Paragliding Deltavliegen Paramotoring

LIFT



43 Oktober 2026

KNVvL

LIFT

/lift/ Raise to a higher position or level; move upwards.

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.

Hoofdredacteur
Bastienne Wentzel

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

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

Coverontwerp
Leonard Bik

Vormgeving & DTP
Leonard Bik, Bastienne Wentzel

Druk
Drukkerij Weemen.

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

Bijdragen voor Lift
Ideeën voor artikelen graag naar:
lift.delta-paragliding@knvvl.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.



Mijlpalen

De hele winter heb ik de dagen afgeteld. Toegeleefd naar lange, zonnige dagen en zwoele avonden op het strand, liefst natuurlijk met een sunset flight. Als een mijlpaal ver in de toekomst sleepte het vooruitzicht van dit seizoen me door de donkere dagen heen. En na de lange winter was ie daar eindelijk: de Zomer. En wát voor een zomer! Volgens mij heb ik nog nooit zo vaak de zon en blauwe lucht gezien in ons kikkerlandje. Warmterecords werden bijna dagelijks verbroken; ons huis was een sauna (lang leve de airco op kantoor) en het gras werd net zo geel als een Afrikaanse savanne. Voor mooi weer hoefde je niet naar het buitenland dit jaar.
Hopelijk heb je volop genoten en nieuwe energie opgedaan. Je hebt vast ook een paar mooie vluchten kunnen bijschrijven in je boekje. Misschien heb je tijdens de vakantie zelfs een mijlpaal behaald. Ben je gestart met de vliegopleiding, of heb je je brevet of theorie behaald. Welkom in deze geweldige community! Of deed je jouw eerste solo- of bergvlucht – gefeliciteerd! Wellicht heb je nieuwe herinneringen gemaakt met je vliegmaatjes van jouw vliegschool. Of heb je jezelf uitgedaagd met jouw eerste 100km overlandvlucht of

Na de lange winter was 'ie daar eindelijk: de Zomer.
En wát voor een zomer!
Voor mooi weer hoefde je niet naar het buitenland dit jaar

een vlucht vanaf een vierduizender. Ikzelf had laatst mijn 800e tandemvlucht. Iets wat ik als tienermeisje nooit had kunnen bedenken. Ik wist toen niet eens van het bestaan van deze geweldige sport af!
Nu is de zomer helaas voorbij. Het normale ritme begint weer. "Ook wel lekker, terug naar wat structuur", om maar eens een Nederlandse dooddoener van stal te halen. Misschien heb je jouw doel nog niet helemaal bereikt deze zomer. Had je er meer uit willen halen, het mooie is: er is altijd weer een nieuwe kans. Of een nieuwe droom, als jouw doel al wel is behaald. Dus wat ga jij deze herfst doen? De studieboeken in? Of verleng je de zomer nog even op een warme (vlieg)bestemming? Wat je ook gaat doen: veel plezier! Op naar die nieuwe mijlpaal!

Vouwkonijn

LIFT

in dit nummer

Coverfoto: Erwin Voogt

Down Under - deel 4	4
Nieuwe paraglidingschool: Paragliding is Fun	10
Wanderbird Adventure - een verslag	14
Wat is reflex?	18
Interview: Baptiste Lambert, wereldkampioen	24
Hike&fly Pyreneeën	30
Raft Splashdown Challenge	34
In memoriam: Toni Bender	35
Het paramotor praktijkexamen	38
Langs de Liftlat: Jacqueline Homveld	42
NK Deltavliegen	44
Van de Veiligheidscommissie	46
Delta Fly Adventures op het MadNes festival	52

Startplek Unterberghorn tijdens het Kössen Super Paragliding Testival in Oostenrijk, juni 2026. Foto: Bastienne Wentzel

Paragliding Down Under

Deel 4 Het nieuwe jaar in



Tasmaanse duivel.

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

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

Je bent er, je kunt er niet níet zijn, dus staan we vroeg op, wachten 3 uur in de rij en nog eens 11 uur in het park om 12 minuten vuurwerk te zien. Nieuwjaar in Sydney met uitzicht op de Harbour Bridge. En dat met een Italiaan die we toevallig 's morgens ontmoeten en die op 10 minuten afstand van ons huis woont. De wereld is klein. De dag supergezellig. Het vuurwerk onvergetelijk. Maar dan racen we de drukke stad ook weer uit. Het is even een omweg van Bright in Victoria naar de oostkust van New South Wales. Maar net ten zuiden van Sydney is een van de weinige vliegplekken die, naast Manilla en Rainbow Beach, op ons lijstje staan. Stanwell Park. De kust kenmerkt zich door ruige en hoge kliffen met prachtige stranden te midden van enorme bossen.

Stanwell park

Start
Z-O

Club
Stanwell Park Hang Gliding & Paragliding Club

Coördinaten
34°13'21.8" Z, 150°59'54.8" O



Stanwell Park

De start op Bald Hill is haast overlopen door toeristen met selfie sticks en weinig benul van wat zich op een start afspeelt. De hekken lijken niet voldoende om ze op afstand te kunnen houden, dus moedigen de piloten hen zelf nog maar een keer aan achteruit te gaan. De eerste de beste piloot, de vriendelijke Braziliaanse Paolo die denkt dat ik een tandem wil vliegen, vertelt hoe het hier werkt en waar te starten. De duo's staan vooral beneden, de overige piloten op het veldje boven het café. Daar treffen we Chris die haast lijkt te hebben maar als een andere piloot zegt dat we beter even kunnen wachten en Chris komt een uurtje later weer naar boven gelopen, zijn we blij dat goed ingeschat te hebben.
Het is een beetje een klif met een mooi grasveldje maar zonder dat je precies weet waar je naartoe start, behalve dat je voor je de grote oceaan aan je voeten hebt en links, van horen zeggen, een kommetje waar je kunt blijven hangen. Maar daar kan het druk zijn met tandems en andere piloten. Red je het niet, dan is het linea recta naar rechts, het strand.
De wind trekt aan, Koos start en met hem stijgend in beeld waag ik het er ook op. Het duurt even maar al snel hangen we ruimschoots boven de kliffen en nog even later zo ruim dat we met gemak een flink eind richting het noorden kunnen. De klif is niet recht, dus is het in de verschillende kommen even kijken hoe de wind erop staat, maar met voldoende noodlandingsstrandjes is het uiteindelijk relaxed soaren met in de verte de skyline van Sydney. Hoe mooi wil je het hebben.
Gaandeweg neemt de wind toe, komen er meer witte kopjes op zee. Landen kan op het strand en langs de Hargraves Creek waar een stuk is afgezet maar toch veel domme toeristen de borden negeren en gewoon met hun kinderen gaan picknicken. Bij veel wind is het strand aan te bevelen. Bij ons kan het nog net al ben ik blij dat twee piloten klaar staan om mijn vleugel uit de lucht te trekken zodra ik op de grond sta.
Als ik van alle vluchten tot nu toe er een uit mag pikken als favoriet, dan is deze het wel! En ook hier lopen we weer piloten tegen het lijf die we eerder ontmoet hebben. Kaspar Blackheath en Safa Teewah die tandems doen. Wat een heerlijk kleine wereld denkt mijn Europese brein, maar hier leggen piloten makkelijk afstanden af voor een dagje vliegen waar wij toch twee keer over na moeten denken.



Spionkop

Spion Kop

Start
ZZW – ZZO

Club
Dynasoarers

Coördinaten
38°28'4.9" Z, 144°04'9.9" O

Via de zuidoostkust van New South Wales, met schattige dorpjes vol cottages en winkeltjes met wierook en lokale snuisterijen, en kustgehuchtjes aan verlaten paradijselijke baaitjes komen we weer in Victoria. De zomervakantie is hier in volle gang en het vinden van vrije kampeerplekken of soms zelfs een plek op een camping is niet gegarandeerd. De nationale parken zijn overvol, de stranden daarentegen juist leeg. In tegenstelling tot in Queensland waar de heerlijk warme zee ontoegankelijk is vanwege op jou loerende zoutwaterkrokodillen, dodelijke *box jellyfish*, giftige steenvis en happige haaien, is hier de zee woest en wild en juist daarom gevaarlijk voor de onervaren en achteloze zwemmer.
Ten zuiden van Melbourne, waar we ook met een grote boog omheen rijden, begint The Great Ocean Road. Instagram-genieke kliffen, baaien en stranden. We pakken een klein stukje ervan mee naar Jan Juc waar we net op tijd zijn om de paragliders te zien vertrekken. Ja, er hangt er een in de lucht, maar de wind is gedraaid dus moeten we verderop zijn in Fairhaven. We rijden achter een piloot aan naar Spion Kop. Aangeprezen als 'Victoria's most popular coastal site and very beginner friendly'. Een kleine met grasmat aangelegde start op een 35 meter hoog duin met direct erachter elektriciteitslijnen en tussen de villa's. River staat een groepje studenten weg te starten en assisteert ons ook nadat we de do's en don'ts vernomen hebben. Gelukkig is de bewoner van de witte villa niet thuis, dus hoeven we daar niet al te omzichtig van weg te kijken.
Het soargebied is niet heel breed maar bij voldoende wind kun je oostwaarts tot de vuurtoren vliegen over het lagere duin en westwaarts richting het dorp.
Het strand is tijdens onze vlucht voldoende breed om te kunnen landen, maar bij vloed kan het een risico zijn en adviseren ze niet te starten. En nog een paar mitsen en maren.
We doen een poging bij de vuurtoren te

Van links: echidna, zeeleeuw, wombat.







komen. Eerst Koos maar die moet toch net ervoor omkeren. Ondertussen probeert een dappere beginneling mij met een near miss uit de lucht te vliegen, de witte villa als enige escape overlatend waar ik bijna dakschrapend overheen met de schrik vrijkom. Maar ook ik haal het niet naar de vuurtoren en al helemaal niet terug en moet op het strand landen. Gelukkig is daar een heuse strandtent, daar zie je er in dit land niet veel van, dus wachten op retrieve is niet heel vervelend. De piloot met het oranje scherm boft dat ik hem niet meer gezien heb, maar dat terzijde.

Tasmanië: de laatste etappe

En dan is het zover. De reden waarom we naar Australië gekomen zijn en waar we al 1,5 jaar naar uitkijken: de gezamenlijke trip met zoon en schoondochter in Tasmanië. In 3,5 week toeren we het eiland tegen de klok in rond. Van Devonport naar de westkust, via een indrukwekkende hike voor levensmoede mensen naar de summit van Cradle Mountain, dwars door de enorme bossen van het zuid westen naar Hobart en Port Arthur waar we ons verdiepen in de koloniale geschiedenis van het land dat begon als deportatiecentrum voor gevangenen uit Engeland, Ierland en Schotland en vervolgens weer langs de oostkust omhoog.
Kan je er vliegen? Dat kan, weten we van Danielle, de liftster die we een paar maanden ervoor naar Manilla meenamen. In Hobart is een startplek met uitzicht over de hoofdstad. Maar hier zijn de mitsen en maren zodanig dat we niet eens de moeite nemen te gaan kijken. Speelt mee dat het weer niet meespeelt, maar toch.

Eaglehawk Neck

Start
NNO – ZW

Coördinaten
43°01'20.1" Z, 147°55'32.2" O

Op het schiereiland Tasman, onder het huis van Danielle die er helaas niet is, is de startplek Eaglehawk Neck. Een klein veldje een meter of 15 boven het strand maar de wind staat verkeerd. En dat is wel een beetje Tasmanië. Teveel wind of uit de verkeerde hoek. Veel wordt er dan ook niet gevlogen en we vermaken ons toch wel. Ergens op een strandje komen de schermen toch nog uit hun zak. Zoonlief wil wel even oefenen en Koos heeft wel 5 seconden lift off. Maar of dat kwalificeert voor een echte vlucht?





Tasmanië

Bright Open
Voor het vliegen rijden we terug naar onze vrienden in Bright. Bij ons vertrek na kerst hebben we beloofd terug te komen om te klussen. Altijd wat te doen, toch. Dus wordt er een balkonhek geïnstalleerd, een trapgat bekleed en een plafond afgemaakt en in de garage een muur gemetseld.
Ondertussen begint het einde van onze reis te naderen. De auto moet weer verkocht en krijgt een beurt, een keuring en wordt grondig schoongemaakt. Facebook is er goed voor. Belangstelling genoeg.
Precies als wij er zijn begint de Bright Open. Vanaf de veranda kunnen we de piloten zien starten en de gaggle vertrekken. Op de laatste vliegbare dag starten we nadat de piloten op een ordelijke wijze vertrokken zijn voor een taak van 101 kilometer. Die staat niet op ons programma. Wij vertrekken richting Mount Buffalo en van daaruit naar het noorden. Ver komen we niet. De thermiek is onwillig en verwaaid, de beperkte landingsgebieden maken het lastig echt verder te komen met niet veel hoogtemeters. Koos vliegt terug naar het officiële landingsterrein waar de wind van alle kanten komt en ik haal het tot het vliegveldje van Porapunkah en zet hem neer op goal achter de lead gaggle. Geen prijs of eer, wel lol ervan. Zomerse buien en teveel wind maakt daarna weer tijd voor klussen.

Dubbo
Voor een allerlaatste vlucht vertrekken we naar Dubbo en steken weer de staatsgrens met New South Wales over. Dubbo ligt in het vlakke binnenland en daar woont Phil die vandaaruit xc-trips met zijn elektrische lier organiseert. We hebben geluk. Hij heeft tijd en behalve dat we heerlijk kamperen op zijn boerderij, gaan we een dag met hem op stap. Phil kent het gebied op zijn duimpje en hij heeft precies in kaart gebracht welke off-road weg bij welke windrichting perfect is om te lieren. De commando's zijn even wennen maar al snel hang ik hoog boven de grond onder de wolken met het vlakland van Dubbo onder me. Hoewel we ook nu alle kanten op kunnen, moeten we rekening houden met de retrieve en de beschikbaarheid van wegen. Na twee uur vliegen komt Phil ons ook weer ophalen. Ook lieren heeft dus enorm veel potentie in Australië.
In de laatste week van ons Down Under avontuur zijn we nog een paar dagen te gast bij Tim, die ten noorden van Sydney aan een baai woont die alleen per boot bereikbaar is. Een werkelijk paradijselijke plek en bonus van onze reis. Australië is een bestemming waar we zeker nog een keer terugkomen!






Dubbo

Pancho AND Amelia
Air Sport Equipment Trading

Onze voorraad is
VERBRAND
maar wij
niet opgebrand

Door hulp en goede samenwerking met
leveranciers en collega's, is er iets moois ontstaan.
Een webshop samen met Pedro Verticalo.
Het grootste productenaanbod voor Paragliders en
Paramotor piloten.

PEDRO.VERTICALO

PREMIUM QUALITY - TOP BRANDS
For every adventure the best equipment



Paragliding is Fun nu erkend KNVvL-school

Nieuwe wind aan de kust



De KNVvL is een school rijker. Paragliding is Fun is per direct een officieel erkende KNVvL-school. Oprichters Simon Doornenbal (25) en Chloe Sole (28) richten zich met hun school op soaren aan de kust — een discipline waar tot nu toe geen gespecialiseerde KNVvL-school voor bestond.

Tekst en foto's: Erik Recter



Simon is officieel KNVvL-instructeur van de school en wordt daarin bijgestaan door zijn vriendin Chloe. Simon werkte voorheen als software developer, maar koos uiteindelijk voor het vliegen. Chloe kwam drie jaar geleden vanuit Zuid-Afrika naar Nederland voor haar werk bij chipfabrikant ASML, waar ze technisch onderzoek doet naar de kwaliteit van de machines.

Love is in the air

Het duo leerde elkaar twee jaar geleden kennen op het strand van Renesse. Chloe was daar aan het groundhandelen met een vriend, die door te harde wind de struiken in werd getrokken. Terwijl Chloe te hulp schoot, kwam Simon uit het niets aanvliegen en hielp mee. Zijn lach en skills vielen meteen in de goede smaak. De vonk sloeg over, en de ontmoeting mondde uiteindelijk uit in de oprichting van de nieuwe school.

Kleinschalig en persoonlijk lesgeven

Paragliding is Fun onderscheidt zich door lesgeven in kleine groepen — één-op-één of één-op-twee — in plaats van grote klassen. Het instructeursteam bestaat uit vijf mensen. Chloe zag binnen bestaande lesprogramma's genoeg ruimte voor verbetering: "Lesgeven in grote groepen is minder effectief. Je kan het beste iets overbrengen als het aansluit op de vorige ervaring, en

dat is voor iedereen anders. Wij willen echt maatwerk bieden."
Een les duurt maximaal drie uur — best pittig, geeft de school zelf toe. Cursisten beginnen veelal met vier lessen groundhandelen, en de school verzorgt daarbij alle benodigde materialen, zoals helm, harnas, paraglider en communicatiesysteem.
In Nederland kan gemiddeld drie keer per week worden gesoaard — veel vaker dan bij lieren mogelijk is. Lesdagen en vlieglocaties worden via een WhatsApp-groep gedeeld, iets wat volgens de school binnenkort gestroomlijnder verloopt dankzij een eigen app, ontwikkeld door Simon zelf.
Dat de school aanslaat, blijkt wel: "Het gaat allemaal veel beter dan verwacht," vertelt Simon. "We groeien sneller dan verwacht en het is soms lastig bij te houden, er is veel vraag naar. Er komen meer instructeurs bij, dan hebben we ook meer capaciteit."



Van soarbrevet tot bergbrevet
Cursisten starten met een lessenpakket — het instappakket telt bijvoorbeeld vier lessen — waarna ze doorstromen naar de zogeheten 'flight club': vliegen onder minder intensieve begeleiding van een instructeur, tegen een lager tarief. Bij Simon kan vervolgens het KNVvL-soarbrevet worden gehaald.
Wie het brevet haalt, is daarmee volgens Simon nog geen topper in de lucht, maar wel een veilige piloot: het soarbrevet betekent dat je de goede, veilige keuzes maakt en de basisskills beheerst — starten, landen, vliegen.
Na het soarbrevet kunnen leerlingen doorstromen naar het bergbrevet. Lieren biedt de school niet aan. Simon: "Paragliding begint wat mij betreft aan het duin in Nederland, want alle oefeningen leer je daar snel en makkelijk aan. Dat is een hele goede basis om daarna de bergen in te gaan, of aan de lier. Daarnaast zijn er in Nederland gewoon veel dagen vliegbaar."



Meer vrouwen de sport in
Chloe heeft daarnaast een persoonlijk doel: meer vrouwen duurzaam aan de sport binden. "Veel vrouwen komen de sport in, maar verlaten hem ook weer. Dat is jammer — het is een mannenwereld," aldus Chloe. "We willen 50% vrouwelijke instructeurs hebben, en er zijn women-only lessen en een vrouwenscholarship. Lesgeven zonder de mannen erbij geeft wellicht minder druk."

Meer informatie op de website van de school: paraglidingisfun.com



Reactie KNVvL

KNVvL-voorzitter Mark de Lange is verheugd met deze nieuwe school: "We zijn hier echt heel blij mee. We zien dat soaren steeds populairder wordt aan het strand. Dat er goed wordt lesgegeven is dan ook belangrijk. En hopelijk zorgt deze KNVvL-erkenning ook voor meer soarders die lid worden van onze mooie vereniging." Op de vraag of er binnenkort meer scholen bijkomen, is De Lange nuchter: "Om een KNVvL-instructeur te worden en dan ook nog een school op te richten, dat gebeurt de laatste tijd jammer genoeg niet vaak. Hopelijk brengt dit anderen ook op gedachten, want de bestaande scholen hebben het veelal druk. Een verbreding van het aanbod juichen wij dan ook toe. Zonder scholen, geen gebrevetteerde piloten en dus geen leden."





Een prachtig achtdaags hike&fly avontuur

Tekst: Freek Horstink
Foto's: Lukas Anzinger

Op 13 juni stond Freek Horstink aan de start van de Wanderbird Adventure: een 8-daags hike & fly-evenement waarbij je volledig zelfvoorzienend een turnpoint in de Alpen moet bereiken en vervolgens terugkeren naar Westendorf. Er zijn drie afstanden: Fun (300 km), Tour (500 km) en Hero (800 km). Freek vertelt: "Oorspronkelijk schreef ik me, misschien enigzins naïef, in voor de Tour-categorie. Maar door de uitzonderlijk slechte weersvoorspellingen besloot ik, net als vrijwel iedereen, mijn doel bij te stellen naar de Fun-categorie met Piz Arina in Zwitserland als turnpoint." Hoe hem dat verging lees je hier.





De vrijdag voor de start zitten we met een deel van de atleten in een restaurant wanneer ook Paul Guschlbauer binnenloopt, X-Alps-veteraan en organisator van het evenement. Zijn eerste woorden: "Dit weer heb ik nog nooit gezien in de Alpen." Het werd duidelijk dat het een zware week zou worden!

Twijfels

Op zaterdagochtend verzamelen we op een parkeerplaats in Westendorf. Er worden foto's gemaakt, we krijgen onze trackers en natuurlijk een Wanderbird-buff. Maanden van voorbereiding zijn eraan voorafgegaan: fysiek, mentaal en met eindeloos finetunen van mijn uitrusting. Toch voel ik me nauwelijks voorbereid. Heb ik genoeg getraind? Heb ik de juiste spullen bij me? Ik heb zelfs nog nooit in Oostenrijk gevlogen. Na een korte toespraak van Paul en een blik Red Bull klinkt het startschot en verdwijnen de twijfels.

Het weer is verre van vliegweer. Op drieduizend meter staat een harde noordenwind van zo'n 60 km/u. Samen met Ed uit het Verenigd Koninkrijk en Alex uit Singapore, die ik op de start heb ontmoet, begin ik aan een hike van 30 kilometer en 2500 hoogtemeters richting een pas. Daar hopen we misschien een glijvlucht richting het Zillertal te kunnen maken.

Na acht uur hiken bereiken we de pas. Het waait hard, vol in de rug. Starten is onmogelijk, dus rest ons niets anders dan afdalen. Lopend leren we elkaar beter kennen. Ons tempo is gelijk en we motiveren elkaar wanneer het zwaar wordt. Uiteindelijk boeken we een kamer in een dorpje. Om tien uur 's avonds liggen we in bed met 44 kilometer in de benen en een lege maag, want alle restaurants zijn al dicht.

Calorieën aanvullen

De volgende ochtend is het mijn 33e verjaardag, al voel ik me eerder zeventig. Mijn benen doen nauwelijks nog mee en mijn rug is een grote knoop. Er staat opnieuw een tocht van bijna 40 kilometer op het programma, ditmaal richting de Pfitscherjoch. Onderweg scoren we wat proviand bij een bakker en natuurlijk een stuk taart om mijn verjaardag te vieren. Even die zesduizend verbrande calorieën van gisteren aanvullen! Na een slopende dag langs hete wegen, tunnels en druk verkeer bereik ik de Dominikushütte aan het Schlegeis-stuwmeer. Ik ben gesloopt. Binnen word ik vriendelijk ontvangen door een Nederlands sprekende eigenaar. "Ik heb zojuist 84 kilometer gelopen in twee dagen, en vandaag ben ik jarig!" vertel ik hem. Voor ik het weet staat er een halve liter bier en een bord Käsespätzle voor mijn neus. Even later arriveren ook Ed en Alex. We hebben het weer geflikt. Na het eten strompelen we naar bed. Morgen is er een kans om Italië in te vliegen.

Glijvlucht

Na een goed ontbijt lopen we de laatste kilometers naar de Pfitscherpas. De wind is nog stevig, maar in ieder geval uit de goede richting. We dalen iets af uit de compressiezone en tussen de vlagen door voelt het startbaar. Josh van het mediateam staat klaar met camera's en drones. De wind draait alle kanten op, maar uiteindelijk krijg ik mijn scherm boven mijn hoofd. Omdraaien en gaan!

Een zijwind verrast me nog, maar ik kom los van de berg en vlieg. Wat een cadeautje na twee dagen hiken. Het is een turbulente glijvlucht en ik word nog even wakker geschud door flinke asymmetrische inklapper, maar ik land veilig in de vallei. Ook Ed en Alex weten weg te komen van de pas en landen naast mij. We zijn in Italië! We pakken onze spullen in en lopen nog twintig kilometer richting Sterzing. Daar werken we een bord pasta naar binnen en duiken ons bed in. De volgende ochtend willen we vroeg op pad naar de Jaufenpass.

Naar Merano

We zijn al sinds vijf uur vanochtend op de been en na 13 kilometer en 1200 hoogtemeters staan we 's ochtends op de Jaufenpass. De wind waait nog in de rug en de omstandigheden zijn twijfelachtig, maar ik ben ervan overtuigd dat de zon de helling snel genoeg zal opwarmen om normaal te kunnen starten. Dat blijkt te kloppen. Met een licht briesje zetten we onze schermen op en vliegen een voor een de Meranovallei in. Het is vroeg en stabiel. De wind op hoogte is nog steeds stevig, dus het doel is simpel: zo efficiënt mogelijk glijden en zo ver mogelijk richting Merano vliegen. Bij de landing is het kabels en appelboomgaarden ontwijken, maar opnieuw zet ik mezelf veilig aan de grond. We zijn uitgeput en besluiten een halve rustdag te nemen.

De juiste keuze

Op Burnair lijkt donderdag eindelijk een goede vliegdag te worden. Wat is wijsheid? Nog eens veertig kilometer lopen of wachten en die afstand vliegend afleggen?

Ik twijfel. De andere jongens willen rusten. Ga ik alleen verder? In een groep ben je soms sterker. Je motiveert elkaar en kunt samen plannen maken. Uiteindelijk besluit ik bij hen te blijven. Dat is precies wat dit soort avonturen mentaal zwaar maakt.

We maken slechts een korte wandeling richting Hochmuth Hütte. Ik hoop nog

op een klein vluchtje, maar de vallei biedt nauwelijks landingsmogelijkheden en de noordwind zorgt voor gevaarlijke lijzijde-condities.
Paul en een andere deelnemer vliegen die dag wel. Achteraf vertelt Paul dat hij met -5 m/s achteruit vloog. Dan weet ik genoeg: niet vliegen was de juiste keuze.
Toch knaagt het. We hebben al twee dagen nauwelijks progressie geboekt. Ik merk dat ik besluiteloos word, maar probeer vrede te hebben met de situatie.

Als een raket

Dé vliegdag is aangebroken, er staat enorm veel druk op. We zijn nog zo'n zeventig kilometer van het turnpoint verwijderd en moeten daarna ook weer terug richting Westendorf.
Samen met het mediateam lopen we vroeg naar een startbare plek op de Mutspitze. Een steile richel die een foutloze start vereist. Op 2200 meter, boven de inversie, staat er om 10 uur al een mooie thermische bries. Ik sta als eerste klaar. Ik zet op, draai me om en word als een raket omhoog getrokken. Dit is waarvoor we het doen!
De dag begint goed, maar al snel wordt het lastig. De noordwestenwind blijft op hoogte stevig en zorgt voor rommelige thermiek in de lijzijde. Het is hard werken om hoog te blijven. Aan het einde van de vallei verlies ik hoogte. Ik zit vast, te laag en gevangen tussen de valleiwind en de noordenwind die zich door de Reschensee-vallei perst. Ik probeer me nog omhoog te werken, maar het lukt niet. Vijftig kilometer verderop weet ik mezelf veilig aan de grond te zetten. Ook Ed land naast mij.
Alex weet wel hoogte te houden, steekt over, tikt het turnpoint aan en vliegt uiteindelijk 160 kilometer. Ik ben oprecht blij voor hem, maar mijn moraal krijgt een flinke klap. Vandaag moest het gebeuren, en ik sta aan de grond midden op de dag. De volgende startbare plekken zijn kilometers lopen, dat wordt 'm vandaag niet meer.
Ed en ik beginnen te lopen richting een startplek voor de volgende dag. Onderweg besluit hij in een dorpje te overnachten. Ik loop door en kampeer op de startplek. Heb ik die tent niet voor niets meegesjouwd!



Nu of nooit

Ik word wakker en pak rustig mijn spullen in. De inversie ligt als een deksel over de vallei, boven de inversie zijn de eerste overontwikkelingen al zichtbaar en later op de dag worden harde föhnwinden verwacht. Ik heb niet veel tijd. Ed is al om vijf uur begonnen met omhoog lopen om samen met mij te starten. Ook Lukas van het mediateam sluit zich aan.
Rond half elf zie ik de eerste vogels cirkelen. Het is nu of nooit. We vliegen onder de inversie en het is lastig om boven te blijven. Na een half uur zie ik Ed een goede bel vinden, hij breekt door de inversie, vliegt de Scuol-vallei in en weet de Piz Arina-turnpoint aan te tikken.
Ik heb minder geluk. Misschien ben ik te ongeduldig geweest. De aantrekkende valleiwind blaast me letterlijk de grond in. Daar sta ik weer. Verslagen. Mentaal ben ik op.
Ik kijk op Burnair. De rest van de dag wordt niet meer vliegbaar en er liggen geen startplekken in de buurt. Het is nog 26 kilometer lopen naar het turnpoint. Ik loop naar een bushokje en ga zitten. Wat ga ik doen?
Uiteindelijk begin ik toch te lopen. Onderweg zie ik op de live tracker Franse atleet Jules, samen met Lukas en Josh van het mediateam, bij een klein restaurant aan een meer zitten. Hij heeft net het turnpoint bereikt en besloten te stoppen.
Na 2 uur lopen bereik ik ze. Ik gooi mijn tas neer, stort mijn lijf op de grond en de ontlading komt eruit. Het is genoeg.
Ook ik besluit mijn avontuur te beëindigen en diezelfde middag rijd ik met Jules en zijn vader terug naar Westendorf. 's Avonds eten we gezamenlijk met een groep medeavonturiers en delen we ervaringen en anekdotes.

Gezamenlijke afsluiting
De volgende dag nemen we deel aan de Wanderbird Community Hike & Fly, al kiest het merendeel van ons stiekem voor de lift. We vliegen die dag uren lokaal boven het dal. Een vlucht voor de ziel! Het is bizar hoe we in een week zo'n hechte groep zijn geworden, zonder elkaar fysiek gezien of gesproken te hebben. We volgden elkaar via de tracking en we ontvingen nieuws over elkaars progressie via de whatsapp groepen. Het voelt alsof we het met elkaar beleefd hebben.

Het avontuur verliep totaal anders dan verwacht. Waar ik dacht de week grotendeels alleen door te brengen, stond juist het kameraadschap met Alex en Ed centraal. Ik heb mijn grenzen leren kennen en enorm veel ervaring opgedaan over hoe je snel en licht door de Alpen kunt bewegen.
En hoewel ik het doel niet heb bereikt, kijk ik terug op een bijzondere week. Ik ben competitief met mezelf en leg de lat hoog, wat omgaan met teleurstelling soms lastig maakt. Maar in perspectief ben ik elke dag trotser op mijn prestatie. Ik heb mezelf fysiek en mentaal tot het uiterste gedreven, en dat is precies waarom ik me in eerste instantie had ingeschreven. Er sluimert een gevoel van unfinished business. Volgend jaar ben ik er weer bij, met meer ervaring en een lichtere rugzak!
Als laatst: Alex, Paul, Joni, Daniel en Gregor wisten de route te voltooien en binnen de tijd Westendorf te bereiken. Een indrukwekkende prestatie, zeker gezien de omstandigheden!





Paul Guschlbauer: "Dit weer heb ik nog nooit gezien in de Alpen." Het werd duidelijk dat het een zware week zou worden!



Foto: Erwin Voogt

Vliegen met reflex

Tekst en illustraties: Bastienne Wentzel

Reflex is veel meer dan een technisch ontwerpsnufje voor nerds, of iets waar alleen paramotorpiloten mee te maken hebben. Reflex is essentiëel voor parakites en ook veel paragliders met wat meer performance hebben enige mate van reflex. Maar wat is het nou eigenlijk en wat moet je er als piloot van weten om ermee te vliegen? We zochten het uit.

Het reflexprofiel is bijna zo oud als de eerste vliegtuigen. Al een eeuw geleden gebruikten ontwerpers een vleugelprofiel waarbij de achterlijst een beetje omhoog gekromd is. Dat diende om de veiligheid en stabiliteit van vroege toestellen te verhogen.
Toen de eerste paragliders in de late jaren zeventig en tachtig werden gebouwd, lag een reflexprofiel echter niet direct voor de hand: het betekende immers meer daalsnelheid dan andere profielen. De eerste paragliderpiloten wilden vooral in de lucht kunnen blijven. Maar zodra de paramotor werd ontwikkeld, waarmee je verloren hoogte weer terug kon winnen, werden de voordelen van reflex duidelijk. Rond de eeuwwisseling verschenen de eerste reflexprofielen op paramotorschermen. Dat gaf de vleugels meer stabiliteit en daarmee de mogelijkheid om sneller te vliegen.
De reflexprofielen die in het begin voor paragliders en paramotorschermen werden gebruikt waren vrij uitgesproken. Wojtek Domański, mede-eigenaar bij fabrikant Dudek, legt uit: "Ze hadden alle voordelen van sterke reflex, maar ook de nadelen. In de afgelopen 25 jaar is dat veel subtieler geworden. Reflex zit nu in bijna alle vleugels ingebakken."

Auto-stabilisator

Het woord reflex betekent: een snelle, automatische reactie op een prikkel. Een reflexprofiel stabiliseert automatisch de neiging van de vleugel om de neus omlaag te laten duiken. "Het werkt als een spoiler op een auto," zegt Benni Bölli, ontwerper bij Flare parakites. "Een spoiler creëert *downforce* om de achterkant van de auto op de weg te houden. Een klassiek reflexprofiel heeft achteraan zo'n soort spoiler. De trailing edge heeft die S-vorm die downforce creëert."
Daarnaast ontstaat er door dit profiel meer lift bij de leading edge, waardoor de neus omhoog wordt getrokken alsof hij aan een touwtje hangt. Dat helpt in turbulentie en voorkomt inklappers bij een kleine invalshoek en hogere snelheid. Reflex is geen aan/uit-functie, legt Dav Dagault, ontwerper bij fabrikant Ozone, uit. "Je kunt meer of minder reflex hebben, afhankelijk van het ontwerp."

Moeilijk te herkennen

Technisch betekent sterke reflex dat de *pitching moment coefficient* (Cm) groter is. Een hoge positieve Cm betekent meer lift bij de leading edge en dus een sterkere neus-opwaartse stabilisatie (zie de illustratie op de volgende pagina).
Vroege reflexschermen waren makkelijk te herkennen aan de duidelijke S-vorm van de trailing edge. Die wordt nog steeds gebruikt, vooral bij paramotorschermen. Moderne profielen kunnen er echter hetzelfde uitzien als niet-reflex vleugels. Een aanwijzing dat je met een reflexprofiel te maken hebt is als er veel gewicht aan de A-lijnen hangt, wat zorgt voor extra lift verder naar voren. Dat is precies hoe reflex werkt.
Maar die S-vorm is dus niet de enige manier om een reflex-effect te bereiken. Dat kan ook door de vorm van de onderzijde van het profiel aan te passen, legt Dav uit. "Of we veranderen de voorste 25% van de airfoil zo dat deze meer lift produceert. Ook een sharknose helpt om de Cm te verhogen."

Inklapperbestendig

Het belangrijkste voordeel van een reflexprofiel is de mogelijkheid om een vleugel te ontwerpen die sneller kan vliegen zonder in te klappen. Dit wordt hoge stabiliteit genoemd. Om sneller te vliegen met een paraglider moet je de invalshoek verkleinen door de speedbar in te trappen of de trimmers te openen. Het scherm wordt gevoeliger voor inklappers bij een kleine invalshoek.
Een reflexprofiel voorkomt inklappers door te reageren op een plotselinge verandering in de invalshoek, bijvoorbeeld wanneer je



Paramotorschermen waren de eerste met een reflexprofiel. Foto: Adi Geisegger / Dudek



Reflex in actie bij een Dunerider Hopper parakite. Foto: Bastienne Wentzel

door turbulentie vliegt, door de neus als het ware weer omhoog te trekken. Dav zegt: "Wij geloven dat dit de veiligheid verbetert. Het geeft je meer tijd om te reageren."
Dat betekent niet dat een reflex-vleugel niet kan inklappen. Dat gebeurt alleen 'later' ofwel bij hogere snelheid. Deze eigenschap, waaraan reflex zijn bestaan grotendeels dankt, zorgt ook voor verwarring. Veel piloten denken dat reflexvleugels gevaarlijker zijn omdat een inklapper heviger verloopt. Dat is deels waar, maar niet een eigenschap van het profiel zelf. De reden is dat de inklapper plaatsvindt bij hogere snelheid, legt Wojtek van Dudek uit: "Je vliegt vaak sneller met een reflexvleugel. Als twee verder gelijke schermen met dezelfde snelheid vliegen, één met reflex en één zonder, en ze krijgen dezelfde inklapper, dan is hun gedrag hetzelfde."
Hij waarschuwt: "Er bestaat ook het idee dat reflexvleugels niet beinvloed worden door turbulentie. Dat klopt ook niet. Reflex haalt de turbulentie niet ineens uit de lucht en je voelt die nog steeds. Alleen klapt de vleugel niet in."
Piotr Dudek van het gelijknamige bedrijf, voegt toe: "Als je met volledig open trimmers vliegt, is het herstel van het scherm na een inklapper niet zo eenvoudig voor de piloot. Je moet altijd aan de omstandigheden blijven denken en niet blind vertrouwen op het reflexprofiel."
"Veel mensen verwarren sneller vliegen met een hogere Cm," zegt ook Dav. "Ook is het niet waar dat een reflexvleugel verder vóór je kan doorschieten en daardoor gevaarlijker inklapgedrag vertoont. Bij dezelfde vliegsnelheid kan een reflexvleugel niet verder naar voren duiken. De pendelbeweging beperkt dat."

Testbeperkingen

Toch zijn sommige piloten geen fan van reflexschermen. Kijk naar de EN-tests, zeggen zij: "Reflexvleugels komen niet door de tests met inklapppers omdat ze zo agressief reageren."
Bij deze tests trekt de piloot hard aan de A-lijnen om een inklapper te forceren, laat los en wacht af wat er gebeurt. Het probleem bij een reflexprofiel is dat er veel meer gewicht aan de A-lijnen hangt dan bij een vleugel met geen of minder reflex. Daardoor is het aanzienlijk moeilijker om een inklapper te forceren, net zoals bij tweelijners. Terwijl de testpiloot met volle kracht trekt, begint de vleugel eerst te roteren en te duiken in plaats van meteen in te klappen. Effectief vliegt het scherm sneller dan trimsnelheid en daardoor klapt hij harder en dieper in.
Het EN-testsysteem is daardoor niet erg geschikt voor vleugels met veel reflex. Bij tweelijners voor paragliding wordt dit probleem deels opgelost met zogeheten folding lines, extra lijnen aan de leading edge die het trekken van inklappers lichter maken en ervoor zorgen dat ze EN-certificering kunnen halen. Het EN-systeem wordt ook niet gebruikt voor PPG (powered paragliders, paramotorschermen). Daarvoor bestaat het DGAC-systeem dat vooral sterkte en structurele integriteit van de schermen controleert.

Ander gedrag

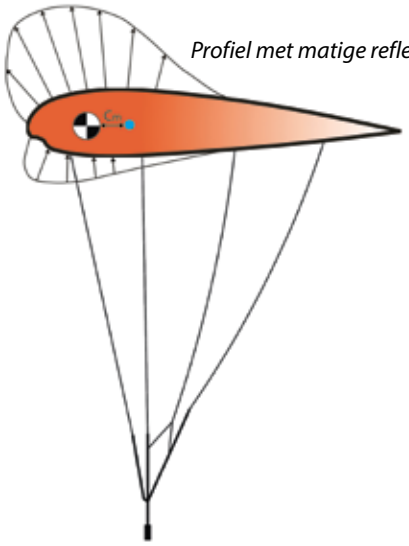
Wat je er ook van vindt, de kans is groot dat je al met een reflexvleugel vliegt. Alle ontwerpers vertellen ons dat tegenwoordig de meeste schermen voor paramotor, paraglider en parakites een zekere mate van reflex hebben. De keuze voor een reflexprofiel is, zoals de meeste ontwerpkeuzes, een compromis tussen stabiliteit en handling.
Klassieke reflexvleugels waren bijvoorbeeld moeilijker op te zetten, of vereisten op zijn minst een andere techniek, omdat de reflexwerking ingaat tegen de verandering in invalshoek die je onvermijdelijk tijdens de start creëert. Bij een vleugel met sterke reflex moet je de A-lijnen blijven trekken tot het scherm voorbij 45 graden is, anders

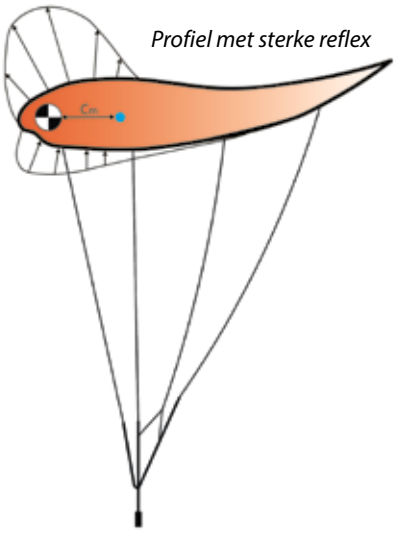
Wat is reflex? – de aerodynamica

Om reflex te begrijpen, moeten we eerst twee eigenschappen van de airfoil definiëren (zie de illustraties hiernaast).
De eerste is het **Aerodynamic Center (AC)**. Dit is in de praktijk het punt waaromheen het profiel roteert wanneer de invalshoek verandert. Het is een vast punt dat bij een paraglidervleugel op 1/4 van de koorde vanaf de leading edge ligt. Technisch gezien is dit de plek waar het aerodynamische moment (veroorzaakt door drukverschillen rond het profiel) constant blijft bij elke invalshoek.
De tweede is het **Center of Pressure (Cp)**, het punt op het profiel waar de lift gemiddeld aangrijpt. De lift die ontstaat wanneer het profiel door de lucht beweegt, is geconcentreerd dicht bij de leading edge. Maar de exacte positie van Cp varieert met het ontwerp van het profiel.
De afstand tussen Cp en AC is de **pitching moment coefficient (Cm)**. Dit is een maat voor de hoeveelheid reflex — het geeft aan hoe sterk de neus omhoog wordt getrokken. Een hoge Cm betekent veel reflex. Een lage Cm betekent weinig reflex. Een Cm van nul — wanneer het Center of Pressure precies op het AC ligt — betekent geen reflex.
Bij een paraglider-vleugel ligt Cp altijd vóór of op het AC. Zou het daarachter liggen, dan zou het scherm vanzelf over de neus kantelen en inklappen. Als de liftkrachten vóór het AC werken, is het alsof de neus aan een touwtje omhoog wordt getrokken.

Matige versus sterke reflex

Center of pressure Cp
Aerodynamic Center AC
Pitching moment coefficient Cm

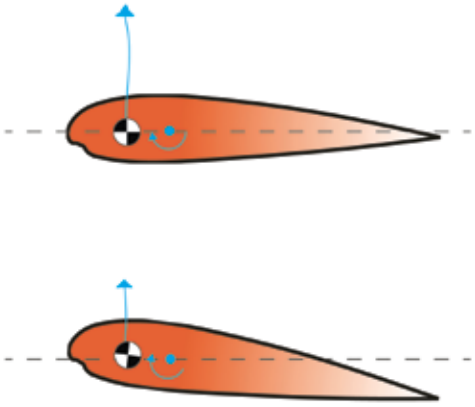




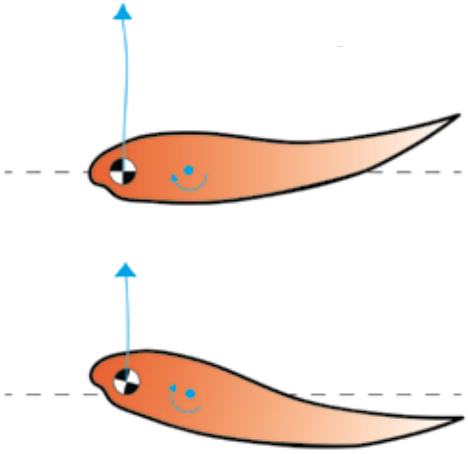
De *pitching moment coefficient* Cm is de afstand tussen het *aerodynamic center* AC (waaromheen het profiel roteert bij verandering van invalshoek) en het *center of pressure* Cp (het zwart-witte punt dat aangeeft waar de lift gemiddeld aangrijpt). Een profiel met matige reflex (links) heeft een gemiddelde Cm.

Een profiel met sterke reflex (rechts) heeft een hoge Cm omdat de lift verder naar voren in het profiel werkt.
Dit sterke reflexprofiel heeft vaak de klassieke S-vorm, maar veel moderne reflex-airfoils hebben die uitgesproken vorm niet meer.

Reflex in actie



Reflex in actie bij een profiel met een kleine Cm



Reflex in actie bij een profiel met een grote Cm: de neus wordt meer opmhoog getrokken

Een reflexprofiel stabiliseert automatisch de neiging van het scherm om de neus omlaag te laten kantelen. Het werkt alsof je de neus omhoog trekt aan een touwtje dat vastzit aan het center of pressure (het zwart-witte punt).

Bij een sterk reflexprofiel (rechts) trekt dat touwtje de neus veel sterker omhoog dan bij een matig reflexprofiel (links), omdat het in het eerste geval dichter bij de leading edge zit: dat is precies wat een hogere Cm betekent.



High-performance schermen zoals deze hebben altijd een reflexprofiel. Dit scherm is uitgerust met kiterisers zodat het stuurt als een parakite. Foto: Erwin Voogt

valt het terug. Zodra hij boven je hoofd staat, hoef je niet te remmen om te voorkomen dat hij overschiet: hij stabiliseert zichzelf. Moderne ontwerpen, met lichtere materialen en andere vleugelvormen hebben gezorgd voor makkelijker opzetgedrag.
Daarnaast kunnen vleugels met een hoge Cm sloom en minder direct aanvoelen, zegt Dav van Ozone. "Het vlieggevoel is belangrijk, dus wij gebruiken geen gekke Cm-waarden. Paramotorvleugels waren vroeger erg traag. Dat beïnvloedde ook hoe ze herstelden van stalls." Hij zegt dat eigenschappen zoals de kromming van de vleugel (de arc), vleugelbelasting en het trimmen van lijnen en remmen de handling kunnen verbeteren.
Oudere klassieke reflexvleugels kunnen wat vreemd aanvoelen, geeft Wojtek Domański toe. "Bij die schermen is het soms zo dat als je aan één kant trekt om te sturen, je eerst het reflexprofiel verandert en daarmee de lift aan die kant. Het scherm begint dan eerst de tegenovergestelde kant op te draaien van waar je aan trekt. Daarna draait hij wel de juiste kant op, maar je moet aan dat gedrag wennen. Ten tweede: als je sneller vliegt is de interne druk in een reflexvleugel hoger. Daar moet je ook aan wennen."

Vaardigheden aanpassen

Reflex heeft de reputatie lastig te vliegen te zijn. Heb je dan extra training nodig om een reflexscherm te vliegen? Waarschijnlijk niet, maar je moet wel op een paar dingen letten, zoals het andere opzetgedrag dat hierboven genoemd is.
PPG-vleugels vereisen daarnaast kennis van het gebruik van trimmers. Die informatie staat in de handleiding van de fabrikant. Oudere klassieke reflexvleugels hebben vaak een lagere Cm bij gesloten trimmers. Het openen van de trimmers om de snelheid te verhogen verandert het aerodynamische profiel in een S-vorm met maximale reflex. Als je aan je remlijnen trekt in die configuratie dan vernietig je de profielvorm en de reflex. Dat maakt het scherm direct gevoeliger voor inklappers terwijl je al een kleine invalshoek hebt. Dat is niet uniek voor paramotorschermen: met een paraglider is het ook onverstandig om de remmen te gebruiken met de speedbar ingetrapt.
Maar in de meeste huidige ontwerpen verandert de geometrie van het profiel niet meer met trimmerinstellingen, zegt Piotr: "Dat was logischer toen reflexprofielen nog hogere Cm-waarden hadden."
Bij paramotorvleugels wordt vaak tipsteering (TST – Tip Steering Toggles) gebruikt om te sturen op volle snelheid zonder het reflexprofiel te verstoren. Daarbij loopt een lijn van een extra handgreep direct naar het vleugeltips. Toen voor paramotor de slalomcompetities werden ontwikkeld, ontstond de behoefte om besturing te combineren in één handgreep, legt Piotr uit. "Zo is 2D-steering ontstaan, waarbij een deel van de vleugeltip via lijnen op de hoofdrem is aangesloten. 2D wordt gebruikt op meer geavanceerde paramotorvleugels." Wanneer en hoe je de alternatieve besturing gebruikt hangt af van de configuratie en omstandigheden en moet onderdeel zijn van je kennis als je deze vleugels vliegt, zegt Piotr.

Wanneer heeft reflex zin?

De meeste, zo niet alle high-performance paragliders en alle tweelijners hebben een zekere mate van reflex in hun profiel. Piotr zegt:

Camber bepaalt reflex

Een eigenschap van het airfoil, de camber, bepaalt hoeveel reflex een profiel heeft. Camber is de lijn precies halverwege het boven- en onderoppervlak. Als een ontwerper de liftkrachten naar voren wil verschuiven, kan dat door de camber te veranderen. Daardoor kan de hoeveelheid reflex worden afgestemd door de vorm van boven- en onderkant van het scherm te kiezen.

Een symmetrisch profiel (boven) heeft geen camber en dus geen reflex.

Een naar voren verschoven positieve camber betekent dat de lift verder naar voren werkt (midden). Dit geeft weinig tot matige reflex.

Een S-vormige camber (onder) verschuift de lift naar de leading edge en creëert tegelijk downforce achteraan, wat het spoiler-effect geeft. Dit profiel heeft sterke reflex.



Symmetrisch profiel.
Camber is 0, Cm is 0.
Geen reflex



Positieve camber (vooral aan de voorkant.
Kleine Cm, matige reflex



Positieve camber bij de leading edge.
Negatieve camber bij de trailing edge: het 'spoiler' effect.
Grote Cm, sterke reflex

"Voor tweelijners is een reflexprofiel de enige manier om ze stabiel te houden op hoge snelheid. Zonder reflex is zo'n scherm niet te controleren."
Dav zou ook graag meer reflex zien in hoge-EN-B schermen. Hij zegt: "Ik zou daar een hogere Cm willen gebruiken, maar dat wordt beperkt door het systeem van folding lines." Wanneer folding lines namelijk in EN-tests gebruikt worden, krijgt het scherm automatisch een C of hoger.
Voor een EN-A vleugel heeft veel reflex minder zin, zegt Dav. "Het is veel belangrijker dat zo'n scherm makkelijk op te zetten is. Een schoolscherm mag niet te snel zijn. Hij moet goed starten en vergevingsgezind zijn bij hoge invalshoek, dus dicht bij het stallpoint."
Tot slot parakites: de meeste zijn gebouwd met een reflexprofiel. Bij dit type vleugels heeft het een duidelijke functie: snel kunnen vliegen zonder risico op inklappers. Benni Bölli van Flare legt uit: "Het hele punt van een parakite is dat hij inklapper-stabiel is, omdat we dicht bij de grond vliegen. Dat is mijn visie. Ik wil geen inklapper krijgen; hoe het scherm herstelt is minder belangrijk."
Het lastige bij een parakite is precies genoeg reflex gebruiken, zegt hij: "Het is een compromis tussen stabiliteit en snelheid. Je kunt er heel veel reflex in zetten en dan zal hij nauwelijks inklappen, maar je verliest veel van de snelheid. Het scherm wil dan altijd de neus omhoog duwen en je krijgt geen mooie duik."
Hij legt het verschil met een paraglider uit: "Bij een high-performance paraglider wil je snelheid creëren maar geen duik. Bij een parakite wil je eerst snelheid als je je handen omhoog doet. Daarna wil je dat hij duikt en dus performance verliest. Dat is waar je reflex voor nodig hebt."
Hoe hij dat precies doet? "Ik heb opties," lacht Benni, duidelijk niet van plan om de ontwerpdetails van zijn Flare parakites prijs te geven. Die opties zijn onder andere het aantal cellen en de spanning van de canopy. Alles beïnvloedt elkaar.

De toekomst van reflex

Dav denkt dat er een trend is naar een hogere Cm. "We begrijpen reflex nu beter. Twintig jaar geleden waren vleugels veel trager en enger om te vliegen. Dankzij een hogere Cm zijn ze nu veel stabieler."
Iedereen is het erover eens dat er geen harde scheiding meer is tussen reflexschermen en klassieke non-reflexschermen. De meeste profielen hebben tegenwoordig enige mate van reflex. Wojtek Domański zegt: "Rond de eeuwwisseling was reflex experimenteel. Nu levert het voordeel voor alle ontwerpen. Zonder reflex geen PPG, geen parakites, geen tweelijners. Over tien jaar is reflex volledig vanzelfsprekend."

Dit artikel is eerder verschenen in Cross Country magazine 265, mei/juni 2026. xcmag.com



Foto: Erwin Voogt

“Beslissingen winnen wedstrijden”

Een gesprek met wereldkampioen Baptiste Lambert over trainen, veiligheid en de weg naar de top.

Tekst en foto’s: Marcin Krawczyk

Tijdens de Sportsclass Racing Series in Le Grand-Bornand kreeg de Nederlandse piloot Marcin Krawczyk, zelf ook deelnemer aan de wedstrijd, de kans om te praten met regerend wereldkampioen Baptiste Lambert. Een interessant interview, zegt Marcin: "Opvallend genoeg sprak hij niet over talent of de nieuwste vleugel als sleutel tot succes. Zijn boodschap was verrassend eenvoudig: betere beslissingen, veel vlieguren en een rustige, geleidelijke ontwikkeling."

Baptiste, is er één moment geweest dat jouw manier van vliegen of beslissingen nemen volledig heeft veranderd?
"Nee, eigenlijk niet. Mijn manier van vliegen is stap voor stap gegroeid. Het zijn steeds kleine aanpassingen geweest. Elke nieuwe ervaring of elk nieuw inzicht verandert mijn mentale model een beetje, waarna ik mijn manier van vliegen weer aanpas. Er was dus nooit één beslissend moment. Ik blijf voortdurend leren en mezelf ontwikkelen."

Als je één advies mocht geven aan een piloot die serieus wedstrijden wil gaan vliegen, wat zou dat zijn?
"Train in zoveel mogelijk verschillende omstandigheden. Vlieg niet alleen op makkelijke dagen. Probeer ook regelmatig samen met andere piloten te vliegen. Door elkaar te vergelijken leer je enorm veel. Uiteindelijk draait het om vlieguren maken en veel XC-kilometers vliegen. Dat vormt de basis."

Wat is op topniveau belangrijker: perfecte vliegtechniek of goede besluitvorming?
"Besluitvorming, zonder twijfel." Volgens Lambert levert perfecte techniek vaak slechts een klein voordeel op: "Goede techniek kan je misschien tien of twintig meter voordeel geven. Dat maakt soms het verschil op het podium. Maar een piloot met gemiddelde thermiektechniek kan nog steeds een topresultaat neerzetten als hij voortdurend de juiste keuzes maakt. Met uitstekende beslissingen kun je gewoon in de top tien van een World Cup eindigen."

Wanneer besluit je de kopgroep te verlaten en je eigen lijn te kiezen?
"Alleen wanneer ik een duidelijk beeld heb van wat er voor me ligt en ik ervan overtuigd ben dat ik daar zelfstandig efficiënt kan vliegen. Twijfel ik? Dan blijf ik meestal gewoon bij de groep."

Hoe ga je om met risico tijdens moeilijke wedstrijddagen?
"Dat hangt volledig af van de situatie. Is het de laatste taak van een Wereldkampioenschap en maak ik nog kans op de titel? Dan ben ik bereid iets meer risico te nemen. Maar tijdens een gewone wedstrijd, of wanneer er weinig op het spel staat, houd ik bewust meer veiligheidsmarge."

Voor Baptiste is veiligheid geen teken van zwakte, maar juist een investering in de toekomst: "De beste manier om vooruitgang te boeken is simpelweg niet geblesseerd raken. Als je geen zware incidenten meemaakt, blijf je vertrouwen houden en kun je blijven groeien. Ik vlieg inmiddels twintig jaar en heb nog nooit een ernstige blessure opgelopen."

Hoe ziet een trainingsweek eruit voordat het wedstrijdseizoen begint?
"Ik vlieg vooral met licht materiaal, zoals de Zeolite-harnas en lichte uitrusting. Mijn Enzo gebruik ik veel minder; die is simpelweg zwaar. Met licht materiaal durf je meer te experimenteren. Je bent minder bang voor een onverwachte landing of eventuele schade.



“Investeer vooral in jezelf als piloot. Mensen besteden vaak veel aandacht aan materiaal, terwijl de piloot uiteindelijk veel belangrijker is dan de vleugel.”



Daardoor probeer je vaker nieuwe lijnen en nieuwe ideeën uit. Met zwaar materiaal ben je automatisch voorzichtiger. Daarom geloof ik sterk in trainen met lichte uitrusting."

Hoeveel tijd besteed je aan het analyseren van tracklogs?
"Vroeger deed ik dat meer dan nu. Eigenlijk zou ik het weer vaker moeten doen. Na iedere taak besteed ik ongeveer tien tot vijftien minuten aan XCStats. Ik bekijk mijn route, de glijverhoudingen, de gekozen lijnen en alle beschikbare statistieken. Die korte analyse levert vaak waardevolle inzichten op."

Gebruik je simulators of mentale training?
"Ja. Ik gebruik Condor 3, een zweefvliegsimulator. Die helpt enorm bij tactiek en strategisch denken. Tijdens de winter, wanneer je minder kunt vliegen, blijf je toch wedstrijdervaring opdoen. Er worden dagelijks online wedstrijden georganiseerd op een hoog niveau."

Daarnaast gebruikt Baptiste de simulator ook om nieuwe vliegge-bieden te verkennen. "Als ik ergens voor het eerst ga vliegen, kan ik het terrein alvast virtueel bekijken. Omdat je met een zweefvliegtuig sneller vliegt, krijg je in korte tijd een goed beeld van het landschap."

Is jouw kijk op veiligheid veranderd sinds het begin van je carrière?
"Eigenlijk niet. Vanaf het begin heb ik geprobeerd altijd voldoende marge te houden en mijn ontwikkeling stap voor stap op te bouwen. Ik geloof niet in snelle progressie."

Heb je ooit bewust afgezien van een overwinning omdat het risico te groot werd?
"Ja, meerdere keren. Ik herinner me een taak in Bassano waarbij vrijwel iedereen een groot bebost plateau overstak. Als daar geen stijgen aanwezig was, zou een landing vrijwel zeker in de bomen eindigen. Ik koos bewust voor een langere, veiligere route. Dat kostte me waarschijnlijk de overwinning, maar daar heb ik nooit spijt van gehad. Een paar punten zijn nooit belangrijker dan veilig thuiskomen."

Wat was de gevaarlijkste situatie die je ooit in de lucht hebt meegemaakt?
"Waarschijnlijk moeilijke XC-situaties aan de lijzijde van bergmassieven. De lijzijde van de Belledonne-keten kan extreem turbulent zijn. Soms ben je alleen nog maar bezig om je scherm open te houden. Daarnaast zijn hoogspanningslijnen een groot gevaar. Je vliegt dicht langs een bergwand en plotseling zie je de kabels pas op tien meter afstand. Dan moet je onmiddellijk reageren."

Hoeveel van succes komt tegenwoordig van de piloot en hoeveel van het materiaal?
"Zodra je materiaal qua prestaties dicht genoeg bij elkaar ligt, bepaalt de piloot het resultaat. Dat was precies de reden waarom ik ervoor koos om met een Delta 5 te vliegen. Natuurlijk zou ik op een Photon waarschijnlijk iets sneller zijn geweest. Maar ik wilde laten zien dat je op SRS-niveau en zelfs in een World Cup uitstekende resultaten kunt behalen zonder de meest extreme wedstrijdvleugel. Voor een wereldtitel moet uiteindelijk alles kloppen. Maar voor de meeste wedstrijden is de piloot nog altijd veel belangrijker dan het materiaal. Mentale kracht is net zo belangrijk als vliegtechniek"

Wat doe je na een echt slechte wedstrijddag om mentaal weer te resetten?
"Na een slechte dag probeer ik bewust afstand te nemen van het paragliden. Ik heb in de loop der jaren een aantal mentale technieken ontwikkeld die me helpen om los te laten. Vaak eet ik eerst iets, daarna kijk ik een film of Netflix, spreek ik af met vrienden of doe ik iets totaal anders. Het belangrijkste is dat ik helemaal niet meer aan de wedstrijd denk. Ik probeer gewoon terug te keren naar een normale routine die niets met vliegen te maken heeft. Daardoor word ik de volgende ochtend niet meer beïnvloed door wat er de dag ervoor is gebeurd."

Hoe ga je om met de druk van het dragen van de wereldtitel?
"Die druk voel je zeker. Soms sta je op de start en voel je letterlijk spanning op je borst. Op zulke momenten helpen ademhalingsoefeningen enorm. Ook meditatie heeft mij veel gebracht. Vooral tijdens de laatste taak van een kampioenschap, wanneer je aan de leiding staat en weet dat alles van één vlucht afhangt, zijn een rustige ademhaling en mentale controle ontzettend belangrijk."

Ben je nog steeds zenuwachtig voor een wedstrijdtaak?
"Ja, absoluut. Het verschil is alleen dat ik tegenwoordig weet hoe ik ermee om moet gaan. Ik gebruik ademhalingstechnieken en andere mentale oefeningen om mezelf weer rustig te krijgen."

Le Grand-Bornand is jouw thuisgebied. Welke drie adviezen zou je piloten geven die hier voor het eerst vliegen?
"Het eerste is: probeer voortdurend de lokale luchtstromen te visualiseren. Begrijp waar de lucht beweegt. Ten tweede moet je goed leren herkennen wanneer de lijzijde veilig kan zijn en wanneer juist niet. Een steile rotswand kan bijvoorbeeld een relatief rustige zone creëren. Maar minder steile hellingen veroorzaken vaak rotoren en gevaarlijke turbulentie. En ten derde: leer spelen met convergenties, lij-effecten en alle lokale weersinvloeden. Dat zijn juist de elementen die hier het verschil maken."

Hoe zie jij het wedstrijdparagliden zich de komende tien jaar ontwikkelen?
"Ik denk dat de toekomst ligt bij veiligere en toegankelijkere wedstrijdvleugels. De filosofie achter de Sports Racing Series vind ik een heel goede ontwikkeling. Ik zou graag zien dat een vergelijkbare standaard uiteindelijk de norm wordt binnen veel meer wedstrijden. Zo blijft de sport competitief, maar met een grotere veiligheidsmarge voor de piloten."

Als iedere piloot die dit interview leest slechts één les zou onthouden, welke zou dat dan moeten zijn?
"Train met licht materiaal. Voor iedereen die echt beter wil worden, is dat misschien wel het belangrijkste advies.
een lichte uitrusting durf je nieuwe dingen uit te proberen. Je neemt gemakkelijker een andere lijn, experimenteert meer en accepteert ook dat je soms uitzakt. En als dat gebeurt? Dan is dat helemaal niet erg. Zelfs terugliften gaat een stuk makkelijker met een kleine rugzak dan met een zware wedstrijdset."

Maar zijn belangrijkste boodschap gaat nog een stap verder.
"Investeer vooral in jezelf als piloot. Mensen besteden vaak veel aandacht aan materiaal, terwijl de piloot uiteindelijk veel belangrijker is dan de vleugel."

Heb je nog een boodschap voor de Nederlandse piloten?
"Ik wil graag de hele Nederlandse paraglidinggemeenschap groeten. Ik hoop jullie snel ergens in de lucht tegen te komen."

Wat beleefden de **Nederlandse deelnemers?**



Marcin Krawczyk

De SRS Ozone Edition in Le Grand-Bornand was voor mij tot nu toe de best georganiseerde wedstrijd op de mooiste locatie waar ik ooit heb gevlogen.Vluchten langs de Aravis, over het Meer van Annecy en met uitzicht op het Mont Blanc-massief waren simpelweg adembenemend. Dankzij het vliegen met de wereldkampioen en de hele groep kwam ik op plekken waar ik solo waarschijnlijk nooit naartoe zou zijn gevlogen. Op de derde wedstrijddag kreeg ik helaas, laag boven een bergkam en met volle speed, een grote frontale inklapper in de lijzijde. Gelukkig wist ik mijn scherm snel weer onder controle te krijgen, maar het incident maakte me voor de rest van de wedstrijd een stuk voorzichtiger. Ondanks dat kijk ik met veel plezier terug op deze editie. Ik heb prachtige vluchten gemaakt, veel geleerd en kijk nu al uit naar de volgende SRS.



Ronny Geijsen

De SRS Ozone edition in Le Grand-Bornand was een groot succes met zes fantastisch gevarieerde taken vanaf Mont Lachat en onder andere over de Chaine des Aravis, voorbij lac d'Annecy tot diep in les Bauges en weer terug. Ook het deelnemersveld was zeer gevarieerd van beginnende wedstrijdpiloot tot niemand minder dan de wereldkampioen Baptiste Lambert *himself* op een Ozone Delta 5! Een leuke en toegankelijke wedstrijd waar je gratis alle fijne kneepjes van het alpine overland vliegen krijgt voorgeschoteld van de allerbesten. Hoewel deze schermen niet superheet zijn als de CCC's in de worldcup is het wedstrijdelement wel net zo spannend. Heb echt genoten op een Photon die je letterlijk in alle hoeken en gaten kunt smijten en toch lekker open blijft.



Anne Jan Roeleveld

De SRS in Le Grand-Bornand was voor mij een bijzondere week, vooral omdat er alle zes dagen een taak kon worden gevlogen, iets wat binnen de SRS nog niet eerder was gebeurd. Voor iedere taak gaf Baptiste Lambert een uitgebreide briefing met lokale tips, slimme lijnkeuzes en advies over de beste startstrategie. Omdat het gebied voor mij relatief nieuw was, vond ik dit een ideale manier om het snel te leren kennen. Samen met 120 andere piloten zie je onderweg bovendien direct welke lijnen goed werken en waar juist tijd verloren gaat. Hoewel ik niet vaak wedstrijden vlieg en meestal zelfstandig XC-vluchten maak, merkte ik hoeveel je in zo'n grote groep leert over efficiënt vliegen en snelle beslissingen nemen. Met vijf goals uit zes taken, mooie condities en veel contact met andere Nederlandse piloten kijk ik terug op een zeer geslaagde week.



Dirk Everaarts

Voor mij is een wedstrijd vooral een manier om uitgedaagd te worden een mooie route te vliegen, waarbij de organisatie beoordeelt of het gezien de condities haalbaar is en met het gemak van een retrieve in het geval je onderweg uitzakt. Tijdens de SRS Ozone waren alle dagen vliegbaar en konden er taken opgesteld worden. De eerste dag een schitterende taak. Met de lift omhoog in Le Grand-Bornand, vervolgens vliegen naar het meer van Annecy, 'even' heen en weer over het meer en via de Aravis-bergketen weer terug. Uitdagend, maar het lukt zowaar de hele taak te vliegen en op goal te landen. Na deze schitterende week is het mij wel duidelijk geworden, dat ik blij ben met mijn B-scherm en dat het weer hoog tijd is om een SIV-cursus te doen.





Mike Ravelli

Voor mij was de SRS in Le Grand-Bornand nu al een van de hoogtepunten van het seizoen. Zes dagen lang taken vliegen in zo'n indrukwekkend gebied, samen met een sterk én gezellig deelnemersveld, was echt geweldig. Ik heb veel geleerd, zowel door de uitdagende omstandigheden als van de andere piloten. Dat maakt de SRS voor mij veel meer dan alleen een wedstrijd.



Mathijs Groeneveld

Mijn hoogtepunt was het leren kennen van Baptiste Lambert. In de meeste taken kon ik hem tot de helft bij houden, maar dan was ik hem weer kwijt. Eén taak was het gelukt om zelfs even voor hem te vliegen en kwam ik één seconde later dan hem over de finish. Dat ga ik niet meer vergeten. De grootste les: minder thermieken en meer ridgesoaren wanneer het kan.



Benjamin Van Dijk

Racen, tegen de beste piloten van de wereld met een B-scherm in de coulisse van Le Grand-Bornand en uitzicht op de Mont Blanc! Leuke uitdagende taken, zes dagen lang. De laatste taak is een mooie 80+ km taak richting het meer van Annecy en op de terugweg langs de spectaculaire Aravis met op de achtergrond perfect uitzicht op de Mont Blanc. Wat wil je nog meer als afsluiting van een supermooie vliegweek?!



Henk Albers

De SRS Ozone editie in Le Grand-Bornand was een succes met elke wedstrijddag een vliegbare taak, je hebt soms wedstrijden waar er niet elke dag getaakt kan worden. Ondanks dat je zou denken dat het niveau doordat er maximaal met een EN-C glider gevlogen mag worden door iedereen waren de de verschillen toch groot. Niet vreemd als je naar het deelnemersveld kijkt en hun plaats op de ranking lijsten, de nummer 1 van de wereld, Baptiste Lambert deed ook mee, en vloog de wedstrijd op het zelfde scherm als ik (Ozone Delta 5). Hij won 5 van de 6 taken, bijzonder om met zo'n topper te kunnen vliegen, kijken en leren en proberen bij te blijven was het plan. Ook weten steeds vaker deelnemers die ook op de PWC (worldcup) wedstrijden meedoen de SRS wedstrijden te waarderen en dalen af naar de EN-C klasse om te racen. Want racen is het, hoogte pakken en dan doorgaans full-bar naar de volgende bel of waypoint, en als je dan bijvoorbeeld de Col de Aravis voor je hebt liggen is dat best wel een leuke uitdaging. Maar als je net als ik tevreden bent om in de middenmoot te eindigen en af en toe op goal te staan heb je een geweldig leuke week met 130 andere piloten.



1.400 hoogtemeters voor twintig minuten vrijheid

Tekst en foto's: Ewout van Rootselaar



Ik had deze zomer het geluk om zes weken vanuit de Franse Pyreneeën te kunnen werken. Fantastisch om een gebied op die manier te ontdekken, langzaam vind je de mooiste plekken, komt in contact met lokale mensen die je meenemen naar routes, startplekken en verborgen parels. Wat een speeltuin is dit voor buitensporters. Paragliden, hike & fly, hiken, downhill mountainbiken, wielrennen, trailrunning, klimmen; ieder dorp draait volledig om het leven in de bergen.



Mijn uitvalsbasis ligt in de vallei van Saint-Lary-Soulan en Guchan, met Loudenvielle om de hoek. Dat laatste dorpje is de afgelopen jaren uitgegroeid tot een soort klein mekka voor bergsporters en paragliders. Begin zomer vond hier het Pyrénées Louron Air Festival (PLAF) plaats, waar films over avontuur en vliegen werden vertoond. Kort daarna eindigde ook de Trophée des Cimes, een bekende cross-countrycompetitie. De lucht is hier letterlijk gevuld met paragliders.

Kleine hike&fly scene

Hike&fly is hier een relatief kleine niche heb ik gemerkt, of ik heb ze niet kunnen vinden. Toch kreeg ik voldoende tips van lokale piloten en ontdekte ik steeds meer routes en startplekken. Vanaf de Col d'Azet zie je op mooie dagen tientallen schermen in de lucht hangen. Wie bereid is iets verder omhoog te lopen, vindt rondom Cap de Toudous en Ens prima mogelijkheden voor een hike&fly. Ook boven Saint-Lary zijn verschillende geschikte startplekken te vinden met een landing beneden in Vignec.

De Arbizon trekt mijn aandacht

Maar al die tijd was er één berg die mijn aandacht bleef trekken, de Arbizon. Vanuit mijn accommodatie zag ik hem dagelijks liggen. Een prachtige top van 2.831 meter hoog die hier boven de vallei uittorent. Vanaf de eerste dag zat hij in mijn hoofd. Ik had gehoord dat enkele piloten hem hadden gevlogen, maar het is geen populaire hike&fly-bestemming. Niet omdat de route technisch moeilijk is, maar omdat de klim redelijk serieus is: 1.431 hoogtemeters, steile passages en bovenin weinig vanzelfsprekende startplekken. Juist daarom sprak het avontuur me aan.

Het avontuur begint

Met mijn lichte Dudek Run&Fly scherm wist ik dat ik niet veel nodig had; een paar meter gras, een klein briesje en goede omstandigheden zijn voldoende. De eerste weken van mijn verblijf liet ik de Arbizon nog links liggen. Het was vroeg in het seizoen, er lag hier en daar nog sneeuw en ik wilde eerst ervaring opdoen met kleinere vluchten in de omgeving. In mijn laatste weekend leken alle puzzelstukjes op hun plaats te vallen. De voorspellingen waren uitstekend. Omdat de hitte en de wind in de middag snel zouden toenemen, ging de wekker om 05.40 uur. Om zeven uur begon ik aan de klim. Met een lichte rugzak blijft 1.400 hoogtemeters stijgen natuurlijk gewoon werken, maar de route is prachtig. De zonsopkomst kleurt de omliggende toppen langzaam goudgeel en met iedere stap wordt het uitzicht indrukwekkender.

Ontbijt op de top

Na ruim drie uur bereik ik de top en word ik beloond met een prachtig uitzicht en een topplek voor een welverdiend ontbijt. Helemaal boven starten blijkt (voor mij) onmogelijk. Een kleine honderd meter lager vind ik een smalle strook gras tussen de stenen. Niet ideaal, maar goed genoeg. Terwijl ik mijn scherm uitspreid, voel ik een licht briesje opkomen. Precies wat ik nodig heb. De singleskin opent zich mooi. Nog één snelle controle van de lijnen. Uitdraaien, lopen en vliegen. Binnen enkele seconden verdwijnen de stenen onder mijn voeten. Het scherm staat strak boven mijn hoofd en de steile helling helpt me direct los te komen. Ineens is alle inspanning van de klim vergeten. Voor me liggen de Pyreneeën, onder me de vallei. Naast me de indrukwekkende flanken van de Arbizon en de Petit Arbizon.

Verlengde glijvlucht

Ik had verwacht een directe glijvlucht naar het dal te maken, maar de lucht blijkt verrassend actief en daar kan ik zelfs met mijn kleine singleskin van profiteren. Hier en



daar pak ik wat hoogte mee en kan ik langer genieten dan gedacht. Twintig minuten later land ik ontspannen beneden in de vallei, vlak bij mijn accommodatie, naast een ijskoude bergrivier voor een heerlijk verfrissende duik. Het is pas elf uur 's ochtends, beter start je je zondag toch niet?

Vol bivoauc, of toch niet?

Boven op de berg had ik nog iets anders ontdekt, een prachtige beschutte slaapplek. Terwijl ik daar zat, ontstond direct een nieuw plan: een hike, sleep & fly. Zogezegd zo gedaan, de volgende dag na werk stond ik om 17:00 opnieuw aan de voet van de Arbizon. Dit keer met alle benodigde spullen voor een overnachting. Mijn benen voelden nog zwaar van de dag ervoor, maar het idee van een nacht op 2.800 meter was te mooi om te laten schieten. Drie uur later stond ik weer boven, alleen het weer dacht daar anders over.

De wolken bouwden zich snel op met hier en daar wat onweer. Vrienden beneden in het dal belden me met de boodschap: "Beter terugkomen". Het risico op een nacht met regen, onweer en wind op bijna drieduizend meter hoogte werd wat te groot. Met tegenzin draaide ik om. Geen bivak, geen vlucht, geen zonsondergang en zonsopkomst. Maar wel een stevige conditietraining. En dat is prima voor de volgende hike&fly-uitdaging. Over enkele weken staat Saas-Fee op het programma. Vierduizenders, nieuwe uitdagingen, maar daarover in een volgende Lift meer!





PanchoAmelia AND
Flex Sports Equipment Trading
PEDRO.VERTICALO

skywalk omkeerbaar harnas



Bruto adviesprijs betalen of korting ontvangen?
Leveranciers willen dat we op de site de bruto adviesprijzen aanhouden. Maar op je club krijg je vaak korting als instructeur of als teamlid. Wij maken geen verschil, iedereen is gelijk. dus bel voor de juiste prijzen van schermen, harnassen en vario's.

PREMIUM QUALITY - TOP BRANDS
For every adventure the best equipment



Een nieuwe visie op paragliding in Nederland

Foto's: Doseah Morriën

Eind augustus kon je getuige zijn van een spectaculair experiment: een select groepje van Nederland's beste soarders en acropiloten werd op het strand bij Hellevoetsluis opgelierd met een boot en landde daarna op een klein vlot. Dit alles om de potentie van een groter evenement te testen.



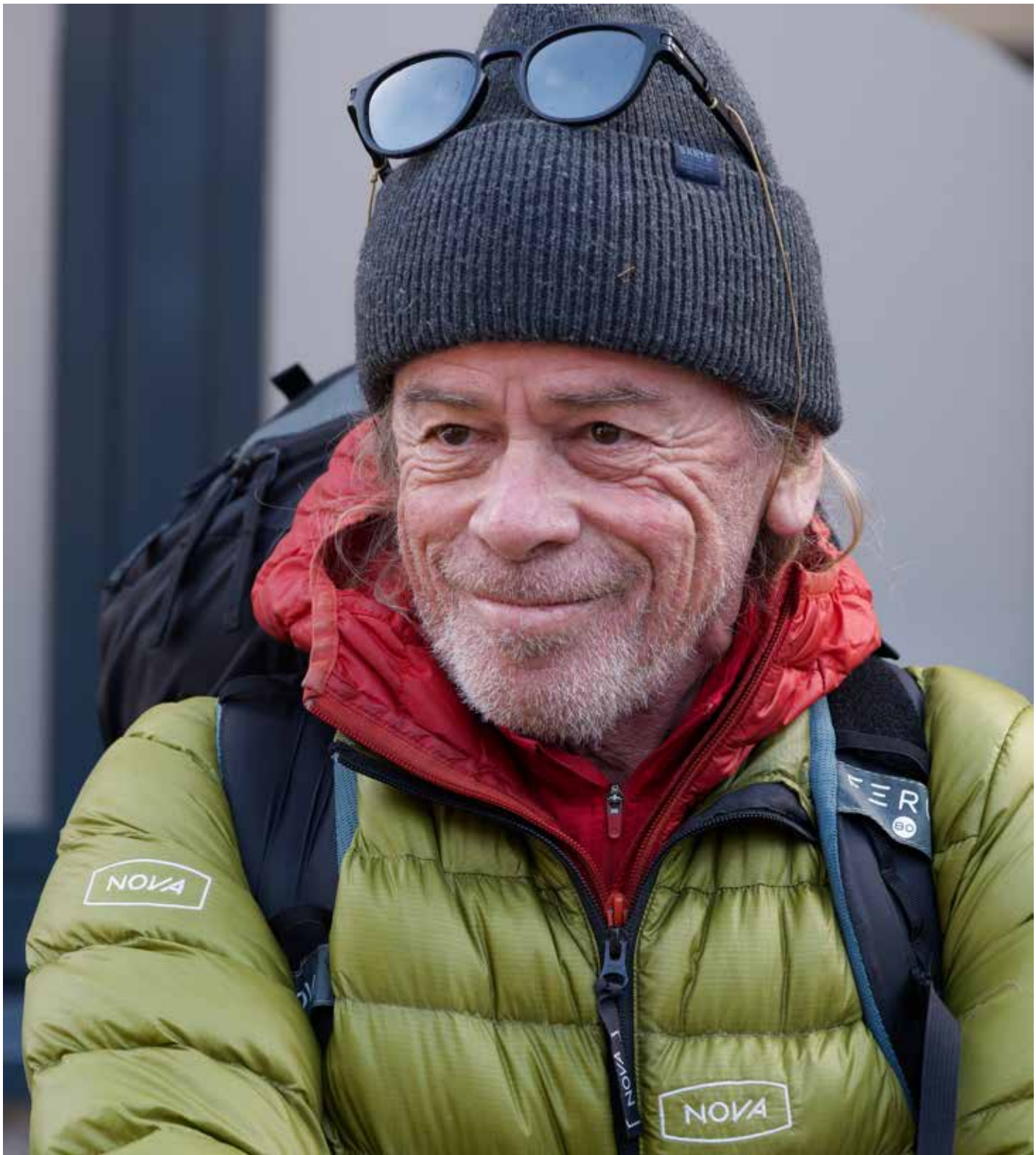
Initiator en organisator van het experiment is Luke de Weert. Zijn visie is om een competitie te organiseren in Nederland waarbij de piloten zo goed mogelijk op een vlot moeten landen op het water. Luke legt uit: "Dit doet de piloot door bijvoorbeeld een groundspiral te doen in combinatie met een *feet drag* en een *spin landing*. De piloot zal worden gescoord door de juryleden en de punten zullen over de competitie samen worden opgeteld.
Luke wil onze sport groter en populairder maken binnen Nederland en er daarom een groot spektakel van maken dat interessant is om naar te kijken.
Op 27 augustus vond de eerste trialversie van de Raft Splashdown Challenge plaats bij Hellevoetsluis. Luke vertelt: "Het was de bedoeling om te kijken of zowel de technische zaken, logistiek en de vergunningen mogelijk waren. Het was daarom puur als experiment zodat er voldoende zekerheid is als er publiek bij komt kijken in de toekomst."
De organisatoren en deelnemers zijn unaniem: "Conclusie: het was een succes!"
Een aantal piloten en vrijwilligers verzamelden zich op het strand. Met een half oog op de regenbuien die in de loop van de dag ontstonden werden in de ochtend de eerste piloten omhoog gelierd op het water.
Met behulp van Boardguru.nl en Duotone Benelux konden ze twee familie-SUP's gebruiken die dienstdeden als (bepaald niet groot!) landingsplatform. Al snel kregen de piloten en de lierman alles onder de knie en kwam er een goede flow met het oplieren tussen de piloten.
Luke is nu druk bezig om een evenement met dit concept te realiseren. Dit experiment wees uit dat er geen obstakels zijn om een groter evenement in de weg te staan. Luke: "Dit is dit een mooi moment om onze sport en vooral de discipline acro groter en bekender te maken binnen Nederland."



De crew

Het **einde** van een **tijdperk** in de ***gleitschirm***wereld

Tekst: Lift paragliding, foto's: Erwin Voogt







Hans ter Maat

"Toni pakte daar zijn rugzak uit - en ontdekte dat hij de verkeerde tas had meegenomen. In plaats van zijn scherm zat er gewoon zijn slaapzak in."

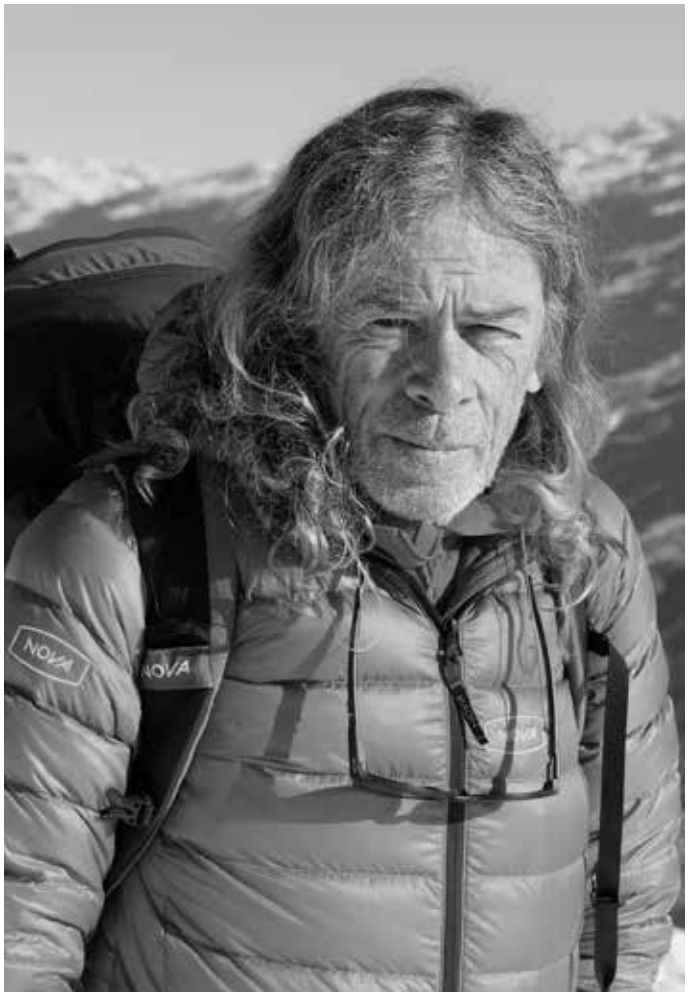
Het paragliding-wereldje is een icoon kwijt. Toni Bender, decennialang het gezicht en de ziel van fabrikant NOVA, is overleden. Dat maakte NOVA bekend in een persoonlijk bericht aan hun team van piloten, kort voordat het nieuws breder naar buiten kwam.
Toni overleed een natuurlijke dood tijdens een bivak in de bergen - geen ongeval, benadrukt NOVA nadrukkelijk in hun bericht. Voor iedereen die Toni kende als de man die zijn hele leven in de bergen en in de lucht doorbracht, voelt dat op een wrange manier toch passend: hij stierf op de plek waar hij zich het meest thuis voelde.

"Hij deed alles voor anderen"
Weinig mensen in Nederland kenden Toni zo goed als Hans ter Maat, mede-oprichter van paragliding school Cloud to Cloud. Wij spraken hem telefonisch, kort nadat het nieuws bekend werd, nog zichtbaar aangedaan, maar met veel warmte pratend over zijn oude vriend.
Hans en Toni kennen elkaar al sinds 2001 — vijfentwintig jaar vriendschap, opgebouwd over talloze vlieguren, wedstrijden en reizen samen. "We waren bijna precies even oud," vertelt Hans, "en dat leidde tot een jarenlange, ludieke competitie tussen ons: wie werd er ieder jaar als eerste een dagje ouder? Ik belde hem op zijn verjaardag om hem te feliciteren, en een paar maanden later belde hij mij terug, met altijd diezelfde plagerige opmerking: 'Je zit me wel op de hielen.' Dat hielden we vijfentwintig jaar lang vol — elk jaar opnieuw, zonder dat het ooit verveelde."
Toni was internationaal een veelgevraagd en gerespecteerd piloot, maar had volgens Hans altijd een bijzondere band met Nederland. "Hij kwam hier graag, en had oprecht een warm hart voor de Nederlandse vliegers. Die connectie was er altijd — hij voelde zich hier thuis, en dat voelden wij ook aan hem."

Durf en verstand
Wat Hans vooral benadrukt, is hoe Toni als piloot een zeldzame combinatie was van durf en verstandigheid. "Hij was testpiloot bij NOVA, en dat ging in de begindagen weleens mis — dat hoorde er toen simpelweg bij. In die tijd moest alles nog écht van de grond af ontdekt worden: wat werkt, wat niet. Tegenwoordig wordt zoveel al met de computer doorgerekend voordat een scherm ooit de lucht in gaat, maar vroeger was dat compleet anders. Toni was daar middenin bezig, hij testte werkelijk alles — hij hielp mee de schermen te ontwikkelen die wij nu als vanzelfsprekend beschouwen."
Toch was Toni allesbehalve een roekeloze durfal, benadrukt Hans. "Hij ging voor safety, altijd. Dreigde er föhn? Dan bleef hij gewoon aan de grond, hoe graag hij ook wilde vliegen. Hij nam geen onnodige risico's — hij had wel het nodige lef in zich, dat had je als testpiloot ook wel nodig, maar dat combineerde hij met een enorme mate van bezonnenheid. Die balans tussen moed en voorzichtigheid, dat was precies wat hem zo'n goede piloot maakte — en waarom mensen hem vertrouwden."

Hans en Toni
Naast de professionele herinneringen deelt Hans ook een luchtiger anekdote, die precies laat zien wat voor mens Toni was, ook los van het vliegen zelf. "We hadden ooit een teammeeting, op een heuvel. Toni pakte daar zijn rugzak uit — en ontdekte dat hij de verkeerde tas had meegenomen. In plaats van zijn scherm zat er gewoon zijn slaapzak in. Typisch Toni: hij kon er zelf hartelijk om lachen, terwijl iedereen om hem heen ook in de lach schoot. Dat relativeringsvermogen, dat hoorde ook echt bij hem."
Wat Hans het meest zal bijblijven, is niet zozeer Toni's staat van dienst als piloot, hoe indrukwekkend ook, maar wie hij was als





mens. "Bovenal was hij een vriendelijke, hulpvaardige man. Niets was hem te veel. Hij deed werkelijk alles voor anderen — of het nu ging om een tip voor een jonge piloot, hulp bij het inpakken van een scherm, of gewoon tijd nemen voor een goed gesprek. Dat is misschien wel wat ik het meeste ga missen."

"Glücklicher Ikarus" - de film die generaties piloten inspireerde
Voor de buitenwereld werd Toni vooral bekend door de bekroonde documentaire "Glücklicher Ikarus" uit 2000. Daarin volgde een filmteam hem tijdens zijn tocht dwars over de Alpen met de paraglider, van het Duitse Brauneck, via het Oostenrijkse Zillertal en de Dolomieten, met een adembenemende landing op de Marmolada, tot aan het Italiaanse Bassano del Grappa, in de buurt van Venetië. Wat de film zo bijzonder maakte, was niet alleen de spectaculaire route, maar ook de manier waarop hij tot stand kwam. De oorspronkelijke vlucht legde Toni af in slechts twee dagen — maar om dat op film vast te leggen, waren de makers meer dan 70 dagen in de lucht, wachtend op het juiste licht en de juiste omstandigheden. Het resultaat: een aaneenschakeling van adembenemende panoramabeelden over de Alpen, die uitgroeide tot iets veel groters dan een reisverslag. Voor talloze piloten van latere generaties werd deze film dé aanleiding om zelf te gaan vliegen — een inspiratiebron die tot op de dag van vandaag doorwerkt, tot ver buiten de Duitstalige *gleitschirm*wereld.

Ons eigen moment met Toni
Ook Lift Paragliding kruiste ooit zijn pad. Enkele jaren geleden filmden we samen met Toni een instructievideo over noodmanoeuvres — de steilspiraal en de frontstall. Essentiële technieken die iedere paraglider zou moeten beheersen, bijvoorbeeld wanneer onweer nadert of je in een te sterke opgaande luchtstroom terechtkomt. Toni gaf zelf de demonstratie in de lucht, met commentaar van Hans ter Maat — een mooie, kleine cirkel die dit verhaal extra betekenis geeft.
Nog altijd een aanrader om te bekijken — leer deze manoeuvres uiteraard alleen onder toezicht van een erkende instructeur.

Toni's erfenis
Toni's invloed reikt verder dan alleen NOVA of de film die hem beroemd maakte. Hij hoort tot die kleine groep pioniers die, simpelweg door hun eigen onvermoeibare passie, een hele sport mede op de kaart hebben gezet. Voor talloze piloten wereldwijd — ook in Nederland — was "Glücklicher Ikarus" het eerste beeld dat ooit de vraag opriep: zou ik dat ook kunnen? Voor velen van hen bleek het antwoord uiteindelijk ja, mede dankzij het voorbeeld dat Toni gaf. Maar misschien is het, zoals Hans het verwoordt, uiteindelijk niet de film of de testschermen die het meest over Toni zeggen — maar de manier waarop hij mensen behandelde. Vriendelijk, hulpvaardig, altijd bereid om iets voor een ander te doen.

Rust zacht, Toni. Bedankt voor alles wat je de sport hebt gebracht — en voor de vriendschap die je, zoals Hans vertelt, zo gul met anderen deelde.

Lees ook het verhaal over Toni's leven op de site van Nova:
nova.eu/en/news-stories/article/news/der-gluecklicheikarus-fliegt-nicht-mehr/

"Alles ziet er goed uit, vol gas! Rennen!"

Paramotorpiloten in spé moeten naast een theorie-examen ook een praktijkexamen doen. Hoe dat in z'n werk gaat vertelt paramotorpiloot Corien van Oosten, die dit voorjaar het examen deed.

Tekst en foto's: Corien van Oosten

Op maandagochtend krijg ik een berichtje van de examinator dat ik dinsdagavond examen kan komen doen. Oef, dat is kort dag! Op maandagavond bereid ik me voor; wat kan ik verwachten op de vlieglocatie aan NOTAMs, Natura2000 en windrichting? Ook neem ik het handboek voor opleiding & examens aandachtig door met de criteria. Hierop moet ik nog wat dingen bestuderen die zijn weggezakt en dan vertrouwen hebben dat ik alles weet. Het theorie-examen heb ik immers al behaald dus alle stof is bekend.

Warme dag

Bij aankomst op het veld word ik hartelijk ontvangen door Oscar van Paramotorvliegschool 2-fly. Het is bloedheet, 29°C en vanuit de airco van de auto een klap in het gezicht. Ik kijk op tegen het moment dat ik met al mijn uitrusting over het veld moet lopen maar zo ver is het nog niet, eerst alles opbouwen en een praatje maken.
Nadat ik mijn spullen uit de auto heb geladen (je verzamelt wat bij elkaar in zo'n korte tijd…) ga ik mijn paramotor opbouwen. Vanwege de zenuwen draai ik wat stangetjes van het frame om (ssst, niet verder vertellen, volgens mij heeft Oscar het niet gemerkt…) en na even een keertje diep ademhalen, rustig worden en goed kijken plaats ik alles op de juiste plek.
Vervolgens doe ik onder toeziend oog van Oscar de pre-flight check. Hierbij spreek ik steeds hardop uit wat ik aan het doen ben: eerst kijken of het frame goed in elkaar zit en de stangen heel zijn, is het netje goed bevestigd en strakgespannen, is de tank heel en heb ik genoeg benzine? Zit de tankdop er ook goed op? Ik denk direct terug aan mijn stage met paramotor.nl in Italië. Bij de landing drukte Jeroen me op het hart vooral niet voorover te buigen want dan zou ik een natte rug krijgen… Vervolgens de motor: bougie, propeller, zitten alle moertjes, slangklemmetjes, klittenbandjes en ophangrubbers correct en vast? Is er geen schade, werkt de gashendel correct? Daarna het harnas: zit de ophanging goed vast, is de stof netjes en heel, zit de rits van de lege pocket dicht, zijn alle nylon banden heel, zitten de banden goed vast aan het frame, zitten de swingarmen goed vast?
Onverwachts kom ik een los elastiek tegen, precies waarom een pre-flight check nodig is. Ik meld het aan Oscar waarna we kijken waar het elastiek voor dient. Niks kritieks maar toch proberen we het vast te krijgen en dat is even priegelen. Vervolgens een stevige knoop erin zodat ik met een complete uitrusting en zonder twijfel kan starten.
Gek genoeg word ik door dit onverwachte moment iets minder gestrest. Ik word uit mijn gedachtegang gehaald en Oscar is superbehulpzaam wat geruststellend werkt. Nu het elastiek vast zit als laatste heel belangrijk: de pin-check. Deze mag absoluut niet vergeten worden, de reserve moet goed vast zitten.

Een prachtige avond

Na deze pre-flight check bespreken we hoe het weer eruitziet en wat ik kan verwachten; een zacht, warm oostelijk briesje met 2-3 m/s die einde van de avond noordelijker draait en op hoogte ietsje aantrekt tot 5-6 m/s. Al met al een prachtige avond om te vliegen. Ook bespreken we de vlieghoogte, namelijk 2500 voet na 16UTC, oftewel 18LT. (Winter +1, zomer +2).
Die tijd, daar vergis ik me nog wel eens in. Ik weet nog heel goed dat we bij Jeroen uitgebreid theorieles hebben gehad over UTC. De keer erop dat we theorieles hadden spraken we een tijd af en stond ik een uur te vroeg voor zijn deur. Ik baalde enorm want vroeg opstaan vind ik verschrikkelijk. Lesje geleerd en ik heb het daarna nog vaak terug gehoord, gelukkig was dat nog in de wintertijd…
Terug naar het examen. Na meerdere vragen tot tevredenheid van Oscar te hebben beantwoord wordt inmiddels de warmte me teveel. Ik gooi wat water over mijn rug en ga in de schaduw zitten met wat drinken om af te koelen. Alles gaat heel relaxed, Oscar heeft totaal geen haast en stelt me gerust dat ik alles op mijn eigen tempo kan doen. De zon gaat onder om 22:04 dus ik heb tot 22:19 om te vliegen, bijna de langste dag van het jaar en ruim genoeg tijd.

Afzien

Na een half uurtje afkoelen ga ik mijn vleugel op het veld klaarleggen. Netjes tegen de wind in, lijnen goed gecontroleerd, trimmers correct. Ik voel een vleugje wind waarop ik tegen Oscar zeg dat ik


ROADSTER





eigenlijk liever de vleugel met de hand omhoog kite zodat die ik die gelijk kan controleren en de lijnen goed zitten. Bij de tweede vlaag wil ik de vleugel met de hand optrekken maar ineens is de wind weg dus de vleugel ligt weer als een propje in elkaar… Verdorie. Nou maakt niet uit, wachten op een nieuwe vlaag. Wachten, wachten, wachten… Ja een vlaag! Nee, toch niet. Uiteindelijk kan ik de vleugel nog eens helemaal goed gaan leggen.
Vervolgens trek ik mijn uitrusting aan: vliegschoenen, helm, portofoon borstzakje, Skytraxx beenband en uiteraard het belangrijkste: de paramotor want zonder kom je niet ver. Direct goed alle bandjes vastmaken en checken zodat die met de vijfpuntencheck allemaal correct zitten.
En dan begint het afzien; het stuk lopen naar de vleugel. Vanaf de plek waar onze spullen staan is er een boomrand van 100 meter tot het open veld. Aangezien ik niet naast een bosje wil starten maak ik de keuze om het stuk te lopen ondanks de warmte, eenmaal in de lucht kan ik weer afkoelen.

Vijfpuntencheck
Halverwege het veld start ik de motor zodat deze even kan opwarmen. Ik kijk goed om me heen en roep "prop clear!" zodat iedereen weet dat er een motor start.
Aangekomen bij de vleugel voelt alles prima, ik heb dit al zo vaak gedaan en ik weet dat de voorbereiding goed zit dus ik heb er alle vertrouwen in. Ik laat de motor een keer op vol vermogen draaien waarna ik in het midden van mijn scherm ga staan om de risers vast te maken, mijn remmen vastpak, A's over de duimen en vijfpuntencheck doe.
Vanwege de motor die herrie maakt en Oscar die op een klein afstandje staat doe ik al schreeuwend de check: piloot; veters vast, beenbanden vast, buikband vast waaraan ook de Skytraxx beenband gezekerd zit, broekzakken leeg of dicht, borstband vast, porto borstzak vast, haar vast en weggestopt (daar hoeft een groot deel van de paramotor vliegers niet over na te denken), kinbandje vast, karabiners, oorkappen en vizier dicht, radio-check.
Lijnen; A's bovenop, trimmers in de juiste stand, remmen in de hand, lijnen uit de knoop.
Vleugel; cellen open, ligt in een goede boogvorm tegen de wind in, ik sta in het midden.
Wind; kijken naar de windzak om de richting te bepalen en hoe hard en vlagerig deze is.
Luchtruim; is er ruimte om op te stijgen?

Start!
Alles is goed en na het bevestigende knikje van Oscar is het spannende moment aangebroken om op te stijgen. Even een momentje van bezinning in mezelf, 3x diep ademhalen en dan beginnen met rennen. Ik moet flink kracht zetten want er staat nauwelijks wind. Oeps, ik laat de A's iets te vroeg los. De vleugel staat nog niet voldoende boven me en ze komt ook nog eens scheef op naar links. Bijna ben ik bang dat ik de start moet afbreken omdat de vleugel achter me neer zal vallen maar op dat moment komt er een dosis vastberadenheid over me heen waarbij ik veel kracht bijzet en de vleugel toch doet wat ik wil. Ik bepaal wat we gaan doen!
Ik corrigeer en de vleugel komt netjes recht boven me waarop ik de tippen controleer. Alles ziet er goed uit, vol gas! Rennen, rennen… En nog meer rennen… Vol gas blijven houden, blijven rennen en na wat een eeuwigheid leek dan toch de lucht in gekomen. Nog even in de lucht doorrennen zoals we dat geleerd hebben, lekker gaan zitten en ietsje gas minderen. Direct de in-flight check: zitten alle lijnen goed, is de vleugel goed open, karabiners gesloten, alle banden vast? Ja alles ziet er goed uit, gelukt! Ik voel een vleug van blijdschap, het moeilijkste gedeelte zit erop.





Doellanding
Vervolgens klim ik naar 200 meter en Oscar geeft me wat oefeningen: een achtje draaien, twee bochten naar links van 360 graden en vervolgens met stationaire motor een doellanding maken. Dus gas los, benedenwinds af S-en en mikken op het doel. Altijd lastig inschatten, ik heb het idee dat ik er overheen ga dus maak nog een extra bocht om hoogte te verliezen waardoor ik juist weer tekortkom. Gelukkig is daar de donkere akker naast het veld waar ik nog een beetje thermiek mee kan pakken. Ja ziet er goed uit, ik ga het exact redden! Op het laatste moment krijg ik toch nog wat tegenwind (ik vermoed door de aanzuigende werking van de akker) waarop ik probeer extra lift te genereren door iets eerder aan mijn remmen te trekken maar uiteindelijk beland ik op een meter of tien van het doel. Tijdens het landen bedenk ik me dat de motor nog aanstaat dus druk deze snel uit. Ik vergeet naar voren te rennen waardoor de vleugel voor me terecht komt maar ach, als dat het ergste is?
Oscar komt direct naar me toe en geeft me een hand: Gefeliciteerd je bent geslaagd!

Alleen goed nieuws
Ik bel Jeroen die direct opneemt met: ja alleen goed nieuws! Waarop ik reageer dat ik dan maar gelijk ophang… Ik zeg hem dat het heel goed ging alleen heb ik 1 cruciale fout gemaakt. Toen Oscar namelijk vroeg wat de vlieghoogte is mijn antwoord was: na 16 uur 2500 voet maar het is natuurlijk 16 uur UTC dus 18 uur LT en omdat ik 2 uur te vroeg te hoog zou gaan vliegen, ik gezakt ben. Op de achtergrond hoor ik Anouk jammerlijk mopperen: ach jeetje gaat ze toch weer nat op die UTC! Vanuit Jeroen komt er ook een brommende klaagzang waarop ik twee tellen wacht en ze toch maar lachend mededeel dat ik uiteraard hartstikke geslaagd ben!
Nadat ik een half uurtje heb uitgerust besluit ik nog een rondje te gaan vliegen, immers heb ik tijdens de eerste vlucht niet volop kunnen genieten van het vliegen zelf. Na een prachtige start klim ik weer naar een meter of 200 om een beetje rond het veld te vliegen en eens goed om me heen te kijken.
Het is hier prachtig langs het water, de vogels vliegen onverstoord in V-formatie onder me door. De temperatuur is iets aangenamer dan op de grond en het voelt alsof er continu een föhn op me gericht staat, echt genieten. De zon zakt langzaam weg en krijgt haar mooie warme oranje tint, ze reflecteert in het water waar een hele rij boten ligt. De zomergeur van vers gemaaid gras maakt het euforische gevoel af. Ja, dit is waar we het voor doen, wat een fantastisch ontspannen en vrij gevoel. Geen wonder dat zoveel mensen verslaafd raken aan deze sport!

Bedankt!
Ik wil Jeroen hartelijk bedanken voor alle goede theorielessen, wat weet jij ontiegelijk veel en als je het niet weet zorg je er wel voor dat je het te weten komt. Altijd sta je klaar met goede raad en advies. Dat ik jouw eerste leerling ben, als eerste slaagde voor de theorie en ook nog eens als eerste het brevet heb gehaald maakt het extra bijzonder.
Jurg, wat ben ik blij met jou als instructeur, zo onwijs duidelijk en helder over de porto. Je ziet alles en hebt alles in de gaten als een havik. Zonde dat je er mee gaat stoppen maar ook begrijpelijk na ruim 25 jaar, een van de pioniers van de sport.
Anouk bedankt voor je ondersteuning, jij zorgt ervoor dat alles achter de schermen op rolletjes loopt. "Wat moeten we toch zonder jou" heb ik meer dan eens gezegd.
Oscar onwijs bedankt dat ik snel examen kon komen doen, als examenkandidaat heb ik het bij jou als zeer prettig ervaren en het voelt als de kers op de taart om het zo fijn af te sluiten.
Nu nog een veldje vinden en dan op naar vele mooie, veilige vluchten.
Blue skies!

Langs de Lift-lat

Jacqueline Homveld
Leeftijd: 63 jaar
Beroep: Gymlerares, Amsterdam Zuidoost
Vliegclubs: Laffe Tekkels / Airtime / Eurofly
Woonplaats: Amsterdam Noord, Tuindorp Oostzaan

Interview, tekst en foto's: Erik Recter

Jacqueline Homveld

"Je hangt aan een paar lijntjes - **dan voel je dat je leeft**"

Mensen inspireren en verder helpen zit Jacqueline in het bloed. Ik maakte met haar kennis tijdens een van mijn eerste vliegweken. Als een moeder gans hing ze boven me en ik voelde me haar kuiken dat maar niet omhoog kwam. Toen hoorde ik over de radio haar warme stem — kordaat en vastbesloten. Ik kreeg instructies, vloog achter haar aan en het voelde vertrouwd. Deze gymlerares is niet alleen een goede piloot maar ook een inspirator. Na jaren ontmoet ik haar weer in Bassano.

Wanneer ben je begonnen met vliegen?
"In 1993 met mijn man Edwin. We waren in Frankrijk bij de Dune du Pilat. Ze waren daar heel relaxed aan het duinvliegen. Edwin deed al aan deltavliegen, maar dat was veel gedoe. Paragliden leek me praktischer en makkelijker te leren. De sport was nog in een beginstadium. Je zat op een plankje en een reserve bestond nog niet. Op de Maasvlakte bij Henk Timmermans gingen we aan de lier. Daarna gingen we de bergen in met zijn vrouw Pien. In de bergen werden we snel losgelaten bij Chamoux. Bij de eerste start zie je de landing niet — na de start moest je door de kloof en dan rechtsaf. Pien stond op de landing, bij de boom moest je zijn. Of we nou veel geleerd hebben, dat niet, maar het was geweldig. Ik heb nachten gedroomd om te gaan vliegen, nachten wakker gelegen van de nieuwsgierigheid en het enthousiasme."

Hoe vaak vlieg je?
"In de meivakantie twee weken en in de zomervakantie vier weken, maar niet elke dag. Edwin vliegt niet meer, dus we doen ook andere dingen. En vaak nog een keer in oktober."

Mooiste vlucht?
"Dat zijn er veel, maar de laatste was in de meivakantie in Greifenburg. Strak blauw, harde thermiek, tot 3500 meter gevlogen — en dan zie je dat landschap breder worden, je ziet steeds meer. Het wordt wel kouder. Ik heb Lienz net niet gehaald, ik durfde niet over de hoogspanningslijnen. Toen zijn we teruggevlogen, naar de Weissensee en achter langs. Ik vond dit zo mooi. Eén heftige bel, het ging hard, maar als je die hoogte eenmaal hebt wordt het zo makkelijk. Ik ken het gebied goed en dat geeft zelfvertrouwen. Als ik een gebied ken geeft dat wel meer rust, zeker nu ik wat ouder wordt."

Langste vlucht?
"Lac de Serre-Ponçon. Ik pakte de hoogste startplek — dat is twee liften en een stuk lopen. Daar ging alles omhoog. Een mooie vlucht over het meer, de hele ridge af, drie uur lang. En toen moest ik plassen en vond ik het wel genoeg."

Grootste angstmoment?
"In het begin was het de plek bij Saint-André. Het was heel thermisch - dat betekent: 's ochtends of 's avonds vliegen. Edwin vloog 's ochtends, dus ik 's middags. Het waaide en het was super thermisch. Ik stond te wachten en het werd donker. Ik moet nu gaan, dacht ik, tegen mijn gevoel in. Ik werd meteen in de bel een paar meter omhoog geschoten en ik stond nog in mijn achterwaartse startpositie. Toen ben ik aan één kant gaan remmen en viel ik naar beneden op de leisteen. Ik voelde niets en dacht, ik ga zo nog een keer. Maar een vrouw die me hielp keek naar mijn been en zei: dat kan je beter niet doen. Ik had een flinke wond, veertien hechtingen buiten en elf van binnen. Toen dacht ik: jezus, waarom doe ik dit. Daar heb ik van geleerd - je moet echt luisteren naar je buikgevoel en je intuïtie. Als ik nu denk dat het niet goed voelt, ook als het heel druk is, dan doe ik het niet. Twee jaar terug had ik in Feltre ook een enorme inklapper waarbij mijn scherm onder me zat en ik net langs mijn lijnen viel. Het heeft best tijd gekost voordat het vertrouwen weer terugkwam. Het was in het najaar, heel rustig, het kwam uit het niets. Ik vlieg altijd heel actief, gelukkig kwam ik wel uit de rotatie die daarop volgde. Maar daar heb ik wel een tijdje last van gehad."

Favoriete vliegstek?
"Omdat we elk jaar in Greifenburg komen en het vertrouwd voelt neig ik daar naar, maar qua uitzicht vind ik Le Grand Bornand misschien nog wel mooier. Prachtig uitzicht, je kan er mooie rondjes maken en de liften zijn heel praktisch. Ruige en mooie bergen, een klein dorpje, sfeer — top."

Favoriete scherm en harnas?
"Swing Arcus RS 2, een midden-B. Hij geeft genoeg informatie — ik wil geen supernerveus scherm. Hij is wel wat langzamer dan een hoog-B of een 2-liner. Soms is dat onhandig als ik met een groep meevlieg, dan loop ik wat achter. Mijn harnas is een Advance Lightness 3 podharnas. Ik zit er lekker in. In het vroege voorjaar zit het warm, heb ik minder last van de blaas en kan ik langer vliegen. Beter dan een zitharnas.

Wat is je vliegdoel?
"Colombia of de Himalaya, maar dan moet ik wel met pensioen zijn. Ik geef les en zit vast aan de schoolvakanties. Een andere wereld en een andere cultuur lijkt me leuk."

Welk gevoel brengt paragliding?
"Uitdaging, vrijheid, alles wat met natuur en wind te maken heeft vind ik leuk. Het is en blijft spannend — je hangt aan een paar lijntjes. Dat evenwicht, je voelt dat je leeft. Ook als het niet leuk is in de lucht en je blij bent dat je aan de grond staat, denk je daarna: had ik niet langer moeten blijven? Je kan blijven groeien."

Welke tip wil je piloten meegeven?
"Luister altijd naar je intuïtie, je buikgevoel. Als je denkt, ik zit hier al de hele dag te wachten, ik probeer het toch maar: niet doen. Het is het niet waard. Als je beter luistert naar je gevoel, vlieg je veiliger."

NK Deltavliegen pakt uit met nieuwe klasse voor aankomend wedstrijdvliegers

Van 24 tot en met 26 juni vond de afsluitende ronde plaats van het Nederlands Kampioenschap Deltavliegen. Vanaf vliegveld van Stadskanaal werd gestreden in de top- en sportklasse. Voor het eerst was er dit jaar ook een extra klasse, waarin piloten zonder overlandervaring aan het wedstrijdvliegen konden proeven. Arne Tänzer werd Nederlands Kampioen Klasse 1, Fred Lanning werd Nederlands Kampioen Klasse 1 Sport.

Tekst: Heleen van den Bos
Foto's: KNVvL Afdeling deltavliegen



Het NK Deltavliegen bestaat traditioneel uit een deel in de bergen en een deel in het Nederlandse vlakland. De piloot met de meeste punten op beide delen wordt Nederlands Kampioen. Eind juni werd het vlaklanddeel gevlogen, en daarmee was de uitslag voor 2026 bekend.

Floatercup voor instromers een groot succes
Een nieuw onderdeel van het NK is de Floatercup, een klasse speciaal voor piloten met geen of weinig ervaring met afstanden vliegen, en met langzamer materiaal. De taken worden afgestemd op het niveau en het type vlieger van de deelnemers. Dat maakt het een erg laagdrempelige manier om kennis te maken met het wedstrijd- en overlandvliegen. De deelnemers draaiden in alles mee met de wedstrijd maar vliegen hun eigen taken, met extra begeleiding en een speciaal doelveld met instructeur. Dat maakte de stap kleiner om weg te durven vliegen van het bekende landingsveld naar een onbekend veld op de vliegroute. Bij de Floatercup staat samen ontdekken van overlandvliegen en samen grenzen verleggen centraal. Deelnemers kregen punten voor de afgelegde afstand en het halen van goal, zonder tijdsdruk.
Jenet van Ooijen, een van de deelnemers aan de Floatercup: "Het is heel cool dat je met de Floatercup meedoet aan een échte wedstrijd! Ik vlieg al jaren en dacht dat ik echt niks te zoeken had bij een wedstrijd, ook al leek het me wel leuk. Met de Floatercup kon ik gewoon aanhaken, dat was heel leuk en erg laagdrempelig. De begeleiding was erg fijn en hielp me bij het omgaan met de extra stress van bijvoorbeeld het instellen van mijn navigatie-apparatuur. Ik kreeg precies de ondersteuning die ik nodig had en iedereen was ontzettend aardig en supporting, ook de toppiloten."

Gedoodverfde winnaar
Arne Tänzer werd voor de 10e keer allround Nederlands kampioen Klasse 1. Dat was eigenlijk geen verrassing: de 37-jarige piloot uit Wageningen staat 8e op de wereldranglijst en scoorde hoog bij het onlangs gehouden EK.
Tänzer: "Natuurlijk is het mooi om te winnen, maar wat dit evenement voor mij vooral bijzonder maakt, is de ontspannen en gezellige sfeer die er gedurende het hele weekend hangt. De wedstrijd was uitstekend georganiseerd en bood een mooie balans tussen sportieve uitdaging en plezier. Ondanks het wedstrijdelement staan saamhorigheid, elkaar helpen en het delen van ervaringen centraal. Het NK laat zien dat deltavliegen niet alleen een fantastische sport is, maar ook een hechte en waardevolle community van enthousiaste vliegers."

Strijd in de lucht, gesmeerde operatie op de grond
Om alle piloten goed, snel en veilig de lucht in te krijgen, is een soepele organisatie erg belangrijk, op de grond én in de lucht. Vliegveld Stadskanaal was gewoon open en havenmeester van Vliegvereniging Westerwolde hield al het vliegverkeer goed in de gaten. Delta Fly Adventures, de deltavliegschool op Vliegveld Stadskanaal, zorgde voor logistieke ondersteuning en stelde een instructeur beschikbaar voor het begeleiden van de piloten in de Floatercup en vrijwilligers hielpen bij het voorbereiden en checken van de piloten voor de start. Voor de Floatercup was een speciaal doelveld uitgezocht bij biologische boerderij en erfwinkel Westerwolds Landleven, dat het veld belangeloos ter beschikking stelde.
Adrie Bijsterbosch, organisator van het NK: "Een NK is altijd een bijzondere prestatie. Voor de piloten, het vrijwilligersteam en voor de taak- en veiligheidscommissie die per dag taken uitzetten die pasten bij het weer. Dankzij alle inzet konden we zelfs met de pittige weerscondities van dit weekend een mooie wedstrijd vliegen."
Dat beaamde Ivo van der Leeden, initiatiefnemer van de Floatercup: "Bij de Floatercup is iedereen een winnaar!"


Voorbereidingen voor de Floatercup



Uitslag NK Deltavliegen 2026

Klasse 1
1: Arne Tänzer
2: Sander van Schaik
3: Martin van Helden

Klasse 1 Sport
1: Fred Lanning
2 (gedeeld):
Erik Severiens,
Ivo van der Leeden

Het podium van het NK deltavliegen 2026, van links naar rechts: Sander van Schaik, Erik Severiens, Arne Tänzer, Fred Lanning, Ivo van der Leeden, Martin van Helden.

EHPU, FIDA en de kracht van 'met z'n allen'

Samen leren vliegen

Wie vliegt voor zijn of haar plezier, weet hoe snel de wereld groter wordt zodra je je scherm boven je hoofd voelt. Vandaag vlieg je in Nederland, morgen misschien in de Ardennen, de Alpen, Slovenië of Spanje. Elk gebied heeft zijn eigen omstandigheden, gewoontes en regels. Toch komen veel veiligheidsvragen overal terug: hoe neem je beslissingen onder druk, hoe ga je om met veranderend weer, wat doe je bij drukte in de lucht en hoe voorkom je dat een kleine inschattingsfout groter wordt?



Daarom is Europese samenwerking zo waardevol. Via de European Hanggliding and Paragliding Union, kortweg EHPU, werken nationale organisaties samen aan kennisdeling, veiligheid en goede afspraken voor onze sport. Dat klinkt misschien ver weg, maar het raakt juist aan wat wij als piloten in de praktijk merken: betere informatie, meer begrip tussen landen en meer mogelijkheden om van elkaars ervaringen te leren.

FIDA: leren van wat er echt gebeurt

Een belangrijk hulpmiddel daarbij is FIDA: de Flight Incident DAtabase. In gewone taal: een plek waar veiligheidsmeldingen op een duidelijke en vergelijkbare manier kunnen worden vastgelegd. Niet om mensen af te rekenen, maar om te begrijpen wat er in de praktijk gebeurt. Want pas als je meerdere meldingen naast elkaar kunt leggen, zie je patronen die anders verborgen blijven.

De KNVvL is recent overgegaan op het FIDA-portaal voor het melden en opvolgen van veiligheidsvoorvallen. Daarmee sluit Nederland beter aan bij de Europese manier van werken. Meldingen worden overzichtelijker vastgelegd en kunnen, waar nodig, beter worden vergeleken met ervaringen uit andere landen.

Denk aan situaties die veel piloten herkennen: een start die net niet lekker liep, een landing waarbij het drukker was dan verwacht, turbulentie die sterker uitpakte dan gedacht of een bijna-botsing door miscommunicatie. Eén melding is een verhaal. Meerdere meldingen samen worden kennis. En die kennis kan helpen om opleidingen, instructies en veiligheidscommunicatie beter te maken.

Wat doet de KNVvL-veiligheidscommissie?

De veiligheidscommissie van de KNVvL-afdeling Paragliding kijkt naar meldingen met één doel: ervan leren. Niet zoeken naar schuld, maar naar oorzaken, omstandigheden en verbeterpunten. Soms gaat het om een duidelijk incident, soms juist om een bijna-incident waar veel van te leren valt.

De commissie verzamelt meldingen, bekijkt of er terugkerende thema's zijn en vertaalt die inzichten naar praktische lessen voor piloten, scholen, instructeurs en verenigingen. Zo wordt een melding niet alleen een registratie in een systeem, maar een kans om samen veiliger te worden.



Lessen uit een incident. Deze video laat de beelden en een analyse van dit incident van de piloot Dmitry Balabanov zien: youtu.be/0MrXGMrFaSM (of scan de QR-code). Zie ook zijn Instagramkanaal @xcstories.

Samen sterker, ook internationaal

Omdat veel Nederlandse paragliders regelmatig in het buitenland vliegen, is het logisch dat we ook internationaal naar veiligheid kijken. Via EHPU en FIDA kunnen ervaringen anoniem worden gedeeld met zusterorganisaties in andere landen. Wat in Oostenrijk, Frankrijk, Duitsland of Slovenië wordt geleerd, kan ook voor Nederlandse piloten waardevol zijn — en andersom.

Die samenwerking helpt bovendien om onze sport serieus en volwassen te laten zien aan overheden, luchtruimbeheerders en andere partijen. Als wij kunnen aantonen dat we incidenten melden, analyseren en opvolgen, versterken we het vertrouwen in paragliding als verantwoordelijke luchtsport.

Niet alleen vóór paragliders, maar dóór paragliders

Een veiligheidsbericht werkt het best als piloten zich erin herkennen. Dat lukt alleen wanneer ervaringen uit de praktijk worden gedeeld. De kracht van FIDA en de veiligheidscommissie zit dus niet alleen in systemen of procedures, maar vooral in de bereidheid van paragliders om hun verhaal te vertellen.

Iedere melding heeft waarde. Niet omdat iemand iets fout heeft gedaan, maar omdat een ervaring van de ene piloot een les kan zijn voor de ander. Een lastige start, een onverwachte winddraaiing, een verkeerde inschatting of een moment waarop het maar nét goed ging: het zijn precies dít soort verhalen die anderen helpen om alerter en beter voorbereid te zijn. Er zijn legio voorbeelden waar piloten ruim de tijd nemen om hun ervaringen uitgebreid te melden op sociale media. Die worden best goed bekeken maar verdwijnen vervolgens in de massa. Terwijl de 'Just Culture' de kracht heeft van 'voor iedereen blijvend beschikbaar houden'.

Van moeten melden naar willen delen

Melden hoort bij veilig vliegen. Het wordt niet voor niets apart genoemd in het Reglement Paragliding van de KNVvL(H4; Art13). Maar de grootste stap vooruit ontstaat wanneer melden niet voelt als een verplichting, maar als iets normaals binnen onze sport. De 'Just Culture'. Net zoals je je materiaal controleert, het weer bekijkt en je vlucht voorbereidt, je vlucht en de foto's/filmpjes uploadt… Ook terugkijken op wat er wel (of niet) gebeurde hoort bij goed vliegerschap.

Daarvoor is vertrouwen nodig. Piloten moeten weten dat meldingen zorgvuldig, respectvol en leergericht worden behandeld. Het doel is niet om naar iemand te wijzen, maar om de omstandigheden beter te begrijpen en daarmee de kans op herhaling voor iedereen kleiner te maken. Mocht je ergens over twijfelen of vragen hebben kun je de Veiligheidscommissie ook altijd mailen. Ons mailadres is *vt.paragliding@knvvl.nl.*

Maak veiligheid zichtbaar

EHPU, FIDA en de KNVvL-veiligheidscommissie bieden de structuur. Om te melden, te verzamelen, te anonimiseren en waar nodig ook nazorg te bieden. Maar de inhoud komt van ons: de piloten die vliegen, keuzes maken, leren, twijfelen, bijsturen en soms meemaken dat iets anders loopt dan gepland.

Daarom is de oproep simpel: deel je ervaringen. Ook als het klein lijkt. Juist de gewone praktijkverhalen maken veiligheid tastbaar. Zo bouwen we samen aan een cultuur waarin leren normaal is, melden veilig is en paragliding sterker de toekomst in gaat.

Waarom jouw volgende vlucht misschien digitaler is dan je denkt

Zien en gezien worden

Het begint vaak hetzelfde. Je staat op een startplek ergens in de bergen of op het lierveld. De wind is rustig, de thermiek belooft wat, en ergens boven je zie je al een paar schermen draaien. Je checkt nog één keer je lijnen, kijkt naar de lucht… en rent. Een paar minuten later hang je stil in de lucht. Onder je verdwijnen wegen en dorpen, boven je alleen blauw en wat mooie cumuluswolkjes.

Vrijheid. En toch, als je goed kijkt, ben je niet alleen. Niet meer.

Waar we vroeger vooral andere paragliderpiloten en misschien een enkele zwever tegenkwamen, wordt het luchtruim vandaag steeds veelzijdiger. Zweefvliegtuigen. Helikopters. Ultralights.
En steeds vaker: militaire luchtvaart en UAV's (drones), vaak onzichtbaar, maar wel degelijk aanwezig. Het bekende principe "see and avoid" werkt nog steeds. Maar het heeft een beperking: je ogen zien niet alles. En precies daar begint de rol van technologie en techniek, om je te helpen maar ook om je steeds vaker bruikbare vlieginformatie te geven. .

"De romantiek van het vrije vliegen blijft… maar het luchtruim verandert."

Het moment waarop je FLARM begrijpt
Iedere pilot die met FLARM vliegt, kent het moment: Je zit ontspannen in een bel, alles draait lekker… en ineens alarm.
En dan zie je 'm pas: een zwever die sneller dichterbij komt dan je dacht. FLARM is geen gadget. Het is een actief waarschuwingssysteem dat continu jouw positie, koers en snelheid vergelijkt met die van andere FLARM-gebruikers. Op basis van die data berekent het systeem niet alleen waar verkeer nu zit, maar vooral waar jullie elkaar over enkele seconden of minuten kunnen kruisen. Juist daardoor is FLARM zo sterk: het kijkt vooruit en waarschuwt selectief bij echt relevant botsingsgevaar, in plaats van simpelweg alle verkeer in de buurt te tonen.

"FLARM is wat je ogen hadden gewild dat ze konden."

Samen thermiek zoeken met FANET
En dan is er FANET. Je vliegt over een onbekend gebied. Even twijfel: waar zit de volgende bel?
En dan zie je het, een andere piloot, 2 kilometer verderop, rustig klimmend met +3. Je draait bij, vliegt ernaartoe. FANET werkt heel anders. Waar FLARM vooral draait om waarschuwingen en botsingspreventie, is FANET bedoeld om informatie tussen piloten en grondstations te delen. Via een licht, energiezuinig radionetwerk sturen instrumenten hun positie, hoogte, stijgen/dalen en soms extra informatie zoals live wind of korte berichten door. Omdat apparaten elkaars signalen kunnen doorgeven, ontstaat een slim netwerk in de lucht. Daardoor zie je niet alleen waar andere piloten zitten, maar ook wie stijgt, waar het werkt en welke lijn waarschijnlijk interessant is.



"FANET verandert 'ik zoek thermiek' in 'wij vinden thermiek.'"

ADSL: zichtbaar voor iedereen
En dan komt de nieuwste ontwikkeling: ADSL. Waar FLARM en FANET vooral binnen onze eigen wereld werken, kijkt ADSL verder. Veel verder. ADSL maakt je zichtbaar voor andere luchtvaart, grondsystemen en steeds belangrijker… drones.
Het idee is simpel: niet alleen gezien worden door andere piloten, maar door het hele luchtruim-systeem ADSL (Automatic Dependent Surveillance – Light) is ontwikkeld om lichte luchtvaart, zoals paragliders, ultralights en andere niet- of licht-gecertificeerde gebruikers, elektronisch zichtbaar te maken met relatief eenvoudige en betaalbare apparatuur. In plaats van alleen binnen het eigen vrije-vlieg-ecosysteem te werken, is ADSL bedoeld als een bredere zichtbaarheidstaal: je zendt jouw positie, hoogte, koers en identificatie uit zodat andere systemen, grondstations en in de toekomst ook drones of U-space diensten jou kunnen herkennen. Het grote verschil is dus niet alleen veiligheid dichtbij, maar ook integratie in een steeds digitaler luchtruim.





Drie systemen op een rij
Een **FLARM**-apparaat gebruikt GPS om te bepalen waar jij bent en hoe je beweegt. Die informatie wordt via radio uitgezonden. Andere FLARM-apparaten ontvangen dat signaal en rekenen uit of jullie vliegpaden elkaar gevaarlijk naderen.
Het is dus in essentie: meten + voorspellen + waarschuwen.
FANET gebruikt ook positiegegevens uit je instrument, maar richt zich meer op het delen van informatie binnen een netwerk van vrije-vliegpiloten. Apparaten sturen data naar elkaar door, soms zelfs via andere piloten als tussenstation. Daardoor ontstaat een soort vliegend netwerk waarin je verkeer, thermische spots en lokale informatie kunt zien.
ADSL begint net als de andere systemen bij een GNSS-positie (zoals GPS of Galileo), maar verpakt die informatie in een gestandaardiseerd bericht dat voor bredere zichtbaarheid bedoeld is. Simpel gezegd: jouw apparaat bepaalt waar je bent, zet dat om in een digitaal bericht en zendt dit uit zodat andere luchtgebruikers of systemen jou elektronisch kunnen zien.
Kort samengevat:

- FLARM = collision warning
- FANET = netwerk en gedeelde vluchtinformatie
- ADSL = elektronische zichtbaarheid in het bredere luchtruim

"Met ADSL besta je ook voor systemen die jou anders nooit zouden zien."

Geen keuze maar een combinatie
Het is verleidelijk om te denken: welk systeem is het beste? Maar dat is eigenlijk de verkeerde vraag. Want elk systeem doet iets anders:

- FLARM beschermt je tegen directe botsingen
- FANET helpt je anderen te vinden en te begrijpen
- ADSL maakt je zichtbaar in het grotere geheel

Samen vormen ze een compleet beeld van wat er om je heen gebeurt. Meer inzicht = meer rust in de lucht.

Terug naar dat ene moment
Je hangt weer stil in de lucht. Je vario piept zacht, onder je trekt het landschap voorbij. Maar dit keer weet je iets meer: waar andere piloten zitten, wie er mogelijk jouw kant op komt en dat je ook (electronisch) zichtbaar bent voor verkeer dat jij misschien niet eens ziet.
De vrijheid is hetzelfde gebleven. Maar je bewustzijn is gegroeid omdat je geïnformeerd wordt door techniek.

"Slim vliegen neemt niets weg van de magie — het maakt je er alleen zekerder van."

Het netwerk OGN

Er zijn ook opensource technieken die een bijdrage kunnen leveren in je awareness tijdens je vlucht. Open Glider Network (OGN) is een wereldwijd, door de community gedragen netwerk dat is ontworpen voor het live volgen (tracking) van zweefvliegtuigen, drones, paragliders en andere lichte luchtvaartuigen. Het project is ontstaan vanuit de behoefte van zweefvliegers om elkaar in real-time te kunnen zien vliegen en om de veiligheid in de lucht te vergroten.

Hoe werkt het?
Het OGN maakt gebruik van een slimme combinatie van betaalbare technologieën:
1. In het vliegtuig: Luchtvaartuigen zijn uitgerust met een transponder of tracker, meestal op basis van FLARM(een anti-botsingssysteem voor de kleine luchtvaart) of speciale, goedkope OGN-trackers. Deze apparaten sturen continu via radiosignalen (vaak op de vergunningsvrije 868 MHz-frequentie) de GPS-positie en hoogte uit.
2. Op de grond: Vrijwilligers, zweefvliegclubs en luchtvaartenthousiasten plaatsen overal ter wereld grondstations. Deze stations bestaan vaak uit een simpele antenne gekoppeld aan een goedkope minicomputer (zoals een Raspberry Pi) met een USB-radio-ontvanger.
3. Op het internet: Het grondstation vangt het radiosignaal van het overvliegende vliegtuig op en stuurt deze data via het internet door naar de centrale OGN-servers.

Waarvoor wordt het gebruikt?
Live Flight Tracking: Iedereen kan thuis of op de vliegclub live meekijken waar vliegtuigen zich bevinden via websites zoals GliderTracker of de officiële Open Glider Network kaart.
Veiligheid en SAR (Search and Rescue): Als een zweefvliegtuig een buitenlanding moet maken in een weiland of onverhoopt crasht, helpt de laatst bekende OGN-positie de hulpdiensten om het toestel direct te lokaliseren.
Wedstrijden: Grote internationale zweefvliegcompetities gebruiken het OGN om de races live in 2D of 3D uit te zenden voor publiek via platformen zoals YouTube.
Automatische logboeken: Veel vliegclubs gebruiken de data om automatisch de start- en landingstijden van hun vloot te registreren.

Privacy en Database
Piloten kunnen hun toestel registreren in de centrale OGN-apparaatdatabase. Hierin kun je zelf bepalen hoe je zichtbaar bent. Als een piloot liever anoniem blijft, kan dat worden ingesteld; de positie wordt dan nog steeds getoond (voor de veiligheid), maar de registratie en de naam van de piloot worden afgeschermd. Ben je een piloot die zijn vliegtuig wil aanmelden bij het netwerk, of overweeg je zelf een grondstation te bouwen voor jouw lokale vliegclub?

Links

Meer informatie over OGN en automatische logboeken vind je op deze sites:

glidernet.org
air-link.space
flieger.news
twinfan.gitbook.io
fai.org
wiki.glidernet.org
glidertracker.de

Veiligheid en protocollen bij het paragliden op het lierterrein

Veilig schermvliegen op een lierterrein is een samenspel van goede voorbereiding, strikte procedures en een nauwe samenwerking tussen verschillende hoofdrolspelers. Of je nu in Nederland op een vlak polderland vliegt of op een buitenlands lierveld, de basisprincipes van veiligheid blijven overal ter wereld gelijk: veiligheid is de verantwoordelijkheid van iedereen.



De Hoofdrolspelers

- Op een lierterrein zijn er vier cruciale rollen die samen zorgen voor een veilige vliegdag: • De Lieroperator: Hij of zij is letterlijk “de baas” op het veld en bedient de lierinstallatie. De operator moet het apparaat “blindelings” kunnen bedienen om alle aandacht bij de piloot en de omgeving te houden.
- De Startleider: Deze persoon heeft de leiding op de startplaats. De startleider controleert of de piloot klaar is, neemt kennis van diens ervaring en vormt de communicatieschakel tussen de start en de lier.
- De Instructeur: Bij cursisten is de instructeur verantwoordelijk voor de begeleiding. Hij beoordeelt of een leerling klaar is voor een vlucht en neemt vaak de radiobegeleiding over zodra de piloot veilig is opgelierd.
- De Piloot: De piloot is uiteindelijk zelf verantwoordelijk voor zijn materiaal en de uitvoering van de 5-puntencheck voor de start. Tijdens het lieren moet de piloot de aanwijzingen van de lieroperator nauwkeurig opvolgen.
- Voorbereiding: Meteo en NOTAM's Een veilige vlucht begint al de dag van tevoren met het verzamelen van informatie. •
- Meteorologie: Het bestuderen van het weer (windkracht, richting, thermiekverwachting) is essentieel. Voor lieren geldt in Nederland een algemene richtlijn van een maximale windkracht van circa 15 knopen, afhankelijk van het type scherm. •
- NOTAM's (Notice to Airmen): Het raadplegen van NOTAM's is verplicht om te weten of er tijdelijke restricties of gevaren zijn in het luchtruim, zoals militaire oefeningen of de status van nabijgelegen vliegvelden.

Tips en Tops

- Top: Het gebruik van een automatische veiligheidsrelease is bij traplieren (steptowing) een absolute must; deze ontkoppelt zelf bij een te hoge zijdelingse kracht.
- Tip: Communiceer rustig en formeel via de radio. Geef bij twijfel over de identiteit van een piloot in de lucht het commando: "Trappel met je benen als je binnengepraat wil worden".
- Tip: Neem na een misstart even de tijd om tot rust te komen en doe een debriefing voordat je het opnieuw probeert.

Do's and Don'ts

- Do: Voer altijd de 5-puntencheck (Piloot, Lijnen, Scherm, Wind, Luchtruim) uit vlak voor de start. • Do: Gebruik bij (dreigend) gevaar direct het commando "STOP-STOP-STOP"; iedereen op het veld mag dit roepen.
- Don't: Nooit lieren in de wolken of mist; je verliest je oriëntatie en bent onzichtbaar voor ander vliegverkeer.
- Don't: Nooit proberen te starten als de paraglider niet recht boven je staat; de lieroperator moet dan de start direct afbreken.
- Don't: Knoop nooit een gebroken lierlijn; deze moet altijd correct worden gesplitst (gelast) om de sterkte te behouden.

Honderden mensen maken kennis met deltavliegen op MadNes Festival

Tijdens de laatste editie van MadNes Festival hebben honderden bezoekers kennisgemaakt met deltavliegen. Op het strand vlogen deelnemers een klein stukje boven de zandduinen, terwijl anderen virtueel de lucht in gingen in een VR-simulator. Voor Delta Fly Adventures was het de eerste deelname aan het sportieve festival op Ameland en deltavliegen bleek een opvallend succesvolle aanvulling op het brede outdoor- en sportaanbod van MadNes.

Tekst: Heleen van den Bos
Foto's: Philip Snijder





Wind in je gezicht, zand onder je voeten en dan ineens dat moment waarop je loskomt… Tijdens MadNes Festival deze zomer op Ameland ontdekten honderden festivalgangers hoe bijzonder deltavliegen voelt. Tussen surfen, kiten, boarden, muziek en strandactiviteiten bleek de luchtsport een natuurlijke aanvulling op alles waar MadNes Festival voor staat: buiten zijn, bewegen, ontdekken en samen spelen met de elementen.
"We horen nog vaak dat deltavliegen de sport der dinosaurussen zou zijn. Maar als je goed kijkt, zie je dat de deltavliegen juist in de lift zit," vertelt Heleen van den Bos, eigenaar van deltavliegschool Delta Fly Adventures. "De sport wint terrein en wordt steeds zichtbaarder. Bovendien hebben steeds meer jonge mensen interesse voor de sport. Die interesse moet je nog wel zien om te zetten in actie, met een moderne aanpak. Delta Fly Adventures richt zich sterk op jongeren. Of dat werkt? Daarvoor gingen we naar het MadNes Festival, afgelopen zomer op Ameland."

Meteen echt de lucht in
Bijna 200 mensen deden mee aan de introductieworkshops deltavliegen op MadNes. Onder begeleiding van het team van Delta Fly Adventures, de deltavliegschool uit Groningen/Drenthe, leerden deelnemers de basis van starten, sturen en landen. De stevige wind zorgde voor een unieke ervaring: door de lift van de wind kwamen veel deelnemers daadwerkelijk even los van de grond.
“De reactie van mensen als ze voor het eerst loskomen, is fantastisch,” vertelt Jurre Otten, stagiair Sport en Bewegen en instructeur in opleiding bij Delta Fly Adventures. “Je ziet ze beginnen met gezonde spanning, ‘ooh, wat gebeurt hier?’ en een paar seconden later landen ze met een enorme grijns: ‘waaaah, ik vlieg!’”

Ook virtueel vliegen trok veel belangstelling
Naast de workshops op het strand trok ook de VR-simulator veel bekijks. Daarmee konden festivalbezoekers en voorbijgangers kennismaken met de luchtsport. De belangstelling was groter dan de beschikbare plekken: de crew draaide overuren om zo veel mogelijk mensen voor het avondprogramma de ervaring van vliegen mee te geven.
Het enthousiasme op het festivalterrein was groot. De mensen van Delta Fly Adventures werden gedurende het weekend regelmatig herkend als ‘team deltavliegen’ en werden continu aangesproken door bezoekers én festivalstaf met vragen over vliegen in Nederland, lessen, veiligheid, materiaal en de mogelijkheden om zelf verder te gaan met de sport.
Voor veel deelnemers bleef het niet bij een korte festivalactiviteit, maar werd het een eerste kennismaking met een nieuwe vorm van avontuur. De organisatie was ook blij met de aanvulling en sprak al over volgend jaar.

Geïnspireerd door eigen ervaring
Het idee om deltavliegen naar MadNes te brengen kwam van Yan Disselhorst, 22 jaar en één van de teampiloten van Jong Deltavliegend Nederland. Hij kende MadNes als bezoeker en zag direct de match tussen het festival en de sport. Nu was hij het hele weekend actief met het geven van de workshops. Yan vertelt: “Het was hartstikke vet om mensen voor het eerst te laten vliegen, en deltavliegen paste inderdaad héél goed bij het publiek.”
Voor Delta Fly Adventures smaakt de eerste deelname aan MadNes naar meer. De combinatie van strand, wind, sportieve festivalbezoekers en nieuwsgierige beginners bleek een perfecte voedingsbodem om deltavliegen zichtbaar, toegankelijk en beleefbaar te maken.

Van introductie naar complete opleiding
Zo’n introductie is natuurlijk hartstikke leuk. Maar wat is het ver-



volg? "Tot voor kort was dat er eigenlijk niet voor jongeren", vertelt Heleen. "Jongeren beleven de sport heel anders dan bijvoorbeeld piloten van 65+. Ze leren ook veel sneller en hebben andere ambities. Wij organiseren verschillende introductiedagen en stages speciaal voor jongeren en werken aan een talentontwikkelingslijn. Daarmee kunnen jonge piloten zich veel sneller ontwikkelen, of ze nou wedstrijden willen gaan vliegen, instructeur willen worden of gewoon relaxed van het vliegen en de community willen genieten. We werken samen met de KNVvL in de pilot Jong Deltavliegend Nederland, ook gericht op jongerenactivtatie."

Next Aero Gen – De nieuwe generatie deltavliegers

Delta Fly Adventures organiseert die activiteiten niet zomaar: ze vallen onder het programma van Next Aero Gen. Next Aero Gen richt zich op het vernieuwen van de deltavliegsport, in Nederland en internationaal. De focus van het programma ligt op talent, duurzaamheid en inclusiviteit. Concreet werkt Next Aero Gen bijvoorbeeld aan het bundelen van kennis over opleiding en materiaal, aan het begeleiden van organisaties op het gebied van veiligheidsmanagment en diversiteit, en het ontwikkelen van een compleet opleidingsprogramma voor piloten van 16 tot 35 jaar. Heleen van den Bos is een van de initiatiefnemers van Next Aero Gen; ze startte het samen met strategisch adviseur Toon van Haren van Nacu Core.

Samen ontwikkelen en richting geven

Heleen van den Bos: "Dankzij Jong Deltavliegend Nederland is er een jongerenteam in oprichting, en zijn we een stageprogramma gestart voor MBO-studenten Sport & Bewegen. De jongeren in het team krijgen extra begeleiding en geven op hun beurt weer invulling aan het jongerenprogramma. Zo kwam onze teampiloot Yan Disselhorst met het idee om naar MadNes Festival te gaan. Dat werkten we uit, samen met andere jonge piloten en Jurre Otten, stagiair Sport & Bewegen van het Drenthe College. Die hebben uiteindelijk de workshops ook begeleid. Iedereen leerde ervan en had een geweldige tijd."

Structuur, visie en energie

Voor Next Aero Gen blijft het niet bij promotie op een festival. Toon van Haren, eigenaar van Naru Core en mede-initiatiefnemer van Next Aero Gen zegt: "Het gaat erom dat er een goede pedagogische en didactische structuur onder ligt, en dat scholen, vliegverenigingen en bonden vervolgens samenwerken om de instroom in goede banen te leiden. Daar hoort ook een nieuwe veiligheidscultuur bij, en anders omgaan met tijd, materiaal en mentale en fysieke gesteldheid. Structuur, visie en samenwerking: dat zijn de bouwstenen voor blijvende vernieuwing in elke sport. Oók in de lucht."



Aankomende jongerenactiviteiten

Next Aero Gen en Delta Fly Adventures organiseren het hele jaar door speciale dagen, cursussen en Fly Camps voor jongeren. De eerstvolgende jongerenintroductiedag is op 11 oktober, tijdens het nationale community-weekend voor deltapiloten op vliegveld Stadskanaal.

Dat weekend start ook het winterprogramma van de vliegschool, met extra aandacht voor de instroom van jongeren in het N.A.G. Youth Fly Camp. Dat is van 1 tot en met 8 augustus 2027, voor piloten van 16 tot 27 jaar uit heel Europa. Iedereen die zich goed wil voorbereiden voor het kamp, kan in de winter al gericht vaardigheden verbeteren en kennismaken met andere, internationale deelnemers.

Wie meer wil weten over Next Aero Gen kan de ontwikkelingen volgen op nextaerogen.com of via instagram: @nextaerogen.

Hevige brand dupeert Pancho and Amelia

Op woensdag 20 mei 2026 heeft een hevige brand in Diemen een bedrijfsverzamelgebouw gewoed. Veel bedrijven die daar ruimte huurden zijn ernstig getroffen en hebben alles verloren. Ook paraglidingshop Pancho and Amelia is door deze brand gedupeerd. Mede-eigenaar Jan Sikking vertelt dat hij verkoop- en opslagruimte had in het pand. Hij zegt alles kwijt te zijn, 'ook materiaal van klanten'. "Ik ben alles verloren. Ik moet het nog verwerken," vertelde Jan aan de krant het Parool.

De verzekeringen keren vooralsnog niets uit omdat de oorzaak van de brand niet achterhaald kan worden. De verhuurder wijst elke vorm van aansprakelijkheid af. Het zal een lange juridische strijd worden, zegt Jan. "Maar op dat juridische gedoe zit ik niet te wachten en we gaan door met het bedrijf, onze energie is niet opgebrand. Veel collega leveranciers hebben hun hulp aangeboden daar ben ik hun erg dankbaar voor."





Het pand in Diemen waar Pancho and Amelia haar bedrijfsruimte had is door de brand ernstig beschadigd. Mede-eigenaar Jan Sikking zegt dat hij alles kwijt is, maar dat Pancho and Amelia doorgaat.

Informatie

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

Paragliding

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie

Deltavliegen

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie

Paramotorvliegen

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



MadNes festival, Ameland
Foto's: Philip Snijder