

Fly!

Zomer 2023

Uw vrije vlucht –magazine in België



125

INFO

BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW

Vereniging zonder
winstoogmerk
Belgisch Staatsblad van 22
februari 2005.
Ondernemingsnummer:
0416058635.
Maatschappelijke Zetel:
Montoyerstraat 1 bus 6 te
1000 Brussel.

SECRETARIAAT

P/A Jean Solon
Stationsstraat 103
B-2860 Sint-Katelijne-Waver
TEL/FAX: 015 32 18 20
E-Mail: info@fbvl.be

WEBSITE
WWW.BVVF.BE

BESTUURSORGaan V/D BVVF

VOORZITTER :

Olivier Georis
0486 31 34 36
olivier.georis@skynet.be

ANDERE BESTUURDERS :

Jean-Yves Squifflet
0474 555 961
mail.jy.squifflet@gmail.com

William Sterckx
016 203281
william.sterckx@telenet.be

Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

Robin Lefebvre
0496 566 493
robin@airport.be

Pierre Balthazar
0478 241 045
pierrotbalthazar@hotmail.com

Bram Declercq
0479 918 382
bram_declercq@hotmail.com

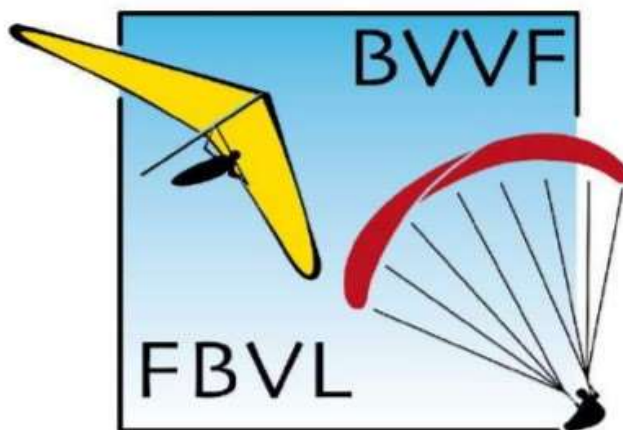
Frédéric Tétart
0495 567 240
fred@31fevrier.be

Dirk Jordens
0475 282 627
Dirk@DNA-technics.com

Julien Colle
0473689478
julien.colle@hotmail.com

Bram Jordens
0498017094
bramjordens@telenet.be

Lieven Paulissen
0479805295
lieven.paulissen@outlook.com



BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW

Vereniging zonder
winstoogmerk
Belgisch Staatsblad van 22
februari 2005.

Ondernemingsnummer:
0416058635.

Maatschappelijke Zetel:
Montoyerstraat 1 bus 6 te
1000 Brussel.

SECRETARIAAT

P/A Jean Solon
Stationsstraat 103
B-2860 Sint-Katelijne-Waver
TEL/FAX: 015 32 18 20
E-Mail: info@fbvl.be

WEBSITE
www.BVVF.be

- 4-5** Een Belgische vrije vlucht -pionier is weggevlogen
- 6-7-8** Voorstelling nieuwe bestuursleden
- 9-11** 201,86 km tussen de luchtvaartzones
- 12-13** Feest La Roche'Ailes
- 14-17** Bescherming van de Slechtvalk in het regionaal natuurpark Ardennen
- 18-21** Paragliding World Cup Valle de Bravo
- 23** Bericht terriil van Fontaine l'Evêque
- 24-25** Paragliding World Championships
- 26-34** Tom de Dorlodot met de parapente naar K2
- 35-41** Verslagen vergaderingen Bestuursorgaan
- 42** Verslag algemene vergadering BVVF
- 43-44** Lidgelden en verzekeringen

Een Belgische vrije vlucht -pionier is weggevlogen...

We hebben kennis genomen van het overlijden van Pierre Saint-Germain.

Pierre was gepassioneerd door de luchtvaart en met name door deltavliegen.

We ontmoetten hem tijdens een uitstapje naar de Puy de Dôme in 1977. We hadden gehoord dat een Franse piloot, die in België woonde, al goed vloog met delta's. Hier zijn enkele van zijn vluchten.

Hij bracht het Belgisch duurrecord op 6u30 te Equihen.

In 1979 maakte hij deel uit van het Belgische team op het wereldkampioenschap delta in Saint-Hilaire du Touvet. In die tijd stonden twee clans goedmoedig tegenover elkaar. Degenen die onder Atlas "La Mouette" vlogen en degenen die de Griffon Wasp gebruikten, zoals Pierre. Je kan deze zien op de foto, die waarschijnlijk op de Sept Meuses is getrokken.



Daarna volgden mooie delta-ervaringen, EK in Millau, afstand van 56 km vanaf de Sept Meuses (Belgisch

Record destijds).



Pierre op de start van de 7-Meuses

Daarna richtte hij zich op DPM-opleidingen (pendulaire gemotoriseerde delta). Hij koopt met zijn twee partners de eerste tweezitter in België, een "zij aan zij" -trike. Voor de testvluchten hadden ze een weg ergens in Brabant gekozen om op te stijgen, en één van hen zou, indien nodig, de bus stoppen om de

start mogelijk te maken...

In de jaren 1980 vloog hij op het veld van Buzet, dat toen nog vooral een hockeyveld op gras was.

In 1988 kocht hij met zijn twee partners het terrein van Buzet en nam de school de naam Confluence aan.



De 3 partners van Confluence in vermomming (Pierre is in het midden)

Na een opleiding bij Pierre Bouilloux om instructeur te worden, startten ze ook met parapente-opleidingen.

Pierre was de metgezel van Michèle Baptiste (die de Fou d'L-school oprichtte), maar daarvoor hielp hij haar om zichzelf te perfectioneren en zich voor te bereiden op wedstrijden.

In de jaren 90 en 2000 specialiseerde hij zich in 3-assige ULM's en werd ook professioneel vliegtuigpilot.

Onze condoleances aan de familie en vrienden van Pierre, die zeer belangrijk is geweest voor de ontwikkeling van het deltavliegen en vooral parapente in België, met o.a. de oprichting van de eerste Belgische parapenteschool die nadien een groot aantal parapentepiloten en -instructeurs heeft opgeleid en die dit nog steeds doet onder leiding van

Onlangs vertelde een piloot die hij had opgeleid op 2-assige en 3-assige toestellen, hoe Pierre zijn kennis van de luchtvaart graag overbracht, op een elegante en gevoelige manier.

Onlangs had hij ontdekt dat hij aan een ongeneeslijke ziekte leed. Hij overleed op donderdag 15 december 2022.

Yves Borreman, Dimitri Caloussis en Luc Borreman (titel is van de redacteur).

Yves Borreman, die vele jaren voorzitter van de BVVF is geweest.

Helaas kende ik Pierre niet goed, omdat ik pas ongeveer tien jaar na hem met vrije vlucht ben begonnen, maar zijn exploten waren iedereen bekend.

Ik hoop dat het goed vliegen is waar hij nu verblijft !

J.S.

Voorstelling nieuwe BVVF-bestuurder : Bram Declercq

Dag beste BVVF-leden,

Ik stel me graag even voor als nieuw bestuurslid. Mijn naam is Bram Declercq. 42 jaar oud, maar ik zie er jonger uit. Ik vlieg sinds 2007, en leer langzaam bij. De leden van Airsport kennen me sinds 2022 als 1 van de hoofdmonitoren. Ik praat spontaan veel te veel over parapente als ik niet gedronken heb. Na 1 of 2 glaasjes genepi praat ik minder over parapente, maar meer over de Wet van Murphy, comedy, en wilde filosofische theorieën.

Sinds een paar maanden houd ik me ook bezig met de verkoop van parapentemateriaal. Nieuw en 2dehands, via paraglidingshop.be, de shop die bij Airsport hoort.

Mijn persoonlijke ambities binnen de BVVF liggen vooral bij het educatieve en het veiligheidsgedrag van piloten. Jullie zullen binnenkort, na mijn oudere Nederlandstalige reeks over airspace in België, een nieuwe reeks op YouTube zien over alles dat een beginnende piloot na zijn initieel brevet moet weten..

Iedere monitor heeft zijn anekdotes, dus ik vertel er 1 die ik me altijd zal herinneren. Hopelijk is bij jullie allemaal het effect van de parallax bekend? Het is het effect dat mensen moeilijk afstanden kunnen inschatten, vooral als het object zich veraf bevindt. 1 van mijn stomste fouten toen ik in opleiding tot

monitor was, gebeurde in Chamoux. Een gevorderde leerling vloog uit, en voor mij zag het eruit alsof hij in het midden van de vallei hing na enige tijd. Ik zei hem dat hij wel wat dichterbij de flank met bomen mocht vliegen, want dat het daar beter zou dragen. De leerling verdween langzaam uit mijn zicht, en ik

maakte de volgende leerling klaar toen ik opeens mijn naam hoorde in de radio. Het was de stem van de eerste leerling: "Bram? Bram?..." Het vreemde was, dat er geen windruis te horen was in zijn radio... Inderdaad, hij had bijna blindelings en iets te snel mijn raad opgevolgd, en was in een 35m hoge spar gevlogen. Achteraf bleek dat hij niet in het midden van de vallei vloog, maar wel al dicht bij de flank. Ik had zijn afstand verkeerd ingeschat. Na een urenlange reddingsactie van de helikopter en klimmers werd hij veilig op de grond gezet. De dag erna is zijn scherm zonder schade naar beneden gehaald. Het was een les voor de leerling en voor mij! Voor mij: spreek in de voorwaardelijke wijze:

"Als je in het midden van de vallei hangt, mag je voorzichtig opschuiven naar de flank" en voor de leerling: "Doe nooit blindelings wat een monitor je vertelt: zij kunnen fouten maken, en afstanden zijn moeilijk in te schatten van op de grond."

Tot snel, op de grond of in de lucht!

Bram



Voorstelling nieuwe BVVF-bestuurder : Julien Colle

Ik ben in 2018 begonnen met parapente via een initiatie cursus, samen met vrienden in de Vogezen. We hadden daar allen met elkaar afgesproken per motor, een andere van mijn passies, sommigen kwamen uit Zwitserland, anderen uit België.

Na een pauze, opgelegd door het coronavirus, hervatte ik mijn opleiding met een vervolmingsstage in de zuidelijke Alpen bij de Full Blue Sky-school, in Laragne-Montéglin. Deze stage bevestigde mijn wens om door te gaan, maar het duurde tot Pierrot B. (de andere nieuwe bestuurder) me uitnodigde om hem "ruitenwisper" te zien spelen op de 7-Meuses voordat ik besepte dat vliegen in België haalbaar was en dat ik eindelijk mijn persoonlijke uitrusting begon te kopen.



Sinds dit begin heb ik inmiddels +/- 200 vluchten gemaakt, heb sinds oktober 2021 mijn pilotenbrevet en hoop binnenkort het XC te kunnen halen. Dit voorjaar was voor mij ook een gelegenheid om mijn eerste SIV te ontdekken, tot grote vreugde van mijn adrenalinepeil.

Ik maak deel uit van twee parapenteclubs, Touch the Sky en Les Mousquet'Air en heb me kandidaat gesteld als bestuurder bij de BVVF om de stem van de clubs in het algemeen te kunnen vertolken. Ik heb in het verleden al de kans gehad om de rol van bestuurder uit te oefenen bij andere non-profitorganisaties en deze nieuwe ervaring stelt me in staat om opnieuw contact te maken met vrijwilligerswerk

en betrokkenheid bij het verenigingsleven, wat ik belangrijk en noodzakelijk vind. Ik kijk ernaar uit u tegen te komen op de grond of in de lucht.

Voorstelling nieuwe BVVF-bestuurder : Frédéric Tétart

Het is niet makkelijk om jezelf voor te stellen als je graag achter de schermen werkt...

Ik ben gepassioneerd over wat ik doe, zowel professioneel als in mijn vrije tijd.

Mijn eerste leshellingen dateren van bijna 30 jaar geleden en ik heb te lang gewacht voordat ik verder ging met mijn eerste vluchten. Mijn eerste "grote vluchten" - stage vond plaats in de Drôme in 2019 en sindsdien vlieg ik zo veel als ik kan. Omringd door goede mensen (die elkaar zeker zullen herkennen), was ik snel autonoom en kon ik veilig vooruitgang boeken.

Ik werd lid van verschillende clubs (La Roch'Ailes, Touch the Sky en de

Mousquet'airs) die me allemaal door hun leden en hun verschillende activiteiten geweldige ervaringen brengen.



Duopiloot sinds een paar maanden, hou ik ervan om de lucht te kiezen met mijn passagiers, piloten of niet, om goede momenten te delen.

Omdat ik sinds enkele maanden geen monden meer te voeden had, koos ik ervoor om lid te worden van het Bestuursorgaan om een handje te helpen bij een gemeenschap waarvoor er veel zaken te ontwikkelen zijn. Ik ben blij dat ik er kan samenwerken met mensen die zo verschillend zijn, maar dezelfde passie delen.

Fred

Voorstelling nieuwe BVVF-bestuurder : Pierre Balthazar

Hallo beste vliegeniers,

Mijn naam is Pierre Balthazar, ik ben 59 jaar oud.

Ik ben pas laat begonnen met parapente omdat mijn 88-jarige moeder dat jaar een tandemdoop deed. Ik bedacht dat ik geen excuus meer had om er niet mee te beginnen.

Ik begon met verschillende stages in het Markstein-scholingscentrum in de Vogezen (initiatie en vervolmaking), daarna onderbraken een motorongeluk en een breuk mijn vooruitgang.

Ik heb terug een stage gedaan in Markstein om te zien of de zogenaamd opnieuw gelaste botten bestand zouden zijn tegen de landingen... Daarna kwam de autonomie en de aankoop van een gebruikte Alpha 6 van een Belgische parapentist die jaren later een vliegmakker zou worden.

Ik woon in de buurt van de 7 Meuses...

Ik heb de verschillende Belgische sites ontdekt. Sommige toegankelijk voor iedereen, andere alleen toegankelijk voor brevethouders, die waar men stiekem start naar het NNO tegenover de Maas en bij dat kleine turquoise meer... Deze site waarvan de naam niet mag uitgesproken worden... op straffe van vervloekingen op de sociale netwerken...

Toen ik geconfronteerd werd met de frustratie van minder vliegen in de winter, ontdekte ik de warmte van Andalusische, Marokkaanse en Tenerife-vliegplaatsen.

Ik ben in de bomen beland... een keer, helaas, maar gelukkig zonder schade.



Ik heb mezelf verwond door een slechte landing bij Los Gigantes op Tenerife, maar ik heb bijna het gevoel dat het deel uitmaakt van de cursus, dat je in je vleselijk moet leren dat we niet echt vogels zijn ... of JB Chandeliers.

Ik ben niet meer helemaal een beginner meer en het zijn de whatsapp-groepen gewijd aan parapente die mijn GSM het vaakst laten rinkelen, omdat ik deel uitmaak van de Mousquets-club, van Touch the Sky en zelfs de PAP of de Choto van Orcier...

Ik wilde deelnemen aan het bestuur van de BVVF toen ik de oproep voor kandidaturen en de voorstellen voor regionalisering van de federatie hoorde. Ik vreesde dat ze ons opnieuw zouden willen verdelen... Maar de gesprekken zijn gaande en de beslissing zal collegiaal zijn.

Tot ziens op een start of waarom niet bij aanvang van de BPO te Krushevo in juli...

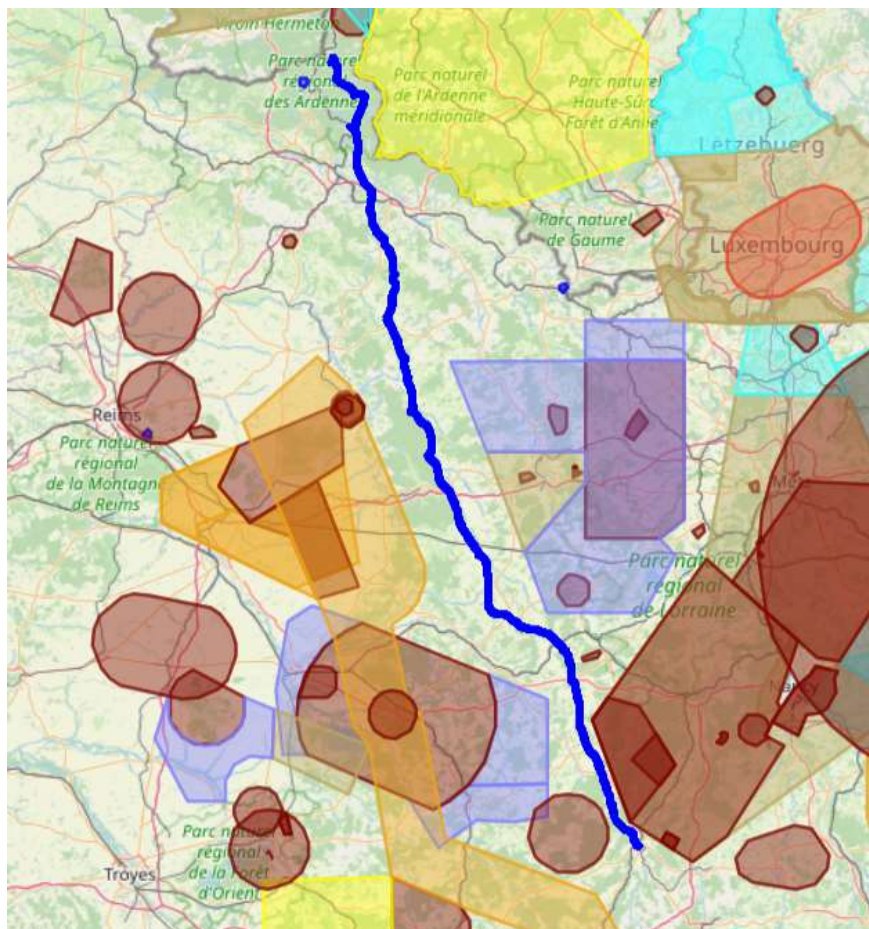
Pierre

Maandag 13 juni, richting Fumay met enkele leden van de Club @Touch The Sky – Parapente. Hetzelfde doel voor iedereen, een mooie vlucht naar het Zuidoosten te maken. Wat mij betreft, een tweede objectief, een ongebruikelijk vliegtraject naar Verdun en Neufchâteau gebruiken op een mooie as van 200 km.

Na een relatief late aankomst op de start, 2 onaangename verrassingen... De cumuluswolken verspreiden zich al en vooral, na controle, lijkt de vliegrichting Neufchâteau na 150 km geblokkeerd. Jammer, maar gezien de wolkenhemel denk ik niet teveel verder na en start met doel deze 150 km die nu heel ver weg lijken.

Al vrij snel kan ik wegvliegen in een kleine thermiek terwijl ik zie dat Wim en Laurent iets meer moeite hebben op de kam... Jammer, de vlucht zal op mijn eentje gebeuren. Het begin van de vlucht is ingewikkeld, te veel schaduw op de grond, een drift die me meeneemt boven de bossen, bloedeloze stijgsnelheden... Na 13 km vind ik eindelijk de wolkenbasis na een prachtige strijd boven de Ardense toppen. Een kleine omweg om het keerpunt van Bogny-sur-Meuse te valideren zodat de vlucht wordt meegeteld voor de @Belgian Paragliding Cup en daarna vervolg ik mijn weg.

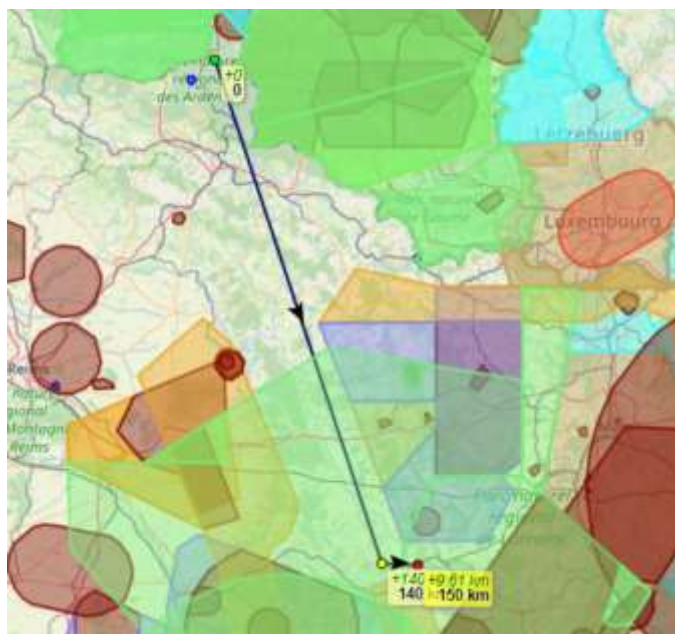
Op kilometer 40 zie ik Laurent me van onderen inhalen, helaas zal onze vereniging maar van korte



duur zijn, omdat ik in aan de wolkenbasis vlieg, verspil ik geen tijd en zet ik mijn vlucht verder. Het mooie is dat ik vanaf nu weet dat we met minstens 2 op dezelfde vlieg-as zitten. Later zal ik uit de levendige discussies op de radio opmaken dat Peter en Thomas ook in dezelfde richting zullen volgen.

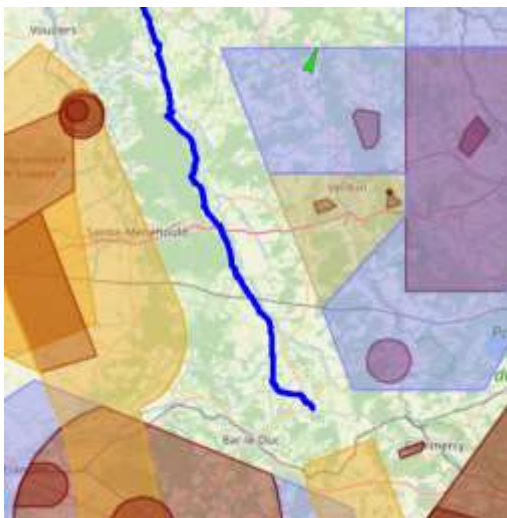
De rest van de vlucht is vrij duidelijk, het uitdijen van de wolken is verminderd en een prachtige lucht geplaveid met cumuluswolken verwelkomt ons voor de vlucht naar het zuiden. Volgt een mooie opeenvolging van thermieken/transities, om te spelen met de positionering van de wolken. Dus het is tijd om eindelijk de vlucht een beetje te versnellen en eindelijk mijn mooie X-One op zijn volle potentieel te laten vliegen!

Terwijl de basis van cumuluswolken stilaan aan hoogte wint, vertelt mijn @Air3 me dat ik extra waakzaam zal moeten zijn om er nog langer van te genieten. Inderdaad, op kilometer 85 bevind ik me onder de TMA van Saint Dizier, beperkt tot FL55 of ongeveer 1750m deze maandag 13 juni met de atmosferische druk van de dag. Lichte extra druk dus... Gelukkig werd de luchtmassa van die dag magisch, en zelfs laag stuiterde ik gemakkelijk van thermiek tot thermiek.



De volgende 60 kilometer zijn makkelijk, observeer ik, ik navigeer onder de wolken door, ik stijg en kan makkelijk de kilometers laten afrollen. Op dit moment vlieg ik bijna op automatische piloot en de X-One doet wonderen. Met de gemiddelde snelheid van de laatste twee uur begrijp ik dat als ik geen fout maak, het mogelijk is om ver te vliegen. Met dit idee besluit ik na te denken over de verschillende opties waarmee ik maximaal kms kan maken. Het is 16.00 uur, de lucht is prachtig, het zou zonde zijn om het daarbij te laten.

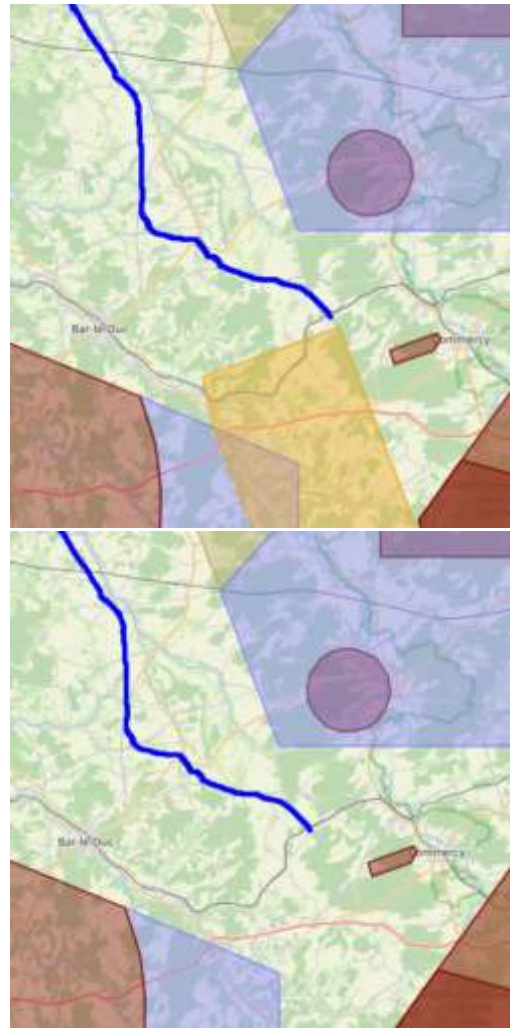
Bij dit "live" puzzelspel is de Air3 fantastisch! Ik schuif op het scherm luchtruimbeheer en hier analyseer ik de gebieden ten zuiden van mijn positie. In het zuiden blokkeert de CTR van Saint Dizier mijn weg, naar het westen is het de RTBA 69, die me blokkeert en naar het zuidoosten is het de RTBA 45 die in de weg staat. In het oosten, aan de andere kant, stelt een kleine doorgang me in staat om een paar kilometer te winnen door bij Commercy te komen, een klein stadje waar ik denk dat ik een station zie op de kaart van de Air 3. 160 in plaats van 150 is niet enorm, maar je moet pakken wat je kan. Dus ik neem die optie.



Dankzij de berichtenfunctie van @Xctrack's livetrack stuur ik mijn kaart naar Laurent die zo'n twintig kilometer achter me ligt. De luchtmassa verandert radicaal op dit sleutelmoment van de vlucht, terwijl de lucht gevuld was met prachtige cumuli, bevind ik me nu in het blauw en jaag op de kleine wolkenflarden die snel verschijnen en verdwijnen, de cycli zijn kort. Even de handrem erop. Commercy is niet heel ver weg, maar het zou zonde zijn om eerder te landen.

Terwijl ik begin na te denken over de terugrit, zie ik een bericht verschijnen op het scherm van mijn Air3, Stéphane B., die me live volgt vanuit zijn kantoor, moedigt me aan en zegt: "Ga, de 200 zijn mogelijk!" Mijn hart doet een extra slag! Geen moment geaarzeld, ik ben goed geïnstalleerd in de thermiek, ik laat de buitenste rem los en ik doe opnieuw een

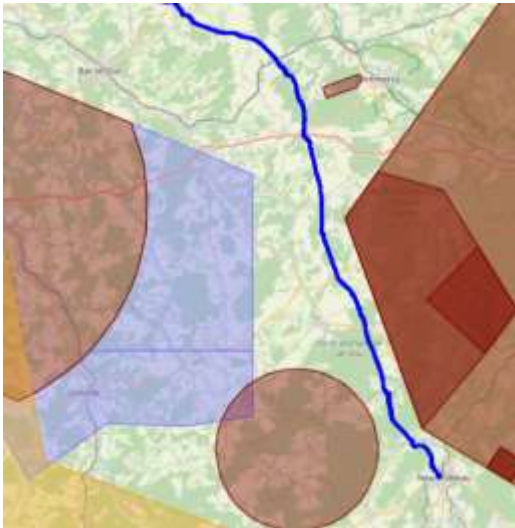
controle van het luchtruim. Het heeft al een paar minuten geleden 17.00 geklonken, het luchtruim wordt automatisch bijgewerkt op de Air3. Tot mijn verbazing en tot mijn vreugde realiseer ik me dat RTBA 45, een militaire zone, niet langer actief is. Een doorgang opent zich voor me op een as naar het zuiden.



Herinnert u zich het verhaal van Mozes die de zee in tweeën spleet? Ik voel me precies in dezelfde situatie! Ik kon het niet zien, maar mijn glimlach moest breder geweest zijn dan het vizier van mijn helm. De doorgang is wel degelijk daar, relatief smal omdat er slechts een doorgang van 5 km tussen 2 zones overblijft, maar hij is er! Snel livetrack-bericht naar Laurent om mijn plan aan te kondigen en ik werp me in deze doorgang. 40 km om de 200 te halen, het is 17u30, het moet kunnen!

Cumuluswolken zijn zeldzaam, de stijgsnelheden verzwakken, transitie worden langer... Ik voel dat het einde van de dag is aangebroken. Dus ik ga in de "survival" modus om te draaien in alles wat voorbij komt, de drift brengt me juist in de goede richting, ik geniet ervan! Bij het smalste gedeelte van de doorgang zie ik een prachtige wolkenflardenrij die zich ten westen van mijn positie vormt. Pech, ik kan er niet naartoe omdat ze aan de verkeerde kant van de grens van de verboden zone zitten.

Onvermijdelijk bevind ik me op een verkeerde lijn en val ik uit de lucht. Ik zit op kilometer 190, het is uit den boze om te landen ! Na te lange minuten ongerustheid komen er een paar zwaluwen om me de uitweg te wijzen. De vario verandert eindelijk van toon, ik laat mijn Icepeak XOne leven zodat hij de kern aangeeft, en eindelijk kan ik ademhalen. Omdat de thermische cycli kort zijn, raken ze naar mijn smaak te snel buiten adem, ik vlucht naar voren. Een paar reddende bellen laten me uiteindelijk toe om de 200 km-grens op 200m/grond te passeren.



Blij bied ik mezelf de luxe aan om over Neufchâteau te vliegen, waarbij ik alle druk van deze laatste minuten loslaat. Xcontest kondigt me 201 km aan in 6u12. Ondanks een moeilijk begin en einde van de vlucht was de luchtmassa van maandag 13 juni uitzonderlijk, ééntje zoals in de boeken: een wolk, een thermiek.

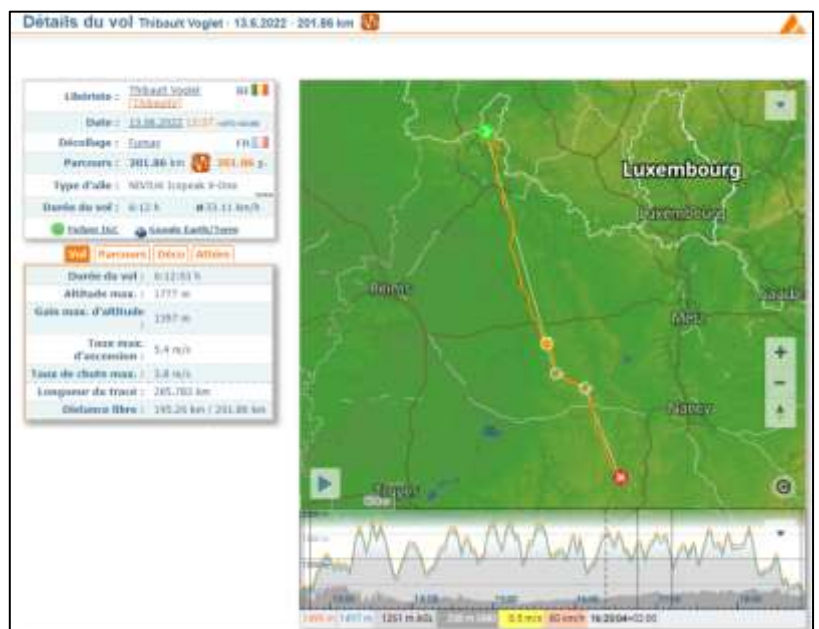
Als deze vlucht een succes is, is het vooral dankzij de ongelooflijke tool die de Air3 is en die me in staat stelde om tijdens de vlucht te reageren door mijn keuzes op het moment zelf te verfijnen.

Deze vlieg-as is ingewikkeld qua luchtruim en zonder een oog op de Air3 te kunnen hebben, is het zeker dat ik een navigatiefout zou hebben gemaakt. Zelfs als we deze route met het @X1X team vanaf een andere start hadden bestudeerd, is het hebben van de live-informatie over de deactivering van de zones en het hebben van de vervolgberichten van de livetrack een enorme troef in het succes van dit soort vluchten. Besluit: dank u Air3.



De terugkeer echter was erg ingewikkeld! Geen trein in de goede richting, 6 pijnlijke liftes en uiteindelijk Tom en Pierre die me om 1 uur 's nachts in Thionville kwamen redden. Een enorme dank u voor deze luxe recuperatie. Proficiat ook aan deze 2 piloten die een hele mooie 100 km-groepsvlucht hebben afgelegd en aan Laurent die na 160 km in Commercy zal landen.

Proficiat ook aan de leden van Touch The Sky die aanwezig waren en allemaal mooie vluchten maakten, eerste cross voor sommigen, persoonlijke records voor anderen! Jullie zijn top !



« Als La Roch'Ailes organiseert, past het weer zich aan » (*)

(*) Oud parapentegezegde, dat zou komen van een oude wijze genaamd Big Ben, wordt er gefluisterd bij de Ouden. 😊

Opnieuw zal onze club geluk hebben gehad met het weer om haar 20-jarig bestaan (3 jaar te laat, toch !) te vieren, en dat van Corimont tegelijkertijd. Inderdaad, slechte omstandigheden werden aangekondigd voor dit WE van 5-6-7 mei, en het comité had dit aanvaard: het feest zou onder een grote tent plaats vinden, beschut tegen slecht weer, maar zou openen in de bioscoop van La Roche met een vertoning van 2 films van Antoine Girard, in aanwezigheid van de auteur.

Antoine nam de moeilijke opvolging van Thomas de Dorlodot waar, die al twee keer was gekomen om zijn exploten te presenteren en te becommentariëren. Hij was echter opgewassen tegen de uitdaging en charmeerde het hele publiek dat de Faubourg Saint-Antoine-zaal had ingenomen.

Op zaterdagmorgen nam het Laroch'Ailes-comité de beslissing om de activiteiten van de dag te verplaatsen naar de historische site van Les Crestelles, in Bérisménil-Maboge. Dit was een goede beslissing want de wind stabiliseerde voor de hele dag in een vriendelijke zuidwester, waardoor 122 starts mogelijk waren, ofwel in tandemdopen ofwel voor precisielandingen. Deze vriendschappelijke wedstrijd bracht een dertigtal deelnemers samen en zag de overwinning van de “pro” van de discipline, Thierry Moreau. Aan deze prachtige overwinning voegde Thierry een mooi gebaar toe, aangezien hij zijn prijs – een verblijf in Andalusië ! – schonk aan de als tweede geplaatste, Amaia Galiano.

Veel lokale persoonlijkheden, maar ook heel wat oud-leden van de club, hadden gereageerd op de uitnodiging voor het academische gedeelte, opgeluisterd door een aperitiefje dat klaargemaakt en geserveerd werd door de Confrérie du Purnalet. Na de ontvangst van het publiek door Pascal Lhoas, de huidige voorzitter, was het aan de oprichter van de club, Pierre-Eric Leclercq, om kort terug te blikken op de geschiedenis. Pascal nam nadien terug de microfoon om al onze ondersteuners te bedanken en

de projecten voor de toekomst te benoemen. Een goede maaltijd, een mooie en (zeer) lange avond, en dan kwam de zondagochtend eraan.

Deze keer was de wind teruggekeerd in de startrichting van de Corimont en werd een nieuwe ronde van piloten en schermen op poten gezet, voor het geluk van iedereen, tot zonsondergang.

Sta ons toe om nogmaals iedereen te bedanken die al meer dan 20 jaar

de activiteiten van onze club mogelijk heeft gemaakt: de BVVF, de lokale autoriteiten, de eigenaars, huurders en gebruikers van de terreinen en het bos, het DNF, de sponsors, alle leden van La Roch'Ailes voor hun ongelooflijke dynamiek en alle piloten die, zelfs als ze geen deel uitmaken van de club, niet aarzelen om ons te komen steunen bij elke feestelijke gelegenheid.

Pierre-Eric Leclercq.





Samenwerkende aanpak voor de bescherming en harmonieuze instandhouding van de Slechtvalk (*Falco peregrinus*) in het regionaal natuurpark Ardennen (Frankrijk)

Het is bemoedigend om te zien dat steeds meer piloten zich bewust zijn van hun impact op het milieu, ook tijdens hun vluchten. Echter, het is waar dat outdoor activiteiten het wildleven kunnen verstoren, inclusief de rotsbroedende roofvogels tijdens hun broedperiode. Dit kan leiden tot hoge risico's op het verlaten van nesten en het verminderen van natuurlijke sites die gunstig zijn voor hun aanwezigheid. De belangrijkste roofvogel populaties die getroffen worden zijn de Slechtvalk, de Baardgier (*Gypaetus barbatus*), de Vale Gier (*Gyps fulvus*), de Monniksgier (*Aegypius monachus*), de Aasgier (*Nophron percnopterus*), de Steenarend (*Aquila chrysaetos*), de Visarend (*Pandion haliaetus*), de Bonellisarend (*Aquila fasciato*) en pelagische rotsbroeders zoals de Noordse Stormvogel (*Fulmarus glacialis*) en de Drieteenmeeuw (*Rissa tridactyla*). Het is belangrijk om te erkennen dat milieubescherming een collectieve verantwoordelijkheid is, en dat we allemaal een rol hebben te spelen in het behoud van onze planeet. Piloten kunnen bijdragen aan het minimaliseren van hun impact op natuurlijke habitats door te vermijden om te vliegen in de buurt van gevoelige gebieden tijdens broedperiodes, door de regels en voorschriften van lokale autoriteiten te volgen, en zich bewust te zijn van het potentiële effect van hun activiteiten op de fauna en flora. Uiteindelijk is het essentieel dat we allemaal samenwerken om manieren te vinden om onze impact op het milieu te verminderen, om de biodiversiteit en de natuurlijke habitats te behouden.

Het frequente passeren in de buurt van broedgebieden en de overbezetting hebben nadelige gevolgen voor de voortplanting van vogels. Verstoring kan de keuze van de nestplaats beïnvloeden en zelfs leiden tot verlaten van het nest door de ouders omdat ze vinden dat het niet geschikt is voor de opvoeding van jongen. Bovendien kunnen frequente verstoringen leiden tot het mislukken van het broeden, omdat de volwassenen de eieren niet op de juiste temperatuur kunnen houden, of het risico op predatie van eieren of kuikens vergroten. Ouders zijn waakzaam tegen ongeïnformeerde bezoekers, maar niet noodzakelijk tegen natuurlijke roofdieren zoals de Raaf (*Corvus corax*).

De Slechtvalk maakt gebruik van verschillende vocale signalen zoals alarmkreten en agressieve vluchten in

"Z", "8" of "festons" om andere gebruikers van het luchtruim te waarschuwen dat ze zijn binnengedrongen in zijn territorium. Het is belangrijk om deze signalen te begrijpen en snel weg te gaan om eventuele conflicten te vermijden.

Laten we altijd in gedachten houden dat het luchtruim het leefgebied en de overlevingsruimte is van dieren, terwijl het voor ons een speelterrein is. Om verstoring te voorkomen, zijn er al succesvolle afstandszones ingesteld in sommige parken, zoals in het Massif des Bauges. De literatuur en ervaringen op andere locaties zijn het erover eens dat er een minimale rustafstand van 250 meter, zowel horizontaal als verticaal, moet worden aangehouden voor de Slechtvalk.

Slechtvalk



(bron : fiche LPO

<https://rapaces.lpo.fr/sites/default/files/faucon-pelerin/319/planche-pelerin.jpg>)

Een project voor een prefectuurdecreet voor de bescherming van de biotopen van de Slechtvalk en de Oehoe (*Bubo bubo*) in het Regionaal Natuurpark van de Ardennen (PNR), waarvan het doel lovenswaardig is, brengt een reëel gevaar met zich mee voor de duurzaamheid van sommige vlieglocaties. Het blijkt dat vijf gemeenten, vooral Haybes-Fumay en Revin met de locaties "La Roche des Mintch" van de berg "Malgré Tout" en "La Roche de la Faligeotte", getroffen worden door dit prefectuurdecreet met betrekking tot parapente-activiteiten. Daar komt de gemeente Bogny-sur-Meuse bij. Het is dus belangrijk om een evenwicht te vinden tussen de bescherming van deze soorten en de beoefening van parapente. Het is essentieel om te erkennen dat parapente een impact kan hebben op de lokale soorten, maar dit betekent niet dat de beoefening moet worden stopgezet. Het is mogelijk om parapente te beoefenen terwijl de impact op het milieu wordt geminimaliseerd. Door samen te werken, kunnen parapentepiloten, lokale autoriteiten en natuurbeschermingsorganisaties oplossingen vinden om lokale soorten te behouden en tegelijkertijd piloten te laten genieten van hun passie.

Voorafgaand aan de oprichting van het regionaal natuurpark Ardennen heeft zich al meer dan 20 jaar een sportieve en toeristische activiteit ontwikkeld, het paragliden. Deze activiteit wordt begeleid door een club, Pointe Ardennes Parapente (PAP) van de Franse Federatie voor Vrije Vlucht (FFVL), met meer dan 160 leden, waaronder verschillende sporters van zeer hoog nationaal en internationaal niveau. De club biedt tandemvluchten aan die de discipline en het park vanuit een uniek perspectief laten ontdekken.

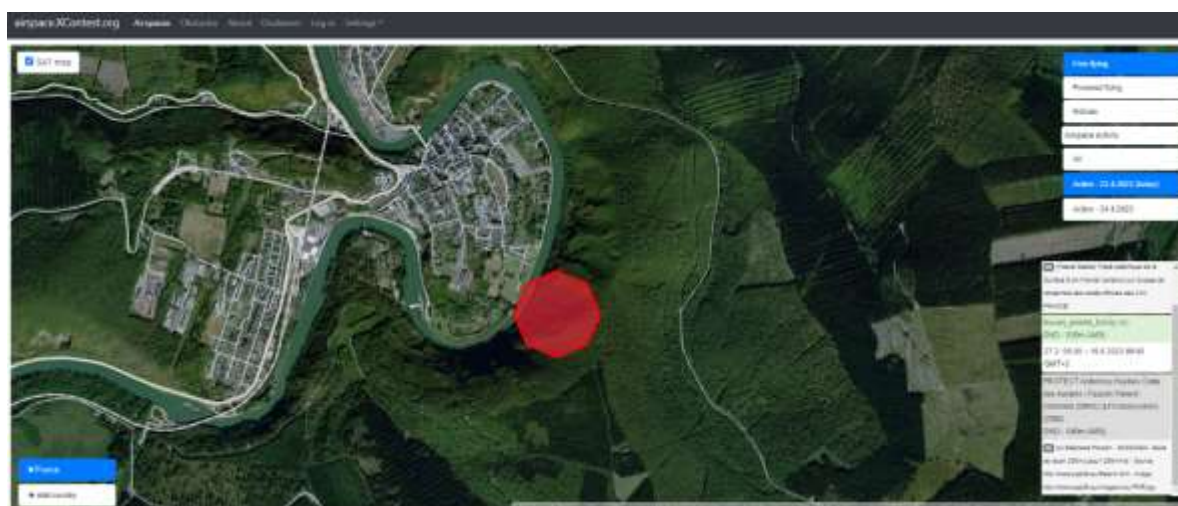
In hetzelfde gebied keert de Slechtvalk terug als rotsbroeder. Het was een soort waarvan de status in Frankrijk in de jaren 1970 als zeer zorgwekkend

werd beschouwd (TERRASSE, 1964; TERRASSE, 1969; TERRASSE & TERRASSE, 1969). Hun aantallen zijn sindsdien geëvolueerd van respectievelijk 150-180 koppels en 100 koppels in 1964 (TERRASSE, 1964) tot 1600 koppels (sterke stijging op middellange termijn en matige toename op korte termijn) in 2010 en 2000-4 000 koppels (sterke stijging op korte en middellange termijn) in 2009-2012 (ISSA & MULLER, 2015). Het werk van vele vrijwilligers heeft de terugkeer van deze prachtige luchtroofdier mogelijk gemaakt. Wij zijn hen het grootste respect verschuldigd.

Aangezien het project van het prefectuurbevel momenteel in de wacht staat, zijn rustzones opgezet in samenwerking met het PNR, het Office Français de la Biodiversité (OFB <https://www.ofb.gouv.fr/>), de Renard Vereniging en de PAP. Daarnaast is er een bewustmakingscampagne voor piloten, clubs en scholen. De grenzen van deze rustzones, die niet mogen worden betreden, en hun activeringsperiode worden vermeld op de volgende websites:

- PAP (<http://www.pap08.eu/Pelerin.htm>)
- XContest, XCTrack, FAT

Het voorbeeld van de Fumay-bubbel met een straal van 250 m wordt hieronder weergegeven:



Fumay
Rustzone van
250m (XY en Z)
Slechtvalk

Samenwerkende aanpak voor de bescherming en harmonieuze instandhouding van de Slechtvalk (*Falco peregrinus*) in het regionaal natuurpark Ardennen (vervolg)

Het zwaard van Damocles hangt nog steeds boven ons hoofd! We moeten ons uiterste best doen om deze zones te respecteren. In het andere geval zullen de negatieve gevolgen desastreus zijn voor de vogels, natuurliefhebbers, vrijwilligers en paragliders.

Regeneratief toerisme heeft tot doel bezoekers een positieve invloed te laten uitoefenen op de vakantiebestemming. Deze positieve impact kan zowel op de biodiversiteit als op de lokale bewoners en economie van toepassing zijn. Het gaat er vooral om ervoor te zorgen dat we de plaats waar we verbleven in een betere staat achterlaten. Deze benadering keert het huidige primaire model van "verbruik" van de bestemming om, en daarom is er een ommekeer in de reisbenadering. In die zin heeft de bezoeker toegang tot een aantal "tools" die hem of haar in staat stellen actief bij te dragen aan de revitalisering en regeneratie van het milieu en/of het ecosysteem van zijn of haar vakantiebestemming.

Regeneratief toerisme heeft zich ontwikkeld op vier assen:

- Het begrip van levende organisaties;

- Het creëren van toeristische ervaringen gebaseerd op de relatie met zichzelf, anderen en de natuur;
- Ecologisch design geïnspireerd door biomimicry;
- De capaciteit om regeneratief leiderschap te behouden met als doel mensen bewust te maken van hun betrokkenheid.

In andere regio's waar we onze sport beoefenen, zijn soortgelijke principes en zones al ingevoerd, sommige zijn meer beperkend, zoals de zones van grote gevoeligheid (ZSM) die een veel grotere bufferzone kunnen omvatten. Daarom wordt in de PNR en elders sterk aanbevolen om:

- Informeer naar de locaties en activering van dit soort zones voordat u er vliegt;
- Bereid uw vluchten voor (weer/Sites/EA/ZSM - Bubbles/OA-bestanden/...);
- Registreer de tracks van uw vluchten om eventuele geschillen op te lossen.

Een van de belangrijke bronnen van ZSM is de website van de FFLV:



Fédération Française de Vol Libre

Vol Libre • Parapente • Cérif-Volant • Kites • Boomerang

Zone de Sensibilité Majeure ou Bulle-de-quiétude d'oiseaux

ZSM Source → http://www.nouvelle-aquitaine.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/principe_de_zones_de_sensibilite_majeure_zsm.pdf

Zones de protection d'espèces bénéficiant d'un plan national d'actions ; activable durant une période de sensibilité majeure.

Certains rapaces sont particulièrement sensibles au dérangement. Afin de favoriser les conditions de reproduction, en particulier le maintien des couples nicheurs sur des sites favorables... Ces ZSM sont associées à un calendrier basé sur le cycle de reproduction de chaque espèce...



Gypaète Barbu

Active dans les Alpes du 01/11 au 15 ou 31/08



Falcon Pèlerin

Active du 15/02 au 15/06



Vautour Percnoptère

Active du 01/03 au 15/09



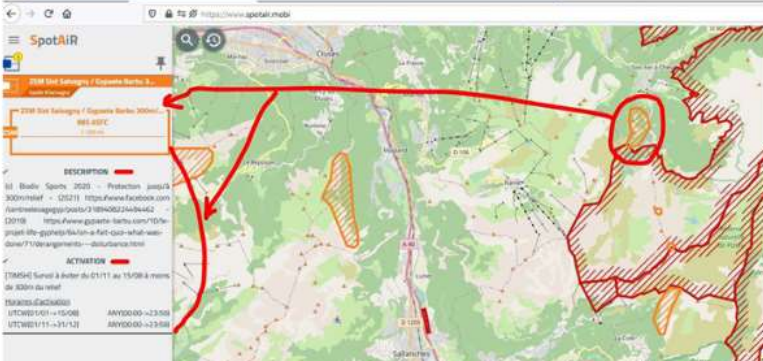
Vautour Moine

Active du 15/12 au 15/10

1/ Cartographie des ZSM en France - <https://biodiv-sports.fr/>

2/ ZSM - Détails des recensements dans le Parc des Bauges (Alpes) - <https://cloud.parcdesbauges.com/index.php/s/8pNjxCrGQCqkWG#ndfviewer>

3/ #POAFF - Les Cartes OpenAir à intégrer dans vos GPS - <http://pascal.bazile.free.fr/paraglidingFolder/divers/GPS/OpenAir-Format/>





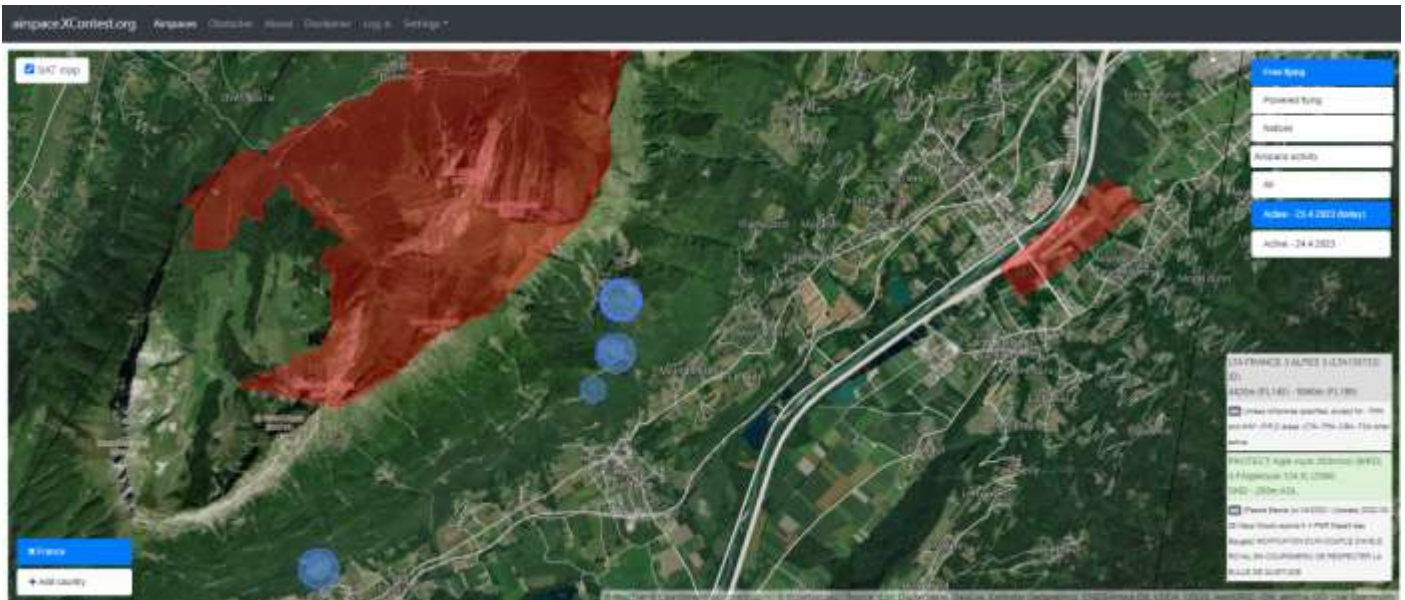
Aigle Royal

Active du 01/01 au 31/08

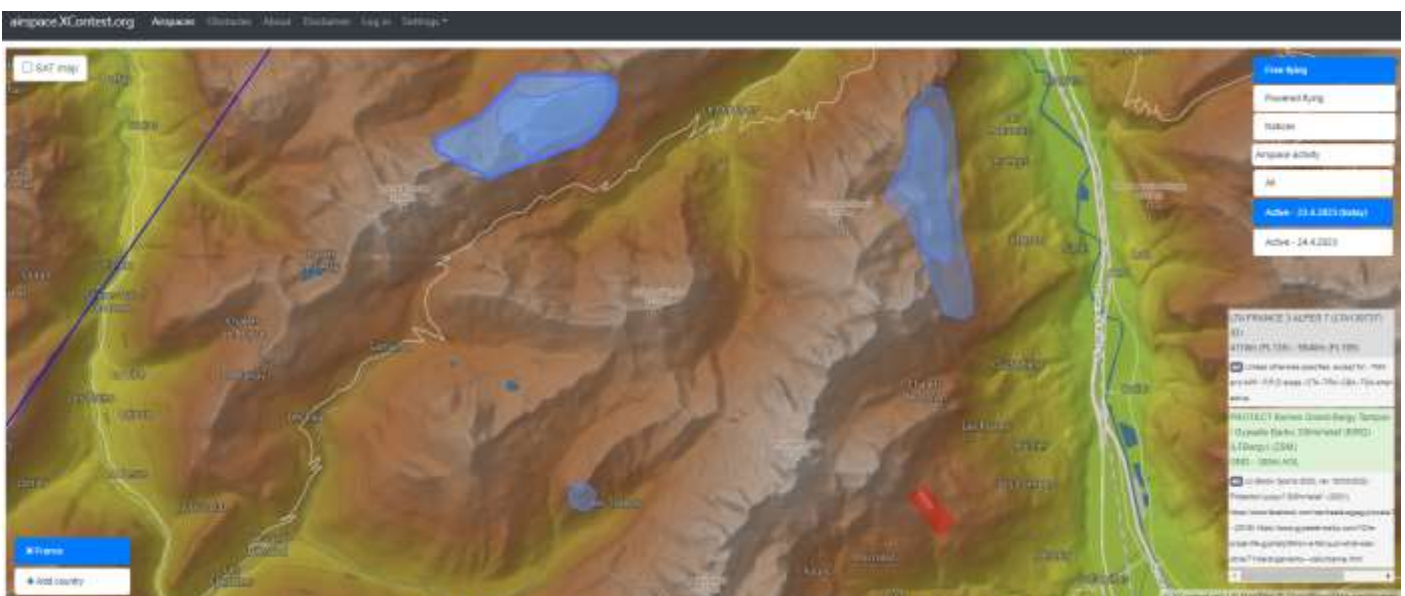


Er zijn andere beschikbaar:

- [PAP](http://www.pap08.eu/Pelerin.htm) (<http://www.pap08.eu/Pelerin.htm>)
- [Chamois Volants \(Bauges\)](https://www.chamoisvolants.fr/bulles-de-quietude-parc-naturel-regional-des-bauges/) (<https://www.chamoisvolants.fr/bulles-de-quietude-parc-naturel-regional-des-bauges/>)
- XContest, XCTrack, FAT
- [FFVL](https://parapente.ffvl.fr/harmonie-rapaces/) (<https://parapente.ffvl.fr/harmonie-rapaces/>)
en het LPO-portaal [Biodivsport](https://biodiv-sports.fr/login/?next=/) (<https://biodiv-sports.fr/login/?next=/>)
- [ASTERS](https://youtu.be/Kxbn_wHcS30) - website (https://youtu.be/Kxbn_wHcS30) over de Lammergier



Oostzijde van het zuidelijke Massif des Bauges: Zone de Sensibilités Majeur - Steenarenden en Slechtvalken



Noord, Oost en Zuidoost Grand Bornand: Belangrijkste kwetsbare zone en bufferzone - Lammergieren en Slechtvalken

In conclusie is het belangrijk om op te merken dat de bescherming van rotsvogels niet moet worden beschouwd als een beperking, maar eerder als een kans om ons milieu te beschermen en de duurzaamheid van onze activiteiten te waarborgen. Natuurbescherming is de verantwoordelijkheid van ons allen en iedereen kan op zijn eigen manier

bijdragen aan het behoud van ons natuurlijk erfgoed.

Goede vluchten voor iedereen, in alle veiligheid, met een collaboratieve en participatieve benadering van de bescherming en harmonieuze preservatie van onze omgeving.

Philippe Vandevondele (ornithologisch paraglider)

Paragliding World Cup Superfinale 2022 – Valle De Bravo, Mexico

Getuigenis van een kinderdroom

12 jaar geleden zeiden mijn ouders dat ik gek was... Elke avond bracht ik mijn tijd door met het bekijken van parapentvideo's op mijn computer. Een scherm van 1m³ in het midden van de koude gang van het huis. Ik heb uren zitten dromen voor video's van een zekere "Philippeindiano" op

YouTube, een grappige kerel die het WK presenteerde in Engels met een nogal atypisch accent. (Bedankt Phil !!!) Al snel werden deze beelden een drug die me deden wegdromen. In mijn hoofd was alles duidelijk: op een dag zal ik een van die piloten zijn die in de World Cup vliegen.

12 jaar later, met een beetje geluk, veel investeringen, opofferingen, veel steun, ben ik er. De droom is uitgekomen! Ziedaar dat ik op weg ben naar de zwaarste competitie in het XC-vliegcircuit. DE finale van de World Cup... Op naar Mexico!!

Ik benader de wedstrijd met veel goesting maar ook een



hervinden en ons aan te passen aan de jetlag. Deze 3 trainingsdagen kondigen de kleur van de wedstrijd aan... piloten met het mes tussen de tanden, een gevarieerd terrein met bergen, vlakland, hellingbries, wind; dit alles in een zeer actieve en zeer beweeglijke luchtmassa. Dat wordt wat !

Eerste manches, eerste waarnemingen: de pilotentrossen zijn dichtbevolkt en een fout is erg duur. De eerste 3 manches spelen zich af in droge en turbulente omstandigheden. De piloten zijn unaniem, 10 ronden in dit tempo, het zou wel eens lang en beproevend kunnen zijn. Wat mij betreft heeft vliegen in sterke opstandigheden me meestal niet "gestoord". Deze keer komt de moeilijkheid echter van de compactheid van de groepen, vliegen met 100 piloten in een zeer (te?) korte straal in deze atomaire luchtmassa's, het is eng. Tijdens de eerste 3 rondes zijn veel incidenten te betreuren: parachutes, botsingen... op deze finale in Valle de Bravo zullen we niet alleen goed, maar ook heel voorzichtig moeten zijn. Een balans die niet altijd makkelijk te vinden is... Het begin van de wedstrijd verloopt middelmatig voor mij, ik heb moeite om me te laten gelden in de groepen en om de efficiënte vliegtactiek te vinden voor dit terrein en deze omstandigheden.

Weersomstandigheden die natter en "klassieker" worden, stellen me eindelijk in staat om "mijn" vluchten te maken. De 5e manche gaat me redelijk goed af. Weinig mensen op het doel met een einde van de vlucht in "Belgische" omstandigheden: bloedeloze thermiek, schaduw, jezelf redden uit de "kelder", wolkenanalyse... Kortom, een

beetje stress, ik ken Mexico niet maar bovenal heb ik geen idee van mijn niveau ten opzichte van deze reuzen van de discipline. Ik schat graag mijn resultaat in voor aanvang van wedstrijden. In dit geval kan ik het niet. Als ik de namen van de geselecteerden lees, ben ik zowel onder de indruk als afgeschrikt. Er zullen grote, zeer grote piloten aanwezig zijn en dat is normaal, het is een finale. David tegen Goliath, klein België is voor de^{3e} keer vertegenwoordigd op deze finale (Wim Verhoeve in 2010 en Joeri Bal in 2021).

De wedstrijd duurt 11 dagen: 6 manches, een rustdag en nog eens 4 dagen racen. Hierbij komen 3 dagen training voor de wedstrijd toe om weer "in vlucht" te geraken, de sensaties van thermiekvliegen te



identieke vlucht als de eerste kilometers achter Beuraing of de Corimont aan het einde van het seizoen! Deze vlucht geeft me vertrouwen voor de rest van de competitie en ik ben eindelijk op weg naar "mooie" parapentvluchten.

De manches volgen mekaar op en lijken op elkaar, het is me gelukt om 3^e te eindigen na een foutloze manche, een echt exploit! Ik barst van vertrouwen: de condities komen me prima uit, ik slaag erin de vliegfasen te begrijpen en analyseren. Het begeleide seizoen met X1X en de ervaringen van de afgelopen jaren werpen hun vruchten af. "Om goed te vliegen, vlieg sereen!" (*) is een zeer reële stelregel, parapente wordt vooral met de geest gespeeld. Hoewel onbegrip en aarzeling me aan het begin van de wedstrijd hadden overtuigd, ben ik tijdens het tweede deel van de race sereen en weet ik wat ik moet doen om mijn startdoel te bereiken.



mist in ga. Aan de andere kant, als ik dit doe, weet ik ook dat ik meer druk zal ervaren tijdens de laatste manche.

De start van de race is perfect, maar dan, bardaf, raak ik helaas van de weg! De Submarines maakten het verschil tijdens een doorsteek, ik wind me op in de achtervolging en ik moet uiteindelijk landen. Verloren! De laatste manche zal ik moeten vliegen met gratis extra druk.

Het is dus met samengebalde maag dat ik deze laatste manche aanvat. We voelen de rusteloosheid in de groepen, de piloten worden verscheurd tussen hun verlangen om een

buitengewone prestatie na te jagen of om hun klassering zeker te stellen. De groepen zijn dichtbevolkt tot halverwege. Er zijn 2 opties voor ons beschikbaar, de veilige maar langere optie onder de confluentie of de risicovolle maar kortere optie in rechte lijn. Ik vlieg met de kopgroep in het gezelschap van grote namen

als Honorin Hamard, Phillip Haag en Baptiste Lambert die op het podium zullen eindigen. Onze keuze lijkt identiek aan het uitzicht op de hemel: schaduw op de directe lijn en zon aan de kant van de confluentie. Go voor de confluentie! De vlucht verloopt soepel, ook al maken de enkele tientallen meters die bij elke overgang dankzij de Submarines worden gewonnen, het ingewikkelder. We moeten voortdurend de lijnen analyseren en onszelf herpositioneren om op zijn best te zweven en proberen deze nieuwe generaties harnassen te volgen die zeer effectief zijn! Dit spelletje gaat me best goed af. Ik word 14^e van de taak, blij!

Over het algemeen loont consistentie in alle wedstrijden. Op een Worldcupfinale is dit van het grootste belang om een goed resultaat te behalen. In Mexico waren we met 126 en al deze 126 piloten konden aanspraak maken op een significant resultaat. Het is dan ook duidelijk dat de kleinste fout die men "te veel" maakt, zijn algemeen klassement schaadt. En op 10 mogelijke manches met een gemiddelde van 104 km per manche, zijn fouten aan de orde van de dag. Dus mijn dynamiek was simpel, vermijd fouten en probeer daarbij dicht bij de kop van de race te blijven.

Sinds de 4^e manche heb ik alleen maar plaatsen teruggepakt op mijn concurrenten. Aan het begin van de 9^e manche sta ik 12^e, deze ranking is totaal onverwacht en ver boven mijn oorspronkelijke doelstellingen. Op dit punt in de race heb ik het geluk dat ik een van de weinige piloten ben die slechts één echte discard (**) heeft (van de 2 mogelijke). Dit geeft me het voordeel dat ik er zeker van ben dat ik niet te veel plaatsen ga verliezen, zelfs als ik een vlucht volledig de



Paragliding World Cup Superfinale 2022 (vervolg)

Eens te meer zal regelmaat zijn vruchten hebben afgeworpen in deze finale. We moesten vechten, onszelf dagelijks in vraag stellen en fouten vermijden. Maar aan het einde van de wedstrijd werd het doel bereikt! Mijn redelijkheid had me ertoe aangezet om een top 50 te overwegen, mijn hart droomde van een top 20. Uiteindelijk is het met een onverwachte 13e plaats dat ik dit avontuur in Mexico afsluit! Het nummer 13 draag ik volgend jaar op mijn mooie Icepeak X-one! Brengt geluk of niet? De tijd zal het leren.



12 jaar geleden zag ik in die koude gang de video's van Philippe Broers (Philippeindiano) over deze mythische wedstrijden als in een droom. Uiteindelijk is er vandaag niets veranderd! Ik blijf dromen van de progressie die mogelijk blijft in deze prachtige sport. Toegegeven, er is al een evolutie geweest in 12 jaar tijd, maar parapente heeft deze uitzonderlijke eigenschap van "oneindige progressie". Niemand kan beweren alles te weten of alles te kunnen, er zijn en zullen altijd mogelijke progressierichtingen zijn. Persoonlijk denk ik dat dit een van de grote troeven van de sport is.

Net zoals we niet weten waar we zullen landen als we 's ochtends opstijgen voor een mooie vlucht, weten we ook niet wat het seizoen zal leveren. Dus laten we alle kansen aan onze kant zetten om onze doelen te bereiken en durven

geloven dat het mogelijk is om onze dromen aan te raken.

Dus kom ik terug van deze epische 15 dagen in Mexico met een veelheid aan lessen, met mijn hoofd vol herinneringen, met een groot verlangen om te vliegen en verder te gaan in onze sport.

2022 is een rijk jaar geweest vol ondersteuning. Ook in deze finale was ik onder de indruk van de energie die de Belgen erin staken. Honderden berichten, emoties bij successen en mislukkingen, glimlachjes, teleurstellingen, opwinding...

Ondanks de duizenden kilometers die ons scheiden, kan ik u verzekeren dat België zich heeft laten horen in de Mexicaanse lucht. Bedankt allemaal, jullie droegen me! Eén keer bedankt, honderd keer bedankt, duizend keer bedankt! Jullie waren geweldig !!

Ik kan deze tekst niet beëindigen zonder iedereen te bedanken die dit mogelijk heeft gemaakt. Mijn familieleden, mijn vrienden, mijn X1X-teamgenoten, mijn coach Max Bellemin, mijn partners: Les 7 Meuses, Profondville, Trakks, Air3, Almaval, Aquilae, X1X, Aile-it (Niviuk), Event'air en de Belgische Vrije Vlucht Federatie. Ook een enorme Big up voor Touch The Sky voor de leuke verrassing toen ik terugkwam in België, jullie zijn knotsgek en ik vind dat geweldig!



Het laatste woord? *Geloof in je dromen en ze kunnen uitkomen. Geloof in jezelf en ze zullen zeker uitkomen!*

Tot binnenkort !

Thibault

De resultaten: <https://live.pwca.org/>

(*) "Vlieg goed, vlieg sereen !" is de titel van een theoretische opleiding georganiseerd door Touch The Sky en begeleid door Pierre Etienne (Adviseur binnen Touch The Sky en lid van de X1X-academie), aarzel niet om contact op te nemen met de club om meer te weten te komen!

Credits foto's : Philippe Broers, PWCA

(**) Discard: Scoreberekeningssysteem waarmee u uw slechtste manches uit de resultaten kunt verwijderen. We verwijderen de 25% slechtste manches van alle gevalideerde manches (bv: 4 gevlogen manches, één manche verwijderd).

Het verhaal van Manche 7, geschreven tijdens de wedstrijd en gedeeld op de PAP08 website: :

Paragliding World cup superfinal - manche 7

Bij de start krijgen we 120 km te horen, in een luchtmassa die stabiliseert ten opzichte van de andere dagen. We zijn gewaarschuwd, het kan lang en ingewikkeld worden! En dat bleek zo te zijn.

De start is matig, wind, verhakkelde thermiek en overal mensen. Het is niet glorieus, maar het stijgt genoeg om "screen" te kunnen zijn.

Daarna volgt een lange push tegen de westenwind in, langs de bergkam, onze groep kiest de juiste lijn en we eindigen als hoogste op B1. Richting zuiden om B2 te halen. De lucht is geplaveid met cumuluswolken in dit gebied, de groepen zijn zeer compact en markeren goed het gebied, deze heen-en weer verloopt als een trein. Niet al te slecht geplaatst, beginnen we aan de 60 km naar het noorden om B3 te bereiken.

De race wordt ingewikkeld. De eerste stijgwind wordt gevonden in turbulentie, de vleugels wringen zich in bochten en stijgen niet erg hoog... We hebben verschillende opties. Proberen de confluentie te vinden door een lus te maken via het oosten, rechtdoor op de lijn of een tussenliggend traject nemen. De macht der dingen dwingt ons om de middelste optie te nemen. Enkel 2 Fransen zullen de geoptimaliseerde weg nemen en een zeer grote groep zal de confluentie najagen.

Een beetje vlakland, zwakke thermiek, onze optie doet het uiteindelijk even goed als de andere en we komen allemaal terug samen op 15 km van B3.



De massale zelfmoord begint. 30 km/u wind, verhakkelde thermiek en een grond die omhoog gaat... Er wordt niet meer gelachen. De groepen splitsen zich op en iedereen probeert zichzelf zo goed mogelijk te redden.

Na 2 slecht bespeelde thermieken zit ik laag... Heel laag. Op 40m/grond laat een reddende bel me toe om een kleine helling te bereiken waarop ik kan genieten van dynamische ondersteuning. De vlaklandervaring zal me helpen. Harde wind, zwakke thermiek doorsneden door wind, het lijkt wel een rotte Létanne! Geen moment gearzeld, ik verander van instelling en zet mezelf in de gewone vlakland-extractiemodus. Het loont, ik haal de weinige piloten die hoger waren dan ik in en vind terug rust.

Nog maar een paar kilometer te gaan voor het einde van de tijdspunten en het doel. Tussen 100 en 200m /grond optimaliseer ik het glijden en draai ik in elke bel die ik vind. Geduwd door 35 km/u wind, kom ik als 23e op het doel.

De ronde is pijnlijk voor veel deelnemers, slechts 28 piloten zullen het doel bereiken. Een gedwongen discard voor hen, een kleine voorsprong in punten voor mij, deze ronde stuwt me naar de voorlopige 17e plaats.

Er is niets beslist, er zijn nog 3 manches over en alles kan nog veranderen. Er zijn dus nog 3 dagen concentratie over om fouten te vermijden en een correcte rangschikking te behouden.

<https://live.pwca.org/scores>

DAVINCI GLIDERS

Met passie voor keuken, parapente en natuur, biedt Fly with Roby een nieuwe manier om de wereld te herontdekken met o.a. botanische wandelingen rond wat de natuur ons te bieden heeft, culinaire ateliers hier rond en parapente evenementen.

Fly with Roby is jullie exclusieve verdeler van het merk Davinci Gliders en andere producten zorgvuldig gekozen voor hun kwaliteiten. Aarzel geen moment om ons te contacteren voor alle informatie.

Goede vluchten!

Roby HOUSSA
Fly with Roby B.V.

 +32(0)489.109.353

 fly_with_robby

 Fly With Roby



WELCOME VOUCHER
„TAKEOFF23“

MIOLENTO
slow soul fashion

We upcyclen oude paragliders.

Jij neemt ze mee op hun
volgende avontuur!

FOLLOW OUR JOURNEY



Belangrijk bericht terril van Fontaine l'Evêque

De club Ailes du Levant staan op het punt officieel toelating te krijgen om de vrije vlucht te beoefenen de terril van Fontaine l'Evêque dankzij een lange samenwerking met de stad Fontaine l'Evêque en het DNF.



Te vermijden op zonnige zomerdagen wegens de thermische activiteit. Om dit prachtig speelterrein (Noord- en Zuidrichting) te kunnen behouden, zullen de Ailes du Levant een gebruiksscharter opstellen dat moet worden ondertekend en geaccepteerd middels een QR-code die op het infobord zal te vinden zijn.

De terril zal geklasseerd worden als beschermd natuurgebied en is alleen toegankelijk via het enige toegestane voetpad. We herinneren u eraan dat de terril zich in de CTR van Charleroi bevindt en alleen als leshelling mag worden gebruikt, met mag niet hoger stijgen dan 30 m boven de terril..

Franco Marioli is de beheerder van de vliegplaats en zal in staat zijn om iedereen 😊 te informeren.

Bedankt voor het doorgeven van dit bericht aan uw contacten.

Voor de Ailes du Levant,

Roby Houssa (Secretaris).



Foto (van links naar rechts): Alain Grenier, Mvr Christine Bruyère- Ecolo-schepen Fontaine l'Evêque, Mvr Laurence Campanella - departement werken van Fontaine l'Evêque, Mvr Christine Colson – DNF-verantwoordelijke voor de provincies Henegouwen en Waals Brabant, Roby et Franco.

Wereldkampioenschappen Parapente 2023



Vier Belgen met een gemeenschappelijk doel: zo goed mogelijk presteren om België zo hoog mogelijk te laten eindigen. Van 21 mei tot 3 juni kwamen 49 landen en 150 piloten samen voor het WK in de vallei van Albertville in de Combe de Savoie te Frankrijk. Voor België waren Aron Michiels, Joeri Bal, Lode Spruyt en Thibault Voglet van de partij.

Aan het einde van deze twee slopende weken van alpenvluchten, bereikte België een ongeëvenaarde piek. Het startdoel was een mooie top 10 (van de 49 aanwezige landen). We bereikten dit bijna met een mooie 11e plaats.

De vastberadenheid en cohesie van het team stelden ons in staat om weer vooruitgang te boeken en te presteren. Tussen constructieve debriefings, wederzijdse hulp om tactische keuzes te begrijpen, teamvliegen en ontspanning onder vrienden, verenigde Team Belgium zich als nooit tevoren! Alles bij elkaar waren we in staat om de vele moeilijkheden die we tegenkwamen om de soms gecompliceerde vliegpatronen van de Alpen in het voorjaar te ontgrendelen.

Ondanks de beperkte middelen van België zijn we er trots op dat we Team Belgium kunnen doen evolueren. Natuurlijk zullen we nooit de middelen van de grote landen hebben, maar we zijn ervan overtuigd dat het team kan groeien en trainen om toekomstige wedstrijdpiloten te kunnen verwelkomen. Met één doel, om aan de wereld van de vrije vlucht te blijven bewijzen dat België ook een "vliegland" is.



Negen manches werden gevalideerd onder variabele omstandigheden. Omdat de Alpen vastzaten in een bijzonder onstabiele en dus stormachtige luchtmassa, verliepen de vluchten moeizaam tussen de druppels door. Toch deed de organisatie er alles aan om alle deelnemers veilig te laten vliegen door de onweersachtige ontwikkelingen heen.

Leren, begrijpen, vooruitgang boeken, zich vormen en groeien! Dit zijn de missies van Team Belgium voor de komende jaren. Het Belgische parapente evolueert in een mooie richting en we zijn ervan overtuigd dat we samen onze gemeenschap kunnen blijven versterken!

We willen jullie allemaal bedanken voor jullie steun aan het team tijdens dit evenement. Dank aan de BVVF voor haar financiële hulp en veel dank aan de vele Belgen die de piloten van de ploeg volgden.

Volgende missie voor het team? Schitteren op het Belgian Paragliding Open in Noord-Macedonië.

Tot gauw,

Team Belgium: Aron, Joeri, Lode & Thibault

De resultaten:

België :	11 ^e /49
Lode Spruyt :	28 ^e
Thibault Voglet :	58 ^e
Joeri Bal :	67 ^e
Aron Michiels :	95 ^e

<https://civlcomps.org/event/pg-worlds-2023/results>



Tom de Dorlodot met de parapente naar de K2

(Artikel gepubliceerd in tijdschrift « Cross Country » en vertaald uit het Engels met toelating van Tom).

Het was het goede voorteken waar ze op hadden gehoopt, Tom de Dorlodot en Horacio Llorens waren bezig aan hun laatste poging om over de K2 te vliegen, met 8.611m de op één na hoogste berg ter wereld. Na bijna een maand in de Baltoro had het duo genoten van 16 vliegbare dagen, meer dan 60 vliegreizen gelogd en meer dan 1.000 km afgelegd. Toen ze de enorme en dominerende zuidwestkant van de berg naderden, voelden ze zich piepklein. Dit was nu hun moment en ze kwamen in actie.



Tom (links) en Horacio na een vlucht op 26 juni 2022. Om voor de hand liggende veiligheidsredenen vlogen ze altijd samen en hadden ze een goed VHF-systeem met geïntegreerde microfoon en koptelefoon in hun helmen om goed te kunnen communiceren tijdens het vliegen.

Foto: Muhamad Hannif

Op 19 juni waren ze zoals gewoonlijk kort na de middag opgestegen, boven hun basis van Paiju aan de voet van de Baltoro-gletsjer. Na 800 meter te hebben gewandeld tot aan de 4.900 meter hoge startplaats maakten ze hun uitrusting klaar en aten ze het schamele ontbijt bereid door hun kok, een miserabel gekookt ei en aardappel. Slecht weer had wegen weggespoeld en voedselvoorraden waren niet doorgekomen. Het zou hun enige voeding zijn voor de rest van de dag.

Start op 4.900m bij het begin van de Baltoro gletsjer. Met een lengte van 63 km is het een van de langste gletsjers buiten de poolgebieden. "Het was altijd een nachtmerrie om je aan te kleden voor de echt koude temperaturen, veel lagen dragend, zuurstof, enorme handschoenen, kampeerspullen, enz. op een technische start, vaak met zijwind en veel rotsen," zegt Tom

Foto: Andrev Pronin

Bij de start was het ongeveer 25 ° C, broeierig heet, maar ze trokken hun uitrusting aan, ze haatten de beproeving van het aantrekken van laag na laag warme kleding. Maar ze voelden zich allebei heel positief. "We wisten dat de 19e de beste dag tot nu toe was", zei Horacio. Tom voelde zich ook in een opgewekt gemoedstoestand en besloot de zijn zuurstoftoevoer te verhogen om zich "sterker te voelen" en zijn kansen te maximaliseren.

Helemaal gepakt, zwaar en onhandig met de nooduitrusting en druipend van het zweet ondanks het openen van elke ritssluiting, startten ze, zoals de meeste dagen, in zijwind. Ze vonden hun eerste thermiek naast Trango Towers, de iconische rotspieken van 6.286 meter die al tientallen jaren 's werelds stoutmoedigste rotsklimmers begeisterten en al snel stegen ze naar 6.000 m. De thermiek was constant betrouwbaar. "De plek werkt als een Zwitserse klok", zei Horacio. En na 14 vliegdagen wisten ze wel hoe de klok tikte.

"We wisten precies waar de thermiek elke dag zou werken", herinnert Tom zich. "We waren nooit aan het zoeken of bezig met S-bochten."

Het volgende uur scheerden ze vrolijk langs de noordelijke rand van de Baltoro-gletsjer, werden zeker van zichzelf, zochten de lucht af naar tekenen van stijgwind terwijl ze een van de mooiste berggezichten ter wereld bewonderden. Na 20km kregen ze hun eerste grote klim, thermiekten ze tot bijna 7.000m en gingen noordnoordoost richting een ander icoon van de keten, de met sneeuw bedekte Muztagh Tower (7.276 m), die 15 km ten zuidwesten van K2 ligt. Dit was een andere approach voor het tweetal. Eerder hadden ze de Baltoro helemaal gevolgd tot Broad Peak (8.051m), en van daaruit geprobeerd om naar het noordwesten te springen naar K2. Maar deze keer wilden ze iets anders proberen. De gok leek zijn vruchten af te werpen. "Het was een heel goede lijn om naar K2 te gaan", zei Horacio later.



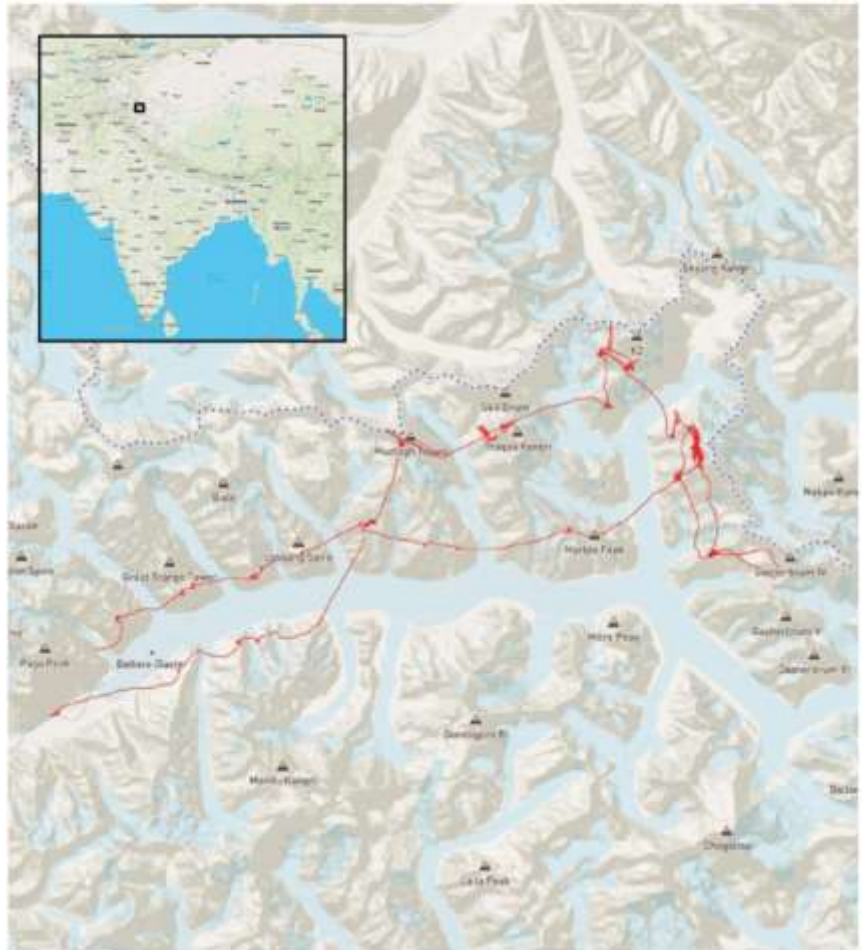
Maar toen ze bij Muztagh Tower aankwamen, vonden ze geen wind. "We vlogen gewoon rond, wat echt ongelooflijk is," herinnerde Tom zich. "Je bent alleen bezig met thermiek, het was vrij propere lucht, niet echt turbulent. En je kunt elke hoek omslagen, want je bent nooit in de lijzijde".

Samenwerkend kwamen de twee zo hoog als ze konden en gingen vervolgens op weg naar hun doel. Bij Angel Peak, een 6.858m hoog "aanhangsel" van K2, kregen ze nog een thermiek. "Vraag me niet waarom, maar het werkte net boven de gletsjer waar normaal gesproken geen thermiek is", herinnert Tom zich. Ze begonnen K2 te naderen op ongeveer 7.000 meter - en toen zagen ze het.

Horacio werd gewaarschuwd door Tom die in de radio schreeuwde: "Er is een vogel, laten we gaan!"

"We zagen een adelaar thermieken op 7.000 meter", herinnert Tom zich. "Het was gek, een adelaar in the middle of nowhere, die naar China kruiste !"

Toen zagen zie iets dat nog bemoedigender was - kleine witte donzige wolken verschenen op 7.300 meter." "We zeiden: 'Oké, vandaag gaan we het halen' ", zei Tom. Horacio, sprekend vanuit zijn nieuwe vliegschool in Organyà, glimlacht bij de herinnering: "We waren er vrij zeker van dat we helemaal naar de top konden soaren".



DE BALTORO

De Baltorogletsjer ligt in het hart van het Karakoramgebergte in Pakistan. Horacio's tracklog, die begint in de vlucht in plaats van op de grond, toont de Grand Slam-dag, toen het paar eerst van west naar oost vloog naar K2, vervolgens naar Broad Peak en Gasherbrum voor ze langs de gletsjer terug naar het westen vlogen. Op de terugweg staken ze halverwege de gletsjer over om naar het noordwesten gerichte hellingen te vliegen die de midzomer-late avondzon vangen.



Leercurve

De Belgische avonturier Tom de Dorlodot is met zijn 37 jaar misschien wel de meest vooraanstaande Pakistan-expert van de parapentewereld. Dit was zijn zesde keer in het massief, hij was voor de eerste keer naar Pakistan gekomen als 24-jarige leerling van Ramon Morillas, in 2009. In die tijd was Tom verhuisd naar Grenada, Spanje, nadat hij zijn moeder ervan had overtuigd dat het parapentemekka echt de beste plek ter wereld was om zijn masterdiploma in filmmaken en fotografie te behalen - maar in werkelijkheid leerde hij de kunst die zijn leven zou bepalen van Ramon.

"Hij was mijn mentor", herinnert Tom zich. " Ik fotografeerde, maakte foto's en video's, hielp hem met zijn spullen. Ik heb zoveel van hem geleerd. Wat ik nu doe, is waarschijnlijk vooral wegens Ramon."

2009 was het jaar waarin Ramon het wereldhoogterecord voor voetgestarte solo-paramotor brak, vliegend naar 7.821m boven de Masherbrum. Het was tijdens deze reis dat Tom voor het eerst over de Baltoro vloog en K2 voor het eerst zag. Het zaadje werd geplant en sindsdien wil hij terugkeren. Ramon uitnodigen voor ondersteuning met het filmen en fotograferen was een voor de hand liggende keuze en ook een manier om zijn voormalige mentor terug te betalen.

Tom keerde in 2010, 2011, 2013 en 2016 terug naar Pakistan, telkens met het oog op het hoogterecord .



Tom neemt een selfie op 7.000 m bij het verlaten van Gasherbrum 4 op de Grand Slam-dag, 19 juli 2022. Je kan de hele Baltoro-gletsjer zien liggen voor hem. De berg erachter is Masherbrum (7.821m).

Foto: Tom de Dorlodot

De reis van 2011 was bijzonder memorabel en resulteerde in hun veelgeprezen film, Karakoram Highway. Dat was het jaar dat Tom ook voor het eerst samenwerkte met Horacio Llorens, toen drievoudig Acro World Cup-kampioen. (Hij zou het nog drie keer doen.) Hernan Pitocco zat ook in het team. Het hoogterecord is hen misschien ontgaan, maar Horacio vloog wel naar 7.318m en Tom verbrak Brad Sander's Himalaya-afstandsrecord uit 2008 - met één kilometer - door 226 km van Booni naar Hunza te vliegen. Het is een vlucht die Tom als een van zijn all-time beste avonturen catalogeert. (De andere twee zijn zijn noord-zuid doortocht door Afrika en het bereiken van Monaco voor het eerst in de Red Bull X-Alps van 2019.)

Horacio miste zelf slechts met enkele kilometers het record. Ongelooflijk genoeg was het niet alleen zijn eerste 100 km overlandvlucht ooit, maar het was ook zijn eerste XC sinds 2000, het jaar waarin hij besloot zich uitsluitend op acro te concentreren. 2011 was ook het jaar dat de fotograaf van het team, Krystle Wright, tandem vliegend, meerdere verwondingen opliep door bij het starten tegen een rotsblok te bosten, een herinnering aan de gevaren van parapente in Pakistan.

Tom is een enorme cheerleader voor het vliegen in dit land - maar is ook vrij direct over de risico's. "Pakistan biedt waarschijnlijk enkele van de beste vliegomstandigheden ter wereld. Ik zeg altijd dat Pakistan is voor parapente wat Hawaii is om te surfen en Alaska is om te skiën. Alles is enorm. Neem de Alpen, vermenigvuldig dit met drie, haal de wegen en dorpen eruit en je hebt Pakistan.

"Tegelijkertijd is het er vliegbaar en niet zo moeilijk om te begrijpen hoe dingen werken. Soms kan je

drie weken slecht weer hebben. Maar zodra je twee goede dagen hebt, kun je thermiek zo groot als een voetbalveld hebben die tot 7.500m gaat. Het is echt goed vliegen en je kunt de helft van de Karakoram zien - het is crazy".

Maar het is niet voor iedereen weggelegd. Nerveus lachte hij bij de herinnering aan een keer een sterke stijgwind in de richting van 10 tot 11 m/s, hoewel dat extreem is, zelfs voor Pakistaanse begrippen. "Het kan zoals overal zijn", voegde hij eraan toe. "Buitengewoon goed op één dag en extreem turbulent op een moeilijke dag. Maar als er lage druk is en je hebt harde wind is het extreem slecht en gevaarlijk."

Het echte probleem is volgens hem de inzet - vroeg landen is gewoon geen optie, "Ik zeg altijd tegen Horacio: 'De grond is lava, je kunt er niet landen'."

Tijdens een lang gesprek voordat hij vanuit België vertrok, legde Tom uit dat het niet alleen het terrein is, maar ook de hoge snelheid veroorzaakt door de ijelere lucht waar piloten zich zorgen over moeten maken. "Je zou altijd een plek vinden om te crashlanden. Maar het hele eind naar K2 is het ijs, spleten en seracs.



Horacio en Tom op weg naar Broad Peak, 8 juli 2022. "Die dag werden de wolken groot, de basis was laag op 6.450m en het begon te sneeuwen dus gingen we landen."

Het uitzicht toont Marble Peak, Broad Peak en de basis van de 8.000m hoge Gasherbrum. De gletsjer aan de rechterkant aan het einde leidt naar de Gondogoro La, een bergpas op 5.585 m.

Foto: Ramón Morillas



“Het zijn net bevroren golven, ze gaan 20 m omhoog en weer naar beneden en dan zijn er allemaal gebroken stenen en rotsen en keien. En op deze hoogte, als je op 5.000 meter moet landen, vlieg je supersnel aan. Het is niet zo dat je kunt uitflairen, je zal dan waarschijnlijk een been breken.”

Om K2 te bereiken en terug te vliegen is een vlucht van 100 km - dat is wel heel risicovol. Op de tweede dag raakte Ramon in daalwinden en moest landen op de Baltoro. Gelukkig landde hij zonder incidenten in het basiskamp Broad Peak, maar het kostte hem nog steeds twee en een halve dag om terug te lopen.

Het team kreeg nog een herinnering aan het meedogenloze terrein van de regio na het vernemen van de verdwijning van een Franse piloot, Savall Xavier Alain François, op 2 juli. Hij vloog in de Hunza-vallei, zonder tracker, zonder VHF-radio en verdween. "We weten niet waar hij is en hij is nooit gevonden", zei Tom.

Toen Tom en Horacio in 2016 in het Baltoro-gletsjergebied vlogen, waren de omstandigheden wispelturig en kregen ze te maken met sterke wind, turbulentie en stormen.

VLIEGEN BOVEN DE BALTORO

Koude lucht stroomt van de Baltoro-gletsjer naar beneden, voedt stijgwinden en produceert meestal kalme lucht om in te vliegen, meestal ongeveer drie tot vier meter per seconde. De lucht is echt droog, wat betekent dat er op sommige dagen geen cumuli waren, wat gemakkelijk te verwarren zou zijn met stabiliteit, maar Tom zegt dat veel van hun beste dagen blauwe lucht-dagen waren.

De echt grote ontdekking voor ons was het begrip dat noordelijke hellingen in de late namiddag werkten. De Baltoro loopt van west naar oost en omdat de bergen zo hoog zijn en de dalen zo smal gaan zelfs de westelijke hellingen 's middags in de schaduw. Maar tijdens midzomer gaat de zon niet onder in het westen. "Hij gaat slapen in het noordwesten en dus krijgen de noordwestelijke wanden 's middags zon", zegt Tom.

"We lazen het artikel van Antoine in Cross Country en analyseerden hun tracks en ze zeiden steeds: "Om 16.00 uur moet je beginnen terug te komen". Maar we kwamen er op de tweede dag achter dat het verbazingwekkend goed werkt om op de noordwanden te vliegen. We konden vliegen tot 19.00 uur, een uur voor zonsondergang. Dus de terugweg was extreem gemakkelijk - een lange glijvlucht ondersteund door deze noordwestelijke bergwanden."

Valleiwinden waren geen probleem. Het team ondervond geen harde wind. "We landden het grootste deel van de tijd met 10 km/u, maximaal 15." Maar het betekende dat er een convergentie-lijn over de gletsjer lag als de warmere lucht die in de vallei omhoog kwam de koelere lucht van de gletsjer ontmoette. "Sommige dagen hoefden we niet eens de moeite te nemen om naar de noordkant over te steken", vult Tom aan. "We bleven in het midden van de gletsjer en vanwege de warme wind die naar boven waaide en de koude lucht die naar beneden kwam, waardoor een convergentie ontstond, ging het gewoon overal omhoog gedurende soms tien of 15 kilometer - piep piep piep. Het was zelfs moeilijk om in het basiskamp te landen, omdat het gewoon overal omhoog ging."

Er waren ook enkele epische dagen, maar de wolkenbasis was niet zo hoog en opnieuw bleef het hoogterecord buiten bereik. "We hadden de tools niet. We hadden de voorbereiding niet en we hadden de organisatie niet", herinnert Horacio zich.

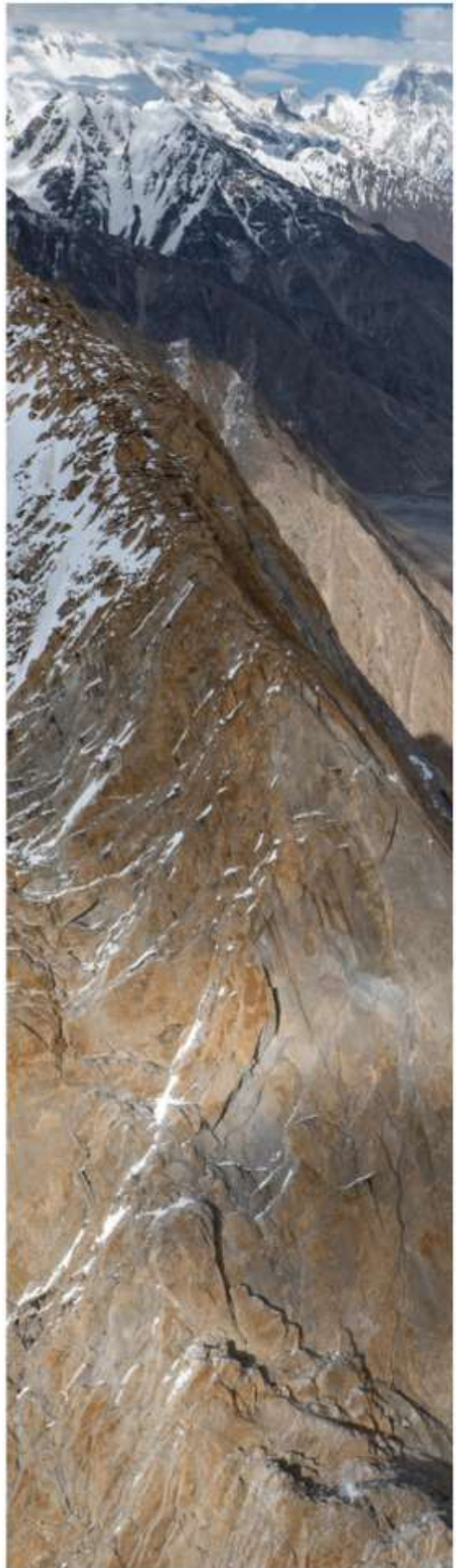
Sindsdien hebben de twee samen vele avonturen beleefd, zowel in vrije vlucht als met paramotor, en een bijna symbiotisch partnerschap ontwikkeld, zelfs een bromance, "Veel mensen denken dat Horacio en ik broers zijn," grapte Tom.

Horacio zei dat ze elkaar impliciet vertrouwen. "Ik ken hem al vele jaren en we hebben samengewerkt bij vele projecten. We zijn ook samen veel problemen tegengekomen. Zo begrijpen en vertrouwen we elkaar. Als ik zeg: "Kunnen we dit proberen?" gaat hij me volgen en als hij zegt dat we die kant op moeten, ga ik hem volgen."

Hij voegde eraan toe: "Tom is een heel ontspannen persoon, maar zeer vastberaden en echt gefocust op zijn ideeën. Hij is een van de meest professionele piloten ter wereld en zijn mindset is altijd positief, en ook respectvol".

In 2021 werd het grote hoogte-spel plotseling veranderd na de record brekende vlucht van Antoine Girard naar 8.407 m boven Broad Peak. Plotseling was er een pad vrij voor vrije vlucht op de grootste hoogten. Antoine demonstreerde niet alleen dat ze mogelijk waren, hij had ook de weg gewezen - tenminste voor degenen die dapper genoeg waren om te soaren in winden van 70 km/u op slechts enkele meters van een 8.000 meter hoge bergwand. (Zie Cross Country 224).

Het plan van Tom en Horacio was om de volgende logische stap te zetten - thermisch zo hoog mogelijk op Broad Peak, zoals Antoine deed, en vervolgens de speedbar indrukken om naar K2 te raken, slechts 10 km naar het noordwesten, er dichtbij te geraken en te proberen naar boven te soaren op de wand van de 8.611 m hoge top.



TIJDENS HET GLIJDEN

Geen landingsopties. Tom vliegt laag boven de gletsjer op de terugweg naar het basiskamp vanuit Trango Towers (6.286m), 28 juni 2022.

"De gletsjer was een puinhoop van ijs, enorme stenen en gletsjervijvers en meren."

Foto: Horacio Llorens

VERKENNEN

Horacio kruisend op 6.000m op zijn Ozone Zeno 2 naast een bergkam die leidt naar de Trango Towers, 26 juni 2022. "Je kan beter hoog blijven, want er zijn geen landingsopties beneden. De vloer is lava!" zegt Tom.

Foto: Tom de Dorlodot



"Er is een heel kleine kans dat we het kunnen doen, maar we proberen altijd groot te dromen;" vertelde Tom me voordat hij vertrok. "Wij denken dat het mogelijk is."

De reis zat al enkele jaren in het achterhoofd van Tom en Horacio, maar het nam een jaar van minutieuze planning om het project van de grond te krijgen. "De afgelopen zes maanden zijn extreem intens geweest om het papierwerk gedaan te krijgen", zei Tom. "Om de vliegtoelating te verkrijgen, de vergunning, de verzekering, om de militairen aan boord te krijgen enzovoort. Het is ook veel logistiek. Maar dat vind ik wel leuk!"

Een reis als deze vereiste een heroverweging van elk uitrustingsonderdeel. De luchtdruk op de top van K2 is ongeveer 325 hPa. De lagere luchtdichtheid betekent een lagere weerstand en hogere snelheden. Dat kan een hogere windtolerantie betekenen, maar bij nul wind kan het zorgen voor enge snelle landingen. Om deze reden vloog het paar niet alleen met grotere vleugels, maar nam het ook grotere noodparachutes omdat ze zich op hoogte totaal anders gedragen.

Ze zouden ook in totaal 20-25 kg uitrusting dragen, inclusief vlieguitrusting, klimuitrusting, slaapzakken en voedsel, dus voor een grotere vleugel gaan, was een no-brainer. Tom vloog met een Advance OXA 4 terwijl Horacio met een Zeno 2 en een Zeolite van Ozone vloog.

NOODVALSCHERMEN OP GROTE HOOGTE

Tom en Horacio deden hun huiswerk en namen grotere noodparachutes omdat ze op grotere hoogten anders presteren. "Met een noodparachute stijgt de daalsnelheid met één meter per 1.000 meter hoogte", legt Tom uit. "Het betekent dus dat als je op 6.000 meter opent, je zes meter per seconde sneller daalt dan op zeeniveau. Als je in Pakistan met een normale noodparachute vliegt en je gooit hem, dan ga je waarschijnlijk met meer dan 10m/s naar beneden. Je gaat te pletter slaan. We begonnen hiernaar te kijken en hadden zoiets van, we hebben dit helemaal verkeerd gedaan, vliegen met normale parachutes! Dus deze keer namen we grotere en bestuurbare noodvalschermen, want als je geen controle hebt over je valschermboven een gletsjer, ga je rechtstreeks een gletsjerspleet in of zoiets."



Het zuurstofgebrek was een andere uitdaging. Op de top van K2 is er ongeveer een derde van de op zeeniveau beschikbare zuurstof. Hoewel Tom voor de reis wat acclimatisatietraining deed met een zuurstofmasker, besloten ze te vliegen met een tweeliterfles men een druk van 2.300 bar, die een gestage stroom zuurstof leverde via een buis onder de neus. "Van 5.000 naar 8.000 meter gaan in een uur is extreem. Daar is je lichaam niet voor gemaakt."

Daarnaast zouden ze ook zuurstofmeters dragen die de verzadiging in hun bloed meten. Een normaal mens op zeeniveau heeft 95%. Zonder extra zuurstof zou Toms niveau dalen tot 83% op 7.000m. "Daar zou ik nog aan kunnen werken, maar als je landt, ben je uitgeput. Je realiseert je ook dat je niet altijd goed nadenkt."

Tegen de tijd dat het paar in Pakistan aankwam, voelden ze zich beter voorbereid dan ze ooit waren geweest, met een plan voor elke eventualiteit. Maar het was ook het onbekende dat Tom aantrok. "Het motiveert me echt om te proberen nieuwe lijnen te openen en dingen te doen die nog nooit zijn gedaan. Het is alsof men voor het eerst naar de bodem van de oceaan gaat."

MASHERBRUM

Horacio thermiekend op de terugweg naar het basiskamp op 2 juli, met daarachter Masherbrum (7.821m).

Foto: Tom de Dorlodot

Vliegen op de K2

Na de verplichte schrikwekkende rit van Skardu naar Askole, de toegangspoort tot de Karakoram, was het trio Tom, Horacio en Ramon moe maar opgelucht om op 24 juni naar hun basiskamp in Paiju aan de voet van de Baltoro-gletsjer te wandelen. Ze hadden geluk - ze kwamen er aan op het einde van een waardeloos weersysteem dat Aaron Durogati en zijn vrienden had getroffen.

"We kwamen net op het moment dat het weer aan het omslaan was. De eerste dag was al goed", herinnert Horacio zich. Op de tweede, 26 juni, vlogen ze de hele weg naar K2.

"Het gevoel dat je krijgt als je naar deze berg kijkt is met alsof dat hij op je hoogte ligt als je ver weg bent, maar als je echt dichterbij komt, zie je dat hij groeit en jij kleiner wordt," herinnerde Horacio zich. "Je voelt die enorme aanwezigheid. Het is alsof je geconfronteerd wordt met iets heel krachtigs en het naar je kijkt, je vertelt je dat je welkom bent, maar tegelijkertijd dat moet oppassen omdat je weet dat ik gevaarlijk ben. Dat was een geweldig moment:"

In de eerste twee weken genoot het team van 10 geweldige vliegdagen, waarbij ze elke dag zes tot zeven uur vlogen, drie keer K2 bereikten, op dagen vier Broad Peak bereikten, soms beide op dezelfde dag.

"Ik wilde niet landen!" herinnerde Horacio zich. "We zagen Nanga Parbat op de eerste dag en we zeiden: dat kan niet, het is te dichtbij. Het was 185 km van ons vandaan. 't Is gek, als je op 7.500 meter zit zie je toppen in China en India". "Je kon de weg naar China zien. Je kon de Siachen-gletsjer en de bergen zien zover het oog reikte. Het was echt speciaal", aldus Tom.



Al vroeg ontdekten ze een van de geheimen van het massief - ze ontdekten dat de noordelijke hellingen de namiddagzon kregen, waardoor de vliegtag van 16.00 uur tot 19.00 uur, net voor zonsondergang, toenam. Het is potentieel een gamechanger voor de regio en opent nieuwe mogelijkheden. Maar het enige dat niet op zou lossen, was de wind. Het trio had een stevige bries nodig, idealiter 35 km/u tot 45 km/u om enige kans te maken om op K2 naar de top te soaren. De ironie, die Tom en Horacio niet ontging, is dat, als ze de hoogterecordpoging hadden gedumpt, ze een aantal ongelooflijke XC-vluchten hadden kunnen maken. Zoals Horacio het opmerkte: "We hadden drie dagen tent, matras, water en eten, alles om te bivakkeren. We hadden heel ver kunnen vliegen en grote driehoeken kunnen maken. Maar we zaten vast aan dit dal, We wilden het hoogte-wereldrecord verbeteren:'

"We hadden 2.000 km in de hele streek kunnen vliegen," voegde Tom eraan toe. " En daar zit je dan in een tent, wachtend op een wind die misschien nooit zal komen."

Daarna volgden twee weken regen en zwaar weer. De voorraden kwamen er niet door en een tijdje leefde het team van rijst en chapattis. (Horacio zou 4 kg verliezen). Uiteindelijk lokte de aantrekkingskracht van vers voedsel en internet het trio terug naar Askole.

Ramon besloot het voor gezien te houden, terwijl Tom en Horacio besloten het hoogterecord nog een laatste kans te geven. "Het is mogelijk", vertelde Tom me op 15 juli in een laatavond- WhatsApp-spraakbericht. "Het is nu gewoon een kwestie van geluk"

De volgende dag wandelden Tom en Horacio terug naar hun basiskamp. Twee dagen later vlogen ze naar Broad Peak, maar kwamen slechts 6.400 meter hoog. Het kwam allemaal aan op hun laatste poging, op de 19e.

De Grand Slam

Nadat ze de stijgende adelaar hadden gezien, kwamen ze in de buurt van K2 en probeerden erop naar boven te geraken, soms op slechts een meter van de wand. Ze verkenden het zuidwesten- en noordwestenwanden, maar tevergeefs. Het werkte niet. Het briesje dat ze nodig hadden, was er gewoon niet. "We hebben alles geprobeerd wat mogelijk was", herinnerde Horacio zich.

Nadat ze een gevaarlijke daalwind tegenkwamen, besloten ze te vertrekken en spurt te doen naar Broad Peak, waar ze wisten dat de betrouwbare 'Black Stone' huisthermiek van de berg hen zou opwachten.

Helaas werd het toen wat serieuzer.

Het tweetal werd op de radio opgeroepen door één van de klimteams en gevraagd om te helpen bij de zoektocht naar een Britse RAF-klimmer, Wing Commander Gordon Henderson, die in de buurt van de top was gevallen.

Tom bracht 20 minuten door in turbulente lucht te klimmen en slaagde er uiteindelijk in om de rugzak van de klimmer te lokaliseren voordat hij het levenloze lichaam van Henderson zag en het trieste nieuws bracht.

Tom thermiekt op 6.200m op weg terug naar het basiskamp. De berg aan de linkerkant is Masherbrum, waar Tom eerst in de Karakoram vloog en Ramón Morillas in 2009 het wereldrecord paramotorhoogte brak en 7.808m bereikte.

Foto: Horacio Llorens



"Dat was heel moeilijk. Ook al kende ik hem niet, het was iemand uit de gemeenschap en iemand die van de bergen houdt. Het is niet zo dat je kunt gaan zitten en beginnen te huilen. Je vliegt - je moet gefocust blijven, zelfs met deze gedachten die in je hoofd komen"

Horacio besloot niet te blijven hangen en ging naar Gasherbrum IV (7.925m) met Tom niet ver daarachter. Ze ontdekten hoe eenvoudig het was om door te steken en samen de berg te bereiken, maar uiteindelijk had de dag een beetje van zijn aantrekkingskracht verloren. Na zeven en een half uur vliegen en ongeveer 120 km landden ze veilig terug in hun basiskamp. Tom doopte het later de 'Grand Slam-vlucht' omdat ze langs enkele van de grootste toppen van de Karakoram - Trango-toren, Muztagh-toren, K2, Broad Peak en Gasherbrum IV hadden gevlogen.

Er stond nog maar één ding op de agenda - en dat was terug naar Skardu - en het paar had een plan dat de wandeling en de hobbelige wegen vermeed. Het probleem was dat toen ze wakker werden, het er niet goed uitzag - er was een inversie en de lucht was dik met zand dat uit China was geblazen en het zicht op Broad Peak verduisterde.

"Het was extreem moeilijk om eruit te klimmen", herinnert Tom zich. Maar het geluk was aan hun kant - en na een maand waren hun vaardigheden en zintuigen aangescherpt. Ze vonden uiteindelijk een thermiek, vlogen richting Askole en staken vervolgens over naar het zuiden voor de 45 km lange glijvlucht naar de beschaving, landend in de tuin van hun hotel.

"Dat gaf een heel goed gevoel;" Zei Tom.

"Toen we de grond raakten was er een explosie van goede gevoelens", voegde Horacio eraan toe. "We hadden zoiets van, we hebben het gedaan, het avontuur is voorbij. We waren zo blij en verenigd in onze gevoelens. We brachten zoveel tijd samen door, in de tent bij slecht weer, samen vliegend. Deze keer ontmoetten we verschillende kanten van onszelf. Ik denk dat we nu veel betere vrienden zijn dan voorheen."

Ze vonden de fles Limoncello die de Belgische ambassadeur voor hen had achtergelaten - helaas hadden ze de Belgische bieren die hij ook schonk op. "We zeiden: laten we een groot feest geven!", herinnerde Horacio zich. Maar ze namen één slok en zakten al snel in elkaar van uitputting.

"Parapente is een beetje een eenzame sport," voegde Tom eraan toe. "Toch werkten we in deze expeditie op de een of andere manier als een team. We geloofden echt dat we het zouden bereiken maar het leven gaat niet altijd zoals je wilt. Maar de grand slam doen was iets ongelooflijks.

"Nu besef ik pas hoe gelukkig we waren om daar alleen te zijn, om deze plek voor een maand te hebben. We voelden ons echt als ontdekkingsreizigers die gingen waar niemand eerder was geweest - dat was het echte gevoel van dit avontuur".

In de komende uren en dagen ervoer het paar gevoelens die de meeste ontdekkingsreizigers aan het einde van een reis kenden - een gevoel van geluk bij thuiskomst, maar ook verdriet dat het avontuur voorbij was.

"We verlieten dit paradijs. Het is een moeilijk gevoel om uit te leggen", aldus Horacio. "Maar na de landing hebben we besloten dat we terug moeten komen."

Tom vliegt 's avonds in de convergentie boven de Baltoro-gletsjer op de terugweg naar het basiskamp na een zeven uur durende vlucht, 18 juli 2022. Foto: Horacio Llorens.



VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 13 DECEMBER 2022

Aanwezig: Olivier Georis, William Sterckx,
Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison,
Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Nathanael Majoros, Robin
Lefebvre, Koen Michiels.

Algemene Vergadering

Geluid en video: het aanbod dat William heeft gekregen wordt aanvaard, William zorgt voor het transport.

Jean zal de drank bestellen, hij stelde reeds de vraag aan de zaalbeheerder zonder veel gevolg, maar hij zal haar bellen.

Vrijwilligers bar: we zouden een oproep kunnen doen naar clubs die de winst voor hun kunnen houden.

De leden zouden meerdere keren uitgenodigd moeten worden en er zouden animaties/sprekers moeten gevonden worden.

Effectieve leden

Roby Houssa wordt aanvaard als effectief lid.

Praktijktest en vliegboekjes voor Pilotenbrevetten

Jean zal een "sjabloon" maken voor de monitorattesten om zo de vliegboekjes niet te hoeven op te sturen.

Noodbakens

We werden gecontacteerd voor een presentatie over noodbakens, afkomstig van een Europees orgaan, om het bewustzijn over het nut van deze bakens te vergroten.

Noodbakens (vervolg)

Omdat Spot-bakens en Livetracking al vrij wijdverspreid en bekend zijn in onze gemeenschap, zal Jean vragen hun documenten op te sturen om er eventueel een artikel voor de Fly uit te distilleren.

Overlijden Piet Provoost

Een BVVF-lid meldde het overlijden van Piet Provoost, de beheerder van het lierterrein in Nieuwvliet en jarenlang een belangrijk persoon voor de vrije vlucht in Vlaanderen. Jean zal hierover een bericht publiceren op de BVVF-website en -Facebookpagina.

Brevetten

Thomas Schmidt mag ook beginnen aan zijn opleiding voor Hulpmonitor parapente bij Imala Parapente.

Brevettekst Lierinitiator parapente

Sommige amendementen worden besproken en gestemd, William zal de tekst herwerken en naar Patrick sturen voor afronding en vervolgens naar de beheerders.

Safesky

Jean-Yves vertelt over deze mobiele telefoon -applicatie die werd ontwikkeld door de ULM-federatie en die gebruikt wordt om toestellen te scheiden van ander luchtverkeer (anticollisiesysteem). Dit kan interessant zijn in verband met drones. Jean-Yves heeft Bertrand Fontaine in contact gebracht om te zien of en hoe het nuttig voor ons zou kunnen zijn.

Verslaggever: Jean.

.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 17 JANUARI 2023

Aanwezig: Olivier Georis, William Sterckx,
Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison,
Nathanael Majoros, Koen Michiels,
Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Robin Lefebvre.

Effectieve leden

Julien Colle, Thierry Dupont, Pierre Balthazar, Rachel Dagrain, Joren Janssens, Bram Jordens, Dirk Jordens

en Lieven Paulissen worden als effectief lid aanvaard.

Algemene Vergadering

Examens: afspraak om 14.00 uur in de zaal. Jean komt pas om 16.00 uur aan, hij geeft de sleutel van de kamer en de vragenlijsten aan William.

Geluid en video: William brengt dit allemaal mee.

Alle bestuurders helpen bij het inrichten van de ruimte en de installatie (scherm en projector).

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 17 JANUARI 2023 (vervolg)

Algemene Vergadering (vervolg)

Bar: Jean regelt dit met de Pick Up club en ook eventueel hapjes.

Reeds bekende kandidaten Bestuursorgaan:

- Olivier (einde termijn 3 jaar),
- Jean-Yves (idem),
- Koen (idem),
- Julien Colle,
- Pierre Balthazar,
- Bram Jordens,
- Dirk Jordens
- Lieven Paulissen.

De uitnodiging met de agenda moet worden aangevuld met informatie over eventuele snacks en 15 dagen voor de AV verzonden worden.

Toe te voegen aan de agenda: verhoging van het lidgeld in 2024.

Jaarrekeningen 2022 en begroting 2023

De rekeningen voor 2022 worden goedgekeurd voor verzending met de uitnodiging voor de AV.

De door Jean voorgestelde begroting wordt gewijzigd en goedgekeurd voor verzending met de uitnodiging voor de AV.

20 jaar La Roch'Ailes

Uit dankbaarheid voor de vliegplaatsen die deze club ons heeft verstrekt en wel gratis, en voor deze, die nog door hen zullen worden geopend, besluit het bestuur om een uitzonderlijke subsidie van 1000 € toe te kennen voor dit evenement dat openstaat voor alle BVVF-leden.

Evenement FL276

William stelt voor dat dit evenement een BVVF-organisatie wordt. De bestuurders keuren dit goed. Jean zal de nodige stappen ondernemen om dit te melden bij de BVVF-verzekeraars.

BPO Sport

Jean-Yves organiseert van 10 tot 17 juni (wedstrijddagen 11-16 juni) een gezellige wedstrijd voor categorie B- en C-schermen in Cavallaria, Italië. Deze wedstrijd wordt genoteerd als een BVVF-wedstrijd.

Enquête regionalisering BVVF

Olivier stuurt de antwoorden van de deelnemers van de BVVF-enquête over dit onderwerp door.

Brevetten

Thomas Schmidt behaalt het brevet van Observator parapente.

Benjamin Nieuwland mag zijn opleiding voor Duopiloot parapente doen bij Imala Paragliding.

Jeff Thielemans mag zijn opleiding voor Duopiloot parapente doen bij Airsport.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 31 januari om 20 uur via Zoom.

Donderdag 16 februari om 19u30 in Zaventem.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 4 FEBRUARI 2023

Aanwezig : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Koen Michiels, William Sterckx, Jean Solon (notulen).

Effectieve leden

Alexandre Bancel, Aline Ghesquière, Benoît Dadoumont, Bernard Bleeckx, Bram Declercq, Diederik Van Briel, Dirk D'Hauwers, Eric Orban, Erwin De Koninck, Frank Daenens, Frédéric Heurion, Guillaume Bonte, Jerome Andre-Dumont, Lieven Paulissen, Philippe Mal, Pieter Vanautgaerden, Rachel Dagrain, René Wery,

Robert Houssa, Stefan Werner, Sven Kersse, Thierry Populaire, Thomas Schmidt en Yannick Verheyen worden aanvaard als effectief lid.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 16 FEBRUARI 2023

Aanwezig: Olivier Georis, William Sterckx,
Jean-Yves Squifflet, Bram Declercq,
Dirk Jordens, Bram Jordens,
Pierre Balthazar, Frédéric Tétart,
Lieven Paulissen, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Patrick Brison, Julien Colle,
Robin Lefebvre.

Benoemingen

Olivier wordt herkozen als voorzitter.

Reiskosten

De reiskosten van de bestuurders worden verhoogd tot 0,40 €/km.

Algemene Vergadering

De bestuurders beslissen om € 300 toe te kennen aan de Pick-Up Club voor hun hulp tijdens de algemene vergadering vanwege de niet-bestaande winst van de bar na ongepaste keuzes in de bestellingen. Ter herinnering: de winst van de verkoop van drank en eten was hen beloofd en de club heeft zeer goed werk geleverd, dus de beheerders bedanken de vrijwilligers van deze club.

Er waren weinig deelnemers, voor de volgende vergadering zal het nodig zijn om een attractie of evenement te plannen om de leden aan te trekken.

Volgende A.V.: 3/2/2024 of 10/2/2024. Jean doet navraag bij de zaal.

BVVF-verzekering

Onze verzekeraar wil leden die permanent in het buitenland verblijven niet langer verzekeren.

Huidige leden die in dit geval zijn, kunnen verzekerd blijven door de BVVF-verzekering, maar nieuwe leden die in het buitenland wonen of leden die naar het buitenland verhuizen, kunnen in de toekomst niet meer verzekerd zijn.

Jean zal een mededeling opstellen, deze voorleggen aan de verzekeraar en het bestuur.

European Hang gliding and Paragliding Union (EHPU)

Jean-Yves doet verslag van de jaarlijkse vergadering van de EHPU die hij bijwoonde, in het bijzonder over het werk van de WG6-groep met betrekking tot homologaties van schermen.

De BVVF-bijdrage zal licht stijgen.

In 2025 moet de BVVF de EHPU-vergadering organiseren, hiervoor zal een budget moeten worden voorzien.

Koninklijke Belgische Aeroclub (KBAC)

Jean-Yves meldt dat de voorzitter van de KBAC onder druk van de federaties ontslag nam en dat er een buitengewone Algemene Vergadering plaats had.

Jean-Yves zal op de volgende vergadering van het bestuursorgaan vragen om de "sporting powers" voor parapente en delta terug te geven aan de BVVF.

Safesky

Het is een mobiele applicatie om het recreatief vliegverkeer te beheren. Ze vragen vrijwillige piloten om deze applicatie in België te testen. Verschillende bestuurders stellen zich beschikbaar hiervoor.

BPO Sport

Deze wedstrijd werd afgelast vanwege een probleem met de Italiaanse Aeroclub. Jean-Yves is op zoek naar een alternatief.

De beheerders zijn van mening dat voor 2023 de titel van Belgisch kampioen in de sportklasse alleen kan worden toegekend aan de "klassieke" BPO, maar volgend jaar kan worden besloten dat deze titel naar de winnaar van deze "BPO-sport" -competitie gaat.

Brevetten

Guillaume Bonte behaalt het brevet van Observator parapente.

Nathalie Fagnant mag haar opleiding voor Hulpmonitor parapente hervatten bij Thierry Moreau (Au fil du Vent).

Roby Houssa mag zijn opleiding voor Hulpmonitor parapente doen bij Thierry Moreau (Au fil du Vent).

Thomas Schmidt mag zijn duo-opleiding parapente doen bij Imala paragliding.

Evert Bekkers, Frédéric Coen en Jeff Thielemans mogen hun duo-opleiding doen bij Airsport.

Dirk Stock mag zijn duo-opleiding parapente doen bij Ikarus en Toby Dedoncker (uitzonderlijk).

Volgende vergaderingen

Dinsdag 14 maart om 20 uur via Zoom.

Dinsdag 18 april om 19u30 in Zaventem.

Dinsdag 16 mei om 20 uur via Zoom.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 14 MAART 2023

Aanwezig: Olivier Georis, William Sterckx, Patrick Brison, Julien Colle, Dirk Jordens, Bram Jordens, Pierre Balthazar, Frédéric Tétart, Lieven Paulissen, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Bram Declercq, Robin Lefebvre, Jean-Yves Squifflet.

Mededeling aan de leden over de BVVF-verzekering

Deze mededeling wordt goedgekeurd door het bestuur en zal door Jean worden verzonden via de mailinglijsten "leden" en "membres".

Mededeling aan de leden over de GAA's

Deze mededeling wordt goedgekeurd door het bestuur en zal door Jean worden verzonden via de mailinglijsten "leden" en "membres".

Algemene Vergadering

De datum is voorzien op 3 februari 2024 omdat 10 februari in Vlaanderen tijdens het Krokusverlof valt.

Jean zal de zaal boeken.

Werkgroepen

De volgende werkgroepen worden gevormd:

- Opleidingen : William, Julien, Dirk, Bram D., Bram J., Jean-Yves, Robin, Koen Michiels.
- Competitie : Bram D., Frédéric.
- Veiligheid: Bram J., Patrick.
- Structuren: William, Olivier, Pierre, Lieven.
- IT: Dirk, Lieven, Fred, Julien.
- Luchtruim: Olivier, Julien, Bram D.
- Clubs : Dirk, Patrick, Frédéric.
- Vliegplaatsen: Patrick, Frédéric, Pierre.
- A.V. / evenementen : Olivier, Patrick.

Jean zal een mailinglijst maken voor elk van deze werkgroepen.

Elke groep wordt gevraagd om haar plannen voor de komende twee jaar op of voor de volgende vergadering voor te stellen, bij voorkeur op een vooraf doorgestuurd document.

BVVF-website en MyBVVF

Lieven doet enkele interessante voorstellen om de website en MyFBVL te verbeteren. Dit zal besproken worden in de werkgroep IT en met Nathanaël Majoros, de huidige webmaster.

Frédéric zal nu al een skijken om de "Sport" pagina's van Jochen Zeischka online te zetten.

Theoriecursus parapente

De cursus van Benjamin Nieuwland zal geëvalueerd worden door werkgroep Opleidingen.

Wegwijzers Coo

Een voorstel om wegwijzers naar de start van Coo te subsidiëren wordt te duur bevonden en niet weerhouden. Olivier zal eens kijken naar lokale sponsoring.

Academie XIX

Er is een verzoek voor partnerschap en subsidie gekomen van deze organisatie die een "academie" wil organiseren voor veelbelovende jonge piloten. Frédéric zal contact opnemen met Vincent Gillard om hem uit te nodigen om het initiatief te komen toelichten op een vergadering.

Fly

We hebben artikels nodig voor de volgende Fly, zijn al gepland:

- Artikels van Thibault Voglet over afstands-vluchten en deelname aan de PWC-finale.
- Olivier neemt contact op met Thomas de Dorlodot voor een artikel.
- Lieven neemt contact op met Bram D. voor een artikel voor beginnende piloten.
- Frédéric neemt contact op met Philippe Vandevondele voor een artikel over roofvogels.
- Alle nieuwe verkozenen schrijven een artikel waarin ze zichzelf voorstellen, liefst met een mooie foto.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 18 april om 19u30 in Zaventem.

Dinsdag 16 mei om 20 uur via Zoom.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 18 APRIL 2023

Aanwezig: Olivier Georis, William Sterckx,
Jean-Yves Squifflet Patrick Brison,
Julien Colle, Dirk Jordens, Bram Jordens,
Frédéric Tétart, Lieven Paulissen,
Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Pierre Balthazar, Bram Declercq,
Robin Lefebvre.

BVVF-verzekering

Jean onderhandelde en verkreeg dat buitenlandse monitoren die punctueel in een BVVF-school werken, verzekerd kunnen blijven door de BVVF. Dit is belangrijk in relatie tot de verzekeringsgarantie ten opzichte van de leerlingen.

Voor leden die naar het buitenland verhuizen kunnen we met de verzekeraar geval per geval bekijken.

Er werd in de polis "BA-federatie" een verduidelijking gemaakt met betrekking tot wedstrijden georganiseerd in Europa door de BVVF. Het evenement FL276 valt onder deze verzekering.

Subsidie nationaal parapente-team

Het bestuur besluit om 50% van het inschrijvingsgeld voor de wereldkampioenschappen parapente afstandsvliegen van dit jaar te subsidiëren.

In ruil daarvoor verwachten de beheerders een return in de vorm van een artikel in de Fly, en eventueel op de BVVF-FB-pagina.

Jean zal het nieuws doorgeven aan Thibault Voglet die de informatie zal doorgeven in de pool van wedstrijdpiloten.

De piloten wordt echter gevraagd om op dit soort verzoeken te anticiperen om deze uitgaven in de begroting van het betreffende jaar te kunnen opnemen.

Frédéric zal contact opnemen met de werkgroep competitie om te zien of er een manier is om fondsen van de BPO/BAPO-rekening te gebruiken.

FL276

Voor deze vriendschappelijke wedstrijd vraagt de lokale manager om Oostenrijkse "Gästeflugcarte" te kopen voor de prijs van 50 € per kaart, dit vertegenwoordigt een budget van 2000 €...

Jean-Yves, Olivier en William zullen proberen contact op te nemen met Patrick Walravens die ter plaatse werkt, en Jean-Yves zal samen met Christa Vogel, die daar instructeur, bekijken wat er mogelijk is.

BVVF-regionalisering

William contacteerde SportVlaanderen en de Vlaamse Sportfederatie, hij wacht op nieuws.

Opfrissing Duopilotenbrevet

Een lid deed een suggestie om opfrissingen voor Duopiloten te organiseren. De werkgroepen Veiligheid en Opleidingen zullen zich hierover buigen.

Rolstoel

De Jan van Gent -club biedt een tweedehands rolstoel aan tegen een goede prijs, maar het bestuur ziet geen geïnteresseerden en betreurt dat dit aanbod niet een paar maanden geleden, vóór de aankoop van de nieuwe stoel, werd gedaan. Het bestuur stelt de club voor om een advertentie in de Fly te plaatsen.

GAA-cursussen en -examens

Er is een verzoek gedaan opdat de werkgroep Opleidingen de organisatie van deze cursussen en examens over te nemen. De werkgroep Opleidingen zal het examen herzien, maar de cursussen moeten worden gegeven door specialisten terzake. Ook worden er nieuwe data aangevraagd, Olivier bekijkt dit.

Vliegplaatsen

Kerem Tepeli en Ennio Bergamini nemen het plaatselijk beheer van de Avister-vliegplaats over. Het bestuur bedankt hen en Jean zal hen alle nuttige informatie sturen.

XIX-Academie

Vincent Gillard kon niet aanwezig zijn omdat er verwarring was over de datum van de vergadering. Hij zal de volgende vergadering kunnen bijwonen, die via Zoom verloopt. De bestuurders formuleren enkele vragen die Frédéric zal doorgeven aan Vincent om zijn tussenkomst voor te bereiden.

(Vervolg op de volgende bladzijde).

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 18 APRIL 2023 (vervolg)

Brevetten / Opleidingen

Nathalie Fagnant mag haar praktijkexamen voor het brevet van Hulpmonitor parapente afleggen bij Jean-Yves Squifflet of Cris Claessens.

Eric Guldemont mag zijn opleiding voor het certificaat paragliding assistant instructor voor het brevet van Hulpmonitor parapente doen bij Cris Claessens.

Fly

Olivier vraagt iedereen om de artikels voor de volgende Fly op te sturen:

- Olivier neemt contact op met Thomas de Dorlodot voor een artikel.
- Lieven neemt contact op met Bram D. voor een artikel voor beginnende piloten.
- Frédéric neemt contact op met Philippe Vandevondele voor een artikel over roofvogels.
- Alle nieuwe verkozenen schrijven een artikel waarin ze zichzelf voorstellen, liefst met een mooie foto.

Projecten werkgroepen

Werkgroep Opleidingen:

- Brevet Lierinitiator parapente.
- Brevet Lierman parapente.

Werkgroep Luchtruim:

- Dossiers Geozones;
- GAA-vragenlijsten;
- EBSH-Tower applicatie op IOS;
- Verdeling vertegenwoordiging luchtvaartorganisaties.

Werkgroep IT:

- Website hermaken;
- MyBVVF.

Werkgroep Veiligheid:

- Opfrissing Duopilotenbrevet;
- Ongevallendatabank;
- Statuut van parachuteplooier.

Werkgroep Competitie:

- XIX-academie,
- Gebruik van BPO/BAPO-rekening.

Werkgroep Clubs:

- De A.V van de clubs bijwonen.

Werkgroep Evenementen:

- Algemene Vergadering;
- Olivier zal de BVVF vertegenwoordigen op de twintigste verjaardag van de club La Roch'Ailes.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 16 mei om 20 uur via Zoom.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 16 MEI 2023

Aanwezig: Olivier Georis, William Sterckx, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Julien Colle, Dirk Jordens, Frédéric Tétart, Pierre Balthazar, Bram Declercq, Robin Lefebvre, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Lieven Paulissen, Bram Jordens.

Academie XIX

Frédéric gaf de vragen van de regisseurs door aan Vincent Gillard, maar kreeg geen antwoord. Frédéric zal het opnieuw vragen.

Fly

Jean wacht nog steeds op de volgende artikels:

- Artikel van Thomas de Dorlodot dat moet worden geëxtraheerd uit een versleuteld document met toestemming van Thomas;
- Bram D. ging op zoek naar een artikel voor eerder beginnende bestuurders.
- Alle nieuw gekozen bestuurders schrijven een artikel waarin ze zichzelf voorstellen, bij voorkeur met een mooie foto.

Parachutevouwtraining

Patrick vertelt over een parachutevouwtraining georganiseerd door de Britse federatie.

Hij stelt voor om deel te nemen voor de BVVF of om deze training in België te organiseren voor meer mensen.

Parachutevouwtraining (vervolg)

Beide oplossingen vereisen een budget, Jean-Yves heeft een Europese vergadering op 10 juni, hij zal het bespreken met de afgevaardigde van de BHPA om te zien wat er mogelijk is.

Vliegen in Oostenrijk

William stelt voor om een juridische manier te vinden om de situatie te deblokkeren. Hij wil hierover contact opnemen met de Oostenrijkse autoriteiten en juridische experts. Het bestuur is het erover eens dat William het opnieuw kan proberen.

Brevetteksten

William stelt wijzigingen voor in de Brevetteksten: Lierman parapente : 50 liervluchten in plaats van 100, de formateur moet naast de kandidaat staan. William zal de tekst afronden en naar het bestuur sturen.

Lierinitiator parapente : de vereisten updaten en het Liermanbrevet toevoegen. Plus het Duo-Lierpilotenbrevet als je Duo-Lierpiloten wil opleiden (vertrekkende van het (berg-) Duopilotenbrevet. Modaliteiten voor (Hulp-)Monitoren. William zal de tekst aanpassen en naar Patrick sturen voor de modaliteiten.

EHBO-opleiding : we blijven bij de huidige eisen, maar om de twee jaar wordt er een verplichte opfriscursus georganiseerd. Bram J. is met het onderwerp bezig en William zal dit met hem bekijken.

Brevetten / Opleidingen

Karliën Engelen kan haar evaluatiestage voor het brevet van Monitor parapente doen bij Rudi Roelens.

Dirk De Sutter behaalt de brevetten van Lierinitiator parapente en Clubbegeleider parapente.

Bart De Vilder behaalt het brevet van Lierinitiator parapente.

Bert Adams mag zijn opleiding voor het brevet van Lierman parapente doen met Johan Gysens, Michel Ronsmans en Dries Vleugels.

Sérif Oksuz kan het theorie-examen voor het Duopilotenbrevet mondeling afleggen bij William.

Volgende vergadering

Maandag 26 juni om 19.30 uur via Zoom.

Luchtruim

Een "Geozone"-dossier is in opmaak voor de Terril du Roton met Les Ailes du Levant.

Tijdens de BELANC-vergadering werden de volgende onderwerpen besproken.

1. Een verzoek om de TMA 4 van Beauvechain te verkleinen werd afgewezen.
2. Het verzoek om een TSA in Spa te creëren werd "on hold" gezet na twee negatieve adviezen van onder meer de KBAC.
3. Er zou een militaire zone voor drones kunnen worden ingericht in de buurt van de Coo-site, er wordt alles aan gedaan om dit te voorkomen.

Regionalisering

Binnen de werkgroep zijn een aantal zaken herkadert om de zaken in de juiste volgorde te doen. Er werden aanvullende contacten met ADEPS gelegd om de vragen van de leden te beantwoorden.

Vliegplaatsen: Avister

De site is "overgenomen" door nieuwe beheerders. Ze werken samen met Jean om deze site nieuw leven in te blazen.

Vliegplaatsen: Boom

Robin, Tom (Haagdorens) en Jean hadden een ontmoeting met de nieuwe directeur van het domein "De Schorre", waar de leshelling ligt. De directeur heeft afgesproken om de periodes van onbeschikbaarheid van de helling de komende jaren zoveel mogelijk te beperken. En hij stelde modaliteiten voor om conflicten met wandelaars of andere bezoekers te vermijden.

Vliegplaatsen: Doel

Bram D. nam opnieuw contact op met de verantwoordelijken van dit project en verkreeg dat er ,og steeds een optie wordt behouden om een leshelling te maken.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG ALGEMENE VERGADERING VAN DE BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE, GEHOUDEN OP 4 FEBRUARI 2023 TE ZAVENTEM

Jaarrekeningen 2022, begroting 2023 en kwijting aan bestuurders

Na het verslag van het Bestuursorgaan van de BVVF, de voorstelling van de jaarrekeningen van 2022 en de begroting voor 2023, geeft de Algemene Vergadering kwijting aan de bestuurders voor het werkingsjaar 2022 en keurt ze de jaarrekeningen van 2022 en de begroting voor 2023 goed.

Verkiezingen bestuursorgaan

Vervolgens stellen de uittredende en herverkiesbare leden van het bestuursorgaan en de nieuwe kandidaten voor het bestuursorgaan zich voor, gevolgd door de verkiezingen.

De volgende bestuurders werden (her)verkozen:

Olivier Georis (herverkiesbaar) :	verkozen met 58 stemmen op 63;
Jean-Yves Squifflet (herverkiesbaar) :	verkozen met 49 stemmen op 63;
Lieven Paulissen (nieuw):	verkozen met 43 stemmen op 63;
Julien Colle (nieuw):	verkozen met 45 stemmen op 63;
Pierre Balthazar (nieuw):	verkozen met 51 stemmen op 63;
Dirk Jordens (nieuw):	verkozen met 45 stemmen op 63;
Bram Jordens (nieuw):	verkozen met 43 stemmen op 63;
Bram Declercq (nieuw):	verkozen met 44 stemmen op 63;
Frédéric Tétart (nieuw):	verkozen met 51 stemmen op 63,

Verderzetting onderzoek over de regionalisering van de BVVF ?

Resultaat van de stemming :	- voor : 35 stemmen op 63,
	- tegen: 18 stemmen op 63.

De voorzitter verklaart de algemene vergadering afgelopen na de afkondiging van de verkiezingsuitslagen.

Zaventem, 16 februari 2023,
Olivier Georis, Voorzitter.

BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2023

Ondanks de verhoging van de verzekeringspremies, blijft het lidgeld ongewijzigd in 2023.

De prijs van de dekkingen **DUOVLIEGEN (passagiers)** en **Hulpmotor** verhogten echter, u kan ze terugvinden in onderstaande tabel.

De leden hebben nog steeds de mogelijkheid om een « **Premium-lidmaatschap** » te nemen door 40 € meer te betalen, we herhalen

dat dit Premium-gedeelte op een afzonderlijke rekening gehouden wordt, die enkel zal dienen om start- of landingsterreinen aan te kopen of te behouden. Premium-leden ontvangen een papieren lidkaart via de post, de andere leden kunnen hun lidkaart downloaden en afdrukken via hun account in MyBVVF, een bevestigingsmail met een link zal hen opgestuurd worden na ontvangst van het lidgeld op de BVVF-rekening.

	<u>Zonder verzekering (1)</u>	<u>Met verzekering (2)</u>
Gewoon lid	75 €	100 €
Eerste lidjaar	60 €	85 €
Na 31 augustus 2023	30 €	55 €
Supplement papieren Fly!	+ 35 €	+ 35 €
PREMIUM-lid (vliegplaatsen steunend lid)	+ 40 €	+ 40 €
Verzekering BA duo-passagiers (3)		+ 145 € / + 400 €
Verzekering hulpmotor (4)		+ 40 €
IPPI 4, IPPI 5 of IPPI-6 -kaart (5)		+ 25 €
FAI-Sportlicentie (6)		+ 5 €

(1) De lidkaart wordt pas afgeleverd indien u een bewijs van een verzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid voor het deltaxvliegen en/of parapente opstuurt naar het BVVF-secretariaat (polisblad en bewijs van betaling).

(2) Dekking mogelijk van 20 december 2022 tot 31 december 2023. Zie punt (7) hiernaast voor de dekkingen.

Repatriëring is niet gedekt, voor uw verplaatsingen naar het buitenland wordt een reisverzekering (type « assistance ») ten stelligste aanbevolen, waarbij deltaxvliegen of parapente NIET opgenomen is in de uitsluitingen.

(3) Bijkomende verzekering (bovenop het lidgeld met basisverzekering) Burgerlijke Aansprakelijkheid ten opzichte van vervoerde derden tot **325.000 €** per passagier (geen vrijstelling) met “aangenomen” burgerlijke aansprakelijkheid tot **114.500 €** en eerste hulp –kosten voor passagiers tot **10.000 €**, enkel voor houders van het **BVVF-brevet van Duopiloot** tijdens **niet-commerciële duovluchten**. Deze verzekering kan genomen worden per vleugel/scherm, waarbij meerdere gebrevetteerde BVVF-Duopiloten verzekerd zijn als ze vliegen op dezelfde vleugel of hetzelfde scherm.

Premie per vleugel/scherm: 400 €, per individuele piloot: 145 €.

Niet-commerciële duovluchten met (en zonder) hulpmotor zijn gedekt voor houders van **de BVVF-brevetten van Duopiloot en XC-Piloot**, mits betaling van de hulpmotorverzekering (zie nota 4) en een bijpremie van **150 €**, dus mits bijbetaling van 190 €.

(4) Bijkomende verzekering (bovenop het normale lidgeld met verzekering) **uitsluitend voor gebrevetteerde XC-Piloten**. Deze verzekeringsuitbreiding dekt enkel parapentes en delta's met hulpmotor die te voet kunnen gestart worden (en dus geen paramotors met trikes noch DPM's).

(5) De IPPI-kaart wordt slechts afgeleverd aan BVVF-leden die houder zijn van het BVVF-brevet van Piloot (IPPI-4), XC-Piloot (IPPI-5) of Duopiloot (IPPI-6) en die geldig verzekerd zijn voor de vrije vlucht. De IPPI-kaart blijft geldig zolang ze vergezeld is van een voor het lopende jaar geldige BVVF-lidkaart.

(6) Enkel voor BVVF-leden die die houder zijn van het BVVF-brevet van XC-Piloot en die geldig verzekerd zijn voor de vrije vlucht.

(7) **VERZEKERING:**

AXIS (AVIABEL), Louizalaan 326 - 1050 Brussel, TEL: 02 349 12 11.

Burgerlijke Aansprakelijkheid voor de vrije vlucht –sport:

Maximale dekking: 1.600.000 €.

Vrijstelling materiële schade: 150 €.

Vrijstelling schadevrije vlucht -materiaal: 300 €. Schade aan vrije vlucht -materiaal is niet gedekt indien ze het gevolg is van een landing op een startzone.

Lichamelijk letsel ten gevolge van een vrije vlucht -ongeval:

Overlijden van verzekerde: 3750 €.

Permanente invaliditeit van verzekerde tot 7500 €, proportioneel aan de invaliditeitsgraad (vrijstelling tot 25 % invaliditeitsgraad).

Medische kosten van verzekerde tot 2500 € (vrijstelling: 150 €).

Opsporings- en reddingskosten van verzekerde tot 6000 €.

Geografische uitgestrektheid:

Wereldwijd met uitzondering van: Afghanistan, Algerije, Burundi, Centraal Afrikaanse Republiek, Colombia, Ethiopië, Irak, Iran, Jammu & Kashmir, het verre noorden van Kameroen, Kenia, Democratische Republiek Congo, Libanon, Libië, Mali, Mauritanië, Nigeria, Noord-Korea, Pakistan, Peru, Soedan, Somalië, Syrië, Jemen; de regio's van, Abchazië, Donetsk en Lugansk in Oekraïne, Zuid-Ossetië, Nagorno-Karabach, het Noord-Kaukasisch federaal district, de noordelijke Sinaï in Egypte; en alle landen waar luchtvaart onder sancties van de Verenigde Naties staat.

Voor de landen **Algerije** en **Colombia** is de dekking beperkt tot het uitvoeren van solovluchten en uitsluitend indien de piloot het BVVF-brevet van Piloot bezit. Elk incident, alsook elk gevolg, voortvloeiend uit een vervolmakings-, instructie- of duovlucht, of een variant hierop, in één van twee voornoemde landen, is niet gedekt.

BETALING ENKEL PER OVERSCHRIJVING MET VOLLEDIGE VERMELDING VAN NAAM EN ADRES (vooral als u met een andere rekening betaalt dan uw persoonlijke bankrekening) EN WAARVOOR U JUIST BETAALT, OP DE BVVF-BANKREKENING:

IBAN: BE41 3100 9022 1810 - BIC : BBRU BEBB - SWIFT BBRU BEBB 200

Dekking door de verzekering vanaf dat het lidgeld op de bankrekening van de BVVF toekomt, een bevestiging zal per mail gestuurd worden in de dagen die volgen op de betaling, indien u zich ook heeft ingeschreven op <http://www.bvvf.be/members/registration>.

MOGELIJKE BIJKOMENDE DEKKINGEN

Om deze dekkingen te kunnen onderschrijven dient u eerst de BVVF-basisverzekering te nemen (samen met het BVVF-lidgeld).

Dekkingsperiode : van de dag van betaling (ten vroegste 20/12/2022) tot 31 december 2023.

Dekking lichamelijke letsels ten gevolge van een vrije vlucht –ongeval

<u>Optie 1</u> Enkel overlijden	Dekking basisverzekering	Bijkomende dekking	Totale dekking	Supplement per jaar
	3.750,00 €	25.000,00 €	28.750,00 €	90,00 €
	3.750,00 €	50.000,00 €	53.750,00 €	180,00 €
	3.750,00 €	75.000,00 €	78.750,00 €	270,00 €
	3.750,00 €	100.000,00 €	103.750,00 €	360,00 €
	3.750,00 €	125.000,00 €	128.750,00 €	450,00 €

<u>Optie 2</u> Enkel permanente invaliditeit (1)	Dekking basisverzekering	Bijkomende dekking	Totale dekking	Supplement per jaar
	7.500,00 €	25.000,00 €	32.500,00 €	120,00 €
	7.500,00 €	50.000,00 €	57.500,00 €	240,00 €
	7.500,00 €	75.000,00 €	82.500,00 €	360,00 €
	7.500,00 €	100.000,00 €	107.500,00 €	480,00 €
	7.500,00 €	125.000,00 €	132.500,00 €	600,00 €

Optie 3 Overlijden + medische kosten	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	
	3.750,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	5.000,00 €	
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	
	3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	

Optie 4 Permanente invaliditeit (1) + medische kosten	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	
	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	
	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	

Optie 5 Overlijden + permanente invaliditeit (1) + medische kosten	Dekking basisverzekering			Bijkomende dekking			Totale dekking			Supplement per jaar
	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	

(1) Permanente invaliditeit: dekking proportioneel aan de invaliditeitsgraad met een vrijstelling tot 25 % invaliditeitsgraad.