

Paragliding

Deltavliegen

Paramotoring

LIFT



39

Oktober 2025



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

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

Hoofredacteur

Bastienne Wentzel

Redactie-adres

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

Redactie

Jesper Albers, Peter Blokker, Tamara
Blokker-Hondsmerck, Mario Spee, Titus
Verbeek

Coverontwerp

Leonard Bik

Vormgeving & DTP

Leonard Bik, Bastienne Wentzel

Druk

Drukkerij Weemen.

Advertenties

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

Bijdragen voor Lift

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

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

Keep moving

Na een heerlijke nacht doe ik de gordijnen van ons appartement open. Om ze vervolgens gauw weer te sluiten. Laaghangende wolken en dunne regendruppels toveren de mooie omgeving om in een – *dare I say it* – bijna Nederlandse omgeving. Ik kan de overkant van het meer nèt zien. De bergtoppen spelen echter verstoppertje. En dat spelletje zijn mijn piloot en ik na de afgelopen paar dagen wel zat.

Tuurlijk, we weten dat het weer in de bergen wisselvallig kan zijn. We gaan hier ook niet heen om bruin te worden en in het meer te zwemmen. Actie willen we, en genieten van deze mooie omgeving. Want een berg oplopen is leuk en de inspanning biedt voldoening. Maar de slagroom op de taart is toch het uitzicht bij het bereiken van de top of berghut. Met het liefst nog een vluchtje naar beneden als kers op dat spreekwoordelijke gebakje. In plaats van dit droombeeld zie ik ons alweer bij een koffietentje zitten met een echt gebakje. Ook lekker, maar niet waar we voor zijn gekomen. En ik wil liever geen extra lichaamsvet als souvenir mee naar huis...

Mijn piloot heeft al ontbijt gemaakt en een beetje onbestendig eten we ons pistoletje. De afgelopen dagen waren we als yin en yang, goed in balans. Als de een even gefrustreerd was over het weer, had de ander wel een leuk alternatief plan en omgekeerd. Maar vandaag ontbreekt bij beide de energie.

Een kloof bezoeken? Slecht weeractiviteit numero uno in de bergen, maar na kloof numero 4 wil je wel eens wat anders. Winkelen? Te druk en we hebben al genoeg spullen. Binnen-zwembad? Hebben we hier één keer geprobeerd en was zachtjes gezegd geen succes. Een half uur gaat zo voorbij. Dan drukken we op de reset-knop. Kom op, we zijn op vakantie; we hebben een Gästenkarte en mogen gratis met de trein; *let's go!*

De slagroom op de taart is toch het uitzicht bij het bereiken van de top of berghut. Met het liefst nog een vluchtje naar beneden als kers op dat spreekwoordelijke gebakje

We pakken de trein naar Salzburg. Normaal gesproken reis ik geen 1,5 uur voor een stadsbezoek. Maar hé, we zijn in beweging en vanuit de trein zie je toch iets van het land. Hoe dichterbij we in de buurt komen, hoe meer uitzicht we krijgen. Voor we het weten is de reis om. De stemming verbetert verder als we het station uitstappen. Is dat....de zon?! Deze plottwist hadden we niet zien aankomen. Salzburg blijkt een superleuke stad, met diverse vestingen, kastelen, het huis van Mozart én lekkere gebakjes, waar we toch voor bezwijken. Vanaf Festung Hohensalzburg hebben we prachtig uitzicht over de stad én de omliggende bergen. Wát een topdag. We zijn blij dat we vanmorgen toch in beweging zijn gekomen.

's Avonds zien we op de weersvoorspelling dat het morgen weer een bewolkte dag wordt. Mijn piloot en ik kijken elkaar aan en knikken. Grossglockner Hochalpenstraße: here we come! Met héél misschien nog een vluchtje aan de zuidkant van de bergketen. Uiteindelijk blijkt na twee weken vakantie dat we toch meer vluchten hebben gemaakt dan de lokale tandempiloten. En daar zaten weer een paar hele mooie tussen.

Vouwkonijn



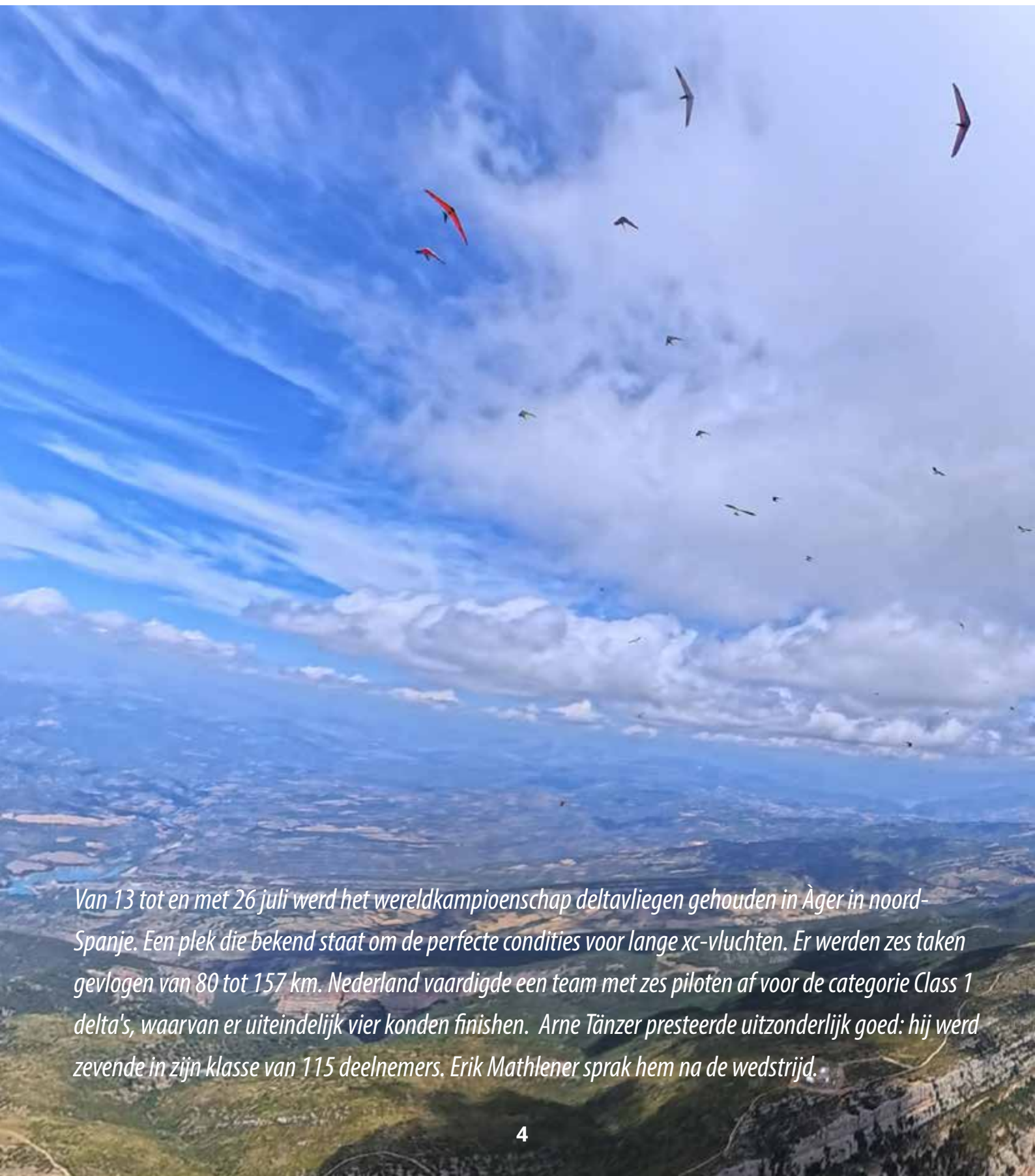
Cover: Samen soaren - parakite en delta (foto: Philip Snijder)

WK deltavliegen: interview met Arne Tänzer	4
Drieluik Climb&fly deel 2: Mönch	10
Terugblik Red Bull X-Alps 2025 met Sebrand Warren	16
Ozone Chabre Open 2025	22
Fly&hike in Oostenrijk	28
Na 15 jaar pauze weer paragliden	34
Oldtimers op het strand	38
NK Vlakland paragliding 2025	40
Overland met de paramotor	42
KNVvL nieuws	47

Sebrand Warren finisht bij de Red Bull X-Alps 2025: hij landt als laatste op het vlot op het meer van Zell am See in Oostenrijk. Foto: Erwin Voogt

Arne Tänzer 7e van de wereld

Interview en tekst: Erik Mathlener



Van 13 tot en met 26 juli werd het wereldkampioenschap deltavliegen gehouden in Àger in noord-Spanje. Een plek die bekend staat om de perfecte condities voor lange xc-vluchten. Er werden zes taken gevlogen van 80 tot 157 km. Nederland vaardigde een team met zes piloten af voor de categorie Class 1 delta's, waarvan er uiteindelijk vier konden finishen. Arne Tänzer presteerde uitzonderlijk goed: hij werd zevende in zijn klasse van 115 deelnemers. Erik Mathlener sprak hem na de wedstrijd.

Dit is het **geheim**



Boven de ridge van Åger. Foto: Saulius



Drukte op de start van Àger. Foto: Saulius

Nog voor de start leek de race verloren. Honderd andere piloten vlogen hoog boven hem, hun deltavleugels glinsterend in de Spaanse zon, al lang onderweg naar het eerste keerpunt. Een strategische beslissing om tien kilometer van de start weg te vliegen, was faliekant verkeerd uitgepakt.

Arne Tänzer (36) zat samen met een klein groepje ver onder de starthoogte. Ergens waar hij absoluut niet wilde zijn. De wolk die zij hadden uitgezocht bleek een illusie. De thermiek was zwak, chaotisch, onbruikbaar en er stond veel wind. In plaats van de gehoopte halve minuut voorsprong, hadden ze nu een gigantische achterstand. De frustratie was voelbaar, de race leek nog voor de start voorbij.

Maar wat volgde was niet het einde, maar de start van een van de meest memorabele vluchten van zijn carrière.

"VG erop en hard racen," dacht hij. Maar het universum leek tegen hem samen te spannen. Elke keer als hij vaart maakte, kwam er weer iemand boven hem langs. "Het ging zo goed deze wedstrijd," mompelde hij tegen zichzelf, terwijl hij toekeek hoe zijn kansen leken weg te smelten in de Spaanse hitte.

Maar toen gebeurde er iets veelbelovends. Omdat hij achterop vloog, kreeg hij een perspectief dat de koplopers misten. Hij kon observeren. Voor hem uit zag hij groepjes piloten stijgen in verschillende thermiekbellen. Sommige stegen traag en moeizaam, andere schoten als raketten omhoog. Hij maakte een strategische keuze die alles zou veranderen: lineair vliegen naar de twee beste bellen die hij kon zien. Geen gissingen, geen hoop, maar een visie gebaseerd op wat hij zag gebeuren.

De eerste bel pakte hij perfect. De tweede ook. Als een chirurg die precies weet waar hij moet snijden, navigeerde hij door de lucht. Elke thermiekbelt werd maximaal uitgebuit, elke overgang was efficiënt en doordacht.

Na 40 kilometer (van de 96) was het onmogelijke gebeurd. Hij vloog weer bij de top 15. Niet alleen dat, hij zat er nog boven ook. De gigantische achterstand was weggewerkt door slim vliegen en efficiënt te vliegen. In de zenuwslappende race die volgde,

kwam hij als tweede binnen, slechts achttien seconden na de wereldkampioen. Als een Max Verstappen die vanaf de achterkant van de grid alsnog op de tweede plek eindigt.

Dit verhaal is niet zomaar een anekdote; het belichaamt de essentie van Arne's vliegfilosofie. Het gaat over mentale veerkracht, strategische keuzes en de passie om nooit op te geven. Dit artikel is een diepere duik in zijn wereld, met lessen die waardevol zijn voor elke vlieger, ongeacht het niveau of het type vliegtuig.

Hoe het allemaal begon

Elke grote prestatie begint ergens. Voor Arne begon het niet met een persoonlijke droom, maar met een toevallige ontmoeting van zijn moeder en een busje. Het verhaal is bijna te mooi om waar te zijn. Op een koude dag in februari zag Arne's moeder een busje van de 'Deltavliegschool Flying Dutchman'. Ze deed haar zoon Tom een onverwacht aanbod: als hij zijn Havo-examen zou halen, mocht hij op cursus. En zo geschiedde. Tom slaagde, en niet alleen hij, ook hun vader ging mee op de cursus. Zo werden hun familievakanties gevuld met deltavliegen en raakte ook de jonge Arne op zijn vijftiende besmet met het vliegvirus.

De overgang van recreatief vliegen naar wedstrijddeelname kwam pas later. In 2010, na ongeveer zeven jaar vliegen, deed hij mee aan zijn eerste wedstrijd: het Dutch Open. De redenen hiervoor waren divers. Arne wilde nieuwe plekken ontdekken en beter leren vliegen van ervaren piloten. De competitie was voor hem een middel om te groeien, mensen te leren kennen en tegelijkertijd in contact te blijven met de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van instrumenten en vleugels.

Tegenwoordig heeft hij een andere motivatie om mee te doen aan wedstrijden. Het is nu meer een manier om met zijn vrienden te



Final glide richting goal. Foto: Saulius

vliegen, waar een competitief element in zit. Je kunt je meten aan anderen, maar tegelijkertijd is het een sociale aangelegenheid. Zijn definitie van progressie is dan ook veranderd. Hij meet zijn groei niet alleen aan de hand van wereldranglijstpunten maar vooral aan de mentale stabiliteit die hij heeft ontwikkeld. Dat hij ontspannen kan vliegen in extreem gespannen situaties is voor hem de meest waardevolle progressie die hij heeft geboekt. En dat is iets wat elke piloot, ongeacht of je competitief bent, kan beamen. Het is de ultieme beheersing van jezelf en je vaardigheden.

De strategie van een topsporter

Een wereldkampioenschap is een gigantische onderneming. Het recente WK in Åger, Spanje, was een categorie 1-wedstrijd, waar de beste piloten uit 26 landen aan meededen. Met 115 piloten in de lucht is het een georganiseerde chaos. De taken waren dagelijks anders en varieerden per dag in afstand van 84 tot 160 kilometer, over in totaal zes vliegdagen en 667 kilometer. De route bestaat uit een serie keerpunten met variërende radiussen, waarbij het doel is om zo snel mogelijk via die punten de finish te bereiken. Je krijgt punten voor de afstand die je aflegt, maar op het moment dat je het eindpunt (goal) ook haalt, krijg je ook punten voor de tijd. Hoe sneller je bent, hoe meer punten.

De start van een wedstrijd is een cruciaal moment. Een tot anderhalf uur nadat de eerste piloot van de berg is gestart, begint de tijd te lopen. Dit geeft de 115 piloten de tijd om zich te positioneren, een zo hoog mogelijke plek te veroveren, want de hoogste piloot heeft een significant voordeel. Hoe hoger je zit, hoe verder je kunt vliegen zonder opnieuw thermiek te hoeven zoeken.

"De kunst van het racen is niet alleen om hard te vliegen," zegt Arne, "maar vooral om slim te vliegen. Een cruciaal inzicht is het vliegen van rechte lijnen tussen de thermiekbellen. Vergelijk het met een touw op de grond met enkele bochten erin. Als je deze strak trekt reikt hij verder. Je kunt weliswaar hard vliegen, zo'n 90 tot 95 kilometer per uur, maar als je de volgende bel niet pakt, sta je aan de grond.

Een ander voorbeeld van slim vliegen is samen vliegen, wat goed naar voren kwam in de vierde taak van het WK. De piloten moesten

een gebied in waar een zeer lage wolkenbasis was (700 a 800m boven de grond), zonder wolken, alleen maar 'blauwe thermiek'. Normaal gesproken zou hij zo'n gebied vermijden, omdat de kans dat je aan de grond komt groot is. Maar in een wedstrijd, met tientallen andere piloten, zie je ook waar zij thermiek vinden. De gezamenlijke aanwezigheid van de groep zorgt ervoor dat je meer uit de dag haalt dan je in je eentje zou doen. Dit is een inzicht dat ook van onschatbare waarde is voor recreatieve vliegers: samen vliegen maakt je effectiever en is bovendien leuker. Waar Arne het voor doet is 'goal halen' in een wedstrijd, maar nog mooier is een gedeelde ervaring.

Op een van de dagen gebeurde er iets unieks: Arne kon werkelijk soaren op de wolken. De luchtlaag was zodanig dat de wind van een andere richting leek te komen en de wolk fungeerde als een massa waarop hij omhoog kon glijden. "Het is alsof je wakker bent en droomt," beschrijft hij het. Hij steeg met een halve meter per seconde, terwijl hij echt op de wolk soarde. Een unieke sensatie die hij nog nooit had meegemaakt.



Start van Åger. Foto: Saulius

*"De kunst van het racen
is niet alleen om hard te
vliegen, maar vooral om slim
te vliegen"*



Foto: Juaki Sanchez

Ontspannen vliegen in spannende situaties

De reis van Arne toont aan dat de ware groei niet in de punten op de ranglijst zit, maar in de mentale kracht om rustig te blijven in een chaotische omgeving. Zijn filosofie van ontspannen vliegen in gespannen situaties is een van zijn grootste prestaties. Hoe doet hij dat?

Arne vertelt dat hij de competitie bewust ervaart, maar dat hij zich niet laat beïnvloeden door de spanning over het eindresultaat. Vroeger tijdens grote wedstrijden was hij te veel gefocust op het eindresultaat en de angst om te verliezen, wat hem in de weg zat. Nu richt hij zich volledig op het moment, op de taak die voor hem ligt. "Laat ik die bel maximaal pakken, daar focus ik op," en "wat moet ik doen om nu hier beter te vliegen" zegt hij. Hierdoor verdwijnen de zorgen en kan hij optimaal presteren. Zijn comeback-vlucht is hiervan het perfecte voorbeeld: in plaats van te panikeren over zijn achterstand, bleef hij gefocust op het vinden van de beste thermiek, wat leidde tot een spectaculair resultaat.

Vorbereiding op het WK

De voorbereiding op een wedstrijd is voor Arne van cruciaal belang. Fysieke fitheid is een eis, naast het op orde hebben van het materiaal en de software van de vlieginstrumenten. Hij vertelt dat hij ruim een half jaar van tevoren fysiek extra voorbereidt en zelfs een vliegsimulator (Condor) gebruikt om het wedstrijdgebied te verkennen. "Een super nerdy bezigheid," zegt hij, "maar wel een effectieve manier om de technieken in de winter op peil te houden en het gebied te leren kennen van achter je pc."

Risico's nemen

Deltavliegen is een prachtige sport, maar het komt niet zonder risico's. Arne benadrukt dat hij een piloot is die weinig onnodige

risico's neemt. Tijdens een WK kan er wel eens een ongeluk plaatsvinden. Hoewel hij dit tijdens het vliegen van zich afzet om geconcentreerd te blijven, vindt hij het belangrijk om er bewust bij stil te staan. Het is een herinnering aan het feit dat het een gevaarlijke sport kan zijn, maar dat je altijd een goede afweging moet maken tussen risico en wedstrijdwinst. Onnodig risico nemen is het gewoon niet waard. Bewaak je grenzen, altijd.

De toekomst en de passie

Als het gaat om mentoren en voorbeelden, noemt Arne Manfred Ruhmer en Bill Moyes. Hoewel hij hen niet als idolen volgt, erkent hij dat hun bijdrage aan de sport immens is en dat er veel in de sport deltavliegen aan hen te danken is.

De toekomstplannen van Arne zijn duidelijk. Zijn volgende uitdaging is het EK in Italië volgend jaar en natuurlijk kleinere wedstrijden in de loop daarnaartoe.

De reis van Arne is een inspirerend verhaal van een piloot die de topsport met passie en strategie beoefent. Zijn verhaal leert ons dat de ware groei niet alleen in het nastreven van de punten op de wereldranglijst zit, maar in de mentale kracht om rustig te blijven in een kritische omgeving. Zijn lessen over voorbereiding en het vliegen in groepen, het omgaan met risico's en de focus op het moment in plaats van het resultaat, zijn van onschatbare waarde. Of je nu een deltavlieger of een parapenter bent, een beginner of een wedstrijdopiloot, de inzichten van Arne zijn universeel toepasbaar. Ze herinneren ons eraan dat vliegen, in welke vorm dan ook, draait om de liefde voor de sport, het delen van unieke momenten met anderen en het continu streven naar persoonlijke ontwikkeling. De vlieggemeenschap is een kleine, hechte wereld, en de prestaties van Arne laten zien dat inzet en passie je ver kunnen brengen, zelfs tot de top van de wereld.



Arne Tänzer (36)

Gestart met vliegen:

Eerste wedstrijd:

Vleugel:

Harnas:

Instrumenten:

2003

Dutch Open 2010

Icaro2000 - Laminar Z9 14.1

Rotor Havana S

Naviter Oudie-N & Compeo +

Nederlands kernteam

Boven: Sander van Schaik (niet gestart vanwege materiaalproblemen); Anne Conijn; Joost Eertman; Otto Philipse-Roes (uitgevalen met blessure);

Onder: Gijs Wanders; Arne Tänzer.



Foto: Francois Paul



Foto: Ben Tänzer

Uitslag WK Deltavliegen

Overall

1. Petr Benes (CZE)
2. Marco Laurenzi (ITA)
3. Peter Neuenschwander(SUI)

Nederlanders

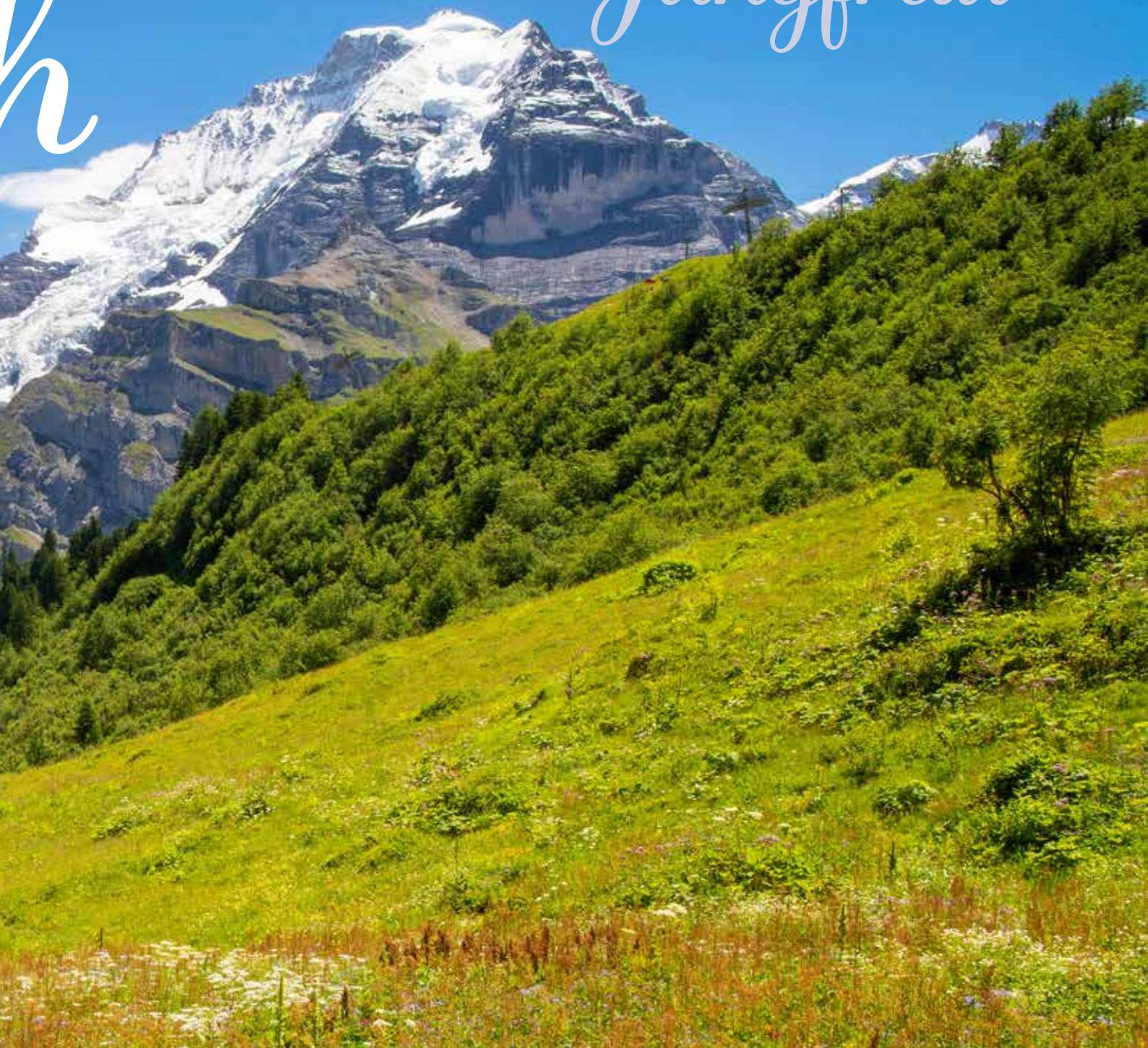
Arne Tänzer (7e plaats)
 Joost Eertman (39ste plaats)
 Gijs Wanders (50ste)
 Anne Conijn (85ste)
 Otto Philipse-Roes (111de)
 Het Nederlandse team eindigde als tiende van de 26 teams.

Eiger

Mönch

2.

h Jungfrau



“O sieh, sieh”, rief Heidi in grosser Aufregung, “auf einmal werden sie rosenrot! Sieh den mit dem Schnee und den mit den hohen, spitzigen Felsen! Wie heissen sie, Peter?”

Dat zijn de Eiger, de Mönch en de Jungfrau, de drie beroemde Alpenreuzen. Deze drie prachtige bergen in de Zwitserse Alpen hebben een onweerstaanbare aantrekkingskracht op alpinisten. Hoe mooi zou het zijn om deze te beklimmen en af te vliegen met de paraglider. In dit drieluik komen we daarachter. In deel 2 beklimmen we de Mönch - de monnik - naar misschien wel de mooiste startplek in de Alpen boven vierduizend meter.

Tekst en foto's: Peter Blokker



De Singleskin Squad op de start met uitzicht op de Mönch: misschien wel de mooiste startplaats boven vierduizend meter.



De Mönch is de middelste bergtop van het iconische trio dat het Berner Oberland domineert. Het andere iconische trio dat klaar staat om de Mönch te trotseren is de Singleskin Squad: Erik de Vries, Ewout van Rootselaar en Isaac Bjastad. Na de succesvolle beklimming van de Jungfrau denken ze ook de Mönch te kunnen bedwingen om vervolgens comfortabel met de singleskin naar het dal te zweven. Ik ben al een paar keer met deze sterke, vrolijke en ambitieuze jongens op pad geweest. Ze worden steeds beter in alpinisme maar het starten vanaf een wilde startplek, op hoogte, met bepakkings, in de sneeuw... dat is andere koek. Het wordt zeker weer een groots avontuur.

De Mönch

Gelegen in zuid-centraal Zwitserland, torent de Mönch 4.107 meter uit boven zeeniveau. De berg is populair bij klimmers die hun eerste vierduizenders willen beklimmen, maar ook bij doorgewinterde alpinisten die hun zinnen hebben gezet op de Eiger of de Jungfrau. Je kunt tussen deze alpenreuzen prima meerdaagse tochten maken, waarbij je acclimatiseert en telkens langere en zwaardere tochten maakt. De Mönchjochshut biedt een ideaal basiskamp voor mooie tochten, op jacht naar toppen en startplekken.

De zuidoostgraat

Ons eerste plan – de Mönch beklimmen vanuit het dal via de Nollenroute – moesten we laten varen. De Nollen, een steile gletsjer die de meest uitdagende hindernis is op de route, was in slechte staat en steenslaggevaarlijk. De belachelijk hoge temperatuur tijdens ons bezoek (zo'n 30 graden in het dal, 15 graden op de bergtop) doet de omstandigheden van de routes geen goed. Net als alle andere klimmers op de Mönch pakken we dus de R-line naar de Jungfrau-joch. Vanaf dit treinstation lopen we direct de gletsjer op naar het beginpunt van de zuidoostgraat. Dit is geen moeilijke route (PD – Peu Difficile), maar de messcherpe topgraat is behoorlijk luchtig en biedt weinig mogelijkheden om te zekereren. Vanaf het bergstation is de top in ongeveer twee tot drie uur te bereiken.

Moeiteloos naar de graat

Dit is andere koek. Op de Innere Rottalgrat van de Jungfrau waren we de enige klimmers. Nu zitten we in de trein naar het Jungfrau-joch en staan we met tientallen toeristen en alpinisten in een mum van tijd op de gletsjer. Terwijl ons bloed moet wennen aan de ijlere lucht, trekken we de stijgijsers aan en binden we ons in. Aan touw lopen we over vlak terrein – geprepareerd als een

Van de gletsjer naar de graat



Het team op de top van de Mönch.



Een klein stukje afdalen vanaf de top naar de startplek



skipiste – naar het begin van de zuidoostgraat. Moeiteloos, tot zover. Dat komt goed uit, want we kunnen onze aandacht laten afdwalen naar het grandioze uitzicht over de immense Aletschgletsjer. Met 22,6 kilometer is dit de langste gletsjer van de Alpen.

Op de graat

Het is prachtig weer. Of eigenlijk veel te warm, maar er is geen vuiltje aan de lucht en het voelt comfortabel. De zuidoostgraat is een afwisseling van rots, sneeuw en ijs, zogenaamd een “mixed route”. De route is vrij eenvoudig te vinden, omdat telkens de graat gevolgd wordt. Dit is bovendien een

populaire route. Als je groepen met gidsen voor je hebt, kan je ze beter volgen in plaats van een andere route kiezen. Als je op een stuk komt waar je geen sporen in de sneeuw of stijgijskrassen in de rots meer ziet... ben je aan het experimenteren. We halen hier en daar wat klimmers in en de meesten hebben we nog achter ons gelaten. De route is afwisselend, bestaat vooral uit klauteren en niet zozeer technisch klimmen.

File op de top

Op de topgraat wordt het allemaal wat spannender. Het uitzicht is onbeschrijfelijk, met prachtige vergezichten over de Aletsch-

gletsjer in het zuiden, richting Interlaken in het noorden en de alpenreuzen Mönch en Eiger voor en achter ons. De graat is hier en daar messcherp en we houden elkaar strak aan het touw. Tegemoetkomende groepen die vanuit de hut al eerder naar de top zijn geklommen, moeten we passeren. Stap voor stap, met de pickel in de aanslag, bereiken we de top. Het stroopt even op want de verplichte foto's moeten worden gemaakt. In de tussentijd dwalen mijn ogen af naar startmogelijkheden. Hier op de top is het allemaal te krap en te steil. Langs de graat omhoog waren er ook geen goede startmogelijkheden. Achter de top misschien?



Afdalen zonder moeite met een geweldig uitzicht op de Mönch.

We zullen hard moeten rennen door de slappe sneeuw. Waarom is het 15 graden op 4100 meter hoogte?

Startplekparadijs Mönch

Vanaf de top volgen we de graat een paar minuten omlaag en komen al snel op een prachtig sneeuwveld uit. Groot genoeg om alle vier de schermen naast elkaar te leggen. Een beetje vlak, maar dat is beter dan te steil want het scherm blijft nu tenminste liggen. De wind staat precies uit de goede richting, maar is te verwaarlozen. Vooral op deze hoogte met de lage luchtdichtheid. We zullen hard moeten rennen door de slappe sneeuw. Waarom is het 15 graden op 4100 meter hoogte? In vijf minuten voorbereidingstijd staan we alle vier klaar voor de start. Daar hebben we gisteren nog op getraind bij een klein hike&fly tochtje: startklaar in vijf minuten. Het plan is om vlak na elkaar weg te starten. Ik lig vooraan en begin te rennen.

Vliegen of vallen

Het scherm komt goed op maar voelt nog slap. Snelheid maken dus... het einde van

het sneeuwveld nadert. Wat daarachter ligt, een afgrond waarschijnlijk, is onbekend. Maar ik ben al committed. Dat scherm moet blijven staan boven me en alles wat onder mijn voeten komt trap ik naar achter. Het lijkt te werken, ik voel steeds minder onder mijn voeten en meer wind in mijn gezicht. Opgelucht vlieg ik de berg af. Dat was even werken maar dan heb je ook wat, een short-cut naar Grindelwald. De vlucht is spectaculair qua uitzicht en technisch gezien enorm eenvoudig. Grindelwald ligt aan de voet van de berg, dus geen moeilijke routes of angst om het niet te halen. Simpel, genieten van het uitzicht. Even een kijkje nemen bij de Mushroom, de uitkragende rotspilaar langs de westgraat van de Eiger, een beroemde BASE exit. De vlucht met een singleskin is vrij snel voorbij, zelfs met een hoogteverschil van drieduizend meter. Binnen een half uur sta ik op de zonovergoten landing bij Grindelwald. Maar waar zijn mijn maatjes?

Pechvogels

Het genot om met de paraglider af te dalen van de Mönch is niet voor iedereen weggelegd vandaag. Zodra ik het sneeuwveld verliet met de laatste voetafdrukken, keek ik achterom en zag mijn maatjes een voor een de sneeuw in duikelen. Weinig wind, grote hoogte, slappe sneeuw... het is niet eenvoudig. En na een paar pogingen ben je echt wel leeg. Met bonzende hoofden heeft de Singleskin Squad de schermen weer moeten inpakken en de berg te voet moeten afdalen. Het is niet leuk. Parapalpinisme is een mooie maar harde tak van sport. Eigenlijk moet je er altijd vanuit gaan dat je ook weer te voet moet afdalen. Tenzij alles meezit en je op magische wijze via de nooduitgang kunt ontsnappen, vliegend naar de bewoonde wereld. Wie weet, dient dat magische moment zich weer aan op de Eiger. Deel drie van het drieluik moet nog beleefd worden. We kijken ernaar uit...

Hoe ik het plezier in vliegen terugvond

Sebrand Warren

Sebrand Warren eindigde (voor Nederland) als 21e - en als allerlaatste die het goal haalde - in de Red Bull X-Alps 2025. Zijn taaie eindsprint dwars door hagelbuien leverde hem een dikke portie respect en applaus op. Een paar dagen later crashte hij, overmoedig geworden door zijn prestaties in de race, bij een toplanding in de Dolomieten en zit hij nu met een gebroken hiel voorlopig op de bank. Tijd om terug te kijken.



Tekst: Bastienne Wentzel

Foto's: Erwin Voogt

Sebrand, hoe is het met je?

"Best oké. Ik geniet eigenlijk wel van de rust. Ik heb dit jaar genoeg gevlogen, dus het voelt niet alsof ik nu van alles mis. M'n hiel is zo ongeveer zo slecht gebroken als je 'm kunt breken — blijkbaar is het ook nog eens een van de pijnlijkste botten. Maar goed, als dit het ergste is, dan komt het wel weer goed. Ik ga straks gewoon weer rennen."

De race ging geweldig goed toch?

"Absoluut. Het was precies zoals ik hoopte. Eerlijk gezegd dacht ik dat de kans groter was dat ik in de top 10 zou eindigen dan dat ik de finish op het vlot zou halen. Ik had goed getraind en wist een beetje hoe ik me verhoud tot andere atleten. Dus ik dacht: als ik goed race, zit top 10 er gewoon in. Maar het liep totaal anders. Op alle fronten."

Tijdens de Proloog leek je relaxed, maar het liep niet helemaal lekker. Wat ging er mis?

"Ik had eigenlijk al een lichte burn-out voor de start, zoals ik in het vorige interview al had verteld (zie Lift 38). En dat had ik veel serieuzer moeten nemen. Ik zat er mentaal niet lekker in: ik haalde geen plezier uit het vliegen, zelfs niet uit het hiken. Maar ik wilde die race zó graag doen. Ik motiveerde mezelf met het einddoel, niet met het plezier in vliegen of avontuur. De hele race is eigenlijk het verhaal geworden van hoe ik het plezier in het paragliden weer heb teruggevonden."

In de Proloog nam ik één verkeerde afslag, en zat daardoor onderaan het groepje — misschien 20 meter lager, het stelde niks voor. Maar in mijn hoofd voelde het als volledig falen. Ik raakte steeds verder achterop. Ik deed nog wel mijn best, maar het vuur van het vliegen ontbrak."

Je kwam uren na de laatste atleet over de finish in de Proloog en kreeg een staande ovatie bij het diner. Hoe was dat?

"Dat was echt supermooi. En het gaf me wel een boost om over die dip heen te komen. Maar ja, zo'n moment is ook vooral externe motivatie, daar kun je maar beperkt op teren. Er was genoeg externe motivatie om

door te gaan — ik had al zes mensen gevraagd om met me te gaan. Zoveel mensen rekenden op mij. Ik kon niet stoppen omdat ik me wat gedesillusioneerd voelde. Mijn team was best verrast, denk ik. Ze hadden me nog nooit zo gezien. Catie [zijn vriendin, BW] wist soms niet goed hoe ze moest reageren. Aan de buitenkant was ik meestal best vrolijk, maar mentaal zat ik er gewoon niet goed in. Het was dagen lang vechten tegen mezelf. Soms even bovenkomen voor adem, en dan weer kopje onder."

Hoe ging de eerste echte racedag?

"Ik voelde me best goed. De dag ervoor had ik nog een fijne solovlucht gedaan, gewoon om mezelf eraan te herinneren dat ik echt wel kon vliegen. Ik begon dus met vertrouwen. De eerste thermiek voelde goed — ik vloog prima mee met de rest. Maar toen miste ik een bel en maakte ik wat keuzes die me 40 kilometer achterstand opleverden."

De volgende ochtend konden de anderen gebruikmaken van vliegweer, ik liep de hele dag. Dat hakte erin. Het voelde alsof ik het al had verknald, terwijl we net begonnen waren. Ik lag 25, 30 kilometer achter."

Hoe wist je de eliminatie te voorkomen?

"Dag drie werd het omslagpunt. Ik had een flinke breakdown op een bergtop. Op de top geland, om even te resetten. Uithuilen met Catie en toen een paar vrienden gebeld. Dat hielp. Ik realiseerde me dat ik veel te veel aan het leunen was op m'n team. Waar zit de thermiek? Waar kan ik landen? Terwijl ik dat zelf best weet. Daarna ben ik weer gaan vliegen en vond ik een bel van 0,5 m/s net boven een veld. Die bracht me helemaal naar 3.000 meter. Vanaf toen begon ik het team te leiden, in plaats van steeds steun te vragen. Dat was een belangrijke les in leiderschap. Deze mensen zijn er om mij te helpen en het is juist goed als ik



Foto: Lukas Pilz (Red Bull Content Pool)

duidelijk zeg wat ik nodig heb. Het werkte meteen. Hugo Alvarez (MEX) zat maar zeven kilometer achter ons en trok een night pass, dus wij ook. Ik liep die nacht en ochtend in totaal 88 kilometer. Op dag vier vlogen we vanaf het middaguur helemaal tot St. Moritz. Toen hadden we ineens vijf atleten achter ons en waren we eindelijk min of meer safe.”

Toen knapte het weer op, toch?

“Ja, maar makkelijk werd het nooit. Toen we de Niesen haalden, dachten we: nu kunnen we doorknallen naar de Mont Blanc. Maar nee — regen. Toch gaf dat me juist energie. Ik hou ervan om te vliegen rond buien en regenvoorspellingen. Ik landde meerdere keren, wachtte tot het zonnetje terugkwam en ging weer de lucht in. Het was een topdag. Na de Mont Blanc vloog Ondrej (Prochazka) weer over me heen.

De wind stond bijna recht de berg af, maar hij is een beest in de bergen. Maakte een rare omweg, haalde me in. Ik zag ‘m en dacht alleen maar: ok, het werkt nog. Ik ben weer naar een startplek gelopen, gestart, en uiteindelijk 10 kilometer verder geland dan hij. Als je positief blijft en blijft vliegen, kan het alsnog werken. Dat heb ik in eerdere hike&fly-wedstrijden ook geleerd, maar voor de X-Alps moest ik het blijkbaar opnieuw leren.”

Dus vanaf daar liep alles op rolletjes?

“De dag erna had de beste voorspelling van de hele race. Maar ik had nauwelijks geslapen. Ik was zó moe — ik viel bijna in slaap tijdens het vliegen. Toch vloog ik 200 kilometer, wat prima was. Maar Ondrej deed er 300. Toen besepte ik: ik had het niet slecht gedaan, ik had gewoon slaap nodig. De dag erna hadden we weer onweer, maar we kon-

den er toch 90, 95 kilometer uitpersen. Maar toen kwam weer zo’n mentale dip. Ik begon weer te twijfelen, belde constant m’n team met vragen. Totdat Catie ook belde en zei: ‘Hee, ik wil je niet storen, maar misschien kun je proberen een beetje lol te hebben?’ En ineens schoot ik in de lach. Ik draaide eindelijk weer in een bel en begon te stijgen. Ik had de thermiek zelfs niet eens meer herkend – ik vloog er gewoon telkens recht doorheen. De volgende dag vloog ik alsnog 170 kilometer. Het leek nog steeds onmogelijk om te finishen, want we hadden nog 150 kilometer te gaan. Maar het geloof kwam terug.”

Met nog minder dan twee dagen op de klok - dacht je echt dat je het kon halen?

“De volgende dag zou er de hele dag onweer zijn, dus dat zou een lange loopdag worden. Maar ik heb eerder gezien hoeveel

Mijn vriendin zei: “Hee, ik wil niet storen, maar misschien kun je proberen een beetje lol te hebben?”

je soms kunt vliegen op zulke dagen. Dus misschien konden we met een beetje geluk 90 kilometer halen en alsnog de goal bereiken. Dat vooruitzicht – gewoon blijven gaan, wat er ook gebeurt – dat was precies de mindset die ik nodig had. We maakten de oversteek van de Zugspitze naar de bergen bij Innsbruck. En toen vond ik een belletje dat begon op 0,5 m/s en groeide naar 3 m/s. Toen wist ik: dit kan echt nog lukken.

