

Fly!

Winter 2024

Uw vrije vlucht –magazine in België



128

Een uitgave van de Belgische Vrije Vlucht Federatie vzw.

Foto : Tom de Dorlodot aan de K2

INFO

BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW

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

SECRETARIAAT

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

WEBSITE
WWW.BVVF.BE

BESTUURSORGaan V/D BVVF

VOORZITTER :

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

ANDERE BESTUURDERS :

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

William Sterckx
0495 386 066
william.sterckx@telenet.be

Pierre Balthazar
0478 241 045
pierrotbalthazar@hotmail.com

Bram Declercq
0479 918 382
bram_declercq@hotmail.com

Frédéric Tétart
0495 567 240
fred@31fevrier.be

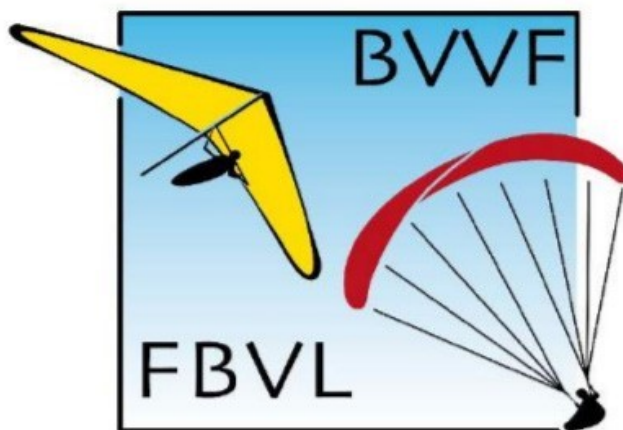
Dirk Jordens
0475 282 627
Dirk@DNA-technics.com

Julien Colle
0473689478
julien.colle@hotmail.com

Bram Jordens
0498017094
bramjordens@telenet.be

Lieven Paulissen
0479805295
lieven.paulissen@outlook.com

Arthur Reinhard
0479921208
arthur.targetevents@gmail.com



INFO

BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW

Vereniging zonder
winstoogmerk
Belgisch Staatsblad van 22
februari 2005.

Ondernemingsnummer:
0416058635.

Maatschappelijke Zetel:
Montoyerstraat 1 bus 6 te
1000 Brussel.

SECRETARIAAT

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

WEBSITE
www.BVVF.be

INHOUDSOPGAVE

- 4-6** Uitnodiging Algemene Vergadering
- 7** Vaarwel Patrick / De EHPU
- 8-9** Onderhoud vliegplaatsen
- 10-13** Belgian Paragliding Open 2024
- 14** Belgian Paragliding Open 2025
- 15** BBPO 2025, een laagdrempelige Belgische wedstrijd
- 16-17** 8^e EK precisielanden in Albanië
- 18** 4^e Belgisch Kampioenschap precisielanden
- 19-22** 1^e WK Juniors in Slovenië
- 23** Verhaal ongeval tijdens Hike & Fly
- 24-25** Tweede Belg gekwalificeerd voor de X-Alps
- 26-27** Interview Mr. X-Alps : Tom de Dorlodot
- 28-29** Humanitarian Pilots Initiative
- 30-32** Een zondag onder de wolken hangend
- 33** Interacties tussen parapentpiloten en buizerds
- 34-38** Verslagen vergaderingen Bestuursorgaan
- 39-40** Foto's parachutewerpdag Pick Up Club
- 41-42** Lidgelden en verzekeringen voor 2024

Het Bestuursorgaan van de BVVF nodigt u hartelijk uit op de

JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING van de BVVF

op ZATERDAG 15 FEBRUARI 2025 om 19u30

in de grote zaal van het

« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 te ZAVENTEM

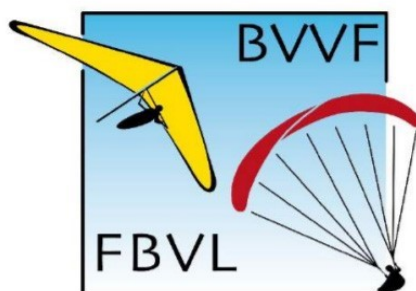
De agenda zal samen met de officiële oproeping aan alle leden ten laatste 14 dagen voor de vergadering worden opgestuurd.

Gevolgd door een conferentie (in het Frans):

Mentale voorbereiding bij parapente door Pierre Etienne

*U kunt ook een gewoon een glaasje komen drinken / hapje eten
en de stands van de scholen en clubs bezoeken vanaf 18u30.*

*(Scholen en clubs die een stand wensen moeten dit laten weten aan het secretariaat.
Deze kunnen hun stand opzetten vanaf 17 u, na de theorie-examens).*



ALGEMENE VERGADERING 2025 - STEMRECHT

De BVVF-statuten bepalen dat het stemrecht op de algemene vergadering uitsluitend toekomt aan de **effectieve** leden.

Om **effectief** lid te kunnen worden, moet men sinds 12 maanden toegetreden lid zijn (lidgeld betaald hebben) en door het Bestuursorgaan aanvaard worden na een schriftelijke aanvraag te hebben gericht tot het Bestuursorgaan (per post of per e-mail). Een voormalig effectief lid dat na maximaal 3 jaar afwezigheid terugkeert, wordt automatisch weer effectief lid na betaling van zijn lidgeld.

Inderdaad heeft men geacht dat om de hoedanigheid van effectief lid te behouden, men minstens één keer om de 3 jaar moest deelnemen aan de algemene vergadering, in persoon of wettelijk vertegenwoordigd door een ander effectief lid. Wat heeft het immers voor zin effectief lid te zijn als men nooit komt stemmen ?

Dus zullen effectieve leden, die niet naar de algemene vergadering zijn gekomen of er zich niet hebben laten vertegenwoordigen in 2022, 2023 of 2024, hun hoedanigheid van effectief lid verliezen.

Ze kunnen echter een aanvraag indienen om weer effectief lid te worden voor de algemene vergadering van februari 2025 en daarna, indien ze hun lidgeld betaald hebben in 2023 en 2024. Deze maatregel dient dus enkel om personen van de lijst te schrappen, die echt niet geïnteresseerd zijn in de werking van de BVVF, want het volstaat dus om de antwoordstrook terug te sturen (in principe zal het bestuur alle

kandidaturen aanvaarden van personen die hun lidgeld de laatste twee jaren hebben betaald).

Voor de andere leden, die zich voor het eerst aansloten in 2024 en die lid zijn sinds meer dan 12 maanden (of terug lid werden na meer dan 3 jaar geen lidgeld te hebben betaald), is het ook noodzakelijk onderstaande strook op te sturen om effectief lid te worden en stemrecht te verwerven.

Voor de aanvaarding van deze nieuwe effectieve leden, twee mogelijkheden : ofwel doet het Bestuursorgaan dit op zijn vergadering van half januari (men moet dus onderstaande strook tijdig opsturen !), ofwel op 3 februari zelf, net voor de algemene vergadering (maar dan moet de strook **voor 19u30** ingevuld afgegeven worden aan een bestuurslid of de verantwoordelijke aan de ingang, **zoniet kan men niet meer aanvaard worden voor de Algemene Vergadering van 2025** en zal het slechts voor het jaar nadien mogelijk zijn). Dit is een bijkomende mogelijkheid om zich in regel te stellen voor de vergadering, maar het is natuurlijk voor iedereen comfortabeler dit op voorhand te doen.

We vragen u dus om **de strook voor 31 december op te sturen** of anders goed op tijd te komen (19 u).

Leden die zich voor het eerst aansloten in 2024 en niet lid zijn sinds 12 maanden, kunnen volgens de statuten geen stemrecht verwerven op deze algemene vergadering, ze kunnen dit ten vroegste in 2026, indien ze dan nog (toegetreden) lid zijn. Maar ze zijn natuurlijk welkom op deze algemene vergadering !

Ondergetekende,,

wonende,

stel mijn kandidatuur om effectief lid van de BVVF te worden.

Ik ben toegetreden lid van de BVVF sinds 12 maanden.

Plaats en datum :

Handtekening :

Sturen naar : BVVF p/a Jean Solon, Stationsstraat 103, 2860 St-Katelijne-Waver of naar info@bvvf.be

VOLMACHTEN

Volgens de BVVF-statuten mag ieder (effectief) lid zich laten vertegenwoordigen door een ander (effectief) lid op de algemene vergadering, maar mag ieder lid **slechts één** ander lid vertegenwoordigen.

Als u zich wil laten vertegenwoordigen door een ander (effectief) lid, zal deze laatste voor de vergadering een volmacht en **een kopie van uw identiteitskaart** moeten voorleggen.

Ondergetekende,

geeft volmacht aan

om hem/haar te vertegenwoordigen op de algemene vergadering van de BVVF van 15 februari 2025.

Plaats en datum:

Handtekening:

WE WANT YOU !

De BVVF is niet alleen het bestuur. De BVVF, dat zijn wij allemaal.

Velen van u zijn zeer actief op lokaal niveau, in uw clubs, op de vliegplaatsen in uw regio, en wij danken u daarvoor.

Sommige onderwerpen vereisen een globalere aanpak. We denken bijvoorbeeld aan:

- welk toekomstplan voor onze Federatie?
- Welke actielijnen moeten naar de voorgrond?
- Hoe kunnen we onze vliegplaatsen ontwikkelen en behouden?
- Hoe kunnen we onze belangen verdedigen?
- ...

Er zijn er nog zoveel meer.

En u heeft zeker ook eigen ideeën en wensen.

Op dit ogenblik zijn er 11 bestuursleden (het maximum aantal). Maar sommige bestuurders zijn aan het einde van hun termijn van 3 jaar en willen zich niet per se herkiesbaar stellen in februari 2025, hetzij omdat ze al lang in het bestuur zitten, hetzij omdat ze er eigenlijk geen tijd meer voor hebben.

Uw kandidatuur is dus welkom.

Eenmaal verkozen, moet men er wel een beetje van zijn tijd aan besteden, maar het is het waard wanneer we de leden op de vliegplaatsen ontmoeten en we de levendigheid van onze activiteit zien.

Als u vragen heeft, als u twijfelt, neem dan contact met ons op en wij beantwoorden graag uw vragen.

Ondergetekende,,

wonende

stel mij kandidaat voor de verkiezing van de Raad van Bestuur van de BVVF op de algemene vergadering van 15 februari 2025.

Plaats en datum:

Handtekening:

Vaarwel Patrick

Beste leden,

2024 loopt ten einde en het is onmogelijk om niet aan onze vriend Patrick te denken, die ons op tragische wijze heeft verlaten. We dachten daarom dat het normaal was om van de verschijning van deze Fly aan het einde van het seizoen gebruik te maken om hem nogmaals hulde te brengen en de genereuze, zorgzame persoon die hij was te groeten.

Patrick heeft 100% geïnvesteerd in zijn passie en heeft kosten noch moeite gespaard om onze kleine gemeenschap vooruit te helpen, hetzij als Hulpmonitor, hetzij via zijn verschillende projecten binnen het bestuur.

We zullen je allemaal missen, Patrick.

Goede vlucht vriend,

Het Bestuur.



De EHPU

Wat is de EHPU?

Dit is de European Hang gliding and Paragliding Union. Kortom, de Europese federatie voor parapente en deltapliegen.

Uiteraard is België al sinds het begin lid. Yves Borreman was een van de actoren bij de oprichting van deze unie.

Vandaag vertegenwoordig ik België op Europees niveau en in 2024 ben ik zelfs voorzitter van deze vereniging.

Het doel van de EHPU is om de Europese actoren aan tafel te brengen om contacten te vergemakkelijken en vooral om met de Europese autoriteiten te kunnen spreken en zich bekend te maken.



Het grootste dossier van de EHPU is het beheer van de regels die de goedkeuring van onze parapentes mogelijk maken.

Maar er zijn veel zaken waarvoor we in contact staan en waarover we samenwerken.

Natuurlijk is België niet een van de belangrijkste actoren in deze unie omdat we weinig middelen hebben in vergelijking met de Fransen, Duitsers en Zwitsers, maar we worden op hetzelfde niveau gehoord als alle anderen.

Meer informatie over de EHPU vindt u op de website <https://www.ehpu.org/>

Mijn voorzitterschap zal eindigen met de AV van de EHPU die we dit jaar in Brussel organiseren.

Uiteraard blijf ik daarna België vertegenwoordigen en de Europese aangelegenheden op de voet volgen.

Tot die tijd wens ik jullie mooie vluchten in Europa 😊

Jean-Yves

Onderhoud van de vliegplaatsen van Coo

Het einde van het seizoen is het ideale moment om onderhoud uit te voeren op onze vliegplaatsen.

Op zaterdag 9 november organiseerde de club Aéroloisirs het onderhoud van Coo-west en Coo-zuid.

Ongeveer vijftien leden van de club kwamen bijeen om bomen te snoeien die te hinderlijk waren geworden, om de starthellingen vrij te maken van kleine struiken en

varens. Sommigen gingen zelfs zo ver in de perfectie dat ze het gras bij beide starts maaiden.

Na enkele uren hard werken, sloot het groepje de dag af rond een goede BBQ en een paar koude drankjes.

Nogmaals dank aan Aéroloisirs en haar leden voor het onderhoud van deze vlaggenschip-vliegplaats.

Hieronder enkele beelden van deze dag



Onderhoud vliegplaats van Fontaine l'Evêque

Geweldig team, geweldig weer, schitterend werk en een paar glijvluchten aan het einde van de dag. Deelnemers: Michael, Jean, Ivano, Louis, Andrii, Lorenzo, Guillaume, Steve, Olivier, Pierre, Adrian, Fabien en Franco.

We hebben de hele dag gewerkt:

- maaien van het plateau en de 4 startzijden over ten minste 10 m in de helling;
- snoeien van struiken en houtgewassen op de N NO ONO tot zeer laag in de helling;
- het kappen van enkele kleine boompjes die de S-aanvluchten in de weg begonnen te staan, wat nog een hele tijd bruikbaar zal blijven, maar voorzichtig blijven als de werken beginnen die zouden gebeuren aan de ingang van het industriepark, rechts van de toegangsweg, vrij ver van de landingsplaats.



Er zal een overeenkomst worden ondertekend met het DNF (Departement Natuur en Bos) om de terril van Calvaire te kunnen blijven gebruiken als oefenhelling (soaren mogelijk als men vermijdt meer dan 50 m boven de terril uit te stijgen: vergeet niet dat we ons in de CTR van de luchthaven van Charleroi bevinden).



De site is nu geklasseerd als natuureservaat, de gebruiksregels zullen moeten worden gerespecteerd en we zullen een jaarlijks vernieuwbare overeenkomst hebben.

In de min of meer nabije toekomst:

- er zal een bord worden geplaatst met de DNF- en BVVF-aanbevelingen.
- er zou een QR-code komen (URL Ailes du Levant) waarmee u een document kunt downloaden of afdrukken om te lezen en in te vullen volgens de regels van de site. Het kan zijn dat de politie of een DNF-agent u hierom vraagt en er een boete volgt als u dit niet toont.

De SPW Ravel geeft ons toestemming om aan de N-kant op de Ravelweg te landen en is van plan de sloot langs de landing heraan te leggen: een drainagepijp plaatsen en de greppel over 50 m op te vullen.

Voorkom dat u landt op de akkers eenmaal die bewerkt en ingezaaid zijn, maar ook op de weide aan de westkant.

Het pad, dat evenwijdig loopt aan de terril aan de Noordkant, is meer dan groot genoeg om te landen als op O of W start, maar als je met wind start kun je aan je PTU en landingsprecisie werken.

Andere projecten:

- herinrichting van de weg met haarspeldbocht aan de Zuidkant die toegang geeft tot de top;
- verbreden en opvullen van de geulen zodat je er met een grote maaier omhoog kan geraken.

Videolink van de site gemaakt door Stéphane Cordio:

https://youtu.be/wLtSo3M91z0?si=CXrz1_ACbbnbWraj

Het FTL-team



De Belgen nodigen zichzelf uit in de Alpen !

Belgische parapente Open 2024 – Le Grand Bornand - Door X1X.



In 2024 verplaatste België zich naar de Alpen en meer bepaald naar het dorp Le Grand Bornand. Van 7 tot 13 juli kregen we de kans om een mooie editie van de Belgian Paragliding Open te organiseren. 130 piloten, 12 landen aanwezig en een geweldig gemotiveerd team voor de organisatie.

Een recordeditie!

Sinds enkele jaren staat de competitiewereld steeds meer in de belangstelling van de Belgische piloten. De goede resultaten van de piloten van het nationale team en het delen van mooie verhalen (op de netwerken, bij het opstijgen, in de Fly...) hebben er zeker iets mee te maken! Hoe dan ook, en dit is een primeur, voor deze editie van 2024 hadden maar liefst 109 Belgische piloten zich ingeschreven voor dit mooie evenement. 109 ! In de vorige edities zaten we over het algemeen rond de 75 Belgische piloten.



Deze nieuwigheid, hoewel zeer positief en stimulerend, zal de toekomstige organisatoren er onvermijdelijk toe aanzetten om na te denken over de selectiemethode voor wedstrijden (cf. organisatie BBPO (Sport) & klassieke BPO). België loopt over van zeer goede piloten, maar het zeer heterogene niveau in dit soort wedstrijden is een enorme uitdaging om taken te organiseren die geschikt zijn vooraan allen. Zowel op het gebied van veiligheid als sportieve uitdaging.

Een BPO naar het beeld van dit seizoen 2024.

Tot onze grote ontsteltenis was het weer niet waar we van hadden gedroomd. Wind, regen, hoge wolkenluien... Kortom, alles wat parapentevliegen kan bemoeilijken. Helaas konden slechts 3 taken gevlogen worden. Terwijl de edities van 2017 en 2019, die op dezelfde plaats werden georganiseerd, ons in staat stelden het Bornes-massief en het meer van Annecy grondig te ontdekken, verwelkomde dit jaar alleen een "grote kom". In deze omstandigheden is aanpassing een essentiële vaardigheid om de kans op manches te kunnen optimaliseren. Het werk van het taak- en veiligheidscomité was ondanks de moeilijkheidsgraad meesterlijk. Het plannen van

vluchten in moeilijke omstandigheden, met een zeer heterogeen deelnemersveld en met als doel de wedstrijd voor iedereen stimulerend te maken, is nogal een hoofdbreker! Na uren discussiëren konden er 3 rondes worden gepland.

Ronde 1: 56 km – 18/130 piloten op doel. Een groot aantal piloten werd geblokkeerd door de wind in de richting van het eerste keerpunt. Overwinning voor Aron Michiels.

Ronde 2: 39 km – Race gestaakt wegens regen. Overwinning op afstand voor Florin Iftinca.

Ronde 3: 44 km – 24/130 renners op het doel. Een hoge wolkenlulier zal de convectie afzwakken en daardoor de kans op rondvliegen voor veel piloten verkleinen. Overwinning voor Lode Spruyt.

Ondanks deze zeer gecompliceerde manches is het belangrijk om de vechtlust van de vele aanwezige piloten te groeten, die er alles aan hebben gedaan om de elementen te trotseren! Gefeliciteerd allemaal!

Aan het einde van deze drie rondes zullen sommige piloten erin geslaagd zijn hun vlucht te optimaliseren en naar de top van het klassement te klimmen. Speciale felicitaties aan onze nieuwe Belgische kampioenen: Jasmine Cryns, Lode Spruyt en het X1X-team.





Hogere standaards !

Na een al bij al perfecte editie in 2023 in Macedonië, wilde X1X het in 2024 nog beter doen.

Hiervoor was één van de doelstellingen van de organisatie om de Belgische feeststemming naar de bergen te brengen. Dit alles terwijl ze een vlekkeloze wedstrijd organiseren. Van die kant is een nieuw kwaliteitsrecord bereikt. Inderdaad, dankzij een prachtige samenwerking met Cedric Nieddu, Joanna Di Grigoli en het X1X-team, hebben we alle

deelnemers een "bijna perfecte" week kunnen bezorgen. Het goede humeur van de Belgische piloten en de energie van X1X zorgden ervoor dat iedereen een geweldige week kon doorbrengen, ondanks de povere vluchten! Bedankt aan alle aanwezige piloten voor hun enthousiasme en motivatie die de bewolkte hemel van deze week in juli verlichtten.

Het spreekt voor zich dat de BPO's van de afgelopen twee jaar als voorbeeld voor de toekomst kunnen worden gebruikt voor de kwaliteit van de organisatie en het onthaal van de Belgen.





Een mooie toekomst!

Dankzij de ervaringen van de afgelopen jaren spreekt het voor zich dat de volgende BPO's (BBPO's) weer prachtige evenementen zullen zijn. De afspraken zijn gepland voor volgend seizoen in juli voor de BPO in Saint-Jean-Montclar en eind augustus voor de BBPO (BPO Sport) in Laragne.

Bedankt!

Als hoofd van de organisatie en van X1X, wil ik hier alle trots beschrijven die ik aan het einde van deze moeilijke week voelde. Trots en erkenning voor dit geweldige X1X-team dat kosten noch moeite heeft gespaard om alle piloten een onvergetelijke ervaring te bezorgen. Trots op het werk dat tijdens het vliegen werd verricht om als team de bovenste trede van het podium te bereiken.

Het spreekt voor zich dat ik ook alle mensen wil bedanken die op de een of andere manier hebben deelgenomen aan deze BPO. De piloten, de verschillende teams van de organisatie, de lokale bevolking, de BVVF,... Het organiseren van dit soort evenementen is energieverwendend, maar de glimlach die je ervoor terugkrijgt is veel meer waard dan de uren werk die je rond deze BPO 2024 hebt besteed. Dank ook aan iedereen die ons positieve feedback heeft gegeven over de organisatie!

We hebben de fakkel doorgegeven aan de BVVF voor de editie van 2025, maar we'll be back met nog meer zin en motivatie om u een nieuwe uitzonderlijke BPO aan te bieden! 2026 ? 2027 ? De toekomst zal het uitwijzen!



Belgian Paragliding Open 2025

Terwijl de editie van 2024, die plaats vond in Le Grand Bornand, werd gekenmerkt door grillige weersomstandigheden, zoals het hele seizoen 2024, heeft de BVVF en de werkgroep "Competitie" besloten om voor 2025 verder naar het zuiden te gaan op een plaats die bijzonder gewaardeerd wordt door Belgen...

Terug naar Saint-Jean-Montclar ! Wat is er mooier dan een plek die al gevalideerd is, bekend bij de Belgen, bekend bij de concurrenten en niet te ver van huis? Een van de mekka's van het parapente, op de hellingen van La Blanche, op een steenworp afstand van het meer van Serre-Ponçon.

De wens van de Werkgroep Competitie was om een plek te vinden die gemakkelijk bereikbaar was per wagen en waar iedereen zonder druk kon vliegen. Als Italië en de Dolomieten ons hebben verleid, zijn het uiteindelijk de Alpen en de kleine badplaats Saint Jean die onze gading zijn geworden. We zijn nog bezig met een BPO in de Dolomieten, maar dat zal eerder voor 2026 zijn.

Afspraak dus op de prachtige site van Saint Jean, met zijn enorme start en zijn prachtige vlieggebied, van 5 tot 12 juli 2025.

In samenwerking met Jeff Chappuis (lokale organisator) zal de BVVF deze BPO organiseren met verschillende opdrachten:

- 1) een veilige competitie organiseren voor iedereen, met aanbod van manches van een goed niveau!
- 2) leuke en interessante manches organiseren die rondes die met een EN C gevlogen kunnen worden.
- 3) Een "Made in Belgium"-sfeer brengen op Alpijnse grond (natuurlijk zullen we goed Belgisch bier hebben)

Om iedereen zo goed mogelijk te laten acclimatiseren wordt er voorafgaand aan de wedstrijd een trainingsdag georganiseerd. U zal in staat zijn om vertrouwd te raken met het vlieggebied en u zal ook

kunnen profiteren van de aanwezigheid van toppiloten om tips en tricks te verzamelen.

Inschrijvingen

Vanaf 19 januari 2025 om 15 uur op de Airtribune-pagina: Belgian Paragliding Open 2025, Saint-Jean-Montclar (airtribune.com).

Wilt u uw BPO voorbereiden? Enkele nuttige links:

- De vliegplaats:

<https://federation.ffvl.fr/terrain/13231>

- De manches van eerdere BPO's (2018):

<https://airtribune.com/bpo2018/results>

- Veel informatie over de competitie (opgelet: enige nutteloze informatie met betrekking tot specifiek Franse competities):

https://parapente.ffvl.fr/sites/parapente.ffvl.fr/files/Cahier_du_competiteur_parapente_2016.pdf

- De XCtrack-gebruikershandleiding met het specifieke "competitie"-menu (met dank aan Bertrand voor het enorme werk!):

<https://www.fly-air3.com/fr/support/air3-xctrack-manual/xctrack-manual/xctrack-widgets-manual/xctrack-pro-widgets-competition/>

- Tal van logistieke, mentale, fysieke, tactische en technische voorbereidingstools:

<https://blog.maximebellemin.com/category/preparation/>

Het (voorlopige) programma:

Zaterdag 5 juli:

- Optionele oefen- en vliegplaatsontdekkingsdag.

Zondag 6 juli:

- Officiële trainingsronde.
- Registratie van piloten.
- Welkomstdrankje.

Maandag 7 – Zaterdag 12 :

- 6 rondes.

Woensdag 9 juli:

- Pilotenavondje.
- Buffet & drankjes.
- Dansfeest.

Zaterdag 12 juli 's avonds:

- Prijsuitreiking.
- Afsluitdrink.



BBPO 2025, een laagdrempelige Belgische wedstrijd

Naarmate we vorderen in de spannende parapentesport komt er een moment waarop de vraag rijst **"Heb ik het niveau om deel te nemen aan een wedstrijd?"**

Fou d'L en de BVVF zijn verheugd de 1^e 'Belgian B Paragliding Open' (BBPO) aan te kondigen. Een wedstrijd exclusief voorbehouden aan A, B en C - schermen. Een geweldige manier om deel te nemen aan een toegankelijke wedstrijd voor piloten die nog niet de stap hebben gezet om zich in te schrijven in een FAI-wedstrijd. Hij zal alles hebben van een grote wedstrijd maar met behoud van goedmoedigheid en wederzijdse hulp.

Net als zijn oudere broer, de Belgian Paragliding Open (BPO), is het een afstandswedstrijd. Maar deze keer zullen alle piloten, ervaren of autonome beginners, de sensaties van een officiële en gezellige wedstrijd kunnen ervaren onder schermen die zijn geclassificeerd als maximaal C. Deze wedstrijd zal dus alle ingrediënten hebben van een echte FAI-competitie met een gerenommeerde wedstrijdleider, shuttles/ophaaldienst, trackers en dag- en eindscores.

De competitie zal worden gestructureerd rond manches die speciaal zijn ontworpen om voor zoveel mogelijk piloten haalbaar te zijn.

Ons doel is dat iedereen ervan kan genieten, het competitiegevoel kan ervaren in een veilige omgeving en zonder de stress van tegenover superervaren piloten te staan met hun coconharnassen en wedstrijdvleugels.

We mikken op een goede zonnige week parapente, waarin iedereen mekaar kan helpen en op zijn best kan vliegen.

We zullen ook, en dit is een belangrijk punt van deze organisatie, theoretische workshops plannen over zeer specifieke onderwerpen. Deze zullen de minder ervaren piloten in staat stellen zich vertrouwd te maken met de basics van een wedstrijd met maximale gemoedsrust.

Hiervoor zijn we op zoek naar piloten of scholen die zich willen aansluiten bij de organisatie van deze workshops. We zijn druk bezig met het verfijnen van de thema's die aan bod zullen komen, maar ze moeten betrekking hebben op: Invoer van de taak in uw GPS(-tool), Verder overlandvliegen, Stressmanagement, De meteo, De opportuniteiten en valkuilen van de

vliegplaats van de dag... Als u een van deze workshops wilt leiden, stuur dan uw voorstellen naar Jean-Yves Squifflet (BBPO@voler.be).

Elke ronde wordt afgesloten met een "après-vlucht" met de legendarische tinten van de "Belgische" sfeer, waarin we elkaar kunnen ontmoeten en samenkomen om onze ervaringen en sensaties van de dag te delen.

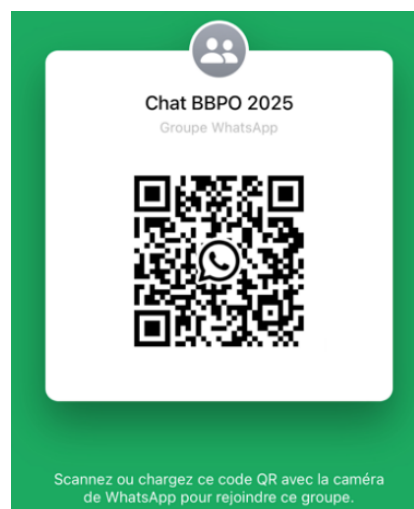
De wedstrijd vindt plaats in Laragne in de Hautes Alpes (Frankrijk), van 23/08/2025 tot 29/08/2025.

Inschrijvingen vanaf begin 2025 via Airtribune.

Als u vragen heeft over het format van deze wedstrijd: een informatiebijeenkomst zal worden georganiseerd op de Algemene Vergadering van de BVVF die zal worden gehouden op 15/02/2025 om 19.30 uur.

Als je op de hoogte wilt blijven van de laatste informatie over dit evenement, kun je nu al lid worden van het speciale Whatsapp-kanaal via de volgende link:

<https://chat.whatsapp.com/DqHtj2oAAI0AcCP1tYDmXP>



We eindigen met een vraag die sommigen zullen stellen: Waarom een tweede B in de naam BBPO?

Geen antwoorden op dit moment, laat uw fantasie de vrije loop, we horen graag uw suggesties die ons kunnen worden meegedeeld op het onderstaand e-mailadres.

We kijken ernaar uit om velen van jullie te ontmoeten op deze wedstrijd.

Het BBPO-team,

Antoine, Anatole, Sam, Eric en Jean-Yves,
BBPO@voler.be

Eric Orban.

8^e EK Precisielanden – Albanië Gjirokaster – oktober 2024

Een kort verslag van de 8^e Europese Kampioenschappen Precisielanden (PL) in Albanië in Gjirokaster, een mooie oude stad in het zuidoosten van het land.

Alles begint voor mij goed met een trainingsronde op zondag waar ik de pad (elektronisch doel met een straal van 16 cm) raak. Vlak erna, de eerste ronde met een 2 cm van het doel. In de namiddag stak de wind op en moesten we wachten tot de avond om de beurt van de laatste piloten af te maken.

We zijn met 100 piloten en 20 Europese landen plus Canada en China.

Op maandagochtend, na de briefing voor de ploegleiders, begint om 9.00 uur de 3^e ronde. Ik ga naar de 22^e plaats (de volgorde wordt bepaald door lottrekking), helaas voor mij en onvergeeflijk, land ik te kort op 187 cm. Dit is dus helaas al mijn joker. Want na 5 ronden wordt de slechtste score verwijderd. De rest van de dag heb ik het zwaard van Damocles boven mijn hoofd hangen. En om door te gaan naar de kwartfinales, moet je in de top 60 staan.

Opnieuw trok de wind aan en dwong ons tot een lange pauze, de 3^e manche begon aan het einde van de namiddag in een harde wind, we werden een beetje gekatapulteerd tijdens het oplieren. Ik doe het goed in deze moeilijke omstandigheden met een pad van 9 cm. Die dinsdag beginnen we vroeger met de eerste vluchten om 8.30 uur. Ik begin deze dag met een mooie 0 cm voor deze 4^e manche. De omstandigheden zijn goed met een lichte wind. De manches zullen elkaar dus opvolgen. De 5^e gaat ook goed, ik maak een 6 cm. Oef, dus ik elimineer mijn 187 cm! Na 5 ronden sta ik echter pas op de 29^e plaats met een score van 17 cm. En ja, dit EK is van een hoog niveau, met veelal toppiloten uit Oost-Europese landen.

Nog één ronde om door te gaan naar de kwartfinales. Een 70 cm is genoeg om in de top 60 te komen. 6^e ronde, ik weet het nog niet maar het zal mijn laatste ☹ zijn. Bijna geen wind, halverwege de middag, het is

heet. Ik win goed hoogte aan de lier om op een "Boeing"-finale te kunnen komen en daar, in de final

glide, in de laatste 2-3 seconden voor de landing, zakt mijn vliegbaan een beetje en ramp, ik sta op 136 cm.

Het oordeel valt direct (we hebben live klasseringen). Balans: ik ga van 29^e naar de 64^e plaats ben out voor de ¼-finale. Ik heb mijn lot dus niet meer in eigen handen, ik moet hopen op foutjes van een paar

van de 78 piloten die na mij passeren. Ik eindigde als 63^e, maar de eliminatie is er! De top 60 gaat naar ronde 7 en 8, dan nog een cut van de top 40 voor ronde 9 en 10 en dan behouden we de top 20 voor ronde 11 en 12. Deze regel zou volgend jaar moeten veranderen, deze wordt betwist door 95% van de piloten en smooit de sfeer aan het einde van de competitie omdat de piloten weggaan. Het is ook erg teleurstellend voor de organisatoren die de sluitingsceremonie en het eindfeest hebben voorbereid en zich bijna enkel in het gezelschap van de winnaars terugvinden!

PL-wedstrijden zijn nogal wreed, om de cut te maken, passeert één stommitieit, maar geen 2 ! Om verder te gaan en voor de winst te spelen, moet je op ongeveer 10 cm zijn op de 12 mogelijke rondes. Uiteindelijk deed ik het niet zo goed als op het WK in Bulgarije waar ik naar de kwartfinale ging. Maar ik leerde nog steeds door te oefenen en naar de besten te kijken.

Hier is het eindresultaat van de verschillende categorieën.

Algemeen Open:

- 1^e Yang Chen (CHN)
- 2^e Ivan Pavlov (SRB)
- 3^e Linus Schubert (GER)

Algemeen Europa:

- 1^e Ivan Pavlov (SRB)
- 2^e Linus Schubert (GER)
- 3^e Migjen Shala (KOS)



Vrouwen:

1e Marketa Tomaskova (POL)

2e Spela Krnc (SLO)

3e Pilar Montero Gonzales (ESP)

Per team:

1^e Tsjechië, 2^e Kosovo, 3^e Slovenië

Juniors:

1^e Linus Schubert (GER)

2^e Lennard Schubert (GER)

3^e Flavio Funatti (FR)

Zoals je kunt zien, komen de jongeren eraan, Victor, een 14-jarige Spanjaard, de Duitse gebroeders Schubert minder dan 18 jaar...

De piloten uit West-Europa zijn langzaam bezig met een inhaalslag ten opzichte van Oost-Europa. Het jongerenpodium is daar het bewijs van.

Mooie prestatie van de Fransen met wie ik ter plekke enkele mooie momenten heb gedeeld. Johann Thierriaz eindigde als 8^e; Flavio Funatti, monitor, duopiloot in de Vogezen, ook bekend om zijn prestaties in overland-vliegen, Wereldbeker en Wereldkampioenschappen laat zien dat deze wedstrijden voor iedereen openstaan en dat het mogelijk is om te schitteren in verschillende vrije



vlucht -disciplines. Hij eindigde als 20^e in het algemeen klassement en 3^e bij de junioren.

PL-wedstrijden zijn uitstekend voor het ontwikkelen van je stuurvaardigheidsgevoel, ze vereisen grote concentratie en behendigheid voor het vliegen aan lage snelheden. Veel van de deelnemende piloten zijn ook erg goed in acro en cross-country. Het technisch niveau van de piloten lag erg hoog, er zijn geen ongelukken gebeurd met meer dan duizend liervluchten en landingen.

Wanneer dus een Belgisch team!

Op deze kampioenschappen is er ook een teamklassement, een jeugdklassement (onder de 26 jaar) en een damesklassement.

De jongeren en de vrouwen hebben een klein voordeel, want wat hun ranking ook is, als ze in de top 6 van deze categorieën staan, gaan ze door in de 12 ronden.

Als u informatie wilt, kunt u contact met mij opnemen.

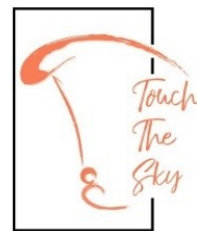
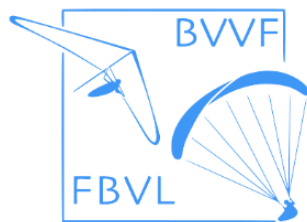
Thierry Moreau, school Au Fil du Vent.
parapente.aufilduvent@gmail.com



Noteer in jullie agenda's:

het 5^e Belgische Kampioenschap Precisielanden staat gepland van 19 tot 21 april 2025 (WE van tweede Paasdag)

4^e Belgisch Kampioenschap Precisielanden op 28 juli 2024



Het was op één dag dat we deze eerste manche van het 4^e Belgische PA-Kampioenschap vlogen. Afhankelijk van het weer kunnen we er misschien aan het einde van het seizoen nog een organiseren.

Het was onder een stralende zon dat we elkaar in Havelange voor het eerst in dit kampioenschap ontmoetten met een afrolhier. Met dank aan Pierre Kleinkenberg die in staat was om een veld te vinden dat goed georiënteerd was op de meteowind van die dag. Dank ook aan de lokale boeren, de burgemeester en 1e schepen van Havelange, Mevr. Demanet en Mr. Libert. Het was de club Touch the Sky en zijn team die de liervluchten verzorgden, een topteam met Gaëtan, François, Didier en Thibault, onder leiding van Fred.

We waren met 13 piloten aanwezig en elk van hen was in staat om 4 vluchten uit te voeren, d.w.z. 52 vluchten zonder het minste incident. Het Touch-team is goed geoefend en zeer professioneel en efficiënt, 3 piloten hadden nog nooit aan de lier gevlogen, speciaal voor hen werd er een kleine, completere briefing gemaakt.

Ook was er een eerste gebruik van een elektronische pad (voor het doel - nvdr) voor deze wedstrijd.

Een kleine anekdote, Thibault kwam ons via de lucht bezoeken, startte vanaf de 7-Meuses en landde op het doel. Jammer dat hij niet deelnam aan de manche.

De Touch-club had ook een barbecue en drankjes gepland, allemaal ten voordele van het jeugdfonds van de club.

Het was dus in een zeer gemoedelijke sfeer dat alle vluchten werden uitgevoerd en rond 19.00 uur was er de bekendmaking van de resultaten met de prijsuitreiking, en zoals altijd, een kleine prijs voor iedereen.

Ik wil ook de vrijwilligers (Frédérique, Pascal, Jacky en Eric) bedanken, die als juryleden hebben gefungeerd en voor de puntentelling hebben gezorgd. Resultaten hieronder.

Thierry Moreau

Au Fil du Vent,
Reizen en stages

Fred Heurion

Touch The Sky

Rank	Nr	Naam	Voornaam	T1	T2	T3	T4	Totaal
1	5	Moreau	Thierry	25	14	3	10	52
2	10	Debruyne	Denys	85	500	425	15	1025
3	1	Fagnant	Nathalie	365	250	8	475	1098
4	2	Martin	Guillaume	240	200	500	500	1440
5	4	Casse	Didier	500	1	500	500	1501
6	7	Nuyts	Louise	3	500	500	500	1503
7	12	Geudevert	Jean-Philippe	500	270	250	500	1520
8	6	Kleinkenberg	Pierre	80	500	485	500	1565
9	13	Lamkin	Johanne	500	500	360	335	1695
10	8	Lisman	Amory	500	500	500	205	1705
11	9	Lesceux	Denis	500	500	450	500	1950
12	3	Martucci	Franco	500	500	500	500	2000
12	11	Stiliaras	Alexandro	500	500	500	500	2000

1^e FAI Junior-Wereldkampioenschap – door Anatole Fontaine

Hallo allemaal.

Allereerst wil ik zeggen dat dit alles niet mogelijk zou zijn geweest zonder de steun van de federatie, die ik daarvoor wil bedanken. Ik ga je vertellen over mijn ervaring tijdens het eerste Junior Wereldkampioenschap Parapente in Tolmin, Slovenië, dat plaats vond van 19 tot 31 augustus. Sommigen hebben dit misschien live kunnen volgen op de WhatsApp-groep, maar hier is mijn feedback na een afkoelingsperiode.

Dit WK is voor alle jonge parapentepiloten onder de 26 jaar. Het is een categorie 1 kampioenschap, wat in principe de beste piloten van elk land betekent. Veel van de aanwezige piloten staan in de top 50 (van alle leeftijden).



Dit is hoe een typische dag verliep. Ik begon de dag met een teamleidersvergadering. Tijdens deze bijeenkomst bespreekt de meet director de meteo van de dag en de mogelijke bijbehorende taak. We nemen het busje een half uur later om naar de start van die dag te gaan. Tijdens de wedstrijd gebruikten we twee startplaatsen, Kobala (de bekendste en meest gebruikte) en Lijak verder naar het zuiden. Als we bij de start aankomen, maakt iedereen zijn spullen klaar, de broodjes worden uitgedeeld. Rond 11 uur vindt de briefing van de taak van die dag plaats, we halen onze trackers op. 12.30 uur, de start gaat open, iedereen vertrekt op het tijdstip dat hij het meest geschikt acht voor het startsein dat een uur later plaatsvindt. De manche vindt plaats, de grote landen vliegen heel, heel snel. We worden opgehaald bij het doel waar onze trackers worden opgehaald en vervolgens afgezet bij het hoofdkwartier. De volgende dag hetzelfde.



Start van de competitie

Ik kwam daar twee dagen voor het begin van de wedstrijd aan. Dus had ik de mogelijkheid om de lokale streek per parapente te ontdekken. Het begon allemaal op de avond van de 18^e, toen er een grote ceremonie en parade door de straten van Tolmin zou zijn na de briefing van alle jongeren die aan het kampioenschap deel namen. Maar de regen die had moeten komen en nooit kwam, betekende dat de organisatoren besloten het allemaal te annuleren. De volgende dag zou er een trainingsmanche zijn die werd afgelast vanwege de regen die die dag heel reëel was.





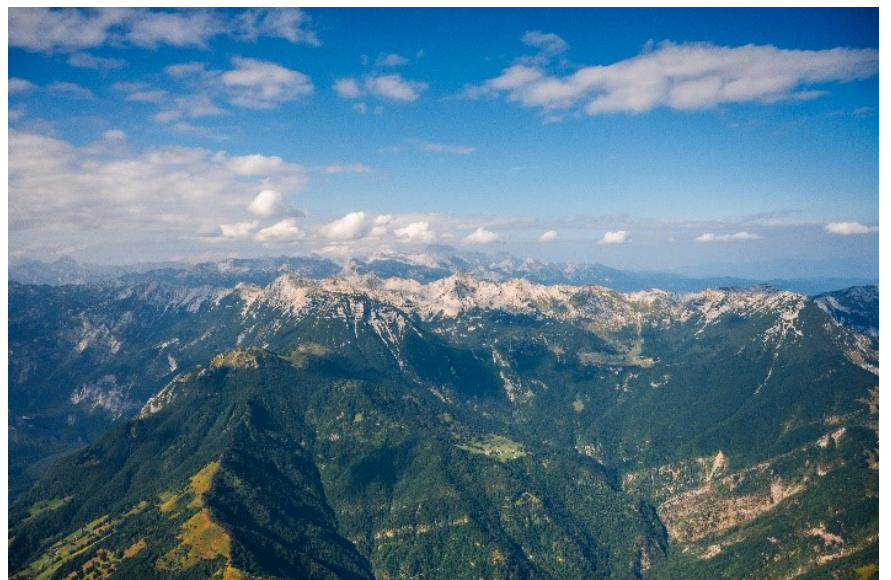
Samenvatting van elke ronde

Op de 20^e: eerste manche. We maken een rondje van 46 km rond Lijak. De start wordt vrij laat gegeven om 15.15 uur met een deadline van 18 uur, wat ons iets meer dan 2 uur geeft om de race te doen. We zullen snel moeten zijn, maar mijn doel is om elke doorsteek te verzekeren om zeker de goal te halen. Mijn start lijkt me heel goed, ik bevind me voor alle big guns die me op volle snelheid voorsteken. Sterker nog, ik zie ze draaien als ik de startlijn nog niet gepasseerd ben, ze komen allen op me af! OEF, startsein, ik passeer de startlijn en ik draai gewoon met ze mee. De omstandigheden zijn niet geweldig, de wolkenbasis is niet erg hoog, de route boven de bergkam werkt van tijd tot tijd en stelt me in staat om een beetje te versnellen. Zodra er een doorsteek verder van de bergkam is, zorg ik ervoor dat ik het plafond terug haal om rustig te kunnen terugkeren naar de bergkam. Tegen het einde van de manche betreft de hemel, ik vecht en slaag erin om het laatste checkpoint te halen, maar we moeten nog steeds naar de ESS en dan terug naar de goal die allebei in de vallei zijn. Helaas is het bijna 18.00 uur en slaag er niet meer in te stijgen. Ik heb toen besloten om naar de ESS te gaan met de hoogte die ik heb, heel goed wetende dat ik het doel niet zal kunnen bereiken. Ik draai terug op de weg naar het ESS dat verder ligt dan de goal om

te kunnen genieten van de sfeer op de goal en de gemakkelijke shuttle. Ik eindigde 38 op 74 op deze taak dankzij het feit dat er een paar te snel waren.

Op de 21e gingen we weer naar Lijak. Wegens reëel risico op een onweer besloot de wedstrijdleiding af te wachten hoe de situatie zich ontwikkelde. Uiteindelijk krijgen we regen, taak afgelast, iedereen terug naar de stal.

Op de 22e, eerste ronde in Tolmin van de Kobala-start. Eén woord in gedachte: goal. Mijn plaatsing in de tros is niet slecht, maar niet zo goed als de vorige manche. Ik zie alle kanonnen in het rond vliegen. Ik vlieg met de langzaamste onder hen, mijn keuzes zijn niet de snelste maar uiteindelijk geraak ik op goal. Dat was het belangrijkste. Ik eindig 66^e op 72





Op de 23^e, taak 4. Veel beter. De omstandigheden zijn sterk, maar het lukt me om weg te vliegen. Ik vlieg met een klein groepje dat ik soms voorbijsteek en dat me dan weer terug voorbijsteekt. Ik ontdek de hele regio rond Tolmin wat me zal helpen voor de volgende

manches. Na 4 uur vliegen eindig ik 58^e op 71.

Op de 24^e, taak 5. Die dag wordt de taak opgestart, maar deze leent zich beter aan de big guns vanwege de sterke wind, boven 20 km/u. Nadat ik alles heb verloren tijdens de doorsteek in de vallei om het eerste keerpunt te bereiken, probeer ik terug hoogte te winnen maar laat me dooreenschudden. Dus ik besluit dat dit geen dag voor mij is en ik ga landen op de officiële landing. Ik zie dan even later de eersten op volle snelheid aankomen. Ik rust om klaar te zijn voor de volgende ronde. Ik eindig 69^e op 72.

Op de 25^e, taak 6. Altijd hetzelfde doel voor ogen, de goals halen door te proberen sneller te vliegen dan de dag ervoor. Vandaag 61 km met heen-en-weers tussen Kobarid en Tolmin. Op die dag vermengden de meteowind en de bries zich en gaven enorme confluenties. Over het algemeen was de race snel dankzij de grote thermieken van gemiddeld 5/6 m/s. Ik vlieg achteraan met een paar C's en B's, maar niets bijzonders. Ik kan niet wegvliegen en eindig 63^e op 72.

Op de 26^e, een rustdag, maakte ik van de gelegenheid gebruik om te gaan wandelen. Ik ga naar de startplaats maar zonder scherm. Het was te winderig die dag.

Op de 27^e werd de race afgelast omdat de wind niet in de goede richting stond en te sterk was. We gingen tot aan Lijak. In afwachting spelen we een partijtje Mölkky (*kegelspel - nvdr.*) op de landingsplaats en doen dan een wandeling naar de start om uiteindelijk, na lang wachten, erachter te komen dat er geen taak zal zijn.

Op de 28^e, geen manche ondanks lang wachten op de start van Kobala. De dag was vliegbaar, maar niet aangenaam in de lucht vanwege de harde wind. Een deel

van de piloten zal terug naar beneden vliegen. Ik zal ervoor kiezen om met de shuttle naar beneden te gaan omdat het geen plezier is om in de harde wind te vliegen en met een B komen we minder ver dan de CCC's.

Op de 29^e, gestopte taak 8 waar ik 52^e op 72 eindigde, een zeer mooie race die van Tolmin naar Lijak ging. Taak voor vlaklanders. Het was deze taak die ik het liefste vloog, ook al werd hij gestopt en vloog ik niet speciaal vooraan. Ik zag degenen die te snel gingen landen, waardoor ik hoger in het klassement kwam. Het vinden van de thermiek boven het vlakland, wat die dag niet al te moeilijk was, amuseerde me enorm. Helaas vormde zich een grote storm boven Tolmin en kwam op onze route terecht. Allen naar de schuilplaatsen !

De 30^e, gestopte taak 9. Doel: eindigen op goal en genieten van de laatste manche. Terwijl ik terug stijg na een laag punt zal er helaas op het parkoers een bliksemschicht inslaan en zullen alle piloten zich haasten om te gaan en te landen voordat het fout gaat. Deze ronde ging niet helemaal tot het einde, dus er veranderde niet veel aan het algemeen klassement. Ik eindig hier 60^e op 71, de wedstrijd eindigt daar.

Mijn feedback

De eerste WK Junioren zitten erop. Ik eindigde als 64^e in de wedstrijd, eerste van de B's en voor een paar C's. Over het algemeen hebben we een zeer goede eerste week gehad met bijna elke dag geweldige manches. Terwijl de tweede week veel minder productief was, met geen enkele taak die tot zijn einde ging. Ik zal veel hebben geleerd door met de beste jonge mensen ter wereld te vliegen. De ervaring was ongelooflijk, prachtige landschappen en een top organisatie.

Sommige landen nemen het zeer serieus, met een belangrijke omkadering, alle kosten gedekt en de wens om zichzelf te laten zien als een natie die meetelt in het parapente-landschap.





Samenvatting:

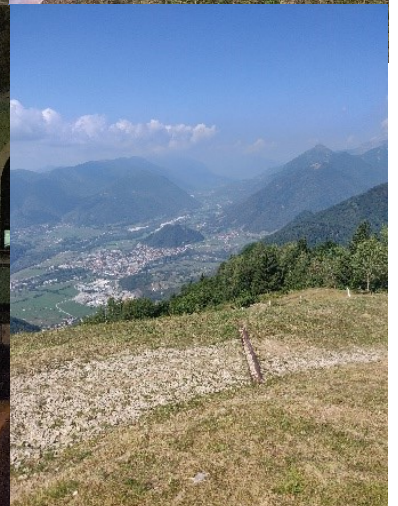
Week 1: Taken op dag 1.3.4.5.6

Week 2: Taken op dag 10.11

Dank aan de federatie die mij grotendeels heeft gesteund om ons vlakke land te vertegenwoordigen

tijdens dit kampioenschap en dank aan iedereen die mij bemoedigende berichten heeft gestuurd.

Natuurlijk hoop ik steeds meer jonge Belgische piloten te zien, om misschien een Belgisch Junior Team te kunnen vormen voor het volgende kampioenschap.



Ongeval tijdens Hike & Fly

Aanvankelijk was het een prachtige week in de Beaufortain die voorzien was... Maar aangezien velen van jullie me vragen: "Maar wat is er gebeurd?", zal ik proberen het uit te leggen... Zo goed ik kan...

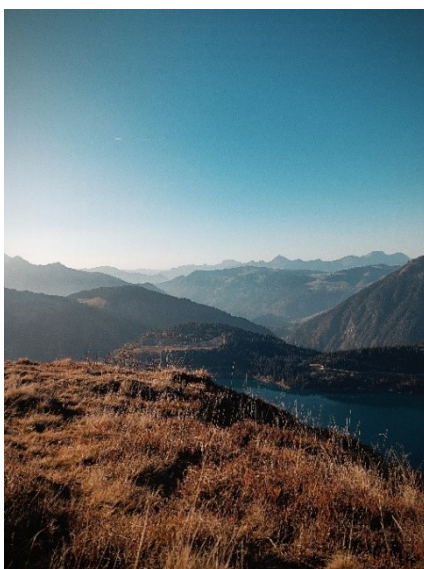
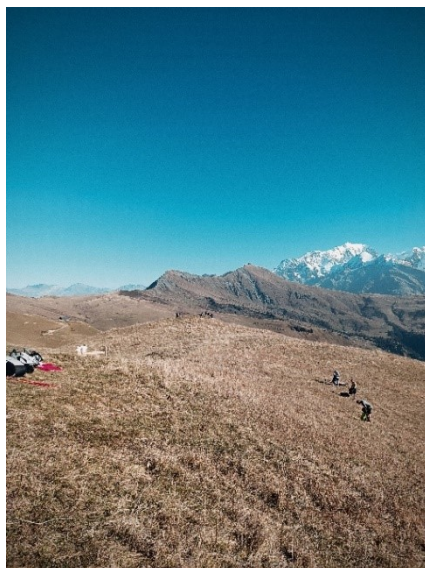
We waren in "Stap en vlieg"-modus, dat wil zeggen dat we stapten tot de startplaats (omhoog dus) om zoveel mogelijk te vliegen wanneer mogelijk (de weersvoorspelling voor de week was zonnig en niet te winderig)... En afhankelijk van de beschikbare tijd, het weer, de wind, de vermoeidheid, zouden we bekijken of we verder stapten om die dag te herstarten (bvb: de eerste 2 dagen zijn we 3 keer per dag gestart)... Het zou zo 5 dagen achter elkaar moeten gegaan zijn (met veel leren, plezier, prachtige uitzichten...). Dit was voor mij 2 en een halve dag het geval... Inderdaad, op de 3^e dag had ik mijn ongeluk...

Zelfs als de gevolgen enorm lijken te zijn (Open breuk van de enkelbotten en hiel + totale fractuur van de L1-wervel), moet ik toegeven dat ik heel erg veel geluk heb gehad (met dank aan mijn gesternte ★★★★★)... En ik moet ook toegeven dat de grote factor voor het ongeval (er is er niet slechts één, maar de belangrijkste) de vermoeidheid was (en niet de parapente zelf)! Ik was uitgeput van het stappen en toen ik landde verloor ik al mijn helderheid...

Hoewel de landingsplaats geen mooi vlak terrein was, was er geen reden om daar neer te storten... Ik had eerder al veel "erger" gedaan... Ik heb echt een "domme" fout gemaakt omdat ik te moe was...

Je moet weten dat we in 2,5 dagen 3300 m hoogteverschil hadden gestapt, wat voor mij enorm is, vooral met de zakken... Zelfs als de start goed verliep (je moest wel wakker zijn, zoals bij elke start overigens), verloor ik aan het einde van de vlucht mijn concentratie.

Nadat ik mijn landingsplaats had gevonden, wilde ik zoveel mogelijk "krabben" om niet meer te hoeven stappen... En toen ik op final wilde gaan (naar de laatste aslijn voor de landing, tegen de wind), draaide ik verder (al erg laag ten opzichte van de grond, en al



bochtend neem je snelheid op), en vooral, draaide ik naar de helling toe, naar links...

En daar kwam ik een soort van "daalwind" tegen (de lucht droeg me veel minder)... Ik crashte letterlijk tegen de helling, de impact was erg heftig... Zonder er zelfs maar aan te denken om uit de het harnas te komen (dat niet het mijne was, wat ook een verstoring in mijn concentratie kon veroorzaken) of zelfs maar te remmen (met "als", zouden we de wereld helemaal hermaken..., maar door te

remmen, zouden de gevolgen zeker minder erg zijn)...

Als ik meerdere dingen moet onthouden... Want ja, het belangrijkste is om er lering uit te trekken :

- luister naar je vermoeidheid (vooral er goed naar **willen** luisteren);
- vermijd zoveel stappen voor een vlucht (je realiseert het je niet altijd, maar het is uitputtend);
- meer reservehoogte houden voor op finale te gaan;
- draai nooit naar de helling toe, vooral niet als je zo laag zit en bij de landing;
- zorg ervoor dat je het materiaal gewoon bent (hier het harnas dat niet van mij was).

De goede reflexen van mijn reisgenoten:

Zodra ik op de radio zei dat ze de hulpdiensten moest bellen, zochten ze mijn positie om dit aan de hulpdiensten te kunnen doorgeven, anderen vervoegden me en bleven dicht bij mij tijdens de eerste hulp, stopten niet met praten en hebben me geen haar verplaatst (erg belangrijk voor de rug)...

Nogmaals bedankt voor dit avontuur, ondanks het ongeluk, was het prachtig ❤️❤️❤️❤️. Dank ook aan iedereen die zo goed is geweest om me (van dicht of van ver) bij te staan... Dank aan de bergreddingsteams (brandweer, Dragon 74 en top-SAMU-dokter (die me 3 minuten liet reizen met ketamine, de tijd om mijn voet recht te zetten 😊).

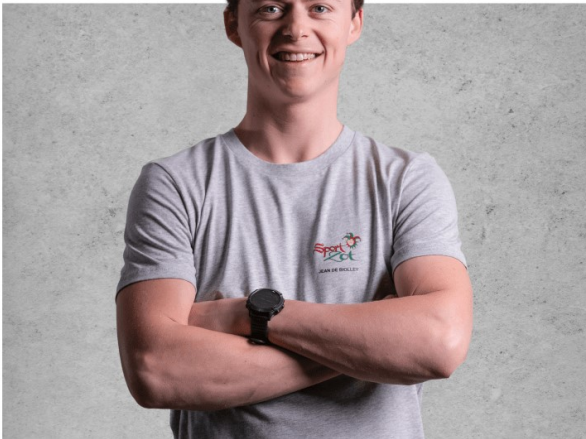
Laetitia Lesenfants

2^e Belg kwalificeert zich voor X-Alps

Jean de Biolley bewijst dat een 2e Belg in de Red Bull X-Alps wel degelijk mogelijk is. Wij stelden hem een eerste reeks vragen net na zijn selectie.

Stel je even voor: leeftijd, studies, werk, vriendin?

Jean de Biolley, 28 j, Industrieel Ingenieur Landbouwkunde, Account Manager bij LC Packaging, één jaar getrouwd.



Hoe lang vlieg je al en wie of wat heeft je geïnspireerd?

In 2017 begonnen met vliegen. In 2021 mijn eerste Bornes to Fly gedaan en sindsdien full focus op hike & fly competities.



Hoe verloopt de selectieprocedure voor de X-Alps?

We krijgen twee maanden om een selectiedossier in te vullen. Niet alle criteria staan officieel op de site van Redbull vermeld: er wordt buiten de openbare vragen die ze stellen, heel veel

belang gehecht aan zichtbaarheid en social media, omdat er geen geld gevraagd wordt van de deelnemers voor de organisatie. De return aan Redbull is de zichtbaarheid van hun merk, dus daar rekenen ze wel erg op. Daarnaast moet je je ervaring aantonen als avonturier, piloot en alpinist. Er wordt ook gevraagd naar acro-ervaring, skivaardigheden, langste vluchten, hoogst beklommen toppen, enz.

Redbull wil geen ongelukken, