd op het niveau van de piloot. Beginners leren anders dan XC-piloten met jaren ervaring, maar het principe blijft hetzelfde: stap voor stap, in vertrouwen.” Elke vlucht wordt nauwkeurig voorbereid met een persoonlijke briefing. Tijdens de vlucht begeleidt Daniel via portofoon elke manoeuvre. “Deelnemers weten precies wat ze gaan doen en voelen zich veilig. Angst blokkeert leren — vertrouwen opent het.”

De kracht van de locatie

Het Idromeer biedt volgens Daniel ideale omstandigheden: een groot landingsveld direct aan het water, eigen shuttlebussen, en een ontspannen Italiaanse sfeer. “Na de ochtendvluchten waait er standaard dalwind, dus dan is het tijd voor een lunch, een duik in het water of een tukje,” lacht hij. “Daar ben ik goed in.”

Ervaren is geloven

Sinds hij met de nieuwe methodes werkt, merkt Daniel dat er nauwelijks nog piloten hun reserveparachute hoeven te gebruiken. "Dat zegt alles," vindt hij. "De technieken zijn eenvoudiger, veiliger en effectiever. Maar je moet het zelf ervaren. Je kunt het niet uit een boek of van een video leren — je moet het voelen en het beste met een trainer in je oor. Je moet gewoon eens meekomen naar Italië. Dan voel je meteen het verschil."



"Daniel heeft een bijzonder talent om complexe manoeuvres eenvoudig en begrijpelijk uit te leggen. Hij vertaalt mijn trainingsmethode naar de Nederlandstalige piloten en brengt hen met veel geduld en enthousiasme naar een hoger niveau."

- Heli Schrempf, vliegleraar, SIV-instructeur en SPC trainer



Pancho Amelia

Air Sport Equipment Trading

De beste soarharnassen

AirVuisa Mosquito Plus heeft als groot voordeel een omkeerbare rugtas van 140 liter en een afneembare airbag. Dit is het meest gunstig geprijsde soarharnas.

Weer volop leverbaar:
Mosquito Plus € 370,00
Carabiners niet inclusief



A I R V U I S A



verkrijgbaar in de maten: L - XL en XXL.

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 € 370,00

Core permair set 800gr pure met:

- Permair Add-on • Inflation Bag
- Permair Mouthpiece € 640,00



PERMAIR
TECHNOLOGY BY SKYWALK

SKYWALK

PARAGLIDERS

Kom proefzitten in de winkel, maak een afspraak wanneer jou het beste uitkomt.
+316 1341 7942. Adres van de winkel:

Weesperstraat 118
1012 AP Diemen

www.panchoamelia.com



Links en video's

Website Time Flies
paragliding-austria.com/nl/siv-training



Video van Time Flies over de SIV aan het Idromeer
youtube.com/watch?v=9icuCepXpT8



SIV-trainingen aan het Idromeer in Italië
youtube.com/watch?v=BbNBvIDvwo



Uitleg over onze setup van de SIV-cursus
youtube.com/watch?v=JQtuGFQV8Y



Daniels eerste SIV-angst voor knikken
youtube.com/watch?v=ZwVIJokOz4c



Over vliegschool Time Flies – Paragliding Austria

Flugschule Time Flies is gevestigd in Kirchbach in het Gailtal in Oostenrijk, om de hoek van het Drautal waar Greifenburg ligt. Daniel Tomaschek is Oostenrijks gediplomeerd vliegleraar en eigenaar van de school. De vliegschool en winkel bevinden zich naast het zwembad van Kirchbach en het landingsveld is aan de overkant van de weg. Naast beginners en gevorderdencursussen en xc-guiding in Oostenrijk, is Time Flies ook gespecialiseerd in moderne SIV-trainingen volgens de methodes van Heli Schrempf. Deze worden gegeven aan het Idromeer in Noord-Italië, een exclusief trainingsgebied met eigen start- en landingszones, directe shuttle service en een ontspannen Italiaanse sfeer. Doel van de training: meer controle, meer vertrouwen, meer plezier in de lucht. Piloten leren hun scherm begrijpen en hun grenzen verleggen op een veilige, moderne manier, aldus Time Flies.



Daniel Tomaschek



Landingsveld

Hoog vliegen aan hoge duinen

Tekst en foto's: Jaap Bambacht

Aangezien ik zeer regelmatig aan de Nederlandse kust soar en daar veel plezier aan beleef, leek het ons wel mooi om de vleugels uit te slaan aan de Deense kust. Via Ivo die daar regelmatig naar toe gaat, kreeg ik wat tips over een paar soarstekken. Op naar Denemarken dus.



We hebben een huisje 2 km van de soarstek in Ferring kunnen boeken, en daar gingen we. Nadat we ons in het huisje hadden geïnstalleerd zijn we met hondje Pluk naar de kust gelopen.

Daar sta je dan boven op een duin van zeker 50 meter hoog, dit ben ik niet gewend. Op dat moment was het soarbaar maar ik had net een autoreis van 900 km achter de rug. Wijselijk niet gestart.

De volgende dag hebben we lekker gewandeld en de lange soarstek bij Ferring en Bovbjerg goed bekeken. De duinen zijn zeker 50 meter hoog en steil. Andere koek dan Nederland. Ze lopen af naar ongeveer 30 meter. Het verschilt wel wat op welke plaats je staat. De startplaats is mooi. Vlak, voldoende ruimte om op te bouwen. De auto kan vlakbij geparkeerd worden, uitladen op de plek zelf is mogelijk. Mooie stek dus. Nu wachten op soarbaar weer.

Op maandag was het soarbaar en zoals gezegd, 50 meter van de auto kon ik op-

bouwen. Er was een paraglider bezig maar voor hem waaide het te hard. Ik ging met de Polaris van BIKKEL ROB, het scherpe oog van hondje Pluk én de hulp van mijn vrouw, naar de rand van het duin.

Eenmaal stabiel, en weg was ik, even vanuit de lucht alles verkennen en toen naar de vuurtoren bij Bovbjerg. Bij zo'n hoog duin vlieg je knap hoog waardoor het strand niet zo groot lijkt om te landen. (het strand was wel groot, lang en met nagenoeg geen mensen aanwezig).

Na een uurtje te hebben gevlogen dacht ik aan een toplanding, dat is daar goed te doen. Maar omdat het mijn eerste keer hier was, koos ik toch voor een veiligere landing, op het strand dus. Het is allemaal goed gegaan en met een glimlach haakte ik mij uit. Na het inpakken wachtte mij een trap omhoog van 200 treden. Ook dat lukte mij, niet klagen maar dragen en bidden om kracht.

Twee dagen daarna was het weer soarweer,

maar niet voor de Polaris. Ik stond opgebouwd en wel, maar met een windsnelheid van zeker 50 km is het niet wijs met een enkeldoeker te soaren en zeker niet bij een duin van deze hoogte. Terugdenkend aan mijn eerste soarvlucht had ik er vrede mee. Een paar dagen daarna zijn we nog naar Humlum gereden om te kijken hoe de situatie daar zou zijn waar ook een startplaats is. Het was geen soarweer maar we vonden wel een indrukwekkend duin, vanwaar je eventueel kon starten. De landingsplaats is vanaf de start echter niet te zien. Dat betekent dus een voorverkenning mócht je ooit denken aan soaren bij Humlum.

Volgens Ivo is Løkken nog indrukwekkender. Daar zijn we niet geweest. Wie weet een volgende keer. Al met al is de Deense kust in West-Jutland de moeite waard. Niet alleen om te soaren maar zeker ook voor andere activiteiten. Wie weet Denemarken, tot een volgende keer.

Van delta naar parapente **en andersom**

Tekst en foto's: Philip Snijder en Titus Verbeek

Sommige piloten zijn bij toeval met de sport in aanraking gekomen en zijn er gewoon voor gegaan. Soms kom je er later achter dat de andere sport eigenlijk beter bij je past. Wat waren de redenen en wat moeten wannabe piloten weten om de keus weloverwogen te kunnen maken?

Twee switchers aan het woord over de overeenkomsten en verschillen, in zes vragen.

1 Je bent begonnen met deltavliegen. Wist je toen al van het bestaan van parapentevliegen af? Waarom koos je voor het eerste?



Titus Verbeek

"Als deltapiloot ben ik opgegroeid met een neerbuigende houding tegenover parapentisten. 'Snotlap vliegers' waren luie mensen die meer om uiterlijk vertoon gaven dan om vliegen en als je echt wilde vliegen moest je al dat gesjouw er gewoon voor over hebben. Parapentisten keken op hun beurt meewarig naar de sukkels die uren bezig waren terwijl zij al skyhigh aan het genieten waren. Inmiddels vlieg ik ook parapente en heb ik die mening bijgesteld. Het zijn beide verrekke leuke bezigheden en hebben ieder zo hun goeie kanten.

Bij mij was het een delta die ik als eerste op nog geen vijftig meter over me heen zag vliegen boven een strandopgang bij IJmuiden. Wow! Dát wil ik ook kunnen. Zo rolde ik er in. De moeite die het opbouwen en vervoeren kostte en de soms vergeefse ritten werden voldoende gecompenseerd door het geweldige gevoel dat ik kreeg wanneer ik opgetild werd door de natuurkracht, om van het daardoor veroorzaakte perspectief op de wereld onder mij nog maar te zwijgen. Ook al had ik verreweg de traagste lesmethode: soaren aan de kust. Dat het maar zo weinig soarbaar was en ik alleen in de weekenden en de schoolvakanties tijd had maakte dat ik anderhalf jaar deed over het halen van brevet 1. Er werd toen nog niet zo veel gesleept en gelierd waar ik les had. Daarna ontdekte ik het vliegen in Frankrijk en moest ik opnieuw leren starten, want dat gaat heel anders bij nul wind dan bij 5 Beaufort. ;-)

Maar oef, wat is dat vliegen in de bergen mooi!"



Philip Snijder

"Ik kan me nog goed herinneren toen ik voor het eerst een deltavlieger zag. Ik liep als kleine jongen met m'n vader na een skidag in Oostenrijk terug naar het hotel toen hij ineens enthousiast omhoog wees; daar boven de witte toppen vloog een felgekleurde Rogallo-achtige vleugel in de avondzon. Magisch.

Toen nog veel te jong om daar iets mee te doen en is het uit beeld verdwenen. Later nog wat gesnuffeld aan andere luchtsporten (zweefvliegen, parachutespringen) en m'n PPL gehaald.

In een Cessna rondvliegen boven Nederland is leuk natuurlijk maar op een gegeven moment gaat de thrill er wel een beetje van af. Dus toen de parapente golf Frankrijk overspoelde heeft die me gegrepen. Ik heb toen eigenlijk nooit overwogen om te gaan deltavliegen; dat was iets voor de profi's..."

SWITCHERS



2 Later heb je besloten te switchen. Waarom was dat?

Titus

"Het was een paar jaar geleden dat ik mijn zoon, die nooit interesse heeft gehad in het vliegen, op zijn 18e toch eens wilde laten kennis maken met een vorm van vliegen. Hij is van de gemaks-generatie ('instant gratification') dus ik dacht dat iets wat je snel kan leren hem over de streep kon halen. parapente vliegen is dan de ideale keuze want je kan in één weekend al een goed idee krijgen wat het is om zelf te vliegen. Maar mijn zoon wilde echt niet. Dus ging ik zonder hem. Want er sluimerde een fantasie bij mij om tijdens een wandeling op een gegeven moment te kunnen besluiten vliegend verder te gaan. Die fantasie zou met een delta helaas niet uitvoerbaar zijn.

Nou ja dat weekend was dus één groot feest! Het voelde zó makkelijk! En de eerst volgende vliegvakantie het jaar er op haalde ik in een week B1. Circuit landingen gaan net zo als met delta maar doordat je langzamer vliegt is het veel makkelijker. Om van het flare moment nog maar te zwijgen. Landen zónder te flaren doet niet eens pijn. Dit jaar in nog een week had ik al het Oostenrijkse A-schein! Dat is gelijkwaardig aan B2. Ik had toen ook gelijk maar mijn eigen materiaal gekocht. Dus voilà, ik mag nu zelfstandig vliegen. Zó snel kan het gaan. Ik moet er wel bij zeggen dat dit traject alleen zo snel kan als je (minimaal) B2 delta hebt. In Oostenrijk is er een regel dat men in zo'n geval in plaats van 40 slechts 25 hoogtevlichten hoeft te doen voor het A-Schein. Dat heeft er mee te maken dat je vanwege je ervaring de gedragingen van de lucht en het daardoor veilig vliegen beter in kan schatten dan als parapente vliegen je eerste luchtvaart is."

Philip

"In de loop der jaren was de klad in mijn paragliden gekomen en na de eerste Corona golf wilde ik dat weer een nieuwe impuls geven. Mijn vleugel was echter aan vervanging toe en toen stelde ik mezelf de vraag: nieuwe vleugel of nu (eindelijk) gaan deltavliegen? Ik heb daar niet lang over nagedacht; voelde direct een enorm enthousiasme opkomen."



3 Hoe ver gevorderd ben je in het deltavliegen? En in parapenten?

Titus

Ik vlieg sinds '91 elk jaar een vliegvakantie in de bergen en een paar dagen sleep ik bij Stadskanaal. Sinds een paar jaar merk ik dat ik (in de bergen) bijna nooit meer hoeft te landen omdat het niet meer lukt om boven te blijven. Het kost soms enorm veel moeite en het is soms vreselijk spannend wanneer ik bijvoorbeeld bij de Cheval Blanc geen lift vind en tussen de rotswanden moet afdalen (in de buurt van St. André, Zuid-Frankrijk) maar gek genoeg is er meestal wel ergens een reddende bel. Aangezien ik overlandvliegen geweldig vind is dit alles wat ik wil bereiken. Maar ik zou graag grotere afstanden kunnen halen, (100km+) en met anderen samen op vliegen.

Met de parapente mag ik nét zelfstandig vliegen (B2). Ik ga dat rustig opbouwen; ik weet dat je de lol in het vliegen snel kan verliezen wanneer je te snel te grote uitdagingen aangaat. Het scherm reageert extremer op turbulentie dan een delta. Een delta maakt bijvoorbeeld een duik maar zal niet inklappen. Een parapente wel. Wat er na een inklapper gebeurt - vooral in turbulente lucht - is onvoorspelbaar dus kan je onzeker maken.

Philip

Ik heb in Frankrijk drie parapente stages gedaan: de introductie cursus (waarin je al vrij snel een hoogtevlicht maakt) en twee 'Stages de Perfectionnement'. In Nederland later het theorie-examen gedaan maar nooit verdere stappen gezet om het brevet te krijgen. Ik heb nu het delta B2 brevet, en ben nu bezig met het B3.

4 Zie je parapente als extra, voor erbij, of in plaats van deltavliegen?

Titus

Ik heb af en toe deltapiloten om mij heen de switch naar parapente zien maken. Meestal stoppen ze dan vroeg of laat met delta. Het zou kunnen dat het mij ook zo zal vergaan. Ik heb maar weinig vliegtijd en als het dan onveilig wordt moet ik keuzes maken. Maar mede gezien de lol in het overlandvliegen per delta is het plan dat de parapente er is voor andere gelegenheden. Bijvoorbeeld op dagen dat het niet zeker is of er gevlogen kan worden en er het risico is dat ik onverrichter zaken moet afbouwen. Of als mijn fantasie om na een wandeling het laatste stuk vliegend af te leggen, werkelijkheid kan worden.

Philip

Voor mij is het op dit moment zeker 'in plaats van'. Maar, hike&fly lijkt me erg leuk en wil ik op termijn erbij gaan doen.



5

Wat zijn voor jou de verschillen? Wat zijn de voordelen van beide?

Titus

Parapentevliegen is voor zover ik nu kan overzien in bijna alle opzichten wat relaxter dan deltavliegen. Het op de startplek komen en je startklaar maken, het inpakken en thuiskomen na een overlandvlucht, maar ook het vliegen zelf is relaxt doordat je rechtop zit en niet zo hard gaat. Met delta ben ik wel eens om 00:30u op de camping aangekomen omdat ik zonder delta was gaan liften en dus nog een keer terug moest om hem op mijn landingsplek op te halen. Nu organiseer ik dat meestal wat beter door met een groepje te gaan en tijdens de vlucht beter bij te houden wie waar is zodat de eerste die geland is de rest kan gaan ophalen.

Het enige minder relaxte aan parapente vliegen is het (onbedoeld) inklappen van het scherm bij turbulentie. De daardoor mogelijke angsten die de pret zouden kunnen bederven moet ik nog ervaren, maar hangen volgens mij nauw samen met de keuze van het scherm. Ik vlieg een A-scherm met speed waardoor het officieel net een B scherm is (Nova ION). Het zelfherstellend vermogen is dus erg goed, wat die inklappers hopelijk niet zo eng maakt. Met delta ben ik indertijd wel vrij snel overgestapt op een mastloos toestel, maar dat is niet te vergelijken met een C-, of D-scherm, want de mastloze toestellen vliegen niet gevaarlijker dan de sportklasse toestellen. Je hoeft ook niet actief te handelen om je scherm tijdens het vliegen in vorm (uitgeklapt) te houden.



Philip

Parapente en delta hebben natuurlijk een grote overlap in de totale 'vol libre' ervaring. Maar, het vliegen met een delta geeft toch meer de 'echte' vliegervaring. Ik weet, een cliché, maar het is wel zo.

Van deltavliegen vind ik het vlieg materiaal zelf een voordeel. Ik hou erg van deltavleugels; geweldig mooi. Ik moet oppassen dat ik geen vleugel 'hoarder' wordt (ik heb er nu vier). Ook ben ik meer op m'n gemak in turbulente lucht onder een delta.

Iets anders wat ik erg leuk vind van deltavliegen is het landen. Landen met een delta is net iets uitdagender dan met een parapente, en ook de meest ervaren piloten maken niet altijd een mooie landing op de voetjes; leuk om dat goed (te proberen) te doen. Helemaal leuk wordt het als je gaat buitenlanden, iets waar ik dit seizoen mee ben begonnen. Een van mijn laatste landingen is een mooie illustratie.

Na wat soaren langs de berg kwam ik in het dal weinig belletjes meer tegen en al snel was het tijd om te landen. Plan A is het veldje dat ik kort daarvoor had gespot. Daarheen draaiend zie ik dat de boer net is begonnen met het maaien van dat veld; tijd voor plan B. Ik zie een veld dat goed in de wind ligt, bij een weg in de buurt, geen koeien en zonder stroomdraden; ik koers er heen. Daar aangekomen blijkt dat het toch meer afloopt dan me lief is...er is nog net tijd voor plan C. Ik merk dat de wind niet sterk is, dus de richting laat ik los. Het veld links van mij is dan een optie; niet aan een weg, maar alla. Ik draai erheen (direct op final), pak over naar de uprights en trek een beetje aan; helemaal happy. Als ik er bijna ben zie ik dat er een heel subtiel schrikdraad precies op mijn pad staat...benen intrekken en de vlakke fase iets verlengen en het komt goed. Niet meer genoeg energie voor een mooie flare, maar ik ben geland.

Ik ken eigenlijk geen mooier spelletje.

Het grote voordeel van parapentevliegen is zonder enige twijfel het gemak. Zeker tegenwoordig; hoe klein en licht is het materiaal wel niet geworden?! Vier kilo en passend in een day pack? Delta en harnas wegen samen zo'n veertig kilo en een ingepakte delta is vijf meter lang.

6

Wat zou je nieuwe piloten die nog moeten kiezen willen zeggen voordat ze met een van beide sporten beginnen?

Titus

Heb je genoeg tijd en vind je het niet erg om wat meer te sjouwen en een langere leercurve te hebben dan kan deltavliegen een iets mooiere vliegervaring geven. Maar zo niet: parapente is bijna net zo geweldig en heeft zó veel voordelen.

Philip

Het zijn alle twee geweldig mooie sporten, en je kan eigenlijk geen verkeerde keuze maken.

Als je het leuk vindt om jezelf iets meer uit te dagen dan is deltavliegen een sport die je zal grijpen en die niet snel (nooit?) gaat vervelen.

Turkije

Meer dan zon en acro



Turkije is niet alleen een geweldig vakantieland - van all-inclusive strandvakanties tot spectaculaire natuur of cultuurhappen, goed georganiseerd (overal mobiel bereik, wifi en contactloos betalen) en betaalbaar. Om te vliegen is het eveneens een paradijs. En dan hebben we het niet alleen over het bekende Ölüdeniz. Binnen een paar uur rijden vind je diverse andere vlieggebieden, de één nog spectaculairder dan de ander en voor elk wat wils.

Vliegen boven een versteend wonder

Pamukkale is bekend om de helderwitte travertijnen en de warm-waterbronnen die deze spectaculaire kalkterrassen met helderblauw water vullen. Eromheen liggen de overblijfselen van het oude Hierapolis zoals het Romeinse amfitheater. Een toeristische highlight van Turkije. Maar je kunt er ook vliegen.

Zonder hoge verwachtingen rijden we naar de startplek Dinamit Tepe, tien minuten boven het stadje. We wisten wel dat je over de travertijnen heen kunt vliegen, maar de verrassing was groot toen bleek dat daar geen ingewikkelde overlandvlucht voor nodig is. We starten eenvoudig van de mooie mat en een paar minuten later vliegen we vlak over de travertijnen. Het uitzicht is spectaculair! Er is wat thermiek precies boven het amfitheater en we soaren in het kommetje van witte kalksteen voordat we landen naast de hoofdstraat van het dorp met alle terrasjes en restaurants.

Dit glijvluchtje alleen al is de trip naar Pamukkale waard. Maar is dat nog niet spectaculair genoeg, dan kun je tussen de tientallen heteluchtballonnen door zweven die 's ochtends vroeg op kalme

ochtenden vanaf het landingsterrein opstijgen. Later op de dag werkt Dinamit Tepe ook thermisch. En op zo'n 20 kilometer van Pamukkale ligt Çökelez, dé plek voor lange overlandvluchten, met name tussen mei en september. Afstanden van 100+ kilometer zijn hier geen uitzondering.

Vliegen

Het commerciële tandemvliegen groeit snel in Pamukkale waardoor de starts rond Dinamit Tepe goed verzorgd zijn. Drie van de vier startplekken zijn betegeld, de vierde is voorzien van kunstgras. Alle starts beschikken over faciliteiten zoals toiletten en een café. Voor je kunt vliegen, moet je je als piloot registreren en een geldig brevet uploaden. Het systeem lijkt op dat van Ölüdeniz, maar je registreert je bij een andere afdeling. Na goedkeuring open je voor elke vlucht een ticket in de app en je download een QR-code die bij de start wordt gescand. Je betaalt dan ook het startgeld (zo'n €2,50 in 2025). (BW)

Informatie

Vervoer en verblijf

Er is geen vaste shuttle, maar tandembedrijven nemen je soms mee omhoog vanaf de landing als er plek is. Taxi's zijn betaalbaar voor het ritje naar boven van ongeveer tien minuten (rond €15). Tepe Camping ligt op vijf minuten lopen van alle starts bij Dinamit: een comfortabele plek met zwembad, kamers en café. Handig: je kunt er de windvaan van de start zien. Er zijn volop betaalbare hotels in Pamukkale op loopafstand van de landing.

Met de familie en niet-vliegbare dagen

Pamukkale is een bekende toeristische hotspot met genoeg te doen: verken de ruïnes van Hierapolis, wandel over de travertijnen, ontspan in thermale baden, zweef mee in een luchtballon of bezoek de aquaparken. Shopliefhebbers kunnen hun hart ophalen in de textielwinkels en fabrieksoutlets van Denizli. Voor iets bijzonders: breng een bezoek aan een lokale viskwekerij.

Links

Registratie en startkaart: shmpamukkaleparasut.kapadokya.edu.tr
Toeristische informatie: pamukkale.net; ktb.gov.tr/EN-36238/pamukkale.html



Start en landing

Pamukkale

1. Dinamit (W-ZW, 700m, 37°56'35.4"N 29°08'10.1"E)
 2. Hezarfen Tingirtaş (ZW-W, 680 m, 37°56'31.3"N 29°08'09.4"E)
 3. Güney Antenna (ZW-Z, 750m, 37°56'25.0"N 29°08'31.5"E)
 4. Güney (Z-ZO, 750m, 37°56'25.5"N 29°08'35.9"E)
- Landing: (250m, 37°55'17.5"N 29°06'55.6"E)

Çökelez

Start (Z, 1.670m, 37°57'49.5"N 29°15'22.1"E)
Landing (1.100m, 37°56'54.6"N 29°15'04.0"E)

Deltavliegen Alle starts bij Dinamit zijn bereikbaar met de auto. De deltaramp lijkt echter niet meer in gebruik. De landing is ruim.



Tahtalı Dağı

(Mount Olympus)



De hoogste start in Turkije

"Jij bent tandempiloot. Jij mag hier wel vliegen." Fatih van Escape2Olympus bekijkt onze Nederlandse brevetten en constateert dat mijne goed genoeg is. De eis om van Tahtalı te vliegen is namelijk het bezit van IPPI 5. Dat heb ik. Bastienne niet - te lui geweest om ooit aan te vragen bij het verlengen van het brevet 3. Spijt natuurlijk, want zij mag niet vliegen. Geen discussie mogelijk. Fatih vertelt dat het geen makkelijke vliegstek is. De start kan uitdagend zijn en je vliegt voornamelijk over een uitgestrekt, onlandbaar bebost natuurgebied. Zo is er bijvoorbeeld recent een piloot verongelukt. De zoektocht kostte 16 uur en veel lokale inzet en geld. Dat willen ze uiteraard zoveel mogelijk voorkomen om de stek te behouden, vandaar de strenge regels. Met enkele tandempiloten en passagiers neem ik de grote, moderne gondel naar de top van Tahtalı Dağı op 2366m. Wat een uitzicht!

En wat een prachtig aangelegde starts! Een combinatie van klinkers zoals op de Babadağ en kunstgras. Wel is de top een kale pukkel, omringd door lager gelegen bossen. Daar zit ook precies het venijn: om het strand en de bewoonde wereld te bereiken moet je kilometers over de bossen vliegen met tegenwind vanuit zee. Vandaag is dat geen probleem. Ondanks het lage, dichte wolkendeck weet ik een belletje te vinden dat me 100 meter boven de top brengt en de tegenwind is niet al te stevig, dus ik kom nog huizenhoog aan boven de resorts bij het strand. Het geeft mooi tijd om alle waterparadijzen te bestuderen. Wie heeft de grootste lijkt ook in Tekirova een belangrijke kwestie te zijn. Na 40 minuten vliegen land ik op het strand, vlakbij het kantoor van Escape. Hoelang hun kantoor daar kan blijven is de vraag, want nóg een resort met glijbaan staat gepland. (EV)



Vliegen

Let op: zonder bewijs van een IPPI5 brevet kun je hier niet vliegen. Escape (die ook in Ölüdeniz zit) is de beheerder van de site. Zij regelen de pilootregistratie die nodig is om bij de teleferik een kaartje omhoog te kopen. Ze zijn goed bereikbaar per Whatsapp of ga even langs bij hun kantoor aan het strand van Tekirova. Kun je meteen de landing zien.

Start en landing

Start: Tahtalı Dağı (W-Z-O, 2.365m, 36°32'12.8"N 30°26'31.3"E)
Landing: Tekirova (0m, 36°29'32.2"N 30°31'37.9"E)

Informatie

Vervoer en verblijf

Je kunt in 20 min met eigen auto naar de teleferik rijden en gratis parkeren of met openbaar vervoer gaan. Meerijden naar de teleferik met het tandembusje van Escape kost €10 pp. Een kaartje voor de gondel voor paragliders is 32 US dollar. Tekirova lijkt gericht op pakketreizen, met name Russische. Er zijn genoeg hotels en restaurants in het stadje maar niet veel sfeer. Bij het openbare strand waar je landt kun je (nu nog) gratis met een camper staan (geen faciliteiten).

Met de familie en niet-vliegare dagen

De kuststreek rondom Tahtalı Dağı is spectaculair. Met een auto zou je je basis kunnen kiezen in Çıralı, een half uurtje rijden, met kleinschalige guesthouses, een mooi strand en de eeuwige natuurlijke vlammetjes van Chimaera. Adrasan is vergelijkbaar maar gericht op Turkse in plaats van westerse toeristen. Het charmante oude stadje Kaş is 2 uur rijden. Helaas is de vliegstek daar gesloten - er is letterlijk geen landing meer.

Links

Sitebeheer en registratie: escape2olympus.com
 Weer en webcam: holfuy.com/tr/camera/328
 De gondel: olymposteleferik.com



Indrukwekkende plek voor overlandcracks

Mijn eerste indruk als we over het bospad naar boven rijden is: "Wat is het hier mooi!" Dennenbossen, kalksteenformaties, sneeuwtoppen in de verte, groene dalen en heel veel bloemen zo eind april. Mijn tweede indruk als we op de top van Yaylacık Dağı zijn aangekomen is: "Wat een verlaten plek voor zo'n bekende site!" De kunstgrasmatten zijn half weggewaaid, het terras is een rommeltje, het café dicht en er zijn geen windvanen. En we zijn alleen. Dit is duidelijk niet het hoogseizoen hier. De site moet nog worden opgepoetst voor het vliegseizoen in mei begint. Dan wordt het een top-stek, zoals het tijdens diverse PWC-competities heeft bewezen. Vooraf vroegen we de lokale toppiloot Dora Göksal van Condor Airsports over de bijzonderheden van deze site. "Straightforward," was zijn antwoord. Met de voorspelde noordenwind kun je zelfs naar Fethiye vliegen. Maar nu we op de top staan vind ik dat wat ambitieus klinken. De wind is hard en er is eigenlijk geen geschikte landingsplek als je uitzakt. Deze site gaat ervan uit dat je geen glijvlucht maar kilometers maakt. Dan kun je bijvoorbeeld prima in de brede vallei van Çameli landen, naast je hotel. De lucht blijkt ook bijzonder turbulent met het huidige weer. Erwin vliegt, of beter gezegd 'stuiptert in de turbulente lucht', op twee verschillende dagen een half uurtje rond in de omgeving. Geweldig uitzicht! Çameli is een prachtige plek met veel mogelijkheden, constateren we, maar wel voor ervaren overlandpiloten in de juiste condities. (BW)



Vliegen

Er zijn geen speciale regels voor vliegen in Çameli. Dora Göksal van Condor Air Sports in Çameli is een van de bekendste Turkse piloten. Hij kan alles vertellen over de site (check ook de website). Mei tot september is de beste tijd.

Start en landing

Start: Yaylacık Dağı (alle richtingen behalve ZO, 2.120 m, 36°58'50.5"N 29°18'51.3"E)

Landing: Velden langs de weg bij Cevizli of bij Sofular (beide niet ideaal). Beter is de vallei van Çameli maar dat vereist een oversteek en is niet haalbaar op enkel glijgetal.

Deltavliegen De start is bereikbaar met de auto. Het is wel aan te raden vooraf te bepalen waar je wilt landen.

Informatie

Vervoer en verblijf

Het meest praktisch is om de diensten van Condor Air Sports als xc-gids te boeken. Zij zorgen dan voor alle vervoer en retrieves. Anders is een eigen auto (met chauffeur) onmisbaar - er zijn geen regelmatige shuttles. Je kunt ook een taxi met chauffeur huren voor een dag.

Er zijn slechts vier hotels in Çameli. Wij verbleven in het nette Doğa Butik Otel dat zich richt op Turkse toeristen. Condor Air Sports biedt slaapruijnte en naast de school staan de bungalows van Çameli Taş Konaklar ('Stenen huizen'). Een dagtrip vanuit Ölüdeniz (een uur en drie kwartier rijden) kan ook.

Met de familie en niet-vliegware dagen

Çameli is een slaperig dorpje met een paar restaurants. Als je een auto hebt kun je prachtige tochten door de omgeving maken. Ook zijn er gemarkeerde mountainbike-routes. De historische ruïnes van Kibyra op zo'n drie kwartier rijden zijn zeker de moeite waard.

Links

Lokale vlijschool en xc-gids Condor Air Sports: condorairsports.com

Soaren op Turkse wijze

"Jullie waren al gespot," zegt de lokale Turkse piloot Tanju, die aankomt als wij al een tijdje staan te wachten tot de wind draait. Oh? Die hadden we niet zien aankomen: we staan op een verlaten startplek Alatepe boven het stadje Ören. Weliswaar keurig aangelegd met kunstgras, een gebouwtje voor tandems en een terras. Maar dit alles lijkt sinds vorig seizoen niet meer gebruikt. Bovendien hebben we nog geen mens gezien sinds we de avond ervoor aankwamen om van de prachtige ondergaande zon te genieten. De webcam op de antennepaal werkt wel degelijk, verklaart Tanju. Hij kreeg een appje van de voorzitter van de lokale club of hij wist wie die piloten op de start zijn. We leggen uit dat we gebrevetteerde Nederlandse piloten zijn en dan is alles in orde. Tanju legt nog even uit dat de wind vandaag tricky is: "Met westwind vliegen we normaal niet, dat is gevaarlijke afluwindige wind. Maar er is zometeen een window met zuidwind die nog net niet te hard is. Zorg wel dat je op tijd landt, anders wordt je de zee op geblazen." Zodra het startbaar is maken we een kort maar mooi vluchtje een stukje langs de kam richting het westen en in de thermiek boven de landtong waarop het plaatsje Ören ligt. Als je boven de kam kunt blijven kun je hier ook richting het oosten prachtig soaren. Met een beetje zuidenwind kun je eindeloos blijven hangen en werkt de plek

ook thermisch. We landen net op tijd. Geen straf want het strand met terrasjes, restaurants en de mooie blauwe zee is maar een paar minuten lopen. (BW)

Vliegen

Soaren langs de kam west of oost. Let op: naar het oosten zijn geen landingsmogelijkheden. De vlakke landtong en de kam werken ook thermisch. Voor SIV of acro is de plek echter ongeschikt; de wind boven zee is niet laminair en vaak afluwindig. De officiële landing ook voor de tandems is het veld naast de vishaven met mat om te vouwen. Landen kan overal op de landtong, maar niet op het strand; dat is te smal tussen de palmbomen en de zee. Voor delta's is de plek minder geschikt vanwege de kleine landing.

Start en landing

Start: Alatepe Z tot ZW, 576m (37°02'19.5"N 27°59'14.9"E)

Landing: Ören 0m (37°01'33.1"N 27°58'18.1"E).

Deltavliegen: Start bereikbaar per auto maar de landing is ongeschikt.

Informatie

Vervoer en verblijf

Vanaf de landing en het dorp is de start zo'n 20 minuten rijden. Er is geen geregelde shuttle. Lopen kan ook: een mooie wandeling (ongeveer 1 1/2 uur die goed staat aangegeven vanaf de jachthaven).

Met de familie en niet-vliegbare dagen

Ören is een vakantieoord maar wel gericht op Turkse toeristen. Er zijn genoeg hotels en appartementen in alle categorieën en de boulevard en het strand zijn mooi en comfortabel. De toeristentrekpleisters Bodrum en Marmaris zijn anderhalf uur rijden. Akyaka (1 uur) is een toplocatie voor kitesurfen.

Links

Start/landing en contact: exploregokova.com/?page_id=14

Gedetailleerde info over de plek:

paragliding-turkey.com/en/oeren-milas-fly-into-the-blue





Meer dan kunstjes in de lucht

Ölüdeniz 

Ölüdeniz, het SIV- en acroparadijs, dat kennen we nou wel toch? Maar de Babadağ heeft veel meer te bieden als je het geduld ervoor weet op te brengen. Op de internationale lijst met overlandvluchten XContest staan tientallen vluchten langer dan 100km waarvan de langste maar liefst bijna 190 km is. Er wordt regelmatig meer dan 50 km gevlogen.

Thermisch vliegen van de Babadağ begint met hoogte maken en de kam volgen naar de top. Een eerste klein overlandje is de oversteek naar het voor de hand liggende grasplateau aan de overkant (noordoostkant). Als je niet genoeg hoogte hebt om terug naar Ölüdeniz de vliegen kun je landen op dit Mendos plateau, dat eigenlijk een valleitje is van ruim een kilometer lang. Er loopt een onverharde weg terug naar de weg omhoog waar de busjes rijden - je bent binnen een uurtje weer op de start.

De oversteek van de brede vallei landinwaarts (oost) van Ölüdeniz is de meest gekozen route voor langere overlandvluchten. Om de overkant te halen met nog wat reserve om daar opnieuw thermiek te vinden heb je minimaal 3000m AMSL nodig, een kilometer boven de Babadağ. Vlieg naar de ridge net ten noorden van de Saklıkent kloof en werk je daar weer omhoog. Haal je het niet: in de enorme

vallei kun je overal landen (liefst bij de doorgaande weg D400 in de buurt). Er rijden regelmatig busjes naar Fethiye. (BW)

Vliegen

Voor je kunt vliegen, moet je je als piloot registreren en een geldig brevet uploaden. Na goedkeuring open je voor elke vlucht een ticket in de app en je download een QR-code. Alleen met deze code kun je een kaartje voor de teleferik (€4 in mei 2025) en start (€14) kopen. De starts zijn niet toegankelijk zonder kaartje, ook niet als je met ander vervoer naar boven gaat of naar boven loopt.



Start en landing

Babadağ

1. 1200m (1200m, Z tot W, 36°32'56.5"N 29°09'20.9"E)
2. 1700m (1720m, W, 36°32'20.1"N 29°10'10.5"E)
3. 1800m (1770m, N-NO, 36°32'14.7"N 29°10'18.0"E)
4. 1900m Patara (1920m, Z, 36°31'47.2"N 29°10'58.2"E)
5. 1900m noord (1930m, N-NO, 36°31'48.6"N 29°10'53.7"E)

Landing Ölüdeniz (0m, 36°32'42.5"N 29°07'26.7"E)

Informatie

Vervoer en verblijf

Ölüdeniz heeft tientallen hotels in alle prijsklassen. Het is handig op loopafstand van het strand te verblijven. Je kunt op twee manieren op de start komen: met de kabelbaan (teleferik) waar je met een minibus (dolmuş) heen gaat, of met een busje van de tandembedrijven die allemaal vlak bij het strand zitten. In beide gevallen koop je bij de teleferik een startkaart met je QR-code.

Met de familie en niet-vliegbare dagen

Ölüdeniz is perfect voor familievakanties. Boek een dagje op een boot om te snorkelen, neem de boot naar Butterfly Valley, huur een motor of quad. Maak de gemarkeerde wandeling naar Kayaköy. De langeafstandswandelroute Lykia Way loopt langs het dorp. Binnen anderhalf uur rijden zijn er de Saklıkent kloof en de ruïnes van Tlos, Sidyma, Patara, Letoon en Xanthos, allemaal de moeite waard. Het mooie oude stadje Kaş is twee uur rijden. Zie Lift 7, oktober 2017 voor meer ideeën.

Links

Pilootregistratie: shmefethiye.kapadokya.edu.tr

Teleferik en weer: babadagteleferik.com.tr/en/weather

Informatie: skysports-turkey.com/en

Twée weken in de lucht

Afgelopen winter heb ik mijn zinnen gezet op een vakantie van twee weken in de lucht. Parachutespringen in vijf landen (Oostenrijk, Slovenië, Hongarije, Kroatië en Italië) en deltavliegen in Kroatië. Via via kom ik in contact met Igor Musulin, die een deltavliegschool heeft op het vliegveld van Grobnik, Kroatië. Let's go!

Tekst en foto's: Wim de Gier



De betonnen startplek in Tribalj

Igor blijkt een hele leuke en enthousiaste deltapiloot te zijn. Hij heeft mij in de maanden voor mijn trip overspoeld met informatie over deltavliegen in Kroatië. Naast uitvoerige uitleg over diverse start- en landingsplekken, heeft hij mij ook in contact gebracht met een andere locale piloot genaamd Sandro. Sandro is een deltapiloot uit Duitsland die sinds een aantal jaar in Kroatië (Krk) woont en hij vliegt regelmatig bij Tribalj. Deze plek was mij ook al door Igor aangeraden. Het is een mooie vliegstek met een schitterend uitzicht over de Adriatische zee.

Top vijf startplek

Omdat Igor die dag moet werken ga ik op 26 mei, samen met Sandro en een piloot uit Australië naar Tribalj. De dagen ervoor had ik, op advies van Igor, een appartementje in Crikvenica geboekt. Dit bleek een goede beslissing. Lekker aan zee en vlakbij de landing van Tribalj (ongeveer 15 minuten met de auto).

We bekijken eerst de landingsmogelijkheden. Het "A-veld" is niet zo groot (ongeveer 20 bij 120 meter), maar super strak gemaaid en met een erg duidelijke windzak. Ook is dit landingsveld erg goed aan te vliegen en heeft het veel uitwijkmogelijkheden. Helaas zijn er wel diverse bomen en op dit moment erg hoog gras. Het voelt voor mij echter goed om hier te landen ondanks dat er geen of

variabele wind is. Ik neem mij voor dat ik altijd nog op m'n wielmpjes kan landen...

Daarna gaan met ons viertjes omhoog naar de start. Omdat de vrouw van Sandro mee is, hebben we geen 'autoplan' nodig. Het opbouwveld achter de start is een mooi en erg ruim grasveld. Er is een betonnen startvlonder richting een steile afgrond. Door het waanzinnig mooie uitzicht op de Adriatische zee staat deze startplek echt in mijn top 5!!

Ik start als tweede en vind meteen meer dan voldoende lift (een combinatie van thermiek en soarwind) Ik kan hier wel uren boven blijven. Helaas voel ik mij na ongeveer 45 minuten vliegen een beetje misselijk worden waardoor ik langzaam richting het landingsveld ga. Het strak gemaaide veld is van boven erg goed te zien. De windrichting, voor zover van toepassing, is overdwars dus ik besluit rustig op mijn wielmpjes te landen. Dit gaat lekker en ik land midden op het mooie veld. Ik ben heel erg blij dat ik hier heb kunnen vliegen!

Die avond zijn we met ons viertjes heerlijk gaan eten en raken we maar niet uitgepraat over onze vluchten.

Op het vliegveld

Twee dagen later (28 mei) is weer een goede vliegday en ben ik bij



Grobnik om samen met Igor op zijn "thuisplek" te vliegen. Eerst laat Igor zijn mooie school op het vliegveld van Grobnik zien, waar zijn vader indertijd met bulldozers twee oefenhellingen heeft aangelegd. Wat heeft hij het hier goed voor elkaar! Nadien rijden we samen de bergen in en komen we na een halfuurtje bij de start aan (een weidestart). Het uitzicht is hier ook mooi, met ook hier in de verte de zee, maar minder mooi dan bij Tribalj. Het vliegveld is vanaf de start erg goed te zien. Omdat het eigenlijk alleen voor deltavliegers en een paar andere, met name ULV's, wordt gebruikt mogen wij als delta's overal landen. Ik start als eerste. Na best wel even wat zoeken kan ik ook hier weer goed omhoog komen. Hier zijn het de thermische omstandigheden die lange vluchten mogelijk maken. Na 15 minuten kom ik ruim boven de start uit en kan ik lekker rond vliegen samen met Igor. Na een klein

uurtje vlieg ik naar het vliegveld en maak ik een redelijke landing op m'n voeten.

De vriendelijk vader van Igor helpt mij met het afbouwen van mijn vleugel en nadien drinken we met ons drietjes nog even gezellig een biertje.

Met een BIG smile rijd ik die avond door naar Istrië om de volgende dag boven het schitterende Porec en het bizar mooie eiland Brijuni (van president Tito) uit een vliegtuig te springen.

Tijdens deze twee waanzinnig mooie en avontuurlijke weken heb ik ruim 5000 kilometer met mijn deltavleugel op mijn dak rond gereden. Het was meer dan de moeite waard en ik kijk met een super goed gevoel terug op onder andere deze twee geweldig mooie deltavluchten. Wat blijft onze sport toch waanzinnig om te doen!!

Vliegstekken

Tribalj

Start: 783 meter, 45°14'49.7"N 14°40'10.5"O

Landing: 66 meter, 45°13'58.08"N 14°39'53.23"O

Een schitterend goed onderhouden veld, met mooie windzak (wel redelijk klein)! Tribalj is ook een site voor parapenters, die starten iets naar het oosten.

Grobnik

Start: 793 meter, 45°23'53.27"N 14°32'38.88"O

Landing: 314 meter, 45°22'42.94"N 14°30'58.06"O

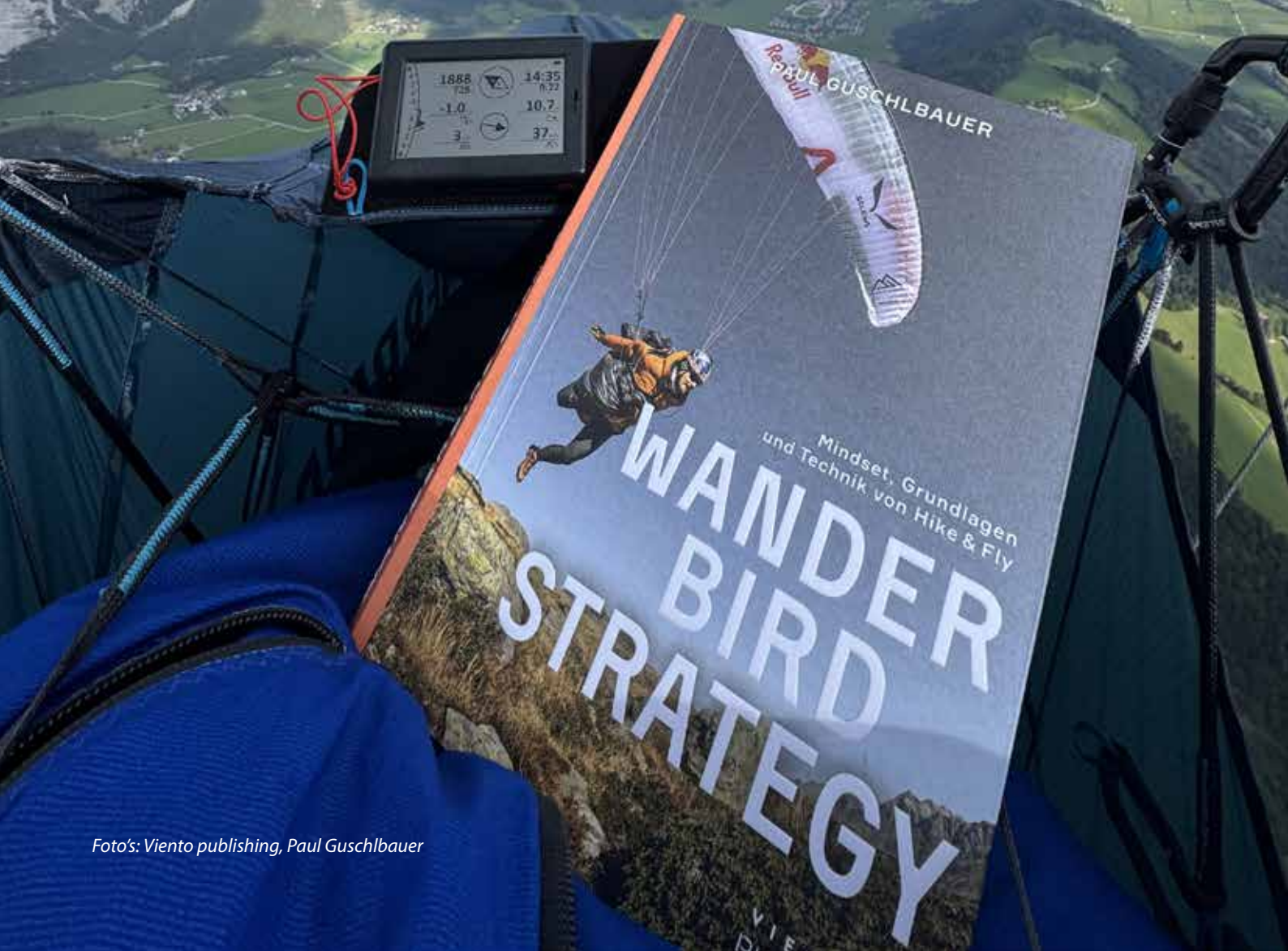
Landing op een giga-groot vliegveld.



Onze
TOP
merken:



Frisse blik op hike&fly



Wanneer een van 's werelds beste hike&fly-piloten een boek schrijft, verwacht je misschien de ultieme hike&fly-gids. Wanderbird Strategy van Paul Guschlbauer is dat – en nog veel meer. Voortbouwend op de Wanderbird hike&fly-community die Paul twee jaar geleden startte, nodigt het boek je uit om zelf een Wanderbird te worden. Het neemt je stap voor stap mee op die reis. Het eerste deel van het boek gaat over de menselijke, mentale en psychologische kant van hike&fly. Het stelt vragen over je innerlijke motivatie. Het antwoord lijkt voor de hand te liggen: we houden van vliegen toch? Maar in de volgende hoofdstukken ontleedt Paul die motivatie verder. Waar dromen we eigenlijk van – niet alleen met ons hoofd, maar ook met ons hart en onze buik (die staan voor gevoel en instinct, legt Paul uit)? Wat willen we écht beleven met die droom? En moet je daarvoor per se vliegen?

“Als de reden om iets te doen – in dit geval een hike&fly – voor meer dan vijftig procent afhangt van andere mensen, kun je het beter niet doen,” luidt een van de vele ‘Guiding Principles’ die door het boek heen zijn verspreid. De mentale oefeningen in dit deel worden zelfs ondersteund door video's van Paul zelf in zowel het Engels als Duits. Ben je, net als ik, niet direct overtuigd door zoveel mindfulness, hou toch even vol. Op ongeveer een derde van het boek verder wordt het allemaal een stuk praktischer. Vanaf daar gaat het over fysieke vaardigheden, trainingstips en voeding en al snel duikt Paul diep in vliegtechnieken, materiaal, routeplanning en overlandstrategieën – om maar wat te noemen. Ook is er een hoofdstuk gewijd aan het begrijpen van wat de natuur ons biedt. Naast theorie over wind, thermiek, dalwinden en topografie – allemaal ook bruikbaar



voor thermieken en overlandvliegen – legt dit deel de link tussen hiken en vliegen. Een mooie manier om naar hike&fly te kijken, schrijft Paul, is te beseffen dat je altijd een keuze hebt. “En hier zit de schoonheid: in tegenstelling tot puur paragliden of lange overlandvluchten kun je op de grond blijven en toch bezig zijn met hike&fly.” Hiken is onderdeel van het avontuur. Het laatste deel brengt theorie en praktijk samen. Er staan oefeningen in om stap voor stap je eigen plan te maken om je droom te realiseren. Daarna ga je dat plan uitvoeren – opnieuw met talloze praktische tips. Denk aan het kiezen van een wandelroute, het selecteren van een startplek en het vinden van je route in de lucht. Veel van die inzichten zijn trouwens ook waardevol voor overlandvliegen. Wanderbird Strategy is niet bedoeld om te leren vliegen. Het leest meer als een stroom van gedachten van de schrijver dan als een gestructureerd handboek. Zonder index of

begrippenlijst moet je soms even bladeren om iets terug te vinden. Dat past eigenlijk wel: je ontwikkeling als piloot – in welke discipline dan ook – verloopt ook zelden in een rechte lijn.

De bijdragen van anderen, zoals Aaron Durogati en Eli Egger, zorgen voor afwisseling, net als Pauls eigen verhalen die verfrissend en herkenbaar zijn. We leren Paul beter kennen terwijl hij persoonlijke inzichten deelt. Zoals hij zelf zegt: “Ik ben erg trots op hoe het boek is geworden – het ziet er prachtig uit en vat mijn geschiedenis mooi samen. Maar het is ook spannend. Mijn identiteit was altijd die van een Red Bull X-Alps-atleet. Nu zullen mensen me misschien in de mindful en spirituele hoek plaatsen. Dat is prima – dat is wie ik nu ben.”

Wanderbird Strategy is een indrukwekkende, professioneel vormgegeven publicatie met een stijlvolle softcover in reliëf en rijk geïllustreerd met foto's en graphics. Er is zowel een Duitse als een Engelse editie. Het boek is zijn prijs ruimschoots waard. Een aanrader voor elke piloot die openstaat voor een frisse blik op paragliding én op het leven – en die onderweg nog iets wil opsteken over vliegen ook.

- Bastienne Wentzel



Wanderbird Strategy

Mindset, Foundations, and Techniques of Hike & Fly

Auteur: Paul Guschlbauer

Uitgave: Embossed soft cover, 354p.

Prijs: €54,90

Duitse editie: ISBN 978-3-9505510-0-6

Engelse editie: ISBN 978-3-9505559-0-5

Uitgever: Viento Publishing
viento-store.com

“Vliegen als een vogel, dat is mijn persoonlijke droom”



Interview: Bastienne Wentzel
Foto's: Viento publishing, Paul Guschlbauer

Naar aanleiding van het verschijnen van zijn boek 'Wanderbird Strategy' spraken we met Paul Guschlbauer over avontuur, de Red Bull X-Alps, Wanderbird en zijn nieuwe boek.

Hoi Paul, we misten je als atleet bij de Red Bull X-Alps van 2025! Waarom deed je niet mee?

Het format is de afgelopen jaren flink veranderd. Er waren nu 16 keerpunten en je moet vaak landen, soms zelfs op plekken die niet echt veilig zijn. In de eerste edities waren er maar een paar keerpunten, waardoor er veel meer variatie en routekeuze was. Niet beter of slechter, maar andere mensen kunnen nu winnen. Het past heel goed bij Aaron (Durogati - de winnaar in 2025,

BW). Voor mij draait die wedstrijd om het beleven van een vrij avontuur, en dat gevoel is er niet meer. Bovendien ben ik wat ouder geworden en heb ik twee kinderen.

Wat is avontuur voor jou?

Ik noem mezelf een avonturier, dat is wat me drijft. Je gaat niet zomaar op avontuur – je ziet het leven als avontuur. Op kleine schaal is iets al een avontuur als er onverwachte dingen gebeuren. En in het leven weet je nooit wat er komt. Als je accepteert

dat het leven een avontuur is, word je er veel gelukkiger van. Zelfs als tijdens een hike&fly alles volgens plan verloopt, is het nog steeds een perfect avontuur. Je zit volledig in de flow, met een open blik en mindset.

Wat was je mooiste avontuur?

Mijn mooiste avonturen zijn wat er nu gebeurt met Wanderbird. Maar ook een korte hike&fly laatst op mijn thuisberg was een perfect avontuur. Ik vlieg nog steeds

elke dag als het kan, maar dat is niet meer wat ik wil laten zien. Als ik een podium kan creëren waarmee honderden mensen veilig kunnen vliegen en blij zijn, dan is dat veel cooler. Tijdens de laatste Wanderbird Trophy was het bijvoorbeeld duidelijk niet vliegbaar. We hadden 80 deelnemers – bij andere wedstrijden zou dat een ramp zijn. Maar iedereen begon gewoon te lopen, in de regen, blij om buiten te zijn. Niemand klaagde. Dat is zó leuk! Die verandering in mindset hangt direct samen met de kern van de sport: het is hiken én vliegen. En samen vormt dat Wanderbird.

Wanderbird organiseert evenementen en biedt een community voor hike&fly. Hoe is dat begonnen?

Jarenlang was ik volledig gericht op mijn leven als professioneel atleet voor Red Bull. Dat was geweldig, maar mijn leven veranderde – een ongeluk, kinderen, een scheiding. Toen begon ik met psychosociale en coachingsopleidingen. Daarnaast deed ik meer mediaproductie en tv-werk, en organiseerde ik paraglidingevenementen zoals de Aerothon. Al die ervaringen kwamen samen in het idee voor een community: verhalen vertellen en evenementen organiseren over wat ik ken – paragliding en coaching.

Wat is een Wanderbird?

Ik had een naam nodig voor de nieuwe community. Ik dacht aan 'wander' (wander in het Duits en Engels: struinen of dwalen, BW) – niet zomaar doelgericht lopen, maar

met tijd om rond te kijken en te genieten. En 'bird' verwijst naar vliegen als een vogel, dat is mijn persoonlijke droom. Vogels zijn speels, ze gebruiken de energie van de natuur. Dus de naam Wanderbird paste perfect. In 2022 hebben we het officieel geregistreerd, samen met Aaron Durogati en twee anderen.

Je boek Wanderbird Strategy is net uit. Wat is de kernboodschap?

Het centrale thema achter alles in het boek is: als je weet wat je wilt ervaren met wat je doet, worden alle andere vragen vanzelf duidelijk. Bijvoorbeeld bij materiaalkeuze – als je weet wat je wilt beleven, weet je ook wat je moet kiezen. We kunnen uren praten over waar we heen willen of welke route we nemen, en uiteindelijk niet gaan omdat we niet kunnen beslissen. Maar het begint allemaal bij weten wat je wilt ervaren.

Voor wie is het boek bedoeld?

Het is natuurlijk geschreven voor hike&fly-piloten, maar ik zou het gewel-

dig vinden als andere piloten het ook lezen. Het is ook voor niet-hikers, 100%. Zoals ik aan het begin van het boek schrijf: de Wanderbird-manier begint al als je van het bergstation naar de startplek loopt. Je kijkt om je heen en laat de gedachten van de dag los. Dat gebeurt bij de meeste piloten vanzelf, maar we kunnen het bewuster doen. En belangrijk: het boek gaat niet alleen over mindset, maar ook over vliegen, het weer, materiaal en al die praktische dingen.

Wat staat er nu op je planning?

Dat is lastig te zeggen – ik heb zoveel projecten. Waarschijnlijk organiseren we in 2026 elf Wanderbird-evenementen. We kijken ook naar nieuwe locaties, zelfs buiten Europa, zoals Hongkong en Canada. Daarnaast werk ik aan online cursussen als volgende stap na het boek – een platform met video's waarin we de oefeningen uit het boek verder uitdiepen en technieken bespreken, zoals starten.

Paul Guschlbauer deed zeven keer mee met de Red Bull X-Alps tot en met 2023 en eindigde diverse keren in de top drie, voor het laatst in 2019. Hij richtte in 2022 Wanderbird op, een platform voor hike&fly met een Academy om te leren, de Trophy voor hike&fly in vriendelijke wedstrijdvorm en hike&fly weekenden voor iedereen.
Website: wanderbird.io



“Wij brengen moderne technieken mee”



Joshua Sanderson is de zoon van de bekende SIV-goeroe Jocky Sanderson. Hij en zijn partner Kanan Thakur ontmoetten elkaar in Ölüdeniz waar Jocky SIV-cursussen gaf.

Samen zetten ze activiteiten op voor thermiek- en overlandreizen en zetten daarmee het bedrijf Escape Paragliding van Jocky voort onder dezelfde naam. Wie zijn deze jonge enthousiaste piloten en gidsen?

Kanan: “Toen ik een jaar of zes was, zagen we tijdens een gezinsvakantie in Panchgani (India) paragliders vliegen met tandems. Mijn vader vroeg: “Willen jullie mijn dochter ook een keer meenemen?” Dus werd ik vastgemaakt aan de chute en in mijn herinnering hing de piloot achter mij gewoon met zijn handen aan twee lijntjes. Later ontdekte ik dat de piloot natuurlijk ook gewoon in een harnas zit. Een stuk logischer wel.”

Josh: “Ik was al in de buurt van paragliders voordat ik kon lopen of praten, dankzij mijn vader Jocky. Ik ging vaak met hem mee in de tandem. Op mijn dertiende begon ik met leren vliegen en op mijn veertiende haalde ik mijn brevet.”

Kanan: “Ik ben geboren en getogen in Mumbai (India). Ik begon met paragliden toen ik twaalf was, tijdens een zomervakantie in Kamshet. Elke dag één klein vluchtje, maar ik vond het geweldig! Alleen, Kamshet lag vier uur rijden van huis. Op bijna zestienjarige leeftijd haalde ik mijn brevet. Eigenlijk zou ik economie gaan studeren, maar ik vroeg mijn vader om twee jaar uitstel om te gaan vliegen. Het mocht en ik ben nu 25 en ik heb er nooit spijt van gehad.

Josh: “Ik maakte de middelbare school af en begon een opleiding met het idee om het leger in te gaan. Maar al snel was ik fulltime aan het vliegen. Op m’n zestiende begeleidde ik al vluchten met mijn vader in Annecy. Hoe meer ik vloog, hoe meer ik dacht: waarom zou ik stoppen? Ik ben nu 26 en het enige wat ik doe is paragliding.”

Kanan: “We ontmoetten elkaar in 2017 in Turkije, tijdens mijn eerste SIV-training met Jocky. Josh was er toevallig, samen met twee vrienden aan het vliegen.”



Josh: "Later zagen we elkaar opnieuw in Bir Billing, India. Ik was daar aan het werk als gids met mijn vader. Kanan was daar zelf aan het vliegen. Tijdens corona stopte mijn vader met zijn gidswerk en sloot hij zijn bedrijf Escape in 2020. We waren superblij met alle vrije vliegtijd en besloten samen een eigen gidsbedrijf te starten. We hebben de naam Escape Paragliding behouden — het is een familiebedrijf en die traditie zetten we graag voort."

Josh: "Omdat wij relatief jong en nieuw zijn, brengen we moderne technieken en technologie mee — denk aan 3D-mapping gekoppeld aan overlandtheorie, moderne instrumentinstellingen of het interpreteren van weerkaarten. Doordat we allebei op hoog niveau vliegen, kunnen we die inzichten goed integreren in onze begeleiding."

Kanan: "Ik houd ervan om ons bedrijf te runnen. 's Ochtends opstaan, mail checken, alle trips plannen. We proberen onze begeleide reizen zoveel mogelijk rondom het wedstrijdseizoen te plannen."

Josh: "Ik ben meer een doener. Ik leid de schermkeuringen, het pakken van reserves, kleine reparaties, lijnen maken. Ik ben ook Air Experience Instructor, dus ik mag commerciële tandems vliegen. Maar als je zakenpartner het Britse weer is..."

Kanan: "Ik ben dol op competities — mijn doel is om steeds sneller te worden. Ik doe op dit moment veel SRS-wedstrijden. Maar nóg leuker dan wedstrijden is het om kennis te delen. Net als de toppiloten die altijd bereid zijn een tip te geven als je iets vraagt. Wedstrijden zijn tof, maar zodra we onze doelen daarin hebben bereikt, zou het een droom zijn om gewoon te leven, reizen en vliegen."

Josh: "Ik ben ook gek op competities. Het gaat erom jezelf zo hard mogelijk te pushen en via de vergelijking met anderen krijg je een goed beeld van je niveau. Het is verslavend, dat steeds beter willen worden. Het doel is winnen, het liefst op het hoogste niveau. Maar ik geniet ook enorm van het gidswerk. Als iemand uit onze groep zijn persoonlijk record vliegt — dat is zó motiverend, we vinden het geweldig om daar deel van uit te maken."

Kanan: "Mijn favoriete vluchten zijn in de Himalaya. Die bergen zijn zo majestueus, je voelt je zó klein, en het is zó afgelegen - vooral als je richting de hoge bergketen gaat. De meeste mensen krijgen die uitzichten alleen na dagen hiken te zien. En dan nog niet vanuit ons perspectief."

Josh: "Mijn favoriete vlucht in het VK is de Three Peaks Triangle in het Lake District. Het is een FAI-driehoek van zo'n 60 km, dus cijfermatig niet bijzonder indrukwekkend. Maar het is heel technisch en slechts zo'n drie dagen per jaar haalbaar vanwege het weer. Ik heb hem nu twee keer gevlogen. De eerste keer tijdens de North-South Cup, samen met 60 andere piloten die allemaal hetzelfde doel hadden. Dan is het relatief makkelijk. Maar de tweede keer waren we slechts met z'n drieën."

Josh: "We willen allebei onze instructeurslicentie halen. We hebben nog steeds honger naar meer, zowel in het servicecentrum, het gidswerk en bij wedstrijden. Maar op termijn willen we ook graag een eigen vliegschool starten."

Interview en tekst: Bastienne Wentzel voor Cross Country magazine

Kortel harnassen

Alle Kortel harnassen tegen redelijke prijzen. Als dealer kopen wij groot in en zijn alle modellen op voorraad. Kom proefzitten.

De **Karver 2** wordt veel gebruikt om te soaren.

De **Koncept** is een compleet harnas met verwisselbare plankjes. Zeer geschikt voor moderne scholen. Eén harnas, voor maten van XS tot XL

De **Kruier 2** lichter dan licht, voor hike and fly.



Alle harnassen van Kortel zijn inclusief **carabiners**.

Speed systemen zijn op voorraad, in light en normale uitvoering.

Reserve **front containers** in diverse maten en uitvoeringen.



De **Karver 2** is ook leverbaar als oplossing met de **Sak3**. Deze omkeerbare rugzak wordt vastgenaaid en is niet los te maken.

Normaal is de **Sak3** alleen ontworpen voor de **Kruier** en de is ook los verkrijgbaar.



Kom proefzitten in de winkel, maak een afspraak wanneer jou het beste uitkomt.
+316 1341 7942. Adres van de winkel:

Weesperstraat 118
1012 AP Diemen

www.panchoamelia.com

KNVVl verzekering nu ook voor tandem

Tekst: Erwin Voogt

Onderdeel van het lidmaatschap van de KNVVl Afdeling Paragliding is een verzekering voor aansprakelijkheid. De afdeling heeft al sinds jaar en dag zo'n verzekering afgesloten voor de leden omdat gewone particuliere aansprakelijkheidsverzekeringen 'luchtvaart' vaak geheel uitsluiten. Helaas was het altijd zo dat de KNVVl verzekering alleen van toepassing was op solovluchten. Tandemvliegen was altijd uitgesloten. Best ongelukkig omdat je als tandempiloot verantwoordelijk bent voor je passagier en bij een ongeluk aansprakelijkheid gesteld kan worden voor schade en letsel. Als tandempiloot is het wettelijk verplicht een aansprakelijkheidsverzekering te hebben voor het passagiersrisico.

Goed nieuws!

Enige tijd terug is de polis herzien en is ook tandemvliegen onderdeel geworden van de dekking. Maar let op: de dekking geldt alleen voor incidentele, niet-commerciële vluchten. Tandemvluchten voor een vereniging, club of school vallen niet onder de dekking.

Daarnaast geldt aansprakelijkheid niet binnen een gezin. Dus bij een incident met je kinderen of partner kun je evenmin beroep doen op de verzekering.

Vraag ook nooit een vergoeding in welke vorm dan ook voor een tandemvlucht. Een vergoeding vragen of zelfs werving doen voor tandemvluchten is volgens de Nederlandse wet verboden en de dekking van de verzekering vervalt dan.

Meer informatie

Wil je meer weten over tandemvliegen, lees dan het artikel in Lift nummer 11:

https://theorie.bmedia.nl/pdf/Lift_11_29-31_Tandemvliegen.pdf

Wil je meer weten over verzekeringen voor luchtsport, lees dan het artikel in Lift nummer 18:

https://theorie.bmedia.nl/pdf/Lift_18_36-38_Goed_verzekerd.pdf

Alle Lift magazines online lezen:

<https://issuu.com/knvv1/stacks/dbc011f9f0a24aca8a255e3c36009991>

*Tandemvliegen bij Lac de Serre Ponçon, Zuid-Frankrijk.
Foto: Erwin Voogt*



Lier(her)keuring Paragliding Terlet 2026

Zaterdag 28 februari en zaterdag 14 maart

De Technische Commissie van de KNVV Afdeling Paragliding geeft op zaterdag 28 februari en zaterdag 14 maart 2026 liereigenaren de gelegenheid tot het keuren van lieren die gebruikt worden voor paragliding.

Liereigenaren zijn zelf verantwoordelijk voor het laten keuren van hun lier. De vervaldatum van de lieren die voor de herkeuring in aanmerking komen staan op de KNVV website voor de afdeling Paragliding onder "Veiligheid" en vervolgens "Gekeurde lieren" of via de link: <https://www.knvv.nl/paragliding/veiligheid/gekeurde-lieren>

Net als voorgaande jaren kunnen liereigenaren hun lier inschrijven voor een vrij tijdslot. De beschikbaarheid van tijdsloten is te vinden via de volgende link: <https://www.knvv.nl/paragliding/veiligheid/veilig-lieren>
Stuur een mail naar de Technische Commissie van de afdeling Paragliding met het gewenste tijdslot. Op volgorde van aanmelden zullen de tijdsloten uitgegeven worden. Het verzoek is om (ruim) op tijd aanwezig te zijn zodat op tijd gestart kan worden met de keuring.

De herkeuring van de lier, ongeacht of deze goedgekeurd of afgekeurd wordt, kost € 45,00. Het keuren van een 'nieuwe' lier of een lier waarvan de keuring meer dan 2 jaar verstreken is, kost € 75,00.

Informatie

Plaats: Parkeerplaats van Terlet
Adres: Apeldoornseweg 203
Aanvang: 9:30 uur
Afsluiting: 14:00 uur

Info en aanmelding per e-mail: techniek@paragliding.knvv.nl
KNVV Afdeling Paragliding
Technische Commissie
Gerard, Rob, Job en Sander.



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

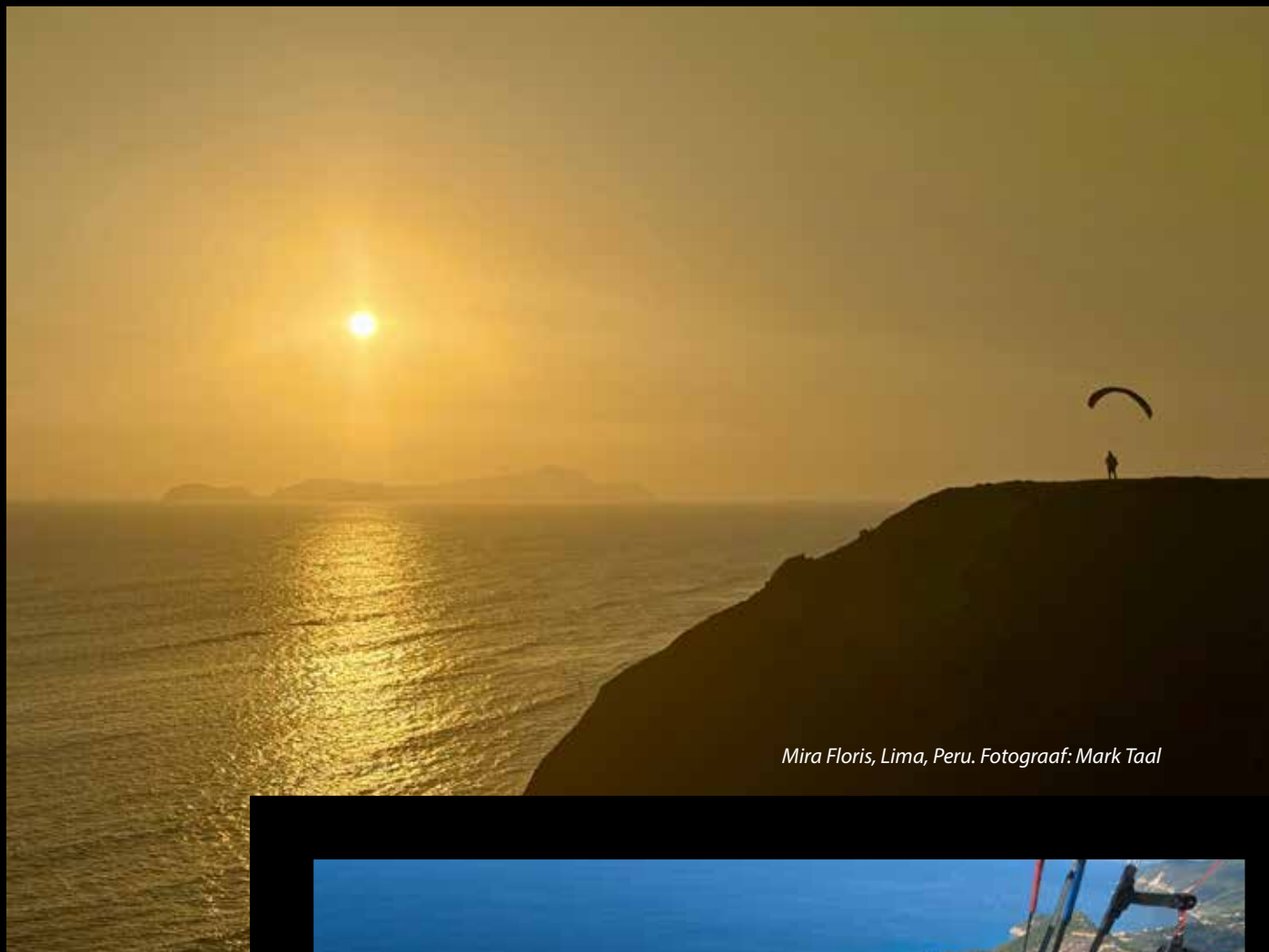
Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Paramotorvliegen

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





Mira Floris, Lima, Peru. Fotograaf: Mark Taal

De fotowedstrijd kende een spannende strijd deze keer! De uitslag lag heel dicht bij elkaar. Dit zijn de twee 'runners-up' die de Top-3 nét niet haalden.



Vliegen in Griekenland in het naseizoen boven een azuurblauwe zee. Fotograaf: Tessa Smits