Die laatste vlucht vóór de storm voelde alsof ik alles begreep: de wind, de belletjes, de lucht. In m'n eentje zou ik al lang geland zijn – puur door wat ik aan de lucht zag. Maar mijn team hield me perfect op de hoogte van de buien en de gustfronts. Twintig minuten na mijn landing kwam er een gustfront van 70 km/u en begon het te hagelen, daken vlogen van huizen. Iedereen



anders was al gefinisht, dus alle fotografen reden achter mij aan met vijf busjes. Dat voelde als een feest.

Als ik die ochtend met Ondrej was gebleven, omdat hij een betere piloot is, had ik die dag 30 minuten later gestart en de goal niet gehaald. Dus ik ben blij dat ik toen op mezelf vertrouwde. Soms maakt ervaring je juist te voorzichtig. Dit was zo'n moment waarop naïviteit juist werkte.

Ondrej stopte uiteindelijk, dat past niet bij zijn stijl om naar de goal te lopen, zei hij. "Die avond liep ik nog 45 kilometer, na eerder die dag al 30 kilometer en 2.000 hoogtemeters. De volgende ochtend liep ik de laatste 15 kilometer naar de Schmittenhöhe.

Het was een feestje. Ik liep nooit alleen — supporters van andere atleten liepen met me mee. Boven stonden een hoop mensen te juichen, waaronder Jean de Biolley. De vlot op het meer is trouwens veel kleiner dan je denkt. Ik had nog nooit op een vlot geland zoals andere acropiloten. Ik hoorde Gavin (McClurg) via de speakers om heli's vragen, dus ik gooide er een paar in. Het hele team was op de boot, en ook m'n vader, broer, m'n vriend Noam — en natuurlijk Catie, geweldig."

Wat gebeurde er na afloop van de race?

"Ik voelde me nog steeds de held. We waren onderweg naar huis, stopten bij de Tre

"Ik hou ervan om te vliegen rond buien en regenvoorspellingen. Die kolossale wolken voelen heel natuurlijk aan."



Foto: Lukas Pilz (Red Bull Content Pool)



Foto: Lukas Pilz (Red Bull Content Pool)



Cime, gingen lunchen bij een berghut. Toen ik wilde toplanden, koos ik het moeilijkste plekje met de meeste stenen. Want ja, ik had net de X-Alps gedaan, ik kan overal landen, toch? Reality check: keiharde landing, voet gebroken. Niks bijzonders, geen spectaculaire crash. Ik was gewoon moe en te zelfverzekerd."

Wat zijn je mooiste herinneringen?

"Die thermiek bij de Inn-vallei. Het besef: deze gaat ons naar de goal brengen. Dat was een emotioneel moment. Ook die breakdown op de berg, het bellen met vrienden, het weer opkrabbelen. En die night pass... dat voelde als een rave in de

bergen. Je bent totaal wazig, bijna high van vermoeidheid. Een van m'n supporters zette trancemuziek op en het was alsof ik aan het dansen was — acht uur lang, door de nacht. En dan komt de zon op. Magisch."

Wat werkte goed in je voorbereiding en wat niet?

"Mijn fysieke training en vliegtraining zaten goed. Ik voelde me zeker, ook in turbulente condities. Ik heb me nooit bang gevoeld, nooit boven m'n niveau. Dat is deels ook gewoon weten wanneer je niet moet vliegen. En fysiek: ik wist dat ik kon blijven rennen. Mijn benen konden het aan. Wat minder goed werkte: ik trainde te veel. En

in rustmomenten was ik te veel bezig met sponsors zoeken – dat legde teveel druk op alles. Ik dacht: als ik écht alles geef, wordt het vanzelf een goed verhaal voor sponsors. Maar dat is echt geen gezonde mindset."

Wat is de volgende uitdaging?

"Ik wil zeker nog eens de X-Alps doen. Ik hou van hike&fly. Competities zoals de X-Pyr, Dolomiti Superfly en zoveel mogelijk lokale races, dat lijkt me super. En ik heb al een opzet voor een documentaire. We zijn begonnen nu alles nog vers zit. We zoeken nog sponsors, maar hij komt er sowieso. Het is echt zo'n klassieke heldenreis, met veel mooie momenten."



Sportief, warm en gezellig



De lucht is bezaaid met kleurige stipjes die zich verspreiden over een uitgestrekte ruimte. Mijn vario piept langzaam. En ik... twijfel.

Voor me steekt de groep van zo'n tien piloten, waarin ik al een heel stuk meevlieg, over richting de Sailplaneridge. We zitten eigenlijk wat laag, maar volgens mijn aantekeningen zou er verderop bij Beaumont bijna altijd een huisbel moeten zitten. Ik besluit te blijven zoeken. Mijn groep verdwijnt langzaam uit beeld.

Maar de bel is er niet. Ik verlies hoogte, worstel om uit de vallei te klimmen en vervloek mijn keuze, bedenkend dat de anderen inmiddels al kilometers verder moeten zijn. Meter voor meter draaiend in slappe belletjes win ik hoogte terug, tot ik uiteindelijk weer op een respectabele afstand boven de ridge hang. Precies op dat moment kom ik dappere Do tegen, mijn stoere teamgenoot. Samen vliegen we nog een flink stuk door en maken de adembenemende oversteek naar de Aspres Ridge, waarboven een indrukwekkende kraag donkere wolken ons opwacht. En ineens voelt de verloren tijd, de race, minder belangrijk.

Hoe het begon

Ik verwachtte niet vooraan mee te vliegen. In 2020 maakte ik mijn eerste vluchtjes in het gebied rondom St. Vincent Les Forts. Meteen enthousiast kocht ik een oude Arcus om op de grond mijn schermcontrole onder de knie te krijgen, waarbij YouTube-filmpjes van onder andere FlyWithGreg aandachtig werden bestudeerd. De jaren erna volgden verschillende cursussen in allerlei landen, gemiddeld vier per jaar. Wanneer het vliegbaar was aan de lier, dan was ik daar te vinden of ergens aan de Nederlandse kust wanneer er een westelijk aspect in de windrichting zat. Het thermieken ging inmiddels best aardig, ik kon al uren boven blijven, maar ik miste nog iets om die ene stap verder te durven gaan: overland.

Bij Paragliding Holland volgde ik vorig jaar eerst een thermiekcursus en daarop aansluitend een overland-light cursus. Die gaven me een flinke boost: praktische handvatten én het vertrouwen om zelf te gaan experimenteren met overlandvliegen. Met elke vlucht leer ik het landschap nu beter lezen, waardoor ik mijn keuzes steeds

meer durf te vertrouwen en de afstanden op een comfortabele manier groeien.

De sprong naar competitie

Toen ik van de Ozone Chabre Open hoorde, dacht ik: dit moet ik doen. Het leek me spannend, maar ook de perfecte manier om mijn kunnen en grenzen te verkennen. De inschrijving verloopt razendsnel, dus zit ik startklaar achter mijn laptop. Mijn vliegmaatje Jos schrijft zich dezelfde avond nog in, maar belandt al rond plek 150. Luuk komt erbij op plek 170 en uiteindelijk vult Doseah ons team aan.

Omdat we ons zo laat inschrijven en waarschijnlijk ook niet als eerste over de eindstreep zullen gaan, dopen we onszelf The Late Arrivals. Dankzij onze gemengde samenstelling man-vrouw-rookie worden we ingeloot.

We bereiden ons voor door elkaar vragen te stellen, routes te bestuderen en een Chabre-info avond bij Ralph, een vriend en ervaren OCO-piloot, bij te wonen. Hij legt uit hoe een wedstrijddag werkt, hoe je waypoints invoert en geeft ons kaarten met routes die ze voorgaande jaren hebben

‘De Chabre’ staat bekend als een instap-wedstrijd voor paraglidingpiloten die eens willen ervaren hoe competitievliegen is. Het gaat in de eerste plaats om leren en gezelligheid. Kim Paauw waagde de stap en doet verslag van een mooie wedstrijd die begin juli werd gehouden. “Toen ik over de Ozone Chabre Open hoorde, dacht ik meteen: dit moet ik doen.”

Tekst: Kim Paauw
Foto's: Martijn van Dijk



gevlogen.

Ook lezen we de Guide to Chabre van Flying Karlis en vliegen we de week voorafgaand aan de OCO al wat routes en taakjes om vertrouwd te raken met de vlieggebieden rond de Chabre Ridge.

Het team achter The Late Arrivals

Ons team bestaat uit vier vrij verschillende karakters, maar samen vormen we een enthousiaste eenheid.

Jos, alias K-Jos, is het energieke middelpunt. Hoewel hij de veteraan is van de groep, overtreft zijn onuitputtelijke energie die van iedereen. Zijn enthousiasme en humor werken aanstekelijk en hij zorgt altijd voor een goede sfeer.

Luuk Skywalker, sportman in hart en nieren die bijna alles wat hij oppakt meteen beheerst. Zijn talent voor paragliden is indrukwekkend; hij vliegt zonder moeite de grootste afstanden en inspireert ons allemaal met zijn kalme en doordachte ideeën en inzichten.

Doseah, onze jongste piloot, bijnaam ‘Dappere Do’, is een meester in het soaren en beheerst haar scherm als geen ander,



maar heeft nog amper overlandervaring wanneer zij zich inschrijft. Voordat ze aan de competitie meedoet volgt ze nog snel een overlandcursus. Die paar weken in de bergen helpen haar enorm om zich voor te bereiden op de OCO. En dan ik, 'Pilot 666'.

Het ochtendritueel

Elke wedstrijddag begint om negen uur in de grote tent. Eerst een terugblik met Jocky Sanderson en Jez Coombes: wat ging er gisteren goed, wat niet, welke keuzes maakten piloten? Daarna geeft Chris White een kleurrijke briefing over thermiek, wind, drukgebieden, inversies en verwachte ontwikkelingen.

Op basis daarvan kiest de organisatie vanaf welke start we gaan vliegen: Chabre, Bergies, Bucs of een andere plek. Dan begint de logistiek: piloten, harnassen en schermen in de busjes, op weg naar een nieuw avontuur. Bovenop de startplek maken we onze spullen klaar. We krijgen onze trackers en pas als iedereen zover is, wordt de taak bekendgemaakt: een route met waypoints en cilinders op een groot whiteboard. Telefoons en GPS'en komen tevoorschijn; iedereen programmeert geconcentreerd de taak. Dan wordt de take-off time bekendgemaakt, deze is altijd 45 minuten vóór de start time waarop de race echt begint, zodat iedereen rustig weg kan starten. De spanning is inmiddels al goed voelbaar.

125 piloten, één kleine startplek

Wat van tevoren zo intimiderend lijkt, blijkt uiteindelijk best mee te vallen. We starten één voor één, ieder op zijn gekozen moment. Maar eenmaal in de lucht verandert alles: zoveel piloten in één gaggle, allemaal in dezelfde bel op zoek naar die paar meter extra hoogte, dat is toch best wel spannend. Op even dagen draai je rechtsom in de bel, op oneven dagen linksom. Door de spanning vergeten sommige piloten dat soms even, maar de meevliegende dummy's en de organisatie houden dit scherp in de gaten en herinneren iedereen via de radio aan de juiste draairichting.

Zodra de start opent, begint het spel van keuzes maken. Wie vliegt waarheen? Wie steekt over? En wat doe jij?

Leren competitievliegen draait om durven kiezen én accepteren dat niet elke beslissing perfect is. Het plezier zit in de momenten die je voor jezelf overwint, het samen vliegen en het avontuur, niet alleen in snelheid of afstand.

Materiaal: vertrouwen boven alles

Mijn eerste liefde was een Phi Sonata, een prachtig hemelsblauw A-scherf met oranje





streepjes op de tippen. Na een aantal tussenstappen en grondig onderzoek ben ik weer terug bij Phi en vlieg ik nu aan de Phi Maestro 2 Light met een eenvoudig zitharnas. De Maestro vliegt heel comfortabel en is ook lekker dynamisch.

In vlucht lijkt scherm soms bijna mijn gedachten te volgen, alsof we samen dansen door de lucht, op jacht naar belletjes... Tja, ik moet wel toegeven: ik ben echt gek op dat ding.

Tijdens de eerste wedstrijddag heeft een piloot op een A-scherf de volledige 80 km-

taak uitgevlogen. Dat maakt wel duidelijk: het gaat niet om welk scherm je hebt, maar om hoe je ermee vliegt. Hoe comfortabeler je je onder je scherm voelt, hoe minder aandacht je hoeft te geven aan het scherm zelf. Daardoor kun je je volledig focussen op je taak, je routekeuzes en het optimaal benutten van de omstandigheden.

Mijn navigatie loopt via mijn telefoon met de app SeeYouNav, bevestigd met een klittenbandhoesje op een eenvoudige cockpit. Veel piloten gebruiken ook XC-Track of andere apps. Een powerbank is onmisbaar:

zo'n wedstrijd vraagt veel van je elektronica. Het belangrijkste: ken je systeem vóór de wedstrijd, zodat je op de start met het invoeren van waypoints, of in de lucht niet hoeft te stressen over hoe het werkt.

De organisatie: leren met plezier

Wat de OCO uniek maakt, is dat alles draait om leren in een sfeer van vertrouwen.

Jocky Sanderson en Jez Coombes nemen ons stap voor stap mee in startprocedures, routekeuzes en veiligheid. Achter de schermen regelt het team alles: trackers, busjes,



retrieve, puntentelling. Hun inzet maakt dat wij ons volledig kunnen focussen op het vliegen.

De sfeer van de Ozone Chabre Open

De OCO is een competitie met een eigen karakter: sportief, maar vooral warm en gezellig.

Elke dag worden de dagwinnaars bekend-gemaakt, en aan het einde van de week zijn er prijzen voor verschillende categorieën: rookies, x-klasse, sportklasse, recreatieklasse, fun-klasse, beste vrouwelijke piloot, en het beste team.

Naast het vliegen worden er ook andere gezellige activiteiten georganiseerd. Halverwege de week is er de traditionele Pizza & Paella-avond in een dorpje verderop, waar een muzikaal duo elk jaar optreedt en uiteindelijk iedereen op de dansvloer eindigt. De dagelijkse retrieve-busritten zorgen ervoor dat je onderweg steeds weer nieuwe piloten leert kennen. Tegen het einde van de week heb je er een hoop vlieg vriendenjes bij.

De laatste avond is er een gezamenlijke maaltijd, prijsuitreiking en een afterparty. Met een drankje in de hand en muziek waarop iedereen uit volle borst meeblikt, sluiten we de week dansend af.

Het is een wedstrijd, maar de sfeer draait vooral om saamhorigheid, elkaar helpen, samen leren en mooie vluchten maken. Dit was mijn eerste Ozone Chabre Open en hopelijk more-to-come.

De kracht van het team

Ons team groeit gedurende de week naar elkaar toe. Soms komen we elkaar tegen in

de lucht, soms delen we achteraf verhalen over onze avonturen. Niet elke dag vliegt iedereen de taak uit, vaker niet dan wel, wat soms teleurstellend kan zijn. Maar ook daarin vind je steun bij elkaar.

Sommige momenten blijven je voor altijd bij. K-Jos en ik, allebei op onze rode Maestro's, bovenaan de gaggle luidkeels joehoeënd naar elkaar terwijl we omhoog spiralen.

Of de keer dat ik met moeite over de bergketen kwam kruipen, trots dat ik het al tot zover heb gehaald, tot ik mr. Skywalker sky high boven me zie, moeiteloos op weg naar het volgende waypoint, terwijl ik door wederom een verkeerde keuze ergens in een valleitje moet landen...

En dan Dappere Do: samen maken we de enorme oversteek naar de Aspres Ridge. We vliegen zelfs nog een paar bergtoppen verder en landen uiteindelijk na ruim 60 km, een persoonlijk record voor ons allebei, samen in een vallei. De taak niet uitgevlogen, maar best ver gekomen, en daar waren we op dat moment gewoon trots op.

Wat een dag ook brengt, een gehaald goal, een uitzakertje of een vlucht vol spanningen, we eindigen samen, lachend om onze blunders en trots op elkaars successen.

Dat is de kracht van The Late Arrivals: we doen onze naam eer aan en zijn misschien niet de snelste, maar dat maakt ons niets uit. Voor ons draait het niet om wie als eerste aankomt of wie het beste is, maar om hoe we elkaar helpen groeien, samen mooie vluchten maken en vooral heel veel plezier beleven.





In herinnering aan Jez Coombes

Kort na de Ozone Chabre Open kwam het verdrietige nieuws van het plotse overlijden van Jez Coombes, een alom geliefd lid uit het organisatieteam van de OCO.

Zijn vriendelijkheid, enthousiasme, humor en betrokkenheid maakten hem tot een onmisbaar deel van dit evenement.

Met zijn warme hart en ontwapenende lach was hij een verbindende aanwezigheid die de OCO een sfeer gaf waarin iedereen zich thuis voelde. Of de wedstrijd volgend jaar doorgaat zonder hem, is nog onzeker. Maar het staat vast dat voor iedereen die ooit deel uitmaakte van deze gemeenschap, zijn aanwezigheid enorm gemist zal worden.



Dwars door de Alpen te voet en in de lucht

Tekst: Luc de Jong

Foto's: Aart de Koomen, Barry Zeldenrust,
Ludolf Meester en Luc de Jong

A pilot's dream: iedere dag XC vliegen, spontane prachtige routes, nieuwe plekken, minimale bagage, toplanden naast de hut of almgasthof, meestal tezamen en met goede zin in de volgende dag. Dit jaar hadden we het allemaal, de vier trouwe vliegvrienden Aart, Barry, Ludolf en Luc mogen weer op pad. Een week lang: Fly, hike, eat, sleep en repeat. We startten in Zell am See.

Het was al weer vier jaar geleden, ook tijdens de Red Bull X-Alps, dat we in Zell am See (Oostenrijk) startten met onze mini-hike&fly (zie Lift 23, oktober 2021), die gezien de matige vliegcondities in kilometers gering bleef.

Nu staan we weer in Zell am See op de Schmittenhöhe. Tien uur 's morgens op de derde zondag van juni checken we weer even de beste startplek, oost of toch meer zuidwest? Het wordt oost, die heeft reeds de thermische bries en geeft mooie aansluiting op de berg-kom richting het westen, richting Gerlos, ons goal vandaag. En ja hoor, om elf uur blijkt het al wat te werken, eerst wat verkennend soaren en dan draaien tot de inversie die op 2.300 meter hangt. We zijn hongerig naar een mooie vlucht en gaan een voor een meteen op pad zodra we het plafond voelen. Vaak treffen we elkaar weer verderop in dezelfde

bel en net zo vaak wisselen we stuivertje wie er nu weer op kop vliegt of lekker comfortabel hoog zit.

De Fly&Hike start met grote hoogte

Weersvoorspellingen gisteren beloofden een korte dag met overontwikkeling na drie uur. Vanmorgen was dat laatste gelukkig al 17u. maar wel met thermiek tot 4.000 meter. Die voorspellingen kwamen helemaal uit. We hebben als goal vandaag Gerlos, ruim 60km afstand vanaf de Schmittenhöhe. Vier jaar geleden kwamen we tot halverwege bij de Wildkogel en verbleven we een nacht in het schitterende Wildkogelhaus bij een rock-star, maar vandaag dus Gerlos en mogelijk Mayrhofen als het lukt. De inversie lost snel op en vanaf 12u vliegen we meestal boven de 3.000 m, genoeg om de pass-Thurn (Jochberg) riant over te steken, we klimmen regelmatig door naar

3.500 m voordat we weer speed intrappen om meters te maken. Inderdaad tikken we rond 13u bijna de 4.000 m boven zeeniveau aan.

We passeren Krimml, Königsleiten en even na 14u ook Gerlos. Het dal is hier smal en de landingsmogelijkheden beperkt. De lucht begint serieus te betrekken en het dal zelf blijkt zink-gebied. Ludolf zit nog hoog en gaat over de kam door naar Mayrhofen. Het doel wordt aldus verlegd naar Mayrhofen en twee uur later zitten we weer herenigd aan het bier om de dag te evalueren terwijl het buiten inmiddels hoost van de regen.

Een trein biedt uitkomst

De voorspelling voor morgen is wederom regen en we besluiten de dag te benutten om per trein door te reizen naar Rio di Pusteria/Mühlbach in Süd-Tirol (Italië) dus net aan de andere (zuid)zijde van de hoofdkam



Piloten: Aart de Koomen, Barry Zeldenrust, Ludolf Meester en Luc de Jong (de 4 Daltons gelijkend onze lengtes)





Dag 1: Aart & Barry samen thermiekend bij Mittersil, cloudbase was hier 4.000 m. (Foto: Luc)

van de Alpen. Dat bleek een gouden beslissing voor de rest van de week.

We maken kennis met de Italiaanse keuken en de heerlijke Lagrein-wijn uit dit gebied, terwijl we de vluchtplannen voor dag drie maken. Vijftig kilometer oostwaarts naar de Bonner Hütte (2.340m) wordt het plan. Aart maakt alvast een reservering voor ons vieren, zin en spanning wisselen elkaar af. De volgende morgen op pad naar de lokale start op de Gitschberg, tot 2.000 m met de lift en dan nog een paar honderd meter omhoog lopen naar het ski-restaurant. Eerst maar even koffie en appelstrudel want de dag begint laat vandaag. Overigens niet voor iedereen want zojuist komt de Nederlandse X-Alps piloot Sebrand Warren samen met zijn lokale supporter over ons heen vliegen. Hoe doen die jongens het?

Een late start van een spannende dag

Uiteindelijk starten we om 14u en draaien eerst naar de basis op 3.000 m alvorens we naar een volgende uitloper oversteken. Ook vandaag weer veelal één voor één maken we de diverse oversteken.

Veruit de spannendste oversteek is de vallei bij Bruneck die moet worden overgestoken. Wegsteken op 3.200 m laat ons met zo'n 2.200 mtr aankomen, genoeg voor een mooie aansluiting maar het blijft toch altijd weer spannend. De thermiek is goed met geen noemenswaardige bovenwinden, het vliegen is vandaag echt weer genieten. Na een kleine drie uur bereiken we goal: Bonner Hütte. Mijn GPS geeft aan nog 2 km, ik vlieg boven een kommetje en zie mooie paden naast de vlakke boeren 'landings-'



Dag 4: Aart, Ludolf & Luc op weg naar de start vanuit de Bonner Hutte (Foto: Barry)

veldjes. Na een rustige mooie landing begint de hike omhoog die volgens Google plots ruim 4 km en 700 hoogtemeters is... gelukkig hou ik erg van hiken.

Aart kiest voor de snellere toplanding naast de hut en Barry en Ludolf ieder een vlakkere top-landing op de hoogte van de hut. Als ik bezweet aankom hebben ze de eerste serie bieren al weggewerkt. Gastheer Alfredo en Paula maken een driegangen menu met, jawel, een mooie Lagrein-wijn, terwijl wij genieten van de prachtige uitzichten en het spektakel van de ondergaande zon op de Italiaanse Dolomieten aan de overzijde van het dal.

De hut heeft een capaciteit van 25 personen. Vannacht zijn er 12, voornamelijk wandelaars. Wij hebben de hele zolder met matrassen om uit te kiezen, de linnen lakenzakken blijken ook dit jaar weer een onmisbaar onderdeel in onze uitrusting.

Starten bij het Gipfelkreuz

Na het ontbijt in de hut lopen we het steile pad omhoog naar de Thalhofers Pfannhorn. Op 2.700 m staat hier het bekende Gipfelkreuz op de kale bergtop. Starten kan hier naar alle zijden. De lucht is strak blauw maar blijft verdacht rustig op de top waar wij wachten op duidelijke thermieksignalen.



Dag 5: Toplanding op de Emberger Alm achter almhôtel Fichtenheim, vlnr: Luc, Aart, Barry (Foto: Luc)



Dag 5: Barry, Aart en Luc genieten van uitzicht op de Reisskofel, vanaf bankje voor Almhôtel Fichtenheim (Foto: Ludolf)

Af en toe een zwaluw

Tegen 12u is ons geduld op en zijn we overtuigd dat de bekken voor ons een en ander afschermt. Dus voorzichtig het scherm uitleggen en starten op de met steentjes bezaaide top en rustig de ridge afvliegen zou moeten werken. Aart gaat als eerste en wij volgen snel. Binnen no-time gaan we weer hoog en goed boven de 3.000 m. Maar op weg naar Obertilliach is de thermiek bakkig en bij de oversteek over het dal bij Silian hebben we een straffe wind tegen. Alleen Barry redt het en vliegt door naar

Obertilliach, voor hem weer een 50 km dag, de rest doet het met de helft. We zijn weer terug in het Oostenrijkse Tirol.

Tiroler traditie

Obertilliach blijkt een schattig traditioneel Tiroler bergdorpje, waar we de volgende morgen deelgenoot zijn van hun Corpus Christi-viering met een heuse processie en saluutschoten. Maar daar kwamen we niet voor dus ook hier weer de lift tot 2.000 m en op naar de startplaats (Golzentipp) waar de lokale vliegschool al druk bezig is.

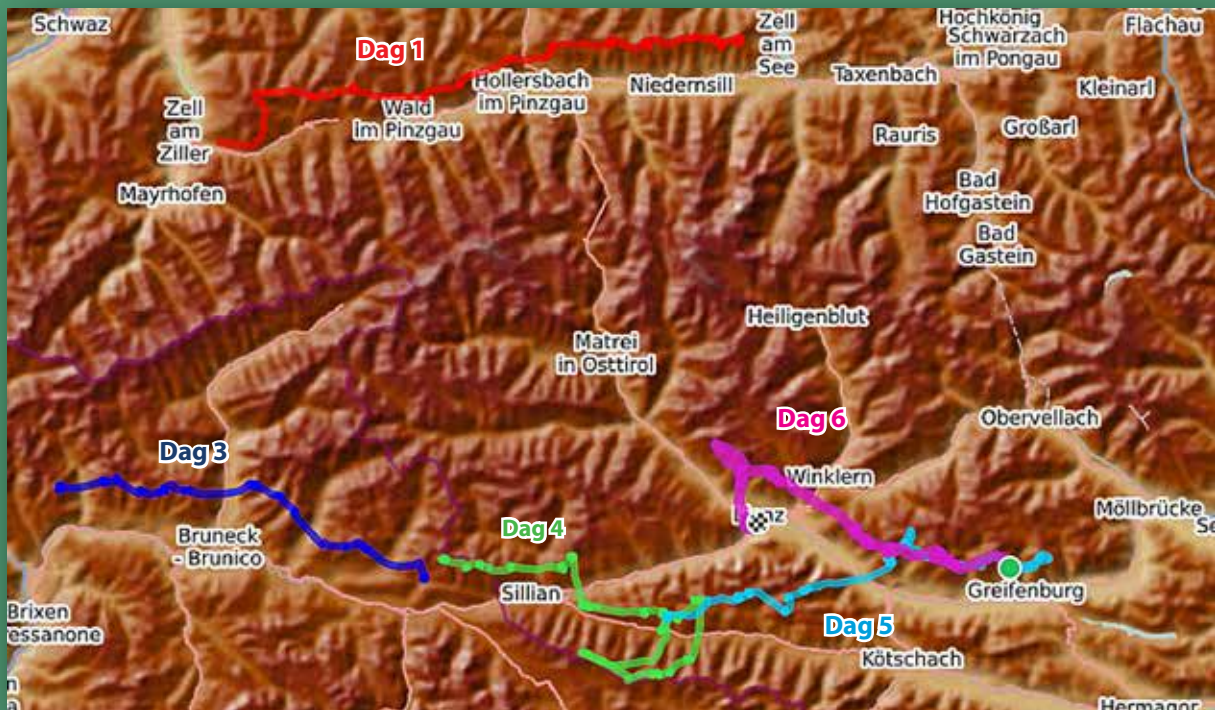
Het vliegplan vandaag is ambitieus, vanaf hier oost en noordoost vliegen door de Lienzer Dolomieten (Gailtaler Alpen) via een dal oversteek bij Oberdrauburg en dan naar Greifenburg, aldaar landen bij Almgasthof Fichtenheim (1.750 mtr).

Het wordt de allermooiste dag met wederom circa 55 km cruisen door hele spannende gebergten en dalen waar landen noch lopen een optie is. Gelukkig helpt het plafond op 3.000 meter vandaag de verschillende oversteeken en passages te maken. Drie uur later landen we bij het



Dag 5: Barry landt op de Embergeralm achter Fichtenheim op 1.750 m (Foto: Luc)

De route



Aan de hand van de actuele voorspellingen bepalen we het doel van de dag.
Daarna is het vliegen, lopen en liften en zie maar hoe je er komt. Als het te vroeg is om te landen, vlieg je een rondje achterom (zoals Barry enkele malen deed).

Onze route was in totaal 250 km.

Dag 1: 75 km

Zell am See (Schmittenhöhe 2.370 m) naar Mayrhofen (landingsterrein 900 m)

Dag 2:

Trein naar Rio di Pusteria Italië

Dag 3: 47 km

Rio di Pusteria (Gitschberg 2.190 m) naar de Bonner Huette 2.340 m (in Toblach)

Dag 4: 50 km

Thalhofer Pfannhorn (2.680 m) naar Obertilliach (landingsterrein 1.450 m)

Dag 5: 55 km

Obertilliach (Golzentipp 2.025 m) naar Fichtenheim (Embergeralm Greifenburg 1.750 m)

Dag 6: 51 km

Embergeralm (1.750 m startplaats) – Lienz landingsterrein 690 m, daarna de bus terug naar Mittersill en Zell am See

Uitrusting

Onze pakzakken wogen circa 15 kg exclusief water. Dit zat erin:

- Scherf:** hoge B-er (2x Stellar RS, Xi en Iota DLS)
- Harnas:** lichte pods (3x Advance lightness, 1 x Ozium)
- Techniek:** SkyTraxx varios (diverse)
- Apps:** o.a. Burnair, XCTrack, Flyskyhigh, Windy, Meteo Parapente.
- Kleding:** 2 wasbare sneldrogende setjes, dus iedere avond wordt er gewassen onder de douche (als die er is)
- Water:** 2L camelbag (met zout)
- Diverse:** battery pack 10.000 mAh, eten (noodrantsoen) noten&repen, linnen lakenzak, mini-tandpasta en -borstel, mini-shampoo.

Film

Aart maakte een aftermovie: youtu.be/efYneAj9LWM?si=rHIO4fXOXV-c22b0



Dag 6: Barry thermiekt voor de Scharnik, top 2.657 mtr (Foto: Luc)

Nulwind.

*Dus één voor één rennen we onze vleugels vol
en zoeken thermiek aan de dal-zijde*

Almhotel en bestellen een late lunch... Kaisersmarren, een andere lokale traditie. Barry neemt nog een D-tour via het Mölltal. Het mooiste van berglandingen is om er vervolgens te verblijven en de stiltes in de randen van de dag mee te maken, wanneer de zon lager komt en in kleuren en nevels breekt op de bergtoppen. Het zijn schilderachtige momenten van puur geluk na zulke topdagen. Morgen nog één dag en dan gaan we alweer huiswaarts. De voorspellingen geven veel noordwind op 3 km hoogte en vroege afscherming. Hmm..

Toch nog overvallen door de wind

Bij het ontbijt in het Almhotel besluiten we Matrei als goal te nemen, en daar verder met de bus de Felbertauerntunnel door naar

Zell am See waar de auto staat.

De start naast het Almhotel op 1.750 m is klein maar mooi als er een lekker startwindje op staat, echter de afscherming van de groeiende wolk boven de Emberger zorgt voor nulwind. Dus een voor een rennen we onze vleugels vol en zoeken thermiek aan de dal-zijde, wat ons gelukkig prima lukt. De wolken brengen ons weer boven de Emberger, de Scharnik, de Damerkopf (hoogspanning) en daar begint het werken langs de ridge naar Lienz. Geduld blijkt hier doorslaggevend, evenals samen vliegen. De wolkenbasis is hier 2.500m vandaag. Vlak voor Lienz merken we de eerste convergentie, een aankondiging van wind, wanneer we opeens naar boven de drieduizend meter klimmen voor de

oversteek. Een welkome hoogte want Barry en ik verliezen snel en veel hoogte. Na Lienz bij de Hochschrober wordt dat zelfs 3.500 m maar onze voorwaartse snelheid is nu wel erg gering en de vlagen zijn heftig en spannend.

Aart neemt het verstandige besluit hier om te draaien richting Lienz, goal wordt verlegd en we nemen de bus dus vanuit Lienz die ook door Matrei gaat. Ook de laatste dag werd er weer 50km gevlogen.

De bus brengt ons door het schitterende Hohe Tauern terug naar Mittersill en een boemeltje verder naar Zell am See. Wat was dit een ongeloofelijke gave week met vijf van de zes vliegdagen en zo'n 250 km prachtige vliegroutes en superstekken (voor Barry ruim over de 300 km).

Na ruim 15 jaar weer paragliden

Vliegen met de **Franse** slag

Tekst: Gilbert Heres en Annick Peters





Gijsbert en Annie geven instructie, 2008. Foto: Erwin Voogt

Na vijftien jaar afwezigheid zijn twee fanatieke paragliderpiloten weer terug in de sport. Hoe is ze dat vergaan en kun je eigenlijk nog wel vliegen na zo'n lange tijd?

Het loopt die vrijdag tegen het eind van de middag. De weersverwachting is niet eenduidig. We weten nog steeds niet waar de reis naartoe gaat. Wordt het Dune du Pilat? De Pyreneeën? Saint-André-les-Alpes? Of Annecy? Om 17.00 uur hakt de président van de Franse club waarvan wij onlangs lid zijn geworden de knoop door. De traditionele Hemelvaartsweek vindt plaats in Saint-Hilaire-du-Touvet. Of liever: 'Saint-Hil'. Even terug in de tijd. Een jaar of vijftien geleden vlogen we op ieder moment dat het kon. We waren allebei als instructeur aan paraglidingschool Inferno verbonden en reisden de wereld over met een pakzak van rond de twintig kilo. Vliegen, het was meer dan een passie. In 2009 echter betrokken we een oud boerderijtje in Midden-Frankrijk en hingen we onze schermen aan de wilgen. Er volgde een grote renovatie, er moest werk worden gevonden, we gingen zelf ons voedsel verbouwen en kwamen tijd tekort om nog aan wat anders te denken.

Surprise!

Vijftien jaar later wacht Gijsbert een verrassing. Onze drie volwassen zonen, met wie we toen zij klein waren menig tandemvluchtje hebben gemaakt, willen nu eindelijk weleens zelf leren vliegen en hebben samen met Annie een plannetje bedacht. Waardoor we ons opeens weer met z'n allen bevinden in Saint-Vincent-les-Forts. Een weerzien met oude bekenden, die ons hartelijk onthalen. Nieuwe gezichten zijn er ook. We schudden een zekere Simon Doornenbal de hand. 'Kom je voor de B1 of vlieg je al langer?', zo vragen wij hem. Een verbaasde blik valt ons ten deel.

Vlietschoolhouder Roland ter Harkel is niets veranderd. Hij duwt ons niet alleen een scherm in onze handen, maar als het voor de cursisten op startplek Plateau wat te hard blijkt te waaien klinkt het over de radio bovendien als vanouds: 'Laat Gijsbert en Annie zich maar klaarmaken'. En zo hangen we een half uur later alweer boven de Dormillouse. Zonder vario, maar met een geweldig uitzicht. Een opkomend front schrikt ons wakker. Snel naar beneden, want een steilspiraal na al die jaren is ons net wat te gewaagd.



Cursus Dolomieten, 2005



Puy-de-Dôme, een top waar vandaan je bij iedere windrichting kunt starten.

Nieuwe spullen

We hebben de smaak te pakken. Met Erwin en Bastienne, die bij ons nog hun B1 hebben gedaan en zich sindsdien in de internationale vliegscene tot bekende Nederlanders hebben ontwikkeld, gaat het al gauw over het materiaal, waar zij alles van weten. Er blijkt zich de afgelopen jaren een enorme ontwikkeling te hebben voorgedaan. Schermen zijn lichter en veiliger, de prestaties steeds beter. We zien veel cocons en vooral ook kleine rugzakjes waar een complete vlieguitrusting in blijkt te zitten. Zou het daarom zijn dat we zoveel meer meiden zien dan voorheen?

Op de terugweg naar huis, vier, vijf uur rijden, valt de beslissing. We pakken het vliegen weer op. In al die jaren zijn we echter wel verfranst. Zou er bij ons in de buurt wellicht een club zijn waarmee we op pad kunnen gaan? Zo'n club blijkt er te zijn. Meerdere zelfs. Zoals we nu ook overal startplekken zien. Het oude vulkaanlandschap aan de rand waarvan wij wonen blijkt ervan te zijn vergeven. Met als bekendste stek

de Puy-de-Dôme. Een top waar vandaan je bij iedere windrichting kunt starten. De landing is ruim en bevindt zich pal naast het station van het tandradtreintje dat je weer omhoog brengt. Een kaartje kost vijftien euro, maar met een jaarkaart van zestig ritten ben je voor veertig euro klaar.

Franse club

De club waar wij ons bij aansluiten is een van de oudste van het land. Vichy Parapente. De meeste van haar leden wonen echter in en om Clermont-Ferrand, aan de voet van de Puy-de-Dôme. Er wordt vrijwel dagelijks wel ergens gevlogen, in alle maanden van het jaar. Toch is het geen gezelschap van alleen maar fanatieke piloten. De debrief na afloop is namelijk niet minder belangrijk dan het vliegen zelf. Het is gezelligheid troef, al kent de Franse taal nu juist voor dat woord geen equivalent.

Die Franse taal beheersen we zo langzamerhand vrij aardig, maar even wennen is het wel. Zo leren we al vlot dat een 'plouf' een glijvlucht is en dat met een 'plaf' op

de wolkenbasis wordt bedoeld. We waren ondertussen al naar de Coupe Icare in Saint-Hilaire geweest, waar alles nog was als vroeger. Daar ook is ons oog op onze nieuwe schermen gevallen. Een Swing, net als toen, zij het dit keer een Nyos. Een heerlijk scherm. Want nee, de tijd stond al die jaren niet stil.

Saamhorigheid

Wanneer we aan het begin van die Hemelvaartsweek Lumbin bereiken is de keuze tussen de camping en de déco Sud snel gemaakt. Anderhalf uur later hangen we boven de Dent de Crolles. Met een voldaan gevoel bereiken we uiteindelijk echter toch de plek waar we die week zullen verblijven. Er staan wat tentjes, een enkele omgebouwde bus en een gezamenlijke eettent. Het bier ligt koud, de eerste saucisson wordt aangesneden. Precies wat we zochten. In Frankrijk is het heel gewoon om na een beginnerscursus te gaan vliegen in clubverband. Zo ook bij die club van ons. Men leert van elkaar, de wat ervarener piloten houden



Een goede lunch na afloop. Ook dat is vliegen in Frankrijk.



Voor het eerst sinds jaren zijn Gijsbert en Anniek weer in de lucht in 2024. Foto: Erwin Voogt

een oogje in het zeil bij de beginners, iedereen weet nog hoe hij zelf ooit is begonnen. De saamhorigheid is dan ook groot. Op een van de startplekken valt het ons op dat het gras nog maar net is gemaaid. Iets wat vroeger langs ons heen ging. Een week geleden echter stonden we nog met een dertigtal leden van verscheidene clubs op een startplek bij ons in de buurt, die we met elkaar onderhouden. Met – uiteraard – een goede lunch na afloop. Ook dat is vliegen in Frankrijk.

Vliegfamilie

Die week doen we tien verschillende stekken aan in de wijde omgeving van Saint-Hilaire. Sommigen wachten tot 's avonds de wind gaat liggen, anderen hangen al bij de eerste thermiek in de lucht en landen een paar uur later pal naast de camping na een cross die hen van het ene massief naar het andere heeft gebracht. Voor ons is dat overlandvliegen nog helemaal nieuw. Ook wij leren echter graag van anderen. Aan het eind van de week klimmen we dus maar eens naar 3.500 meter, waarna we via Le Granier en Grenoble het gehele massief van de Chartreuse onder ons door zien gaan. Drie uur en 65 kilometer later smaakt het bier nog beter dan eerst.

Het was een fantastische week waarin we niet slechts een aantal nieuwe vrienden hebben gemaakt, maar zijn opgenomen in een hechte familie. Een familie die het leven viert, waarmee je voordat je die vlucht over de Chartreuse maakt eerst nog even een lunch hebt genuttigd met een gebraden kippen, huisgemaakte everzwijnpaté en de lekkerste kazen. Waar 's avonds de gitaren en de mondharmonica's tevoorschijn komen om de verhalen te omlijsten van gedeelde ervaringen.

Vliegen met de Franse slag.

Zo leren we al vlot dat een 'plouf' een glijvlucht is en dat met een 'plaf' op de wolkenbasis wordt gedoeld



OLDTIMERS op het strand



Tekst en foto's: Philip Snijder

In Nederland heeft de delta piloot die wil gaan soaren het maar makkelijk; wij hebben namelijk Jaap Bambacht. Mocht er ergens in Nederland gesoard kunnen worden, dan verschijnt er vanzelf een berichtje in de appgroep. Ouddorp, Zoutelande, Renesse, Langevelderslag, Slufter. Jaap houdt het allemaal in de gaten.

Zo ook in mei dit jaar: "Wie gaat er mee naar Langevelderslag?" Nou stond LVS al lang op mijn todo-lijst, dus ik mee. Dáár kunnen (kilo) meters gemaakt worden! We waren uiteindelijk met z'n vieren: Jaap, Jan Gorisse, Don Strikkers en ik. Jan is een zeer ervaren deltist en parapentist, Don en ik zijn relatief nieuw. Wij zijn samen aan de opleiding begonnen in 2020.

Het soar-materieel

In Nederland bestaat de vereniging Keep Them Rolling, een organisatie die zich inzet voor het behoud van voertuigen, vaartuigen en vliegtuigen uit de Tweede Wereldoorlog; oud materieel dus. Iedere keer als we gaan soaren denk ik het weer: we moeten nodig een "Keep Them Flying" club oprichten...wat een oude vleugels neemt men mee naar het strand zeg.

In de categorie Oudste Vleugel ziet het podium er als volgt uit:

1. Jaap - Polaris - 40 jaar oud. Een knappe prestatie, dat wordt lastig te overtreffen.
2. Don - Icaro Mars - 35 jaar oud. Don stelt wederom niet teleur met een solide 2de plaats.
3. Jan - Seedwings Merlin - 30 jaar oud. Jan doet het rustig aan en pakt het brons.

Ik val kansloos buiten de prijzen met een Ellipse Twist uit 2016.

De reden voor deze historische vleugelparade is duidelijk: niemand stelt z'n mooie (relatief) nieuwe vleugel graag bloot aan het zand en zout op een winderig strand. Ik ben geen uitzondering, en als Don aanbiedt dat ik ook wel met de Mars kan vliegen besluit ik de Twist ingepakt te laten.

Materiaaltechnisch is het niet per se een probleem dat een vleugel oud is. Een paar simpele checks kunnen al een goed beeld geven van de luchtwaardigheid.

Zijn alle buizen nog recht en zonder deuken en krassen? Is er geen corrosie te zien, met name daar waar verschillende materialen in contact komen? Is het doek nog in redelijke staat? En belangrijk, zijn de kabels recentelijk vervangen?

De oude vleugels missen natuurlijk wel de 30-40 jaar deltavleugel evolutie. In die tijd zijn er belangrijke ontwikkelingen geweest op het gebied van prestaties en vliegeigenschappen. Prestaties zijn bij het soaren minder van belang (al is een hoge Vmax wel fijn) maar de vliegeigenschappen wel. Een belangrijke ontwikkeling op dit gebied is de floating crossbar. Bij het opspannen van de vleugel wordt de crossbar naar achteren bewogen en vastgemaakt aan de kiel. Bij de oudere vleugels is de crossbar dan gefixeerd op één punt, terwijl een floating crossbar dan nog wat laterale bewegingsruimte heeft (orde van grootte 15 cm). Deze ademruimte zorgt ervoor dat de vleugel zich beter kan aanpassen aan veranderende aerodynamische belasting en heeft als groot voordeel dat de vleugel beter reageert op gewichtsverplaatsing (stuurinput). Zowel de Polaris als de Mars hebben een fixed crossbar.

De vluchten

We bouwen op in de zandkom naast het restaurant. De officiële startplaats is een diepe kuil geworden en niet meer bruikbaar. Het ligt voor de hand links daarvan te starten. We overleggen even of het beter is om beneden of boven aan de duin te starten. Het tussenliggende stuk is vrij vlak en er is een kans dat er rotor ontstaat van het vrij steile voorduin. We besluiten boven te starten. Jaap start als eerste. Jan en Don helpen met starten, ik pak de camera erbij. Het is de eerste keer dat Jaap gaat vliegen met deze (gekregen) vleugel, dus toch nog een nieuw element deze vlucht voor de oude rot in het vak. Jaap maakt een paar passages langs het duin en steekt dan de strandafgang over; aan die kant is meer ruimte om te landen. Na ongeveer 10 minuten landt Jaap en brengen we zijn vleugel weer naar boven.

Jan is de volgende. Na een paar slagen langs het duin verdwijnt hij uit zicht richting Zandvoort...

Don start kort hierna. Ook hij maakt een paar snelle slagen langs het duin, en laat zien dat er met de manoeuvreerbaarheid van de Mars niets mis is. De retro oranje-groen kleurstelling springt er mooi uit op de foto's. Dan steekt hij ook over en maakt na ongeveer 10 minuten een mooie landing.

Inmiddels is Jan ook weer geland. Hij heeft een mooie vlucht gemaakt. Van LVS naar Zandvoort, dan naar Noordwijk en weer terug naar LVS. Jan heeft het maximale eruit gehaald, geweldig! Zo zie je maar wat een beetje modern materiaal kan doen.

Te langzaam?

Als Don's vleugel weer boven is geef ik mijn camera aan Don en ga ik me klaar maken. Na de start stuur ik naar rechts en pak lekker wat hoogte. Maar als ik weer terug wil vliegen merk ik dat ik flinke control problemen heb. Benen helemaal naar links, maar toch wordt ik langzaam over het duin gezet. Het lijkt er zelfs even op dat ik een toplanding moet gaan maken. Net op tijd krijg ik de controle terug. Waarschijnlijk vloog ik veel te langzaam. Eerder had Jaap nog wel gezegd dat je dit soort vleugels (met fixed crossbar) flink moet aantrekken voor een bocht, maar blijkbaar had *muscle memory* de overhand.

Enfin, we zijn weer op weg en ik vlieg naar de zendmast. Mijn mojo is toch een beetje weggezakt en doorvliegen naar Noordwijk durf ik niet aan. Ik maak nog een paar slagen en besluit dan te landen.

Ook dit wordt geen top-landing maar alles blijft heel ;-)

Het was weer een leuke en leerzame dag. We sluiten af op het terras. Volgende keer misschien toch maar weer met de Twist.

We moeten nodig een "Keep Them Flying" club oprichten... wat een oude vleugels neemt men mee naar het strand zeg!



Paragliden boven het vlakke land: eindeloos veel mogelijkheden



Tekst en foto's: Winand Sitsen

Het prachtige, vlakke Nederlandse landschap leent zich uitstekend voor paragliding. Op een goede vliegday kun je, letterlijk en figuurlijk, je horizon verbreden. Met behulp van een lier word je naar een werkbare hoogte gebracht, waarna je op zoek gaat naar thermiek. Daarmee kun je afstanden afleggen die je van tevoren misschien niet voor mogelijk had gehouden.

Heb je de smaak van het vliegen vanaf de lier in Nederland te pakken, dan kun je meedoen aan het Nederlands Kampioenschap Vlakland Paragliding. Vanaf maart kun je automatisch gegenereerde taken vliegen vanuit je eigen vliegclub of tijdens reguliere vliegactiviteiten. Deze registreer je op XContest. Zo spaar je punten voor het NK. De beste piloten uit de voorrondes worden uitgenodigd voor de finale. Tijdens het finaleweekend zet je dan hopelijk een uitroep-teken achter je seizoen. Op de website van het NK Vlakland vind je meer informatie.

Finale NK Vlakland 2025 – Salland Arena

De finale vond dit jaar plaats in het weekend van 14 en 15 juni. Na een zorgvuldige voorbereiding – check van het luchtruim via de ICAO-kaart, meteorologische analyse en het instellen van de wedstrijdtaak in de vliegcomputer – verzamelden de piloten zich op de startlocaties in Salland. De sfeer zat er goed in, mede dankzij het enthousiasme van de deelnemers en het weer dat ons gunstig gezind was.

Kleine groep, grote prestaties

De organisatie van het NK 2025 is dit jaar grotendeels op poten gezet door Matthijs Derks, een fanatieke cross country-piloot met ervaring in binnen- en buitenland. Helaas bleef het stil toen vrijwilligers werden gezocht voor het finaleweekend. Daardoor is ervoor gekozen om het deelnemersveld te beperken tot acht piloten – waar eerder nog ruimte was voor de top 20 uit de XC Nederland ranking.

De organisatie van zo'n weekend brengt veel werk met zich mee. Dan heb je het

onder andere over het ontwikkelen van de jaartaken én de finaletaken, FAI-aanmeldingen regelen, veldlocaties organiseren, lieren en lieroperators regelen, mensen vinden voor de startcoördinatie en -leiding en voor ondersteuning bij logistiek en verzorging (zoals kabelhalers, koffie, opbouw).

Dankzij een kleine maar toegewijde groep vrijwilligers is het NK toch doorgegaan. Met de 'trekgans' (de lier), een lieroperator, een startleider en een quad-operator konden we twee mooie wedstrijddagen draaien in de Salland Arena.

Zaterdag 14 juni – De Leiding (tussen Rijssen en Holten)

Een geslaagde eerste dag! Na een rustige start en wat wachttijd op geschikte omstandigheden, konden alle wedstrijdpijloten op pad. De geplande waypoints werden door iedereen gehaald, en alle pijloten scoorden punten.

Zondag 15 juni – TV-Toren Markelo

Ondanks spannende voorspellingen begon ook dag twee goed. Er was een korte tactische herpositionering nodig, maar al snel konden alle pijloten starten. Toen de zon

doorbrak, thermiekbellen zich vormden en de wind acceptabel bleef, ging het los. Het resultaat: alle pijloten hebben gescoord. En het was spannend tot de laatste vlucht.

De winnaars van 2025

Ook dit jaar hebben we drie winnaars. Gefeliciteerd met jullie geweldige prestaties!

Nederlands Kampioen Vlakland:

Jeroen Minnema

2e plaats: Joop Westdijk

3e plaats: Pieter Derks



14-6: NK Batch, Voorbereiding finalisten, de live tracking en resultaten.



15-6: Tactische verplaatsing voor de start, de live tracking en de resultaten en de winnaars.



Help mee aan het NK Vlakland 2026

Wil jij bijdragen aan een succesvol kampioenschap in 2026? Heb je een geschikt vliegveld, een lier beschikbaar, of wil je als vrijwilliger meewerken aan de organisatie? Of wil je gewoon meedoen omdat je goed hebt gescoord in het seizoen? Laat het ons weten! Dan voegen we je toe aan onze vrijwilligerslijst en houden we je op de hoogte van alle voorbereidingen.

Stuur een mailtje naar:
wc.paragliding@knvv.nl

Meer informatie over het NK Vlakland vind je op:
nk-paragliding.nl/vlakland

Overland met de paramotor

Geen primeur, wél ambitie

Ik weet niet of andere vliegers dit ook hebben, maar ik heb altijd een lijstje met vluchtideeën in mijn hoofd. “Daar wil ik nog eens heen”, “die route moet ik nog eens vliegen.” Dan pak ik de VFR-kaart en teken ik een plan uit – wachtend op de dag met precies de juiste omstandigheden. Eén van die ideeën lag al jaren op de plank: met de paramotor van mijn thuisbasis bij Leiden naar familie in Winschoten, in het uiterste noordoosten van Groningen. Een overlandvlucht van meer dan 200 kilometer. In theorie haalbaar in één keer, maar dan moet echt alles kloppen. Op vrijdag 4 juli 2025 was het zover.

Tekst: Martijn Steenwijk. Foto's: Martijn Steenwijk en Pieter Schipper.

Het idee is niet nieuw. In 2019 vlogen Tineke, Marcel en Bart van Bodegraven naar Meppel – ik reed mee met extra brandstof. Daarna vlogen we gezamenlijk door naar St. Annen (net boven Groningen). Logistiek een uitdaging, maar het gevoel om 'Nederland over te steken' is met niets te vergelijken. Die vlucht vond in hartje winter plaats – gunstig vanwege de afwezigheid van thermiek, al is het daglicht dan schaars en de temperatuur laag. Dit keer lag de lat hoger: in één ruk, op een zomeravond.

Voorbereiding

Dit keer ligt de lat hoger: in één ruk, op een zomeravond. Op 'Afstandmeten.nl' meet ik de afstand: grofweg 200 kilometer. Met een Dudek Report'Air 22 en een Air Conception Nitro 200 met 16-liter tank, weet ik dat mijn gemiddeld verbruik 3,7 liter per uur is. Dat betekent dat het zou moeten kunnen, mits de wind goed is en mijn grondsnelheid tenminste 50 kilometer per uur is.

Een week van tevoren hou ik Windy nauwlettend in de gaten. Op vrijdag 4 juli wordt een matige zuidwestenwind voorspeld. Naarmate de dag nadert blijft de verwachting gunstig. Dit lijkt het perfecte moment.

Routekeuze

Er zijn twee logische routes die ik op de kaart uitzet. Route A loopt vanaf Leiden om de Schiphol CTR heen, via Vinkeveen, langs

de westkant van de Lelystad CTR en dan naar Winschoten (200 km). Route B gaat via Hilversum, het Veluwemeer en Zwolle naar Winschoten (220 km).

Beide routes vertrekken onder het drukke luchtruim van Schiphol TMA 1, met een ondergrens van 1500 ft. Daarboven is het luchtruim klasse A, dus verboden voor VFR-verkeer. Ook vlieg je een stukje onder TMA 8: dit is klasse D-luchtruim tussen 1300 en 1500 ft, en alleen toegankelijk met toestemming van Schiphol Tower.

Kies je vervolgens voor route A, dan vlieg je via Vinkeveen langs reporting point VICTOR van Schiphol, over de Hollandse Brug, langs de Lelystad CTR, over Natura 2000-gebieden en reporting point MIKE van vliegveld Lelystad. Er zijn dus TMA's, TMZ's, reporting points en natuurgebieden om rekening mee te houden. In het noorden vlieg je tenslotte langs Eelde CTR en passeer je zweefvliegveld Veendam, waar gelierd wordt tot 1500 ft.

Bij route B ga je zuidelijk langs vliegveld Hilversum en passeer je de Utrechtse Heuvelrug – een gebied met weinig opties voor een noodlanding. Het is van belang rekening te houden met het ongecontroleerde, maar drukke luchtruim rond vliegveld Hilversum, en met verboden gebied EHP25 bij Kasteel Drakensteyn. Daarna vervolgt de route via Amersfoort, het Veluwemeer en Zwolle. Daar passeer je Harderwijk met het

reporting point BRAVO van vliegveld Lelystad – een plaats waar veel VFR verkeer te verwachten is. Ook langs deze route passeer je diverse luchtruimstructuren en natuurgebieden waar rekening mee gehouden moet worden. In beide gevallen is nauwkeurige navigatie en kennis van het luchtruim essentieel.



Weersverwachting

Op vrijdag 4 juli controleer ik herhaaldelijk het weer. Het weerbulletin meldt geen bijzonderheden: geen convergenties, regen, zeewind of andere gevaarlijke omstandigheden. Wel vrij krachtige thermiek tot 20.00 uur LT. De ballonverwachting toont een vlaggerige wind: 10 knopen aan de grond, 15–20 knopen op 1000 ft, in de loop van de avond iets draaiend van ZW naar ZZW. De Europese weerkaart laat geen fronten zien. Voor een doorsnee vlucht zou ik misschien thuisblijven, maar met deze rugwind kan ik een grondsnelheid van 65–80 km/u halen. Perfect voor dit avontuur!

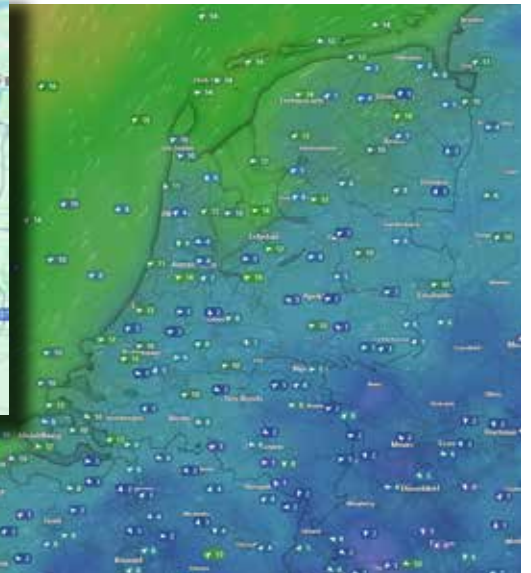
Dilemma's

Er zijn nog drie dilemma's over: welke route kies ik, hoe laat vertrek ik, en hoeveel brandstof neem ik mee.

De keuze tussen route A en B hangt vooral af van de wind. Route B is langer, maar sluit beter aan op de voorspelde draai van de staartwind die in de loop van de avond iets van zuidwest naar zuidzuidwest draait. De keuze valt dan ook op route B, in de hoop dat de extra afstand wordt gecompenseerd door een hogere grondsnelheid.

Dan de vertrektijd. Te vroeg vertrekken betekent kans op krachtige thermiek en onrustige lucht. Dat kan behoorlijk bumpy zijn en daarin wil ik eigenlijk geen paramotor vliegen. Te laat vertrekken betekent het risico dat ik mijn bestemming niet voor het einde van de daglichtperiode haal. Uiteindelijk besluit ik om om 18:15 uur te starten. De thermiek is dan aan het afnemen, en ik heb genoeg tijd om binnen UDP (universele daglicht periode, tot 22:17u) veilig te landen.

De tank vul ik tot de rand. De slimme



De wind: zuidwest. En de route: vanaf Leiden via Hilversum en Zwolle naar Winschoten.



De start



Mooi tempo



Bij de passage van Rolde (Foto: FoToTied)

rekenaars onder ons begrijpen dat ik bij een verbruik van 4 liter per uur op 'einde UDP' ook aan mijn reservebrandstof toe zou zijn. Later die middag stuurt Tineke een berichtje. Ze geeft les in Rouveen, rond 19:00 uur – precies op mijn route. Misschien zie ik haar onderweg!

Navigatie

Voor navigatie maak ik gebruik van mijn horloge (Garmin Fenix 5X), EasyVFR op mijn telefoon en SafeSky. Het horloge heeft een kaartfunctie waarop de route ingeladen kan worden. Wanneer de koers actief is, zie je op het hoofdscherm gegevens als grondsnelheid, hoogte en vliegtijd, maar ook een pijltje dat aangeeft of je links, rechts of 'op' de route bevindt. Handig, want zo hoef je niet de hele tijd EasyVFR voor je

neus te hebben. Op mijn telefoon gebruik ik EasyVFR om de luchtvaartkaart in de gaten te houden. Ook kun je op EasyVFR makkelijk landschapsskenmerken zoals water of een stad zien, zodat je weet welke richting je moet aanhouden. Tenslotte gebruik ik SafeSky om zichtbaar te zijn en anderen te kunnen zien.

Klaarmaken

Ik gooi mijn tank vol en controleer de paramotor en het scherm nog één keer zorgvuldig. Verder neem ik mijn papieren, eten, drinken, radio's en een kleine gereedschap set. Ik stop ook een lichtgewicht pakzak in mijn harnas – mocht ik een ongeplande buitenlanding moeten maken. Het totaalgewicht tikt flink aan – ongeveer 40 kilo, meer dan de helft van mijn eigen gewicht, maar

het is net onder mijn maximale startgewicht van 120 kilo en ik ben er klaar voor.

Starten in de wind

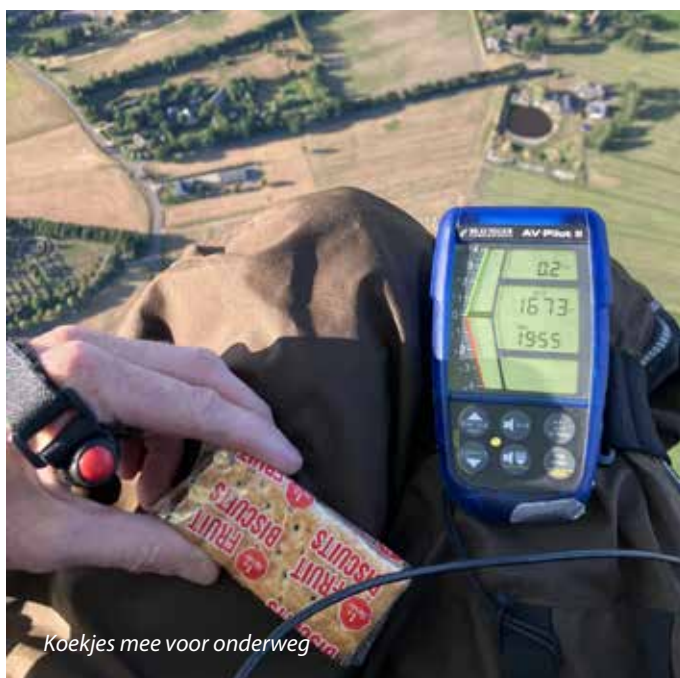
Op het veld waait een flinke bries, precies zoals verwacht. Gelukkig vlieg ik regelmatig op de duinen en weet ik mijn scherm onder harde wind goed te beheersen — een skill die ik iedereen aanraad om in een schermbeheersingscursus op het strand te leren. Zwetend door de warmte van zo'n 25 graden doe ik mijn preflight checks en hang ik om. Met deze zware bekpakking is het wel fijn dat het waait. Ik doe de vijf-punten check, zet het scherm cobra op en geef gas.

In de lucht

Eenmaal in de lucht valt de thermiek mee. Natuurlijk is 'bump'-tolerantie voor iedereen



A2 en Amsterdam Rijnkanaal



Koekjes mee voor onderweg



De IJssel

anders, dus ik raad deze relatief vroege start midden in de zomer niet zonder meer aan. De windkracht en -richting heb ik goed ingeschat en ik vlieg met een grondsnelheid van ongeveer 70 kilometer per uur richting vliegveld Hilversum. Rond de Utrechtse Heuvelrug is er meer thermiek. Dat heeft te maken met het hoger gelegen zandgebied en de bossen daar. Ik vervolg mijn route langs het Veluwemeer, waar het met een grondsnelheid 65 tot 70 km/u nog steeds goed gaat. Rond Harderwijk is het druk in de lucht, met vliegtuigen en helikopters van alle kanten, dus opletten blijft belangrijk. Na Harderwijk wordt het rustiger. Ik geniet volop van het uitzicht en het water dat overal te zien is. Bij Zwolle roep ik Tineke op. We spreken af dat ik niet zal landen; een stop kost tijd, en ik ben vrij zwaar beladen. Bovendien wil ik deze vlucht in één keer afmaken. Ik vlieg langs het veld en zwaai naar beneden.

Eindsput

Ik vlieg verder, langs het Dwingelderveld en de radiotelescoop in Westerbork. Bij Beilen merk ik dat het lekker gaat; mijn grondsnelheid blijft tussen de 70 en 80 km/u. Als dit zo doorgaat, ben ik binnen drie uur binnen. Ik besluit een klein ommetje te maken via Rolde en Veendam. Inmiddels is de thermiek verdwenen en klim ik naar 3000 voet. In het noorden verandert het landschap duidelijk. Drenthe is ruig en bebost, maar zodra ik bij het meanderende riviertje 'Hunze' kom, wordt het vlakker. Groningen bestaat uit uitgestrekte weilanden, akkers en veel windmolens. Vanaf Veendam glijd ik, met uitzicht op de Waddenzee en de ondergaande zon, rustig naar mijn landingsterrein toe. Magisch.

Een droomvlucht

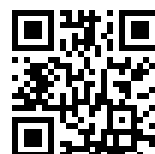
In totaal leg ik 219 kilometer af in 3 uur en 27 minuten. Ik verbruik ongeveer 13,5 liter

brandstof en heb nog 2,5 liter over. Dit is zonder twijfel mijn langste en verste vlucht ooit. En ja, ik was zenuwachtig van tevoren. Waarom? Geen idee. Starten is hetzelfde, vliegen is hetzelfde. Het is waarschijnlijk de combinatie van afstand, voorbereiding en verwachtingen die spanning geeft. En die spanning is misschien wel precies wat zo'n vlucht bijzonder maakt.

Informatie

Voor de liefhebber is een gedetailleerde beschrijving van de vluchtvoorbereiding op internet te lezen:

<http://bit.ly/3IR73dC>



Windpark Meeden.



Hoog boven Groningen.

Afdelingsnieuws paragliding

Sinds april dit jaar is het bestuur van de afdeling Paragliding van de KNNVL weer voltallig. Dat betekent ook dat we de leden via dit mooie blad Lift beter kunnen informeren over wat er speelt.

Brevet is vanaf nu eeuwigdurend geldig

Een belangrijke verandering is het ledenbesluit van eind 2024 om de basisbrevetten B2/B3 voortaan "eeuwigdurend" geldig te laten zijn in plaats van drie jaar. Je krijgt dus vanaf nu een brevet zonder geldigheidsduur zodra je er een aanvraagt of verlengt.

Dit besluit is inmiddels verwerkt in het Reglement Paragliding. De meest recente versie daarvan kun je vinden op de site van de afdeling Paragliding onder Documenten (knvv.nl/paragliding/documenten/documenten-algemeen).

De laatste stap is dat we ook de brevetuitgifte zo vormgeven. Dit vergt nog wat aanpassingen in de lay-out, maar dat komt eraan. Het besluit is met terugwerkende kracht geldig vanaf 1 januari 2025 voor nieuwe brevetten en voor verlengingen.

Een aantal belangrijke punten wat betreft het brevet en de verlenging zijn:

1. Het brevet is, net als voorheen, alleen geldig in combinatie met het lidmaatschap van de KNNVL.
2. De aantekeningen op het brevet zoals tandemvliegen, instructeur of lieroperator blijven wel maximaal drie jaar geldig.
3. Iedereen die al in bezit is van een basisbrevet B2/B3, zal nog éénmaal een verlenging van het brevet moeten aanvragen en dus ook nog éénmaal moeten betalen voor de uitgifte daarvan.
4. Verlenging tot een eeuwigdurend basisbrevet B2/B3 is pas mogelijk op het moment dat het lopende brevet gaat verlopen. Daarvoor krijgt de brevethouder, net als nu, een seintje vanuit de KNNVL.
5. Heb je na 1 januari 2025 het nieuwe brevet aangevraagd, dan krijg je nog een nieuwe verstrekt zonder geldigheidsduur.

Adverteren in Lift

Een andere veel gekoesterde wens die we nu weer kunnen invullen, is de mogelijkheid tot het plaatsen van school- of bedrijfsadvertenties in Lift. Deze kunnen alleen worden geplaatst als advertentie in het blad (dus geen bijlages) en moeten natuurlijk wel gerelateerd zijn aan Paragliding, Deltavliegen of Paramotoring.

Wil je adverteren in Lift? Stuur alvast een mail naar communicatie.paragliding@knvv.nl.

Zodra het proces weer goed is ingericht, hopelijk vanaf 2026, dan krijg je bericht.

Meld je aan voor de Afdelingsvergadering op 31 oktober

Graag melden wij jullie dat op vrijdagavond 31 oktober aanstaande de najaarsvergadering (ALV) van onze afdeling plaatsvindt. De bijeenkomst begint om 19:30u in de omgeving Woerden-Utrecht-Amersfoort. Aanmelding kan tot en met 30 september, de lokatie wordt daarna bekend gemaakt op basis van het aantal aanmeldingen. Meld je je na 30 september nog aan (mail naar : secretaris.paragliding@knvv.nl ovv van ALV 31/10 en je lidmaatschapnummer) dan kun je alleen komen als de zaal nog restruimte biedt. De vergaderstukken en het conceptverslag van de laatste Afdelingsvergadering (van 11 april '25) vind je binnenkort op de site van de KNNVL afdeling Paragliding (onder Documenten).



Informatie

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

Paragliding

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Deltavliegen

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

Agenda
Nieuws
Scholen
Verenigingen
Regelgeving
Veiligheid
Brevetten
Examens
Wedstrijden
Organisatie



Paramotorvliegen

Op de website van de afdeling Paramotorvliegen is de meest actuele informatie te vinden over [paramotorvliegen](http://knvv.nl/paramotorvliegen).





Aaron Durogati (ITA) wint de Red Bull X-Alps 2025. Hij landt hier op het vlot in Zell am See in Oostenrijk op 22 juni 2025, 7 dagen en ruim 8 uur nadat de atleten uit Kitzbühel vertrokken voor een race van 1283 km rond de Alpen. Lars Meerstetter (SUI) werd deze editie tweede en Simon Oberrauner (AUT) derde. Het is de eerste keer in de geschiedenis van de race dat een niet-Zwitsers wint. De Zwitsers Chrigel Maurer won acht keer op rij tot en met 2023 maar eindigde nu als vierde. Foto: Erwin Voogt