

Fly!

Zomer 2024

Uw vrije vlucht –magazine in België



127

Een uitgave van de Belgische Vrije Vlucht Federatie vzw.

Foto : Thibault Voglet

INFO

BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW

Vereniging zonder
winstoogmerk
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
0495 386 066
william.sterckx@telenet.be

Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

Bram Declercq
0479 918 382
bram_declercq@hotmail.com

Pierre Balthazar
0478 241 045
pierrotbalthazar@hotmail.com

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

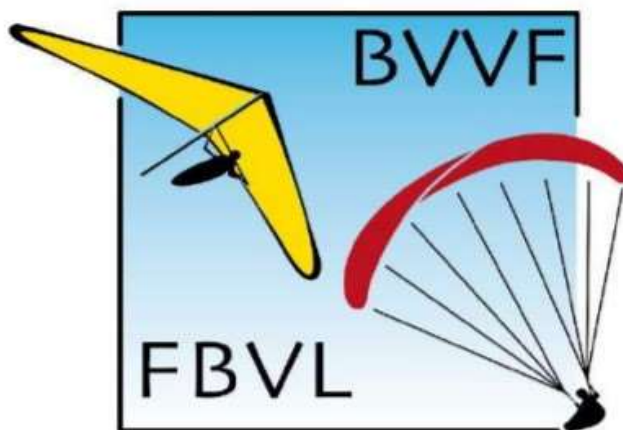
Frédéric Tétart
0495 567 240
fred@31fevrier.be

Bram Jordens
0498017094
bramjordens@telenet.be

Julien Colle
0473689478
julien.colle@hotmail.com

Arthur Reinhard
0479921208
arthur.targetevents@gmail.com

Lieven Paulissen
0479805295
lieven.paulissen@outlook.com



INFO

BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW

Vereniging zonder
winstoogmerk
Ondernemingsnummer:
0416058635.
Maatschappelijke Zetel:
Montoyerstraat 1 bus 6 te
1000 Brussel.

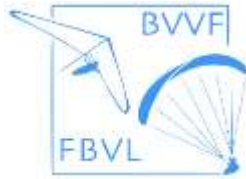
SECRETARIAAT

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

INHOUDSOPGAVE

- 4-5** **Aankondiging Precisielangdingswedstrijd**
- 7** **Handi-vliegen**
- 8** **Vlieg en ski -wedstrijd**
- 9** **Lierkeuringen**
- 9** **De Demoiz'Ailes**
- 10-11** **Verslag Europees Kampioenschap**
- 12** **Over het goede gebruik van de hulpdiensten**
- 13** **Beauraing: hier zijn we weer !**
- 15-23** **PTussen de grootsten – Thibault Voglet**
- 24-33** **Verslagen vergaderingen Bestuursorgaan**
- 34-35** **Lidgelden en verzekeringen voor 2024**



4de Belgisch Kampioenschap

Precisielanden

27 en 28 juli 2024

Keuze van de vliegplaats afhankelijk van het weer

Dit is een vriendschappelijke wedstrijd die open staat aan allen

Organisatie : Au Fil du Vent & Touch the Sky

(met de steun van de BVVF)

Info en Inschrijven : PA@voler.be

4^{de} Belgisch Kampioenschap Precisielanden (PL)

Het 4^e Belgisch PL-Kampioenschap vindt plaats op 27 en 28 juli 2024.

Organisatoren: de school **Au Fil du Vent** en de club **Touch the Sky** met de steun van de **BVVF**.

Na het succes van de vorige edities, nodigen wij u uit om ook dit jaar deel te nemen aan het 4^{de} Belgisch PL-Kampioenschap. Dit jaar zal de wedstrijd, afhankelijk van de windrichting, plaatsvinden aan de lier (winch). Als de wind er zich niet toe leent, verhuizen we naar een vliegplaats.

Deze wedstrijd is vriendschappelijk en toegankelijk voor iedereen. Je hoeft geen toppiloot te zijn, noch een topscherm te hebben om mee te doen. Deze wedstrijden zijn vooral bedoeld om leuk te zijn en stellen je ook in staat om vooruitgang te boeken bij je landingen. Dus waarom zou je vandaag niet je eerste stappen zetten in een PL-wedstrijd!

De wedstrijd: het is simpel, je moet op een doel landen.

Het doel:

Dit is een plat oppervlak waar de scores van de deelnemers vanuit een centraal punt worden gemeten. Het is cirkelvormig en bevat concentrische cirkels met een straal tot 5 m. De markering van de cirkels is indicatief en niet bedoeld voor het meten van de prestaties, die per decameter opgemeten worden. De cirkels kunnen worden aangeduid met stof, dekzeilen, ecologische verf, gips...

Optioneel wordt in het midden van het doel een elektronisch apparaat geplaatst dat de automatische meting en registratie van de prestaties mogelijk maakt.

De locatie van het doel zou idealiter een landing vanuit alle richtingen mogelijk moeten maken. Het doel moet tijdens de vlucht duidelijk zichtbaar zijn. De positionering van het doel is ter beoordeling van de wedstrijdleader.

Het programma:

Deze informatie moet nog worden bevestigd, maar dit is het programma van een typische dag: bijeenkomst om 8.00 uur voor de administratieve formaliteiten. De vliegplaats worden u via websites en sociale netwerken meegedeeld, afhankelijk van de weersvoorspelling. Het lierterrein van **Touch the Sky** of de sites van Rochefort, 7 Meuses, Maboge, Coe, La Roche. Deze vliegplaatsen stellen ons in staat om alle windrichtingen te bestrijken, laten we hopen op weinig wind, mild weer, dit zijn de beste omstandigheden om zakvluchten te maken!

Liervliegen:

Voor piloten die nog nooit aan de lier hebben gevlogen, is er een specifieke begeleiding (training met 3 vluchten: 40€). Afhankelijk van het weer kan er voor het WE een middag gepland worden. Zoniet organiseren we het tegelijkertijd.

Deelname

Is 40€ per dag en 70€ voor beide dagen (+ 20€ voor de lierinitiatie als deze tegelijk met de wedstrijd wordt gedaan)

Dit omvat **uw deelname aan de wedstrijd, de liervluchten, een prijs voor iedereen bij de prijsuitreiking.** Als we naar een **vluchtlocatie** reizen, zorgen we voor shuttles van landings- naar startplaats per minibus en wordt de deelname teruggebracht tot 30€/dag.

Inschrijving:

Ze zijn beperkt tot 30 piloten (+5 wildcards). Na dit quotum wordt er een wachtlijst aangelegd.

Ze dienen te gebeuren per e-mail aan PA@voler.be

De inschrijvingen zijn open vanaf 26 juni en worden geregistreerd op basis van de datum en tijd van ontvangst van de e-mail.

Oproep voor vrijwilligers:

We hebben vrijwilligers nodig om als jury te fungeren (5 of 6 personen). We organiseren een kleine training ter plaatse voor de juryleden. We kunnen ook informatie per e-mail sturen voor degenen die zich vooraf aanmelden als vrijwilliger.

Als de wedstrijd op een locatie plaatsvindt, hebben we chauffeurs nodig om de shuttles te verzekeren. Au Fil du Vent zal zijn minibus ter beschikking stellen, maar als vrijwilligers grote voertuigen hebben en shuttles kunnen leveren, is het nog beter. De gemaakte kosten vergoeden wij uiteraard. Je kunt je ook aanbieden om de rol van jurylid op je te nemen (zie reglement, het is niet erg ingewikkeld). Het is heel goed mogelijk om te helpen en tegelijkertijd deel te nemen aan de wedstrijd. Laat dit per e-mail weten op PA@voler.be

Bar en snacks:

Er zal een stand zijn met drankjes, broodjes en snacks, gerund door de jongeren van Touch the Sky ten voordele van het jeugdfonds van de club.

Wedstrijdreglement:

Het is gebaseerd op het reglement van de FFVL, die we tegelijkertijd willen bedanken voor hun medewerking. U kunt het op eenvoudige aanvraag bekomen. Wij sturen u dit per e-mail toe.

Communicatie:

We zullen een WhatsApp-groep maken om de communicatie tussen iedereen te vergemakkelijken.

Thierry Moreau

Au Fil du Vent

Fred Heurion

Touch the Sky

FORMATIONS PARAPENTE DANS **LES BARONNIES**

DROME
PROVENÇALE
#monessentiel

DÉCOUVRIR LA RÉGION EN VOLANT



Gîte

Initiation
Progression
Perfectionnement
Multi-sites
Thermique
Cross / Distance

-10% POUR LES LICENCIÉS
DE LA FBVL*
-5% POUR LES BELGES
NON LICENCIÉS FBVL*

* NON CUMULABLES AVEC D'AUTRES PROMOTIONS DE L'ÉCOLE



SPECIALISTE
DU PARAPENTE
DEPUIS 1989

Toutes
orientations

Du matin
jusqu'au
coucher du
soleil

MONT VENTOUX

S
N

BERGIÈS

S
N

BUC

ONO

ENE

LE PORT

SO
ESE

LA TRAPPE

S

Ecole de
Parapente
des BaronnieS

www.provence-parapente.com



Ecole de
Parapente
des **Baronnies**



6 route du Berceau des BaronnieS
26560 MÉVOUILLON

Tél : 06 62 11 74 56 - 04 75 28 51 39
Email : info@provence-parapente.com

Tijd, investeringen... vreugde



Vrijdag 24 mei 2024.

15.00 uur: Na een zoveelste en ultieme weerupdate zeggen we tegen onszelf dat de parapentegoden met ons zijn en dat ze het korte venster dat ons wordt aangeboden niet zullen sluiten. Snel een telefoontje naar Pierre, onze passagier, net genoeg tijd om een afspraak met hem te maken op ons favoriet speelterrein en het team komt in actie.

17.00 uur: Iedereen is op zijn plaats en er wordt een testvlucht uitgevoerd, kwestie van de luchtmassa uit te testen.

18.00 uur: Pierre zit goed in de stoel en... start, de lier zet zich in werking, de piloot -geholpen door zijn twee assistenten- stijgt op met zijn dierbare passagier voor een rustige klim. De rest is klassiek, loskoppelen, terugkeren naar de sereniteit van de vlucht zonder ander geluid dan de wind in de oren en helaas... terug naar de landingszone waar het team wacht om onze gast van de dag veilig te ontvangen.

18.15 uur: een smiley om een emoji te laten blozen, en... en... en... , wel we doen het nog eens over.

Handi-vliegen: een niet zo recent project

Het idee om mensen met beperkte mobiliteit de kans te geven om te vliegen, kwam bij ons op bij het begin van ons lieravontuur. De machine wordt steeds beter beheerst en we beginnen echt de zaak door te hebben met de duo's. Dus waarom zou je anderen niet de kans geven om ons universum te ontdekken? Maar we hebben materiaal. We gaan eerst de oude rolstoelen van de federatie uitproberen. De tests zijn overtuigend, maar de apparatuur is niet meer zo perfect, we zullen dit dus moeten herbekijken.

We zeggen tegen onszelf dat we dit alles volgens de regels gaan doen en we besluiten te investeren en piloten op te leiden om onze doelstellingen te bereiken. De federatie volgt en maakt een budget vrij om deel te nemen aan de aankoop van een nieuwe rolstoel en de vorming van een team dat in staat is nadien de opleiding in praktijk om te zetten. Touch en Fou d'L zullen ook meebetalen om het volledige bedrag bijeen

te brengen dat nodig is om het budget rond te krijgen.

Een team vertrekt daarom naar Normandië voor een week typische praktijktraining en, als ze door de vluchten zelf natuurlijk veel hebben opgestoken, is het vooral over de begeleiding en de specifieke behoeften van het doelpubliek dat de opleiding enorm veel oplevert. Het is complexer dan gedacht, maar erg interessant.

Deze vlucht op de 24e was de eerste die we konden maken, de sombere omstandigheden van de afgelopen maanden lieten het niet toe om de structuur in te zetten, maar de voldoening om onze

passagier blij te zien, was het wachten en de gedane investering meer dan waard. We hadden het zeker niet bij het verkeerde eind gehad over het doel en we zullen we het daarbij niet laten.

Bedankt aan alle mensen die, rechtstreeks of onrechtstreeks, dit mooie avontuur mogelijk hebben gemaakt.



Vlieg en Ski , Chamois, Italie

Het pittoreske dorpje Chamois, dat alleen bereikbaar is met een kabelbaan of een licht vliegtuig uitgerust met ski's, was op zaterdag 24 februari gastheer van het 11e Chamois & Belgian Open-evenement.

Door de slechte sneeuwbedekking leek het erop dat het evenement niet zou doorgaan, maar zware sneeuwval een paar dagen eerder zorgde ervoor dat het evenement kon doorgaan, ook al was het maar voor één dag in plaats van twee.

Een last-minute aankondiging en een eendaags evenement zorgden voor een kleiner deelnemersveld met slechts een handvol Zwitserse, Franse en Italiaanse piloten die zich voegden bij de Belgische piloten die gedurende die week aanwezig waren ter voorbereiding op hun Belgian Open Vlieg en Ski.

Op zaterdag was de lucht aanvankelijk helder, het uitzicht op de Matterhorn spectaculair en de wind was nul, wat samen met de nieuwe sneeuw, ideale omstandigheden bood voor twee identieke manches totdat de wind en een zware sneeuwstorm de start van andere manches verhinderden, op wonderbaarlijke wijze verdwenen en een kort startvenster toe te laten maakte voor vluchten buiten wedstrijd in de late namiddag.

Een prachtig klassiek parcours, vloeiend, lang en goed uitgebalanceerd met zeven workshops inclusief te glijden lijnen, omkering van bochten, stokken aanraken tijdens de vlucht en



vervolgens een landing met flair, of zelfs dubbele flair voor de gemotiveerden, gevolgd door tijdens de vlucht of het glijden met het scherm boven het hoofd raken van piketten. Thierry Moreau, de organisator, organiseert al meer dan 30 jaar cursussen en evenementen in Chamois en dit is te zien aan de kwaliteit van het parkoers.

De prijsuitreiking vond plaats aan het einde van de middag in de gezellige setting van de **herberg "Bellevue", in het huis van Carlo, een mythisch personage uit Chamois**. Allen, vrijwilligers en piloten, vertrokken met een prijs en voor de gelukkigen die op het podium stonden, een

selectie van verfijnde Belgische chocolaatjes, aangeboden door **Choco, Belgische chocolademaker in Brussel (Duc de Praslin)**.

Open klassement:

1. Sean POTTS, IRL, Advance Pi 3
2. Anne BOSVIEUX, FRA, Advance Pi 3
3. Samuel AUBERT, SUI, Moustache.

Dank aan Thierry, de vrijwilligers en de sponsors Advance, BGD, AirDesign, GIN en aan Choco, Belgische piloot en instructeur, chocolatier Duc de Praslin in Brussel!

Sean POTTS

NB: 1 Tandem: **Vincent Genest (Airmax pro duopiloot in Annecy) en Emilie**

	Belgisch Classement			Scherm	Algemeen totaal
1	Fagnant	Nathalie	Vrouw	Advance PI 3	1340
1	Moreau	Thierry	Man	Advance PI 3	1340
3	Peeters	Jean-Thomas	Man	Nova Ion 6	965
4	Zoppe	Sam	Man	Advance Epsilon	835
5	Courttoy	Philippe	Man	Advance PI 3	785
6	Delrée	Alex	Man	Advance PI 3	695
7	Bega	Yvan	Man	Advance Epsilon	670
8	Joukovsky	Pascal	Man	Gradient Golden	635
9	Casse	Didier	Man	Advance Epsilon	620
10	Blondeel	Filip	Man	Advance PI 3	605
11	Taymans	Pierre	Man	Advance Epsilon	570
12	Leclef	Valérie	Vrouw	Airdesign Vivo	300
13	Buyck	Valérie	Vrouw	Advance PI3	260
14	Leveau	François	Man	Advance Alpha	230



Vrouwenpodium (van links naar rechts):

Valérie Buyck, 3e Belgische en 4e algemeen

Valérie Le Clef, 2e Belgische en 3e algemeen

Anne Bosvieux (Frankrijk - winnares bij de vrouwen)

Nathalie Fagnant 1e Belgische en 2e algemeen

Vernieuwde lierkeuring

In samenwerking en op aanvraag van Jan Van Gent hebben we een nieuwe lierkeuring opgesteld. Deze leunt aan bij de keuring van DHV (Duitse vrije vlucht federatie).

De keuring omvat meer info over de lier en de mogelijkheden waarvoor het toestel bestemd is.

De keuring zal de standaard zijn voor alle ter keuring aangeboden lieren binnen de BVVF-structuur.

Alle clubleden en liermannen dienen lid en verzekerd te zijn bij de BVVF.

De keuring wordt **aangevraagd door de lierclub**. De door het bestuur aangeduide keurder gaat ter plaatse en voert de keuring uit. Indien goedgekeurd krijgt de lier een sticker (met aanduiding van maand en jaar) met nummer. Deze keuring blijft 5 jaar geldig. Op regelmatige tijdstippen en ten hoogste om de 2 jaar voert de club zelf de trekkrachtmetingen uit en houdt de data bij ter inzage.

Het is evident dat deze keuring de club niet ontslaat van correct onderhoud en beheer. Dit is ten laste van de club en de BVVF kan daar niet voor aansprakelijk gesteld

worden. De keuring is een momentopname en een tool die de veiligheid kan verhogen.



De verplaatsingskosten van de keurder vallen ten laste van de aanvrager.

Het nieuwe PDF-keuringsdocument kan te allen tijde opgevraagd worden bij het BVVF secretariaat.

William Sterckx

« De Demoiz'Ailes »

Het zal je zeker niet ontgaan zijn: we komen steeds meer meisjes tegen op onze startplaatsen, maar vooral in de lucht !

Het idee werd dan ook geboren om een Whats'app-groep op te richten om meisjes samen te brengen die willen investeren in hun passie. Met welk doel? Om plezier te hebben, uit te wisselen, vooruitgang te boeken!

"Les Demoiz'ailes" is noch een club, noch een lobby, maar een groep waar iedereen zijn suggesties,



verlangens en projecten kan inbrengen om ze te delen en misschien te realiseren samen met de anderen.

Momenteel zijn we met 27 in de groep. Als je zin hebt, aarzel dan niet om ons te vervoegen.

Het enige wat je hoeft te doen is een bericht te sturen naar 0472/18.21.94

Veel vliegplezier aan iedereen!

Rachel



Verslag Europees Kampioenschap Pegalajar 2024

Einde mei vond in Pegalajar, Andalusië, Spanje het Europees kampioenschap plaats. Voor België namen deel: Joeri Bal (60), Aron Michiels (70), Bram Declercq (104), Dimitri Roman (100) en Lode Spruyt (28). Als land werd België (eerder weinig verdienstelijk) 16e op 31 landen. We vlogen in totaal 10 van de 10 mogelijke taken, dus qua weer en sportiviteit was het kampioenschap alvast een groot succes!

Kampioenschappen & selecties

De Fédération Aéronautique Internationale (opgericht toen Frans nog een wereldtaal was 😊) is het overkoepelende internationaal orgaan voor onze vliegsport en organiseert om de 2 jaar het wereldkampioenschap, en de andere jaren het regionaal kampioenschap, in ons geval, het Europees Kampioenschap. Het WK en EK zijn de enige zogenaamde "categorie-1" wedstrijden. Alle andere wedstrijden (zoals het Belgisch kampioenschap) zijn ofwel categorie-2 wedstrijden (ze voldoen aan de FAI criteria en de resultaten tellen mee voor de wereldranglijst) ofwel niet erkend door de FAI (zoals vele lokale, kleine wedstrijden).

Specifiek voor de categorie 1 wedstrijden is de manier waarop de selectie verloopt. Ieder land mag evenveel piloten afvaardigen, en autonoom beslissen welke piloten het stuurt. In Frankrijk bvb. beslist de coach, in België beslissen de piloten onderling wie er wil, wie er kan en wie er uiteindelijk meegaat. Thibault was helaas niet beschikbaar voor het EK. We hadden nog een 6e plaats kunnen hebben, maar de selectieprocedure was nogal rommelig en de informatie nogal laat beschikbaar, dus William koos finaal voor de PWC in Grindelwald.



Elk land mag (moet) dan nog 3 mannen en 1 vrouw (wij hadden helaas geen vrouw die voor België naar het EK wou....) aanduiden die kunnen scoren in de landencompetitie. Voor België waren dat Joeri, Aron en Lode, gebaseerd op de ranking en de resultaten uit het verleden leek ons dat het sterkste team.

Steun van de federatie

Een internationaal kampioenschap is een dure affaire helaas, niet alleen zijn er de kosten voor het laatste state of the art materiaal (in nieuwstaat, of je kan helaas niet mee met de besten), ook het vliegtuig, de inschrijving en het verblijf kosten al snel veel geld.

De BVVF heeft ons dit jaar warm ondersteund enerzijds door de helft van het inschrijvingsgeld op zich te nemen, en anderzijds door ons een coach ter beschikking te stellen (waarvoor onze welgemeende dank!). Maxime Bellemin heeft ons van op afstand begeleid, en vele nieuwe inzichten verschaft over hoe we ons

als team efficiënter kunnen organiseren en presteren in grote wedstrijden. Dagelijks kregen we upgedate strategische adviezen en moesten ook een zelfevaluatie doen van elke taak.

Indeling van een wedstrijd

Alle Belgen sliepen samen in een prachtig gelegen vakantiehuis, te midden van de olijfboomvelden met groot terras en zwembad. 's Ochtends samen ontbijten in de ochtendzon, en tegen 10u00 op HQ voor de bus naar de start.



16		Belgium															15870.8
	264	Lode Spruyt	M	BEL	Ozone Enzo3	FreeToFly	952.4	964.4	964.5	954.1	388.7	957.8	975.0	936.9	423.4	432.2	
	69	Joeri Bal	M	BEL	Ozone Enzo3	heern	764.8	424.0	621.8	943.8	388.0	897.3	938.3	869.2	409.6	910.2	
	353	Aron Michiels	M	BEL	Niviuk Icepeak X-one		781.2	284.4	911.0	930.6	378.2	749.2	837.2	892.5	389.8	857.7	

Over het juiste gebruik van de hulpdiensten

Het is zover! Het goede vliegweer is eindelijk terug!

We hebben allemaal een razend verlangen om te vliegen, en dat is te zien: forums, groepen, scholen en clubs werken op volle toeren om vrijvliegers te laten genieten van gunstige weermomenten.

Des te beter! Maar we mogen de feiten niet verdoezelen: we zijn steeds met meer op de startplaatsen en er gaat zelden een dag voorbij zonder dat er een vliegincident plaats heeft.

Meestal vinden deze plaats bij het starten, een van de meest cruciale fasen van de vlucht. Een bruto opzetten, een slecht geanticipeerde windvlaag, een gebrek aan tempo, ... En bardaf, het is gebeurd !

Zo gaan we in een paar seconden van de staat van gedurfde avonturier naar dat van een potvis die gestrand is in de braamstruiken onder de start of van een worst die aan de top van een dennenboom hangt (persoonlijk meegemaakte voorbeelden natuurlijk! 😊)

Meestal slaagt de ongelukkige acteur van zo'n sketch erin om alleen of met de hulp van andere piloten uit deze lastige situaties te komen. Maar het gebeurt dat men beroep moet doen op de hulpdiensten...

Precies op dit punt willen we u vandaag bewust maken: **wanneer en hoe kunt u hulp inroepen?**



Van zodra er vermoedens zijn van verwondingen, of valgevaar, is de vraag niet aan de orde: je MOET de hulpdiensten bellen via 112 en zo duidelijk mogelijk de precieze LOCATIE van het incident en de AARD van de situatie beschrijven: levenloze persoon op de grond, niet-gewonde volwassene hangend in een boom, enz...

We zijn echter niet de enigen die de piloten op de helling observeren: veel toeristen of buurtbewoners kijken naar ons en denken dat ze het juiste doen door de hulpdiensten te bellen zodra ze denken een persoon in gevaar of een scherm in een boom te zien.



Zodra ze worden gecontacteerd, zijn de hulpdiensten verplicht om ter plaatse in te grijpen, maar de gebruikte middelen kunnen sterk variëren: eenvoudige controle door een politiepatrouille, het sturen van een team van brandweerlieden, een ambulance, een SMUR en een GRIMP-team (gespecialiseerde brandweerlieden voor hoogte-interventies) en/of een reddingshelikopter.

Om een sturen van onnodige dure middelen te vermijden, die zeker in de pers zullen komen, **is het belangrijk dat de persoon die bij een incident betrokken is opnieuw contact opneemt met de 112, ook als hij of zij van mening is dat er geen noodzaak is om in te grijpen, of dat het beperkt kan blijven tot het strikt noodzakelijke. De calltaker van de 112 kan dan de situatie opnieuw evalueren en de interventie aanpassen of annuleren.**

In België is beroep doen op de hulpdiensten weliswaar gratis, maar laten we niet vergeten dat er een hoge kost is voor de gemeenschap en laten we er dus voor zorgen dat we deze verstandig gebruiken.

Vlieg veilig!

Filippe Setmeuz



Aankomst van de hulpdiensten op 7 Meuses op 29 april, nadat een inwoner van Godinne de 112 belde. Conclusie: niets te melden.

Beauraing... Hier zijn we weer !

Op zaterdag 3 februari 2024, de dag van de Algemene Vergadering van de BVVF, kwamen een twintigtal leden van de **Mousquet'air** - club om 9 uur bijeen op de startplaats van Beauraing om het onderhoud uit te voeren. Inderdaad, de laatste "kapbeurt" van de startplaats was al van 5 jaar geleden!



Uitgerust met hun kettingzagen, bosmaaiers, takkenscharen en hun goede humeur hebben ze de startplaats een nieuwe jeugd gegeven. De twee sleutelwoorden van de dag waren "Coole sfeer" en "Efficiëntie"! Inderdaad, de schoonmaak was al klaar na 3 uur werk en de Mousquets konden feest vieren rond een goede vuurpot met wat worstenbroodjes en een paar biertjes. De zuidwestenwind die aanwezig was en de lichte motregen lieten ons 's namiddags niet toe om het luchtruim te kiezen, maar dit is slechts uitstel...

Hoewel deze opruimactie nog maar eens het belang benadrukt van de clubs en vrijwilligers die zich elk jaar inzetten voor het onderhoud en de instandhouding van onze vliegplaatsen, is het ook een gelegenheid om te onthouden dat, als de vliegplaats van **Beauraing** er in 2024 nog steeds is, dit te danken is aan de betrokkenheid van een kleine groep vrijwilligers die regelmatig contact onderhouden met de burgemeester en de buurtbewoners. Bedankt aan hen!

Het is ook een gelegenheid om de vrijvliegersgemeenschap eraan

te herinneren dat de vliegplaats bijzonder gevoelig blijft en dat, als we er nog vele jaren willen vliegen, we er bijzonder zuinig op moeten zijn.

Ter herinnering: een **"Access Card"** is **verplicht** om in Beauraing te kunnen vliegen en er werd een specifiek **reglement** ingevoerd om de vliegplaats te beschermen. Alle informatie vind je op de website van de federatie: https://www.bvfv.be/flying_sites/beauraing/

Aangezien bijna 300 piloten al over de "toegangkaart" beschikken en dit aantal elk jaar groeit, is het aan ieder van ons om ervoor te zorgen de vliegplaats te beschermen, als we over 10, 20 of 30 jaar willen kunnen zeggen "We zijn er nog steeds"! Geniet **ENKEL** van Beauraing als de omstandigheden goed zijn en u perfect op de hoogte bent van het vliegplaatsreglement. De vliegplaats staat geen glijvluchten of "ploufs" toe en is niet geschikt voor "beginnende" piloten. Onthoudt ook dat de ideale windrichting pal vanuit het noorden is, en dat er bij NW- of NO-wind andere mogelijkheden zijn... Idealiter start men enkel als men zeker weet dat je in de lucht kan blijven hangen, en de voorkeur te geven aan een landing op het plateau achter het bos (bij "De kapel").

Bij voorbaat dank voor uw betrokkenheid en we kijken ernaar uit u te ontmoeten in Beauraing of elders...

Veel vliegplezier!

De Mousquets





BLUE MIND VZW BIEDT PARAGLIDING VRIENDEN AAN INCLUSIEF FOODTRUCK !

Een of twee volwassenen met Autisme Spectrum Stoornis (ASS) zullen door een professionele pizzaiolo begeleid zijn om met een ambachtelijk recept jullie smaakpapillen prikkelen.

Boek nu onze foodtruck voor jullie
clubevenementen, kampioenschappen,
wedstrijden en nog meer !

Een dubbele doelstelling :

Voor volwassenen met ASS : werkgelegenheid, emancipatie ;
Voor klanten : naast het genieten van heerlijke pizza's op de landing zelf, het normaliseren van inclusie en het demystificeren van autisme.

Blue Mind is een VZW, alle winsten zullen terugeinvesteerd naar ASS volwassenen zijn. In zelfventrouw en zelfverbetring sessies kunnen de ASS wat steun en boost genieten zodat ze beter toegerust worden om de uitdagingen van het dagelijks leven aan te gaan.



www.bluemindasbl.be



info@bluemindasbl.be



Tussen de grootsten...

PARAGLIDING WORLD CUP SUPERFINAL 2023 – Baixo Guandu, Brasil

Vorig jaar vertelde ik jullie over een kinderdroom, die van het luchtruim met de beste piloten ter wereld in de meest competitieve race die er bestaat. Dit jaar wil ik deze droom, die mij drijft en die in mijn hart groeit, met jullie blijven delen. Deze droom heeft dit jaar een extra dimensie gekregen. Tijdens het seizoen 2023 werd er iets in mij wakker, iets dat me dwong mezelf de juiste vragen te stellen. Een vleugje waanzin dat me aanmoedigde om al het mogelijke te doen om Brazilië met de best mogelijke wapens te bereiken. Ik wilde niet langer "naast" de besten vliegen, ik wilde "tussen" de besten vliegen !



Dit jaar wil ik je graag het verhaal vertellen van deze reis naar de andere kant van de wereld om je deze WK-finale te laten beleven door middel van mijn woorden. Maar ik wil ook proberen de weg, die werd afgelegd om daar te komen, met u te delen. Dit pad is op geen enkele manier een "te volgen voorbeeld" of "de enige waarheid", het overloopt gewoon mijn manier van functioneren, degene die me persoonlijk het beste bekomt.

Maar laten we eerst het verhaal vertellen van deze uitzonderlijke reis, onder de grootsten. Richting Baixo Guandu in Brazilië voor de finale van de World Cup. Pas op, het is relatief lang!

Dinsdag 5 maart: 16 uur, opluchting!

Eindelijk! Het is 16.00 uur, mijn zeil en mijn koffer liggen er, bij de receptie van het hotel. Een van de chauffeurs van de wedstrijd kon mijn spullen brengen, die de dag ervoor door KLM in Sao Paulo waren verloren en 10 uur te laat in Vittoria waren aangekomen. Ik kan eindelijk uitblazen en een hapje eten. Sinds vanmorgen staat mijn hoofd in brand, ik heb niet kunnen slapen, de eetlust was onbestaande en mijn vrienden zijn gaan vliegen. Kortom, ik heb nog niet kunnen genieten van deze reis. Mentaal gezien is de start van de wedstrijd moeilijk. Morgen gaat de eerste manche van start zonder in de sector te hebben gevlogen en met



onnodige opgehoopte vermoeidheid. De druk is er, we zullen deze de komende dagen moeten managen.

Woensdag 6 maart: Ontdekking

Diep inademen, een blik over de schouder en vuur! De X-One komt perfect op, ik draai me om, een beetje acceleratie... Nu ben ik in de Braziliaanse lucht, ik kan eindelijk de vijandelijkheden aanvangen.

Het starten heeft dit magische vermogen in mij om mijn stress te laten verdwijnen en om te zetten in concentratie. Ik heb nog 50 minuten over voor de start van de manche, het is tijd om terug te keren naar de gewoonten van een paar maanden geleden. Klimmen, naar voren gaan, de groep observeren, aandacht besteden aan de andere piloten, jezelf hoog en aan de rand van de cilinder positioneren, de klok in de gaten houden, de rest van het parcours onthouden... Dit zijn allemaal essentiële elementen

voor een goede start van de manche. Een beetje roestig, ben ik op het moment van de start noch de beste, noch de slechtste geplaatste. Mijn objectief voor deze manche is knus in de groep te blijven door me te concentreren op de hoofdzaak om mijn hersenen niet te overbelasten. De oefening wordt gevalideerd en de manche begint correct, we steken Baixo Guandu over en vervolgens de Rio (de lokale rivier). Voor ons lijken twee zeer donkere massa's langzaam te groeien sinds het begin van de manche. Terwijl ze ons als een magneet aantrekken, besluiten ze binnen enkele seconden hun vochtigheid volledig te ontladen.

Al snel wordt onze weg afgesloten en raken de eerste druppels onze harnessen. Zonder te wachten kondigde de wedstrijdleider het onmiddellijke einde van de manche aan en gingen we allemaal op weg naar de dichtstbijzijnde landing die nog steeds in de zon lag, met onze staart tussen onze benen en onze vizieren doorweekt. 30 minuten vanaf het startsein is niet genoeg om



de taak te valideren, er zal geen score zijn. Ik heb uiteindelijk mijn training gekregen! Gerustgesteld over mijn stuurmanschap en vlucht, hoewel deze kort was, kan mijn geest een beetje spanning loslaten.

Donderdag 7 maart: Alternatieve route!

Het comité bedacht een manche van 75 km met een krateroversteek naar het noorden, een kleine tussenliggende zigzag en een finale naar het zuiden. Er zijn verschillende opties mogelijk, verder naar het oosten, directer, veiliger,... Mijn doel bij het begin van de wedstrijd is om geen fouten te maken en mijn discards* te bewaren voor het einde van de wedstrijd. Ik gun mezelf dus geen enkele risiconame en wil bij de groep blijven.

Doelen zijn één ding, maar de realiteit kan soms heel anders zijn. Inderdaad, als we het eerste keerpunt naderen, ben ik met een kleine groep piloten te laat. De kop van de race daalt naar een klein reliëf weg van de geoptimaliseerde lijn, we besluiten in de tegenaanval te gaan en een "full schuss" te proberen zo kort mogelijk naar het volgende checkpoint. Deze optie is onomkeerbaar. Beginnend op deze as, weten we dat we een totaal andere lijn volgen dan het grootste deel van de race en dat we geïsoleerd zullen racen. Ik wilde knus blijven... dat is mislukt !

We zullen 2/3 van de race doen op een as evenwijdig aan die van de groep, het blijkt dat onze route iets langer is maar waarschijnlijk sneller. Helaas is de stoomwals veel efficiënter met 100 dan met 10 piloten en bij het verzamelpunt liggen we 1,5 km achter op de kop.



Het achternvolgungsspel begint. Focus op cyclusbewaking en glij-optimalisatie. Het is nu een kwestie van niets toegeven. Met mensen vooraan is het gemakkelijk om de luchtmassa te lezen en de "vallen" te vermijden die door de vleugels worden gemarkeerd. In dit spel is de efficiëntie van de X-One verbluffend en slaag ik erin om op een paar kilometer van het doel terug te keren naar de voorkant van de race. Een paar positioneringen om het doel veilig te stellen en we zijn er. Ik kom 47 seconden achter de leider over de streep. Tevreden met de gemaakte keuzes en de wijze waarop, maar met één verbeterpunt voor de toekomst: vanaf het begin van de manche bij de groep blijven.

(*) Discard = "joker", waarmee je bij elke 4 gevalideerde taken je slechtste taak kan weglaten

Vrijdag 8 maart: Canceled

Regen vooraan, dan achteraan, dan bij het opstijgen. Ronde afgelast. Een kleine vlucht tussen de druppels om de lijnen te rekken en we zijn terug in Baixo.

Gedwongen rust !



Zaterdag 9 maart:

Achtervolging

80 km in de vorm van een driehoek, allemaal ten noorden van Baixo Guandu, dat is de missie van die dag. Met de ervaring van de afgelopen jaren weet ik dat een goede start niet betekent dat een manche "gewonnen" is, maar het je in staat stelt om een serene start van de manche te maken. Helaas kan er een wereld van verschil zijn tussen wens en de praktijk.

Op dit parkoers kan ik me vanaf het begin niet goed positioneren in deze enorme, dichte trossen. Het is onvermijdelijk dat de staart van het peloton mijn gedwongen positie wordt en opnieuw begint het achtervolgingsspel.

Ik zal 25 km moeten wachten om terug een comfortabele positie in de groep te vinden. Op het moment dat ik denk dat ik kan "rusten", krijgt de race een hele nieuwe dimensie. Een beetje tegenwind, een natter gebied dat minder bevorderlijk is voor stijgwind verwelkomt ons en zet de hele race in een "save who can" op 100 meter/grond. De geest gaat in de modus "wegvliegen van de 7-Meuses zonder wind", je neemt alles wat voorbij komt en vergeet de race even. De ervaringen in België zijn in deze omstandigheden een troef. Helaas, tegen de tijd dat we er omhoog geraakten, slaagden een paar piloten erin voorsprong te nemen en zaten we opnieuw in een tweede groep als achtervolger. We halen de roeispanten tevoorschijn en ploeteren verder. We zullen de schade alleen kunnen beperken door van onderaf aan te sluiten bij de achterhoede van de kopgroep. Ik kom in deze ongemakkelijke positie over de finish op 1 minuut 37 van de eersten.

Deze eerste twee manches leverden me zeer goede scores op van meer dan 960 punten (op 1000). Het klassement blijft dus erg goed voor een competitie van zo'n hoog niveau. Ik weet dat de race lang is en dat we geen fouten zullen mogen maken.



Als ik echter de top van de tabel wil bereiken, zal ik de manches succesvoller moeten afmaken. Het moeilijke evenwichtsspel tussen regelmatigheid en risiconame is begonnen.

Zondag 10 maart : "Into the night"

Gemotiveerd en vastberaden. Dat is de manier om deze manche te beginnen. Helaas zal de terugkeer naar de realiteit snel zijn.

De start is redelijk goed met een knusse plaatsing in het midden van de groep en aan de wolk. Helaas ontstaan er al snel na B1 twee lijnen: de eerste boven het vlakland, de tweede eerder op het reliëf. Omdat ik er net tussenin zit, staan beide opties voor mij open, maar als ik naar de lucht voor me kijk, bevalt geen van beide me. Aarzelend en bevreesd, bevind ik me uiteindelijk achteraan in het peloton boven het vlakland.

De rest van de vlucht zal slechts een inhaalwedstrijd zijn om de groepen in te halen, totdat de regen ons dwingt onze toch al weinig rendabele routes te verlaten. Met aangetrokken remmen in de 0 m/s... Maar onze hele groep zal er slechts in slagen een langzame afdaling naar de hel te maken, tot op de grond.

Niemand op het doel voor deze manche. Nogmaals, Brazilië is ... Verrassend! De dagen gaan voorbij en de luchtvochtigheid blijft. In dit tempo weten we dat er maar weinig manches zullen worden gevlogen, dus wordt het belangrijk om regelmatig te zijn, fouten zullen waarschijnlijk steeds meer gaan kosten.



Dinsdag 12 maart: Nooit gezien...

Na een dag rust, opnieuw in de regen, zijn we gemotiveerd om dit tweede deel van de wedstrijd aan te vangen met een groot verlangen om te vliegen... En toch... Er zijn nog maar 20 minuten te gaan voor de start, 20% van de piloten zijn al

geland, 40% vecht op de rots onder de startplaats en 40% is nog niet eens gestart. Ik maak deel uit van de laatste groep met een wanhopige blik naar de vleugels in vlucht.

10 minuten voor de start... Er is niets veranderd, of bijna niets... Er landen nog een paar piloten en een paar dapperen starten.

5 minuten voor de start... Een paar druppels op de startplaats, een goede regenbui voor de piloten in vlucht, een duidelijk zichtbare parachutale fase voor een van de piloten... Geen aarzeling van de kant van de wedstrijdleader. De manche wordt gestopt. Opnieuw!

15' na de start... De wet van universele frustratie laat zich gelden. De zon komt terug, de thermieken ook. We starten en vertrekken voor 1u30 vrije vlucht in zeer thermische omstandigheden.

Nog een training, een manche minder... Op zijn minst was het een fotoshoot-seance !

Woensdag 13 maart : Eindelijk... parapentevliegen !

Droog weer, mooie cumuluswolken, tegenwind? Eindelijk lijkt de luchtmassa te zijn opgedroogd en staan alle seinen op groen! We vertrekken voor een driehoek van 75 km.

Tot nu toe waren mijn starts matig, deze keer ben ik van plan daar verandering in te brengen en vanaf het begin voor een goede race te zorgen! 2 opties lijken zich voor het noodlottige uur af te tekenen. De eerste op de geoptimaliseerde lijn, de tweede iets zuidelijker, op een lijn die verder weg lijkt maar meer gemarkeerd wordt door cumuluswolken.

Mijn keuze zal de eerste optie zijn, de omweg naar het zuiden lijkt me te groot. Op het exacte startmoment kiest de meerderheid van de piloten deze optie, een twintigtal die naar het zuiden. De stelregel "In competitie heeft de groep altijd gelijk" klinkt in mij en stelt me gerust.

Helaas, nogmaals, op het moment dat ik niet slecht zit, drijft het spel van lijnen en flirten met de wolken me naar de staart van de wedstrijd vanaf ik bij het eerste keerpunt aankwam. Een beetje schaduw, een beetje nervositeit en een grote dichtheid in de trossen... Dit is de cocktail die ik niet goed kan beheersen. Ik ken mijn werkpunten, dus daar zullen we iets aan moeten doen voor de volgende wedstrijden.



Maar terug naar de manche, ik zie de eersten voor me heel hoog, ik weet dat ik geen keus heb, ik zal me moeten concentreren! De terugkeer naar de kop van de wedstrijd moet in de krater gebeuren. Nu ik me gered heb na een zeer laag punt samen met Arthur Moindrot, zal het spel van het centreren van thermiek zijn volle betekenis krijgen. Bij parapente (xc en wedstrijden) is het belangrijk het stijgen in thermiek te optimaliseren. Met name

door de thermiek waar men zit te verlaten als er een krachtigere kern in de buurt wordt gematerialiseerd (vogels / wolken / vleugels...).

Deze keer is het royaal! Terwijl we vanaf dit lage punt weer omhoog klimmen, zie ik op een paar honderd meter een piloot die "gesatelliseerd" wordt. Direct werp ik me in de thermiek en bingo, de raket pikt me op naar de wolk! Dit klein maneuver stuwt me boven en aan de kop van de wedstrijd. De kopgroep had een kleine omweg gemaakt.



De rest van de manche wordt afgelegd in het koppeloton met een gecontroleerd management met het zwaartepunt naar voren. Met andere woorden, door te proberen hoog te blijven, maar vooraan in de groep. Alles verloopt vlot tot het laatste keerpunt waar ik de start naar final glide slecht anticipeer. Terwijl we op glijgetal 12 van het doel zijn, ben ik een van de eersten die dit laatste keerpunt rond, die de laatste hoek van de "driehoek" vertegenwoordigt. In mijn gedachten vertrekken we naar een laatste thermiek voor het doel. Er zal niets van aan zijn, een rechtlijnige race naar de goal wordt gelanceerd. Ons materiaal is verbluffend, in een actief gebied en door het glijden te optimaliseren, zullen we veilig in de goalcilinder aankomen. Een paar rondjes veiligheidsthermieken nadat de tijdpunten behaald werden, en het doel is in de pocket.

Deze kleine aarzeling bij de laatste glijvlucht dwong me om voorzichtig te zijn met het vliegregime dat ik moest aannemen om het doel te bereiken, ik passeerde de cilinder een minuut achter de eerste, met een mooie score van 972 punten als resultaat.



Donderdag 14 maart : Until the end !

92 km worden gelanceerd voor deze achtste wedstrijddag. Het resultaat van de dag is een cross country les van de toekomstige winnaar Honorin Hamard die alleen zal vliegen, altijd ver vooruit en hoger. Een hoogvliegende les aangeboden door deze kampioen!

Van mijn kant is het begin van de manche nu beter onder de knie met een correcte start (eindelijk!), een klein vertragingspunt richting K2 om over een reliëf te geraken en dan weer een ideale positie vooraan in het peloton. Vandaag voel ik me ontspannen onder mijn scherm, na 10 dagen in Brazilië lijkt het erop dat de wedstrijdroutine terug is.

Na een punt naar het noorden, keren we nogmaals terug naar het zuiden. Een oversteek van de krater en erna van Rio, zie ik een duidelijke verandering in de omstandigheden. Het is laat en de cumuli verkleinen of verdwijnen zelfs. Onze laatste "correcte thermiek" is op 25 km van het doel. Oftewel, ver weg. Vooral omdat deze thermiek wordt gecreëerd door een veld dat op de grond in brand staat. De afkomst is dus "krachtig" maar vervormd... Als ik de stijgwind met de geur van een vuurpot verlaat, komt er een flits in me op met een herinnering aan het einde van overlandvluchten thuis. Een gevoel van rust, waarbij de thermische activiteit zeer snel afneemt. Ik kijk hoe de vleugels om me heen een hoge vliegsnelheid aanhouden, ik zet mezelf op maximaal glijden en ik laat ze aan me voorbij gaan. Met mijn armen in mijn "submarine" (harnas) gestoken, laat ik mezelf glijden, optimaliseer ik het drijfvermogen, de schermen voor me

markeren de beste lijn om te nemen. Deze analyse zal essentieel zijn voor de rest van de dag.

Een paar honderd meter voor het keerpunt zie ik de vleugels zich opstapelen in een schijntje thermiek. Met maximaal glijgetal aangekomen, slaag ik erin mezelf in een royale controle te plaatsen boven al deze piloten. Slechts een paar vleugels zitten boven mij. Mijn geest was al overgeschakeld naar de overlevingsmodus, maar deze keer gaat het erom en is er geen ruimte voor fouten. De ervaring in België en zachte omstandigheden zijn een grote troef voor mij, ik zal erin slagen om "hoog" te blijven (in vergelijking met de andere piloten) tot het moment van het vertrekken op final glide... op glijgetal 11 van het doel. Ik zie veel lagere vleugels achter onze kleine groep gaan, ik durf me hun stress niet voor te stellen, de mijne is al erg groot terwijl ik hoger zit.

Kort voor het einde van de tijdspuntenlimiet, heb ik een keuze. Ik zit op glijgetal 10,5 van het doel, of ik ga verder op mijn lijn, of ik

wijk uit naar de stad Aimores in de hoop een kleine thermiek te vinden die ons zou redden. Als ik mijn doel hoog aan de horizon zie, schakel ik terug naar de overlevingsmodus, vergeet de tijd en stort me op de stad. Op het moment van mijn keuze zie ik Méryl

Delferrière een beetje voor me hetzelfde doen, geruststellend. Na een paar honderd meter de adem inhouden begint de vario te piepen, ik open het vizier, ik ben maximaal geconcentreerd. +0,3 m/s, dat is genoeg, zelfs als je er 20 minuten moet blijven! Langzaam maar zeker zie ik de het glijgetal naar doel afnemen. Tegelijkertijd zie ik de collectieve zelfmoord die aan de gang is, de piloten landen overal, te laag om het doel te bereiken, sommigen een paar meter van de lijn, anderen een paar kilometer. Glijgetal 9, 8, 7, 6. Het is oké, ik ga ervoor. Ik weet dat ik het doel ga bereiken, waar weet ik niet, maar gezien het bloedbad tussen de eindcilinder en het doel, weet ik dat rondvliegen vandaag essentieel zal zijn.





Eens bij het doel is het gebied vrij leeg, er zijn maar weinig piloten die onder de priëlen en in de schaduw plooiën. Op de begane grond valt het verdicht. Ik ben 8 e!! Slechts 17 piloten zullen het doel halen, 58 piloten zullen op minder dan 2 km van het doel landen, deze ronde zal veel schade

aanrichten in het klassement. Maar voor degenen die finishen, is het de Heilige Graal, van mijn kant stijgt ik naar de 11e plaats in het algemeen klassement. Er zijn nog 2 manches over, ik heb nog maar één van de 2 mogelijke discards over. Dus ik weet dat morgen belangrijk zal zijn om dit resultaat vast te houden. Een biertje om deze ronde te vieren en uit te rusten!

Vrijdag 15 maart – Vruchten afwerpende observatie!

Er wordt 89km gelanceerd, een bekend doel maar een iets ander parcours dan wat we de voorgaande dagen hebben gezien. Het belooft interessant te worden! Naarmate de dagen verstrijken, worden mijn starts steeds beter. Ik heb nog steeds het gevoel dat dichte trossen aan de wolk niet mijn specialiteit zijn, maar over het algemeen is de progressie er. In het bijzonder wat betreft de snelheid om terug te keren naar de kop van de wedstrijd na een middelmatige start.

Deze keer heb ik de vaste intentie om weer op doel te geraken met de koplopers. Geen risico's nemen, als ik het vandaag niet verpruts, weet ik dat de top 25 verzekerd is, ongeacht het resultaat van de manche van morgen. Met andere woorden, concentreer je zoveel mogelijk en pas alles wat je de afgelopen jaren hebt geleerd in competitie, toe.

De start van de manche vindt plaats in een actieve luchtmassa langs de suikerbroodrotsen vlakbij de start. Een mooie inklapper net boven mijn hoofd van mijn vriend Clément Hoelter zal de vurigheid van de grootste durfal kalmeren. Maar we zitten in de finale, het hoge niveau van de piloten is er nu eenmaal. De vleugels waggelen, maar de piloten blijven strijdlustig en de versneller wordt enkel losgelaten om thermiek te draaien!

Alles ontvouwt zich daarom op een "atoombomachtige" manier tot een



lange doorsteek na keerpunt 2. Er vormen zich twee groepen na het verlaten van de laatste cumulus. Voor ons is het blauw. Op dat moment weten we nog niet in



welke situatie we ons 10 minuten later zullen bevinden. Komend uit een zeer krachtig gebied, blijven de vliegsnelheden hoog, waarschijnlijk te hoog. We komen in een redelijk gesloten vallei waar we ons te laat realiseren dat de wind van het reliëf voor ons naar beneden waait en de stabiele luchtmassa op de bodem van de vallei verplettert. De hitte is de afgelopen dagen alleen maar toegenomen, een goede 40°C aan de grond en zeker evenveel of zelfs meer in de submarine.

Na een veel te rustige en lange doorsteek bevindt het heel wedstrijdveld zich in een "redder wie kan" op de hoogte van de bergtoppen. We bereiken een thermiekje dat nauwelijks beter is dan een nulletje. We draaien met 60 piloten in deze bubbel zonder echt omhoog te gaan. De vleugels worden steeds talrijker, piloten landen, sommigen proberen links en rechts, tevergeefs. Ik zie 3 vleugels zachtjes stijgen in een ravijn aan de andere kant van de vallei. Ik aarzel om me bij hen aan te sluiten... Met 3 is het comfortabeler dan met 60. Maar ze zijn nog steeds laag en het is niet erg sterk. Op deze momenten neemt de stress toe, maar is de concentratie op zijn hoogtepunt. Ik observeer alles wat er om me heen gebeurt, ik zoek naar aanwijzingen. Deze 3 piloten zijn een aanwijzing, maar is het genoeg? Mijn blik wordt eindelijk naar de hemel getrokken tussen deze kleine groep die langzaam opkomt en onze tros. Vogels !! Gieren, veel draaiende gieren! Mijn bloed stolt in mijn aderen, een halve seconde nadenken en ik stort me op deze vogels, alleen, 59 piloten achter me latend. Als het werkt is het de ticket naar de uitgang, zo niet, dan heb ik tijd om me iets verderop bij de 3 piloten te voegen. Ademloos gedurende de kleine overgang, raak ik eindelijk DE thermiek. +1, +2 en dan +3! Bingo! Ondertussen krijg ik gezelschap van het kleine groepje van het ravijn, voor wie de thermiek ook sterker is geworden. Ziedaar het

ticket naar de uitgang. Natuurlijk vervoegt de tros waar ik in zat ons, maar van onderaf. We zijn veel hoger en in totaal comfort. Dag stabiele valleibodem, we zullen de race kunnen hervatten !

Slechts een kleine ontsnapping van drie late piloten passeerde boven ons, maar dankzij een grotere groep kwamen we terug op hen en namen we de leiding tot het laatste keerpunt voor de terugkeer naar het doel. Vooraan, hoog en in de aanval: wat een royale positie. Ik jubel!

De rest ontvouwt zich zoals in de boeken, thermieken / doorsteken, de klassieker.

Een thermiekje lacht me niet toe in de laatste branche naar het doel. Ik mis de cyclus wat en laat de groep voor me weggaan. Jammer, het werkte tot nu toe perfect. Uiteindelijk eindigde ik deze wedstrijd als 17e, op 2 minuten van de leiders. Bij het doel is de zone blijkbaar opnieuw niet erg druk, we zullen later vernemen dat de stabiele vallei ongeveer veertig piloten heeft laten landen. Het bereiken van het doel was opnieuw erg belangrijk voor het klassement. 960 extra punten op zak, geen tweede discard voor mij. Nu ben ik "sereen" voor de laatste manche. Ik ben 8e in het algemeen klassement ! Een droomresultaat, maar dat nog kan veranderen.

Zaterdag 16 maart – Valse start !

Laatste dag, laatste manche. Op de start voel ik de spanning. Ik weet dat het resultaat goed zal zijn. Als ik niet start, eindig ik als 25e. Als ik de manche met een voorsprong win, kan ik nog steeds het podium halen. Natuurlijk weet ik dat het podium bijna onmogelijk zal zijn, maar ik kan mijn resultaat nog verbeteren, net zoals ik deze prachtige top 10 kan verliezen. Kortom, ik ben een beetje in de war. Eén ding is zeker, ik heb slechts één echte discard. Ik heb dus de luxe om een niet zo goede manche te vliegen zonder al te veel plaatsen te verliezen. Aan de andere kant kunnen alle piloten, die hun 2 jokers al hebben verbrand, het zich niet veroorloven om risico's te nemen.



De manche van de dag is legendarisch, een heen-en-weer naar Pancas, deze mythische Jurassic Park-reliëfs. Een manche die esthetisch perfect belooft te zijn. Het enige wat je hoeft te doen is goed vliegen! Sinds enkele dagen zijn de starts ingewikkeld, de wind is erg dwars, soms van achteren. Vandaag is het erger. Meestal rugwind, af en toe 90° dwars, nooit van voren. In de World Cup zijn piloten meestal erg sterk in de vlucht, anderzijds ben ik altijd verbaasd de enorme incompetenties bij de starts te zien. Ik heb het geluk dat ik in de top 10 zit en dus voorrang heb bij het starten, ik kan dus de file voorsteken wanneer ik wil om me gereed te zetten en te starten. Met moeilijke weersomstandigheden is het een luxe. We spreken met Honorin Hamard en nadat we de vele mislukte starts zien,

besluiten we heel vroeg te starten om zo het ergste te voorkomen: op het startmoment aan de grond te staan.

We starten allebei bijna gelijktijdig in een windvlaag, een beetje dooreengeschied vlak erna, en dan snellen we weer naar de wolken. Eenmaal de start achter ons ligt, realiseren we ons dat de omstandigheden uitzonderlijk goed zijn. Hoge vario's, brede thermiek en een hoog plafond. De manche wordt zeker mooi! Het enige probleem is dat de andere piloten erin moet slagen om de lucht in te geraken. Met een voorsprong van 1u20 voor de start van de manche, neem ik de tijd om te klimmen en beweeg ik me zachtjes naar de rand van de startcilinder. Aan de wolk zijn we met weinigen, maximaal 30 of 40 piloten, de anderen zijn nog altijd aan de grond. Er zijn nog minder dan 40 minuten over voor het noodlottige uur wanneer de radio verklaart: « Conditions on take off are not improving. Task will be unfair so the task is stopped. I repeat, the task is stopped ! ». Ik herken de stem van Goran, voorzitter van de World Cup. De informatie wordt bevestigd op de netwerken en verschillende keren op de radio.



Plotseling, terwijl de omstandigheden tijdens de vlucht perfect zijn, is het spel gedaan en is de wedstrijd voorbij. Ik voel diep van binnen een mengeling van zeer gemengde gevoelens. Ik ben zowel opgelucht dat ik dit resultaat kan behouden, maar ook teleurgesteld dat ik de race niet tot het einde kan spelen. Op dat moment laat ik de remmen los, laat mijn armen zakken en adem ik. Ik zal dit einde van de wedstrijd vieren door 3 uur op mijn eentje te vliegen in het prachtige speelveld dat Brazilië is.

Een vlucht die gekenmerkt zal blijven door zijn rust na 2 weken wedstrijd tussen de grootsten.

8e! Dat is mijn eindstand. 8e tussen de grootste namen in de discipline. Mijn aangekondigde doel bij aanvang was een top 30 of zelfs top 20. Mijn geheime doel was om het beter te doen dan vorig jaar (13e). Het was uiteindelijk met een top 10 dat ik thuiskwam.

SUPERCANAL TOP 10			 Hovorka HAMARD 1 4237.1 pts
 Ropinate LAMBERT 2 4215.4 pts	 Joachim OBERHAUSER 3 4215.3 pts	 Julian WIRTZ 4 4214.9 pts	
 Julien GARCIA 5 4202.5 pts	 Mami DELFERRIERE 6 4193.1 pts	 Michel GIERLACH 7 4174.1 pts	
 Othmar VOGELT 8 4154.8 pts	 Ederio BARROS 9 4131.0 pts	 Philipp HAAG 10 4129.5 pts	

Ik droomde er ooit van om te vliegen, daarna droomde ik ervan om mee te doen aan wedstrijden en op het hoogste niveau te komen. Toen dat allemaal was bereikt, durfde ik groter te

dromen, in de hoop ooit tot de besten te behoren. Ik wilde niet langer alleen aan de zijde van deze reuzen staan. Ik wilde er deel van uitmaken! De droom in nog niet helemaal « bereikt, er is nog enorm veel progressie mogelijk om de laatste plaatsen te pakken. Maar ik mag trots zijn en het hardop zeggen, ik heb de top 10 gehaald in de World Cup -finale.

Mijn dromen zullen blijven groeien, zolang ik erin geloof, weet ik dat ik vooruitgang zal blijven boeken. Hoe ver zullen deze ambities mij brengen? Ik weet het niet, maar de weg ernaartoe is prachtig en ik zal proberen er geen seconde van te missen!



Long Road to Brasil...

Zoals aangekondigd aan het begin van het artikel, zal dit tweede deel "technischer" zijn. Deze finale verliep oppergoed met een onverhoopt resultaat. Ik ben er trots op, maar waar ik het meest trots op ben, is dat ik kan zeggen dat de voorbereiding gevalideerd en effectief is geweest!

In elke sport trainen atleten die op het hoogste niveau komen enorm veel met langetermijnplanning, specifieke werkgebieden en regelmatig trainen. Parapente is anders. Onze sport, zelfs op hoog niveau, is minder onderhevig aan deze rigoureuze training. Enkele grote namen, en in het bijzonder het Franse team, hebben deze gemoedstoestand al enkele jaren veranderd. Door middel van reflectie zijn ze erin geslaagd om deze werkgebieden te bepalen, ze zijn erin geslaagd betrouwbare en geverifieerde theorieën en instrumenten te creëren om vooruitgang te boeken in competitie.

Naar het beeld van deze ontwikkeling heb ik, met de hulp van X1X en Maxime Bellemin, geprobeerd tools en een nieuwe manier van denken te ontwikkelen die specifiek zijn voor de Belgische beperkingen en met het oog op wedstrijddoelstellingen. Deze dynamiek komt tot uiting in verschillende fasen: een studie van de doelstellingen, een analyse van de vaardigheden, een persoonlijke evaluatie, het creëren van werkdomeinen en ten slotte praktische trainingen. Over het algemeen houden parapentisten van vliegen, minder om na te denken over al deze technische elementen die beperkend en energieverslindend kunnen zijn. Dankzij teamwork, een gemotiveerde coach en enkele jaren ervaring zijn we erin geslaagd om deze progressiedynamiek in gang te zetten.



Parapente heeft een groot en bekend probleem: het weer. De uitdaging van de voorbereiding op deze finale was om erin te slagen elk klein "slot" te optimaliseren om vooruitgang te boeken in de richting van het doel. Het was natuurlijk onmogelijk om in België te vliegen in omstandigheden die vergelijkbaar waren met die in Brazilië. Zonder de mogelijkheid te hebben om te reizen, was de uitdaging een strategie te vinden om de tekortkomingen te compenseren van de natte en winderige winter die we in België doormaakten.

In het op touw gezette proces hebben we alle vaardigheden gespecificeerd die nodig zijn om te presteren in de World Cup - finale. De oplossing was dan ook snel gevonden. In Brazilië is het

nodig om al deze vaardigheden tegelijkertijd te gebruiken. Hier in België hebben we een competitie-parapentevlucht volledig gedeconstrueerd. Er werden veel werkgebieden op poten gezet:

-Fysiek: Werk aan het uithoudingsvermogen met het oog op de potentiële 12 vliegdagen van 4 uur per dag, en waarbij je de weerstand tegen turbulenties en de snelheid van recuperatie verbetert.

-Mentaal: Werk aan concentratie, aanvaarding van mislukkingen en angst.

-Techniek: Start als je constant sereen bent, landt precies, klimmen, snel vliegen, met de versneller vliegen, actief vliegen in turbulentie, je vleugel kennen.

-Hardware: Stel het perfect in om de prestaties en de besturing te verbeteren.

-Theorie : De wedstrijdregels kennen, de wedstrijdlocatie en het vlieggebied begrijpen.

Dus mijn winter kwam erop neer dat ik nooit "voor niets" of "voor de lol" vloog, elke vlucht had een specifiek doel. Van actieve besturing- en SIV-sessies aan de lier met Touch The Sky - Parapente, tot soaring sessies met wedstrijduitrusting op de 7

Meuses, met daarbij regelmatige looptrainingen en uren lange studies en video's van de Baixo Guandu-regio.

Deze continue zoektocht naar vooruitgang was soms zwaar, soms vreugdevol, terwijl het bepaalde offers en een zekere zelfopoffering vereiste. Ik hou van vliegen, maar jezelf dwingen om 2 uur te zweven in racekleding op een bergkam van 700 meter is saai. Natuurlijk, "je krijgt niets voor niets" en ik ben tevreden dat ik het heb gedaan. Het resultaat was even hoogstaand als de voorbereiding. Ik ben er trots op te kunnen zeggen dat ik, zelfs als ik in de winter in België bleef, in staat was om effectief vooruitgang te boeken in de

richting van mijn doelen.

Voor elke piloot die van plan is deel te nemen aan een wedstrijd, een persoonlijk afstandsrecord, een bivakvlucht, een langlaufcursus of SIV-cursus te doen, kan ik je alleen maar aanmoedigen om je doelstellingen voor te bereiden. Volgens uw mogelijkheden en uw verlangens. Denk eraan uw vluchten voor deze doelstellingen te gebruiken, werk eraan om vooruitgang te blijven boeken.

De BPO 2024 komt eraan, we zullen in de bergen zijn, met een steile start, thermische fasen, lage reddingen, juiste routes vinden, glij-optimalisaties, instrumenten lezen... Ben je klaar?



VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 19 DECEMBER 2023

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

Verontschuldigd: Robin Lefebvre.

Brief DGLV met betrekking tot lieractiviteiten

Er is een brief verstuurd vanuit het DGLV met betrekking tot lieractiviteiten in de omgeving van Hansbeke. Het gaat niet om de school Ikarus, waaraan de brief was gericht, het betreft de club Jan van Gent, waaraan deze brief werd doorgestuurd.

Dirk De Sutter, de voorzitter van deze club, heeft hierover al contacten gehad naar aanleiding van een klacht van het vliegveld Ussel, waarmee ze overeenkomsten konden sluiten. Maar blijkbaar had de klacht zijn beloop, het was te laat om deze nog te stoppen. Dirk neemt contact op met de persoon van het DGLV om te kijken of er nog steeds een probleem is en hoe dit kan worden opgelost.

Olivier en Jean hebben al informatie verstrekt, Dirk gaat eerst (op 10 januari) naar het DGLV voor een persoonlijk gesprek. Jean heeft aangeboden hem te vergezellen, maar dit kan ook in een later stadium.

EHPU

Jean-Yves zal naar de vergadering van de Europese vrije vlucht unie gaan, die op dezelfde datum zal plaats hebben als de Algemene Vergadering van de BVVF, waarvoor hij dus verontschuldigd is. Het is belangrijk dat hij naar de EHPU-vergadering gaat want in 2025 is het de BVVF die de EHPU-bijeenkomst moet organiseren, het liefst begin februari.

Hiervoor zal het nodig zijn om te kijken naar mogelijke data voor de Algemene Vergadering van de BVVF, rekening houdend met de schoolvakanties en de beschikbaarheid van de zaal. Jean zal dat nagaan.

Het zal ook nodig zijn om een hotel met vergaderfaciliteiten in Brussel te vinden en bijkomende activiteiten te plannen, zoals het de traditie is. Alle bestuurders worden uitgenodigd om deel te nemen

aan dit visitekaartje dat de BVVF aan de andere Europese federaties zal geven.

Nieuwe vliegplaats te La Roche

Frederic informeerde bij de club naar de voortgang van deze vliegplaats met het oog op de mogelijke aankondiging op de AV en de uitnodiging van de clubleden op de AV.

Philippe Broers zou ook op de AV moeten worden uitgenodigd om hem te bedanken voor zijn aankoop van een terrein, Olivier moet dat nog doen.

Lier La Roch'Ailes

Touch the Sky neemt deze BVVF-lier over.

Sport BPO

Nog steeds geen goed nieuws over de organisatie van een aparte BPO Sport-competitie, deze wordt waarschijnlijk uitgesteld tot 2025.

Algemene Vergadering

- Olivier en Jean bereiden de presentatie voor.
- William heeft de audiovisuele apparatuur geboekt en zal deze naar de AV brengen.
- Avia Airsport levert vrijwilligers voor de bar en snacks (de opbrengst gaat naar de club).
- De vergadering op 16 januari staat in het teken van de voorbereiding van de AV, de uitnodigingen moeten de volgende dag worden verstuurd.
- Olivier neemt opnieuw contact op met Tom de Dorlodot voor een presentatie.
- We moeten de club van La Roch'Ailes en Philippe Broers uitnodigen om hen te bedanken voor de nieuwe vliegplaats. Frederic zal het aan de club vragen en Olivier aan Philippe.
- Patrick is aan het einde van zijn termijn en stelt zich kandidaat voor herverkiezing. Robin heeft gezegd dat hij ontslag zal nemen, Jean zal hem meedelen dat hij dit schriftelijk moet doen.

Pick-up Club parachutewerpdag

Het was weer een groot succes, het bestuur feliciteert de Pick Up Club. Er volgt een verslag en de foto's zijn al verschenen in de Fly.

Jean betaalde de gebudgetteerde subsidie van 250 € voor dit evenement.

Project XIX

In januari is er een bijeenkomst met de initiatiefnemers van dit project. Bram, Olivier en Frédéric willen deelnemen om te kijken wat de BVVF kan doen om dit initiatief te ondersteunen. Olivier informeert Vincent.

Brevetten / Opleidingen

- Eric Orban behaalt zijn definitief brevet van Hulpmonitor parapente.
- Emmanuel Bertrand behaalt zijn brevet van Observator parapente.
- Michel Poortmans behaalt zijn brevet van Observator parapente.
- Paul Van Eeckhoven behaalt zijn brevet van XC-Piloot parapente.
- Arthur Reinhardt is geslaagd voor zijn examen Luchtvaartreglementering.
- Stefan van Dijk is geslaagd voor zijn examen luchtvaartreglementering.

- Francis De Bruyn kan zijn opleiding voor het brevet van Hulpmonitor parapente starten bij Imala Parapente.
- Quentin Sellier kan beginnen met zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente bij Fou d'L.

Subsidies clubs

Gezien het uitstekende financiële resultaat van de BVVF in 2023 hebben de bestuurders besloten om de subsidies voor erkende clubs te verdubbelen, die worden berekend op het aantal BVVF-leden die bij hen zijn aangesloten (van € 5 naar € 10). Deze maatregel is uitzonderlijk en zal niet worden verlengd als de financiën van de BVVF niet vergelijkbaar zijn met die van dit jaar.

Volgende vergaderingen

- 16 januari 2024 om 19:30 uur via Zoom.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 16 JANUARI 2024

Aanwezig: Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Bram Declercq, Lieven Paulissen, Dirk Jordens, Pierre Balthazar, Bram Jordens, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Julien Colle, Frédéric Tétart, William Sterckx, Robin Lefebvre.

Ontslag Robin Lefebvre

Robin dient zijn ontslag in uit het Bestuursorgaan om plaats te maken voor andere bestuurders, omdat hij niet langer genoeg tijd heeft om er voldoende aan de BVVF te besteden. De andere bestuurders aanvaarden het ontslag van Robin en bedanken hem voor alles wat hij als bestuurder voor de BVVF heeft gedaan. Robin zal nog steeds in de werkgroep onderwijs kunnen werken indien hij dit wenst.

Thibault Voglet's subsidieaanvraag voor de PWC Superfinale.

Het bestuur besluit om de inschrijving van Thibault voor deze wedstrijd, die plaatsvindt in Brazilië, te betalen, gezien de aanzienlijke kosten voor Thibault en de uitzonderlijke prestatie om zich te kwalificeren voor deze finale.

Subsidies Belgische Kampioenschappen Precisielandingen en Vlieg- en Ski

Thierry Moreau vraagt subsidies en de dekking van de BVVF-verzekeringen voor deze twee wedstrijden, het Bestuur gaan akkoord en kennen een bedrag van € 350 per wedstrijd toe.

EHBO-cursussen

William biedt aan om een EHBO-cursus te organiseren. Bram is bezig met het opzetten van een cursus, eerst in het Nederlands, om daarna vertaald te worden naar het Frans. Bram bekijkt samen met William de modaliteiten en een locatie.

Algemene Vergadering

- Patrick is aan het einde van zijn mandaat en stelt zich herkiesbaar voor het Bestuursorgaan. Er zijn twee plekken beschikbaar voor Patrick en/of nieuwe kandidaten.
- De winst- en verliesrekening en de balans worden door Jean voorgelegd en door de bestuurders goedgekeurd voor presentatie aan de Algemene Vergadering en meezending met de uitnodigingen.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 16 JANUARI 2024 (VERVOLG)

Algemene Vergadering (vervolg)

- De begroting voor 2024 wordt gewijzigd en goedgekeurd door de bestuurders voor presentatie aan de Algemene Vergadering en meezending met de uitnodigingen.
- De agenda van de Algemene Vergadering werd gewijzigd en goedgekeurd.
- De uitnodiging met de agenda wordt aangepast en goedgekeurd om deze week, uiterlijk twee weken voor de Algemene Vergadering, te worden verzonden.
- De presentatie wordt verzorgd door Olivier en Jean met de steun van alle bestuurders.

- De nieuwe statuten zijn nog niet klaar, er zullen later buitengewone vergaderingen moeten worden gehouden.

- Olivier, William, Dirk en Bram doen de examens, ze ontmoeten elkaar om 14 uur.

- De rest van de bestuurders worden om 17.00 uur verwacht.

Volgende vergadering

6 februari 2024 om 19:30 uur via Zoom.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 6 FEBRUARI 2024

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

Verontschuldigd: Julien Colle, Bram Jordens, William Sterckx.

EHPU

Jean-Yves wordt benoemd tot voorzitter van de EHPU, er is een beurtrol tussen de federaties.

De BVVF zal in 2025 de EHPU-meeting moeten organiseren, Jean-Yves nam contact op met voormalig bestuurster Marleen Mortier om te kijken welke hotels hiervoor geschikt zouden zijn. De voorziene datum is 1/2/2025.

Benoemingen en functies

Olivier wordt herkozen als Voorzitter, Bram Declercq wordt verkozen tot Ondervoorzitter.

De directie dankt Olivier en Bram voor hun inzet.

Jean wordt herbenoemd als secretaris en penningmeester (dagelijks bestuur).

Algemene Vergadering

Olivier gaf het woord aan de bestuurders en in de eerste plaats aan de nieuw verkozen Arthur. Hij betreurde het dat er niet veel mensen aanwezig waren en nog minder jonge piloten. Voor 2025 moeten we

mensen vinden die meer interesse kunnen wekken bij (jonge) leden. Een idee zou zijn om onze wedstrijdpiloten in de schijnwerpers te zetten en hen presentaties te laten doen over onderwerpen die verband houden met wedstrijden. De bestuurders worden aangemoedigd om te zoeken naar alle mogelijke personen en onderwerpen.

In het verslag van de vergadering zou de interactie met de leden over het onderwerp regionalisering moeten naar voren komen, met name het verzoek van sommige leden om te stemmen over de stopzetting naar regionalisering toe en de overwegend negatieve sfeer met betrekking tot de regionalisering. Jean zal een feitelijke tekst voorstellen in de notulen van de vergadering.

Voor 2025 is de geplande datum 8 februari en de zaal is al gereserveerd. Dit is echter voorwaardelijk omdat het mogelijk is dat deze zaal in de nabije toekomst niet meer bruikbaar is. Een alternatief zou Het Huis des Vleugels kunnen zijn of een zaal in Groot Bijgaarden die we in 2016 al gebruikten. Jean doet navraag.

Regionalisering van de BVVF

Het bestuur beslist, naar aanleiding van de reacties op de algemene vergaderingen en de clubs, om geen energie en tijd meer te besteden aan dit project. Olivier zal een antwoord schrijven op het verzoek van Thierry Moreau betreffende dit onderwerp.LV

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 6 FEBRUARI 2024

Vergadering met het DGLV over lieren

Dirk De Sutter van de Jan van Gent club had een ontmoeting met een persoon van het DGLV en het resultaat is vrij positief, al zullen er meer vergaderingen nodig zijn om tot een vergunning te kunnen krijgen om op bepaalde plaatsen te lieren.

Dirk en het DGLV vragen dat een afgevaardigde van de BVVF zou deelnemen aan de volgende vergadering, het resultaat zou immers gelden voor alle lieroperaties in België. Dirk had William voorgesteld, die bereid was om Dirk te vergezellen en de BVVF te vertegenwoordigen. Dit wordt goedgekeurd door het Bestuur.

Frédéric vraagt om op de hoogte te worden gehouden van de uitwisselingen om als tussenpersoon te fungeren met de club Touch the Sky. Dit wordt ook goedgekeurd.

Werkgroep vrouwen noodvalschermen

Jean-Yves, Patrick, Xavier Barbé en David Gruslin vormen deze werkgroep en vragen een mandaat om de eerste cursus te ontwikkelen die in een tweede fase zal besproken worden in een grotere groep. Het bestuur geeft hun het mandaat.

Werkgroep EHBO

Arthur sluit zich aan bij deze werkgroep, die bestaat uit Bram J. en William.

Werkgroep Psychologische Ondersteuning

Arthur lanceert het idee om een psychologische ondersteuningsdienst te organiseren voor piloten die een ongeluk hadden. De bestuurders vinden dit een uitstekend idee en er wordt een werkgroep gevormd met Arthur, Bram D. en Dirk. Jean maakt een e-mailadres aan voor de groep.

Europese ongevallendatabank

Lieven heeft het nieuwe ongevalformulier online gezet, in Nederlandse en Duitse versies, hij wacht nog op een vertaling in het Frans (van de FFVL). Lieven controleerde de Nederlandse versie omdat deze gemaakt was door de KNVvL... Lieven nodigt de bestuurders uit om te gaan kijken wat we op dit

formulier willen bewaren, want er is erg veel in te vullen.

Op dit moment zijn Lieven en Jean beheerders van de database, er moet nog gekeken worden voor de toegang van Jean. Lieven zegt dat er nog andere beheerders kunnen worden toegevoegd.

Nieuwe website

Frederic zegt dat hij er bijna klaar mee is, maar hij vraagt om hulp om het af te ronden. Olivier en Arthur zullen hiervoor een beroep doen op een deskundige kennis. Lieven biedt aan om vertalingen te verzorgen. Patrick zal contact opnemen met Frédéric met betrekking tot de vliegplaatspagina's.

Vraagt Jeff Thielemans

Jeff zal jonge talenten opleiden in competitieverband. Hij wil starten met een eerste theoretische opleiding met een kleine groep jongeren (studenten, ...) en vraagt een tussenkomst van de BVVF van 250 € om geen geld te moeten vragen aan deze piloten, die al veel kosten hebben. Het bestuur keurt dit verzoek en dit zeer mooie initiatief goed.

BPO

Olivier zal contact opnemen met Thibault Voglet om te kijken wat er gebeurt met de goedkeuring van de FFVL, Jean heeft geen reactie gehad van de FFVL en deze goedkeuring is nog steeds niet verleend. Jean-Yves zal in kopie staan zodat hij indien nodig kan ingrijpen bij de FFVL.

Brevetten - Opleidingen

David Gruslin mag zijn opleiding voor het Duopilotenbrevet doen bij Xavier Barbé van Imala Parapente.

Mike Van Damme mag op de vliegplaats van 7-Meuses wel duovluchten maken, maar geen commerciële duovluchten.

Jafar Hashemi behaalt zijn brevet van Piloot parapente.

Volgende vergaderingen

Donderdag 7 maart om 19u30 in Zaventem;

Dinsdag 9 april om 19.30 uur in Zaventem;

Dinsdag 7 mei om 19.30 uur via Zoom.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 7 MAART 2024

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

Uitgenodigd (20u tot 20u45): Thierry Moreau.

Han sur Lesse

Yves Borreman vraagt een bijkomende tussenkomst van de BVVF voor de huur van deze leshelling (200 €) aangezien één van de bijdragende scholen deze niet meer zal gebruiken. Het bestuur vraagt om meer details over de nieuwe verdeling tussen scholen en individuele piloten, Jean zal de boodschap doorgeven.

Brevetten - Opleidingen

Guillaume Bleeckx en Loïc Morize bekomen het brevet van Lierman Swift.

Jean-Yves Squifflet mag duovluchten doen op de vliegplaats van de 7-Meuses.

Olivier Krikorian kan zijn opleiding tot Monitor parapente starten bij Xavier Barbé.

Benjamin Nieuwland kan starten met het gedeelte hoogtevluchten van de opleiding tot Hulpmonitor parapente bij Xavier Barbé.

Marnick Cox kan zijn opleiding voor Lierman parapente en delta volgen bij Avia Airsport.

Quentin Devillers kan zijn opleiding voor het Duopilotenbrevet parapente volgen bij Jean-Yves Squifflet

Goedkeuringen lier

Samen met Dirk De Sutter vormt William een werkgroep om de criteria voor de goedkeuring van lieren te herzien.

Algemene Vergadering

Jean betaalde de inkomsten van de dranken en het voedsel die op de GA werden verkocht, minus de rekening voor de dranken aan de club Avia Airsport, die voor de bar en het eten zorgde. Dit kwam op 725,80 €, waarvan de club haar kosten voor het meegenomen eten zal moeten aftrekken.

Regionalisering van de BVVF

Olivier beantwoordt de vragen van Thierry Moreau, die had gevraagd om uitgenodigd te worden.

Er volgt een algemene discussie over dit onderwerp.

De bestuurders leggen uit dat zij op de A.V. niet de wil van de leden voelden om hiermee door te gaan, eerder het tegenovergestelde.

Na het vertrek van Thierry, die om een duidelijk antwoord vroeg over de volgende stappen van het dossier, besluiten de bestuursleden vast te houden aan de beslissing van de vorige vergadering, namelijk om geen energie en tijd meer in het project te steken.

Aanpassing van de statuten

De statutenwijzigingen ter voldoening aan de nieuwe wet op de vzw's, die werden voorgesteld door de VSDC en vertaald door Jean, worden herzien en goedgekeurd voor presentatie aan de algemene vergadering, met uitzondering van een zin in juridisch jargon die Jean niet met zekerheid wist te vertalen. Jean-Yves zal deze voorleggen aan de advocaat die de statuten van zijn vzw heeft opgesteld.

Voor een Algemene Vergadering op 9 april moet voor 18 maart een uitnodiging worden verstuurd naar de effectieve leden.

Koninklijk Besluit

Naar aanleiding van de brief van Dirk De Sutter, die naar het DGLV is geweest om het probleem van de lierterreinen op te lossen, en waar hij een positieve respons kreeg voor hun activiteiten, sprak het DGLV over het maken van een Koninklijk Besluit voor vrije vlucht.

De bestuurders zijn zeer terughoudend om deze weg in te slaan gezien de ervaring van de paramotoristen en vrezen ook de impact op de verschillende vliegplaatsen. Zij vragen dat we, indien mogelijk, niet op deze weg doorgaan, omdat de huidige wetgeving, met uitzondering van lierterreinen, voorlopig een legale praktijk toestaat, zoals het DGLV twee keer heeft bevestigd tijdens vergaderingen met hen.

Jean zal een brief sturen naar Dirk met dit bericht.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 7 MAART 2024 (VERVOLG)

School Air Fun

Aangezien Christian Bielen al enige tijd geen lid meer is van de BVVF, wordt de school Air Fun van de BVVF-website verwijderd.

Open deurdag Temploux

Vindt plaats op 23 maart, een statische stand is gereserveerd voor de BVVF. Deze zal worden voorgesteld aan scholen en aan Thibault Voglet voor de groep X.X. Jean-Yves zal een korte tekst sturen en Jean zal deze doorsturen.

Safesky

Jean-Yves legt enkele technische details van Safesky uit, waaronder de integratie van XC-Track enz.

Weerstations

Dirk stelt voor Wingbird-weerstations te kopen, Olivier zal Maxime Jaspard opnieuw contacteren om te bekijken waar hij staat met de drie beloofde stations.

Werkgroep Psychologische Ondersteuning

Bram D. heeft een piloot gevonden die bekwaam is om psychologische ondersteuning te bieden bij een ongeval, hij zal zijn contactgegevens doorgeven aan Jean voor verspreiding onder de leden. Dit is echter een Nederlandstalige persoon, dus moet er ook een Franstalige persoon gevonden worden. De bestuursleden gaan op zoek naar zo iemand.

EHPU-vergadering

Vindt plaats op 1 februari 2025, het hotel en de vergaderzalen zijn geboekt, de BVVF zal de avondmaaltijd voor de EHPU-afgevaardigden moeten betalen.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 9 april om 19u30 in Zaventem;
Dinsdag 7 mei om 19.30 uur via Zoom.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 9 APRIL 2024

Aanwezig : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Julien Colle, Bram Jordens, Dirk Jordens, Bram Declercq, Arthur Reinhard, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: William Sterckx, Patrick Brison, Lieven Paulissen, Frédéric Tétart, Pierre Balthazar.

Voorafgaand aan de vergadering bespraken de bestuurders het ongeval en de toestand van Patrick. Ze wensten hem een spoedig en volledig herstel toe.

Effectieve leden

Mattijs Verhelst en Willem Grauls worden aanvaard als effectief lid.

Algemene Vergadering Statutenaanpassing

Aangezien de algemene vergadering van 9 april, die net voor deze vergadering van de OA plaats had, niet voldoende aanwezige of vertegenwoordigde gewone leden telde (2/3 van het aantal effectieve leden = 82 van de 123 effectieve leden), werd de vergadering gesloten zonder stemming over de nieuwe statuten en

zal op 7 mei om 19.30 uur een nieuwe algemene vergadering worden bijeengeroepen, die plaats zal hebben via Zoom. Op deze nieuwe vergadering zal dit quorum niet vereist zijn, maar zal men nog steeds de statuten moeten stemmen met meer dan 2/3 van de stemmen van de aanwezige of vertegenwoordigde effectieve leden.

Han sur Lesse

De aanvraag van Yves Borreman voor de bijkomende tussenkomst van de BVVF voor de huur van deze oefenhelling (200 €) wordt aanvaard na ontvangst van de details over de nieuwe verdeling tussen scholen en individuele piloten vanwege Yves. Het bestuur dankt Yves voor het efficiënte beheer van de vliegplaats.

Mont des Brumes

Olivier zal een ontmoeting hebben met de exploitanten van deze skipiste met het oog op het gebruik ervan als leshelling. Hij zal worden vergezeld door Louis Neys, Claudy Legros en/of Pascal Grégoire, afhankelijk van hun beschikbaarheid. Een huurbudget van 1000 €, bij voorkeur max. 500 € wordt gestemd.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 9 APRIL 2024 (VERVOLG)

Subsidies voor het nationale team

Het is de bedoeling om de helft van het inschrijfgeld voor het nationale parapente team te betalen voor hun deelname aan het Europese kampioenschap. Dus 275 € per teamlid.

Bram D. stelt Maxime Bellemin voor als coach of technisch adviseur, deze vraagt 240 € per dag, het budget laat toe hem voor 4 of 5 dagen in te huren. De vraag is: wat moet hij doen en wil hij slechts 4 dagen doen? De bestuurders vragen om een duidelijke functieomschrijving voor Maxime, Bram D. zal hiervoor overleggen met de teamleden en Maxime.

Ontdekkingsdagen

Arthur stelt voor dat clubs ontdekkingsdagen organiseren op hun vliegplaatsen om beginners in staat te stellen de vliegplaatsen veilig te benaderen en de clubs te leren kennen. Het bestuur vindt dit een heel goed idee. Arthur zal contact opnemen met de verschillende clubs om dit met hen te bespreken.

Niet-gebrevetteerden op de 7-Meuses

Er is een brief ontvangen waarin een alarmerende situatie wordt beschreven met een aantal piloten zonder pilotenbrevet die op de 7-Meuses vlogen.

Olivier zal een tekst schrijven over dit onderwerp, die zal worden verspreid en waarin eraan zal worden herinnerd dat elke Monitor, Hulpmonitor, Observator en gebrevetteerde Piloot die regelmatig op de vliegplaats komt en lid van de BVVF is, beginnende of onbekende piloten mag aanspreken om hun Pilotenbrevet na te gaan en hen advies te geven, dit om (onverzekerde) incidenten te voorkomen die de vliegplaats in gevaar kunnen brengen. Daarnaast zal Olivier elke BVVF-piloot vragen om de persoon die de moed heeft om een beginnende of andere piloot op een hoffelijke manier aan te spreken, te steunen en te beseffen dat het niet aanvaardbaar is dat piloten zonder Brevet of onverzekerde piloten op een BVVF-vliegplaats waar het brevet en de verzekering vereist zijn, vliegen.

EHBO-cursus voor Monitoren

Bram J. vertelt dat de EHBO-cursus voor Monitoren die hij aan het maken is, eind mei klaar zal zijn. Het wordt een cursus van ongeveer 2 uur. Arthur zal deze in het

Frans vertalen. Voor de cursus in het Nederlands zouden deze kunnen gegeven worden op de parachutewerpdag van de Pick Up Club, als ze het ermee eens zijn. Bram D. zal het hen vragen. Arthur gaat op zoek naar een locatie voor de cursus in het Frans, ook aan het einde van het jaar.

EHBO-uitrusting op vliegplaatsen

Arthur brengt dit punt naar voren, maar in de praktijk blijkt het niet eenvoudig uit te voeren.

Bram J. stelt voor dat leden een paar items toevoegen aan de EHBO-doos van hun auto, zodat elke wagenbezitter het nodige met zich mee heeft. Het bestuur vindt dit een heel goed idee. Dit wordt het onderwerp van een (klein) artikel in de Fly, Bram zal dit schrijven.

Arthur werkt ook aan een sticker met een QR-code die de nodige informatie geeft om contact op te nemen met de hulpdiensten en eerste hulp toe te dienen.

Fly

De bestuurders worden uitgenodigd om op zoek te gaan naar (ideeën voor) artikels voor de volgende Fly eind juni, uiterlijk op de vergadering van 7 mei.

Brevetten - Opleidingen

- Jonas Hans behaalt het tijdelijk brevet van Hulpmonitor parapente beperkt tot de school Imala.
- Bart Van Driessche is geslaagd voor zijn mondeling examen Luchtvaartreglement.
- Julien Colle, Bram Jordens, Dirk Jordens en Arthur Reinhard behalen het brevet van Observator parapente.
- Aaltje Aaten mag haar opleiding voor het Duopilotenbrevet parapente en voor het voor het Hulpmonitorbrevet parapente starten bij Cris Claessens.
- Cathy Claessens mag haar opleiding voor het Duopilotenbrevet parapente volgen bij Cris Claessens.
- Cathy Claessens mag het gedeelte leshelling van haar opleiding voor het Hulpmonitorbrevet parapente starten met Cris Claessens.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 7 mei om 19.30 uur via Zoom.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 7 MEI 2024

Aanwezig : William Sterckx, Bram Jordens, Dirk Jordens, Bram Declercq, Frédéric Tétart, Pierre Balthazar, Jean Solon (notulen)

Verontschuldigd: Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Patrick Brison, Arthur Reinhard.

Algemene Vergadering aanpassing statuten

Om complicaties in verband met een teleconferentievergadering te voorkomen, werd de algemene vergadering van 7 mei geannuleerd en uitgesteld tot 11 juni om 19.30 uur in Zaventem, net voor de BO-vergadering.

De bestuurders stemmen ermee in om de door Jean opgestelde uitnodiging te versturen, zonder de mogelijkheid om deel te nemen via teleconferentie aangezien er niet langer een minimum aantal effectieve leden aanwezig of vertegenwoordigd moet zijn om wettelijk te kunnen stemmen over deze statuten, die enkel aangepast werden aan de nieuwe vzw-wetgeving (maar de statuten zullen nog steeds moeten worden gestemd met meer dan 2/3 van de stemmen van de effectieve aanwezige of vertegenwoordigde leden. Het is dus mogelijk om dit uitsluitend te doen door de bestuurders, hoewel alle effectieve leden het recht hebben om eveneens te komen stemmen).

Fly

De volgende artikels worden voorgesteld door de bestuurders:

- Europees Kampioenschap – door Bram D.
- PWC Superfinale – door Thibault Voglet – Bram D. vraagt het hem.
- Boomlandingen 7-Meuses – door Philippe Sohy – vraagt Fred het hem.
- Vrouwelijke pilotengemeenschap - Fred vraagt het hen.
- Lierkeuringen - door William.

Andere artikels van andere bestuurders zijn welkom.

Jean vraagt om de artikels zo snel mogelijk op te sturen voor publicatie eind juni.

Lierterreinen Jan van Gent

De bestuurders beslissen om met 1000 € per jaar bij te dragen aan de huur van de lierterreinen van de club Jan van Gent, zoals in het verleden het geval was en

wat in lijn is met de huur van terreinen voor andere vliegplaatsen. De club telt +/- 60 leden die regelmatig dichtbij huis (in Vlaanderen) vliegen (+ 1000 vluchten per jaar), wat de druk op de Ardense sites vermindert.

Lierkeuringen

Dirk De Sutter van de club Jan van Gent en William vertaalden een document van de DHV voor liercontroles. Deze inspecties zouden geldig zijn voor een periode van 5 jaar en er zouden stickers worden gemaakt om de inspectie te certificeren. De beheerders keuren het formulier goed op voorwaarde dat het DHV-logo wordt verwijderd en stemmen ermee in de kosten van de sticker (ongeveer dertig) te dekken.

William maakte van de gelegenheid gebruik om de lier van Jan van Gent te controleren, maar hij was zijn trekkrachtmeter vergeten en stelde voor dat de club er een zou kopen om de metingen zelf en regelmatig uit te voeren. De kosten van +/- 70 € worden gedekt door de BVVF evenals William's reiskosten voor de controle, het gaat over de veiligheid van onze leden.

William gaat ook naar Egbert Cijssouw die een lier aan de kust heeft, zijn reiskosten worden hier ook vergoed. Het bestuur dankt William voor dit waardevolle werk.

Website

Fred neemt contact op met Olivier voor overleg.

Jean vraagt om ervoor te zorgen dat het nieuws op de website automatisch op de Facebook-pagina verschijnt, zoals voorheen het geval was, en dat het nieuws prominenter op de website zou staan. Fred zal hiernaar kijken.

Vakantie secretaris

De bestuurders vragen Jean om de leden tijdig op de hoogte te brengen van de sluiting van het secretariaat, via de ledenlijst. Jean zal dit doen evenals via de website, zoals gebruikelijk.

Brevetten - Opleidingen

- Bert Adams behaalt het brevet van Lierinitiator parapente.

- Michel Questiaux mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen in het Centre Ecole du Markstein.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 7 MEI 2024 (VERVOLG)

Brevetten – Opleidingen (vervolg)

- Jeff Tielemans mag zijn praktijkexamen voor het brevet van Hulpmonitor parapente doen bij Imala Parapente.
- Olivier Krikorian mag zijn stage in een andere school voor het brevet van Monitor parapente doen bij Fou d'L.

Volgende vergadering

Dinsdag 11 juni om 20u in Zaventem.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN DE BUITENGEWONE ALGEMENE VERGADERING VAN DE BVVF OP 11 JUNI 2024 TE ZAVENTEM

Wijziging statuten

Aangezien op de algemene vergadering van 9 april 2024 de minimum 2/3 van het totaal aantal effectieve leden van de BVVF, dat vereist is om te kunnen stemmen over de wijziging van de statuten, niet aanwezig of wettig vertegenwoordigd waren, heeft het bestuursorgaan, conform de wet, beslist om een nieuwe algemene vergadering te organiseren in het Centrum Sint-Maarten, Veldeke 1 te Zaventem, waaraan alle effectieve leden van de BVVF uitgenodigd werden per e-mail, meer dan 15 werkdagen op voorhand.

De statuten moesten worden aangepast om te voldoen aan de nieuwe wetgeving op de vzw's en de wijzigingen bleven beperkt tot deze oefening, buiten enkele andere kleine correcties.

De vergadering stemde deze nieuwe statuten met een meerderheid van meer dan 2/3 van de aanwezige of wettelijk vertegenwoordigde effectieve leden, waarbij het aanwezigheidsquorum van 2/3 van het totaal effectieve leden van de BVVF niet langer vereist was.

Zaventem, 11 juni 2024,

Olivier Georis,

Voorzitter.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 11 JUNI 2024

Aanwezig : Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet, Bram Jordens, Dirk Jordens, Frédéric Tétart, Pierre Balthazar (zoom), William Sterckx (zoom), Arthur Reinhard (zoom), Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Patrick Brison, Bram Declercq, Lieven Paulissen.

Algemene Vergadering aanpassing statuten

Voorafgaand aan de BO-vergadering werd een tweede algemene vergadering gehouden om te stemmen over de nieuwe statuten. Er was niet langer een quorum van aanwezige of vertegenwoordigde effectieve leden

nodig om te stemmen en de nieuwe statuten werden unaniem gestemd door de aanwezige effectieve leden, dus meer dan 2/3 van de stemmen van de aanwezige of vertegenwoordigde effectieve leden die wettelijk nodig waren om deze nieuwe statuten te stemmen. Alle aanwezige effectieve leden ondertekenden de notulen van de Algemene Vergadering.

De bestuurders bedankten de leden, andere dan de bestuurders, die de verplaatsing maakten om over deze statuten te stemmen.

Vier bestuurders ondertekenen de akten die Jean naar de ondernemingsrechtbank zal sturen voor publicatie in het Belgisch Staatsblad.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 11 JUNI 2024 (VERVOLG)

Fly

- Olivier neemt contact op met Lode Spruyt voor een artikel over het EK;
- Olivier zal contact opnemen met Claudy Legros voor een artikel over de werken te Coö;
- Arthur zal een artikel "Born to Fly" maken.

De deadline voor het inzenden van artikelen is 16 juni.

Weerstations

De verschillende opties worden opnieuw besproken, sommige projecten komen niet tot wasdom en er blijven onzekerheden bestaan over bepaalde fabrikanten. Jean-Yves zal de FFVL-vertegenwoordiger tijdens de ESTC-vergadering (EHPU) vragen welke ervaringen de FFVL heeft met haar weerbakens, evenals alle nuttige informatie over deze bakens.

ESTC

Jean-Yves zal aanwezig zijn op deze EHPU-bijeenkomst over veiligheid. Hij noemt de verschillende agendapunten, waaronder het BVVF-punt over het vouwen van parachutes.

Aanvraag Ailes du Levant

Roby Houssa stuurde een verzoek voor een tussenkomst in de onderhoudskosten van twee vliegplaatsen op terrils.

Dit lijkt een groot werk en de bestuurders besluiten om 1000 € toe te kennen voor de huur van machines en de kosten van reparatie/onderhoud van machines (van de leden) van de club en 500 € voor de aankoop van materiaal dat op de vliegplaats(en) wordt geïnstalleerd.

Voor de komende jaren vragen de beheerders om ruim van tevoren de nodige te reserveren budgetten te plannen met nauwkeurigere schattingen.

Migratie database naar een andere server

Nathanael Majoros stelt een goedkopere server voor, Frédéric zal dit met hem bekijken.

Nieuwe website

Er wordt een update gegeven over de situatie. Jean-Yves zal Frédéric in contact brengen met een webdesigner en zal hem toegang geven tot de Facebookpagina. Jean zal de nieuwsberichten doorsturen naar Frédéric voor publicatie op FB.

Brevetten - Opleidingen

- Jeff Tielemans behaalt het definitieve brevet Hulpmonitor parapente na zijn examen bij Xavier Barbé.
- John Festraets behaalt het brevet van Observator parapente.
- Dries Vleugels mag zijn opleiding voor het brevet van Club-lierinitiator parapente doen met William Sterckx.
- Johan Gysens mag zijn opleiding voor het brevet van Lierman delta doen bij Avia Airports.
- Gert Van Eynde en Koen Rits mogen hun opleiding voor het brevet van Lierman parapente doen bij Avia Airports.
- Nicolas Beghin en Laetitia Lesenfants mogen hun opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Jean-Yves Squifflet.
- Vincent Van Walle mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot delta doen bij Tom Haagdorens.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 2 juli (bijeenkomst);

Dinsdag 17 september.

Verslaggever: Jean.

BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2024

De algemene vergadering stemde in 2023 voor een verhoging van het lidgeld voor 2024 ten gevolge van de verhoging van de verzekeringspremies in 2023 en de hoge inflatie van de afgelopen jaren. Om dit niet om de twee of drie jaar te hoeven doen, heeft de A.V. besloten tot een verhoging van 10 €.

De leden hebben nog steeds de mogelijkheid om « Premium-lid »

te worden 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.

	<u>Zonder verzekering (1)</u>	<u>Met verzekering (2)</u>
Gewoon lid	85 €	110 €
Eerste lidjaar	70 €	95 €
Na 31 augustus 2023	40 €	65 €
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 deltavliegen en/of parapente opstuurt naar het BVVF-secretariaat (polisblad en bewijs van betaling).

(2) Dekking mogelijk van 20 december 2023 tot 31 december 2024. 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 deltavliegen 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 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 verzekerde leden die het BVVF-brevet van XC-Piloot bezitten.

(7) **VERZEKERING:**

AXIS Capital (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 **schade vrije 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, Colombië (*), Democratische Republiek Congo, Ethiopië, Irak, Iran, Israël, Jammu & Kashmir, het verre noorden van Kameroen, Kenia, de Krim, Jemen, Libanon, Libië, Mali, Mauritanië, Nigeria, Noord-Korea, Pakistan, Peru, Oekraïne, Rusland, de republiek Soedan, de republiek Zuid-Soedan, Somalië, Syrië, Wit-Rusland; de regio's van Donetsk en Lugansk in Oekraïne, Abchazië, Zuid-Ossetië, Nagorno-Karabach, het Noord-Kaukasisch federaal district, de noordelijke Sinai-provincie in Egypte en alle landen waar luchtvaart onder sancties van de Verenigde Naties staat.

(*) voor **Algerije** en **Colombië** is de dekking beperkt tot het uitvoeren van solovluchten en uitsluitend indien de piloot het BVVF-brevet van Piloot bezit. Elke 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.bvff.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 20/12/2023) tot 31 december 2024.

Dekking lichamelijke letsels ten gevolge van een vrije vlucht –ongeval

Optie 1 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 €

Optie 2 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 €	210,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	420,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	630,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	840,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	1050,00 €

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 €	240,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	480,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	720,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	960,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	1200,00 €

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 €	320,00 €
	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 €	640,00 €
	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 €	960,00 €
	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 €	1280,00 €
	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 €	1600,00 €

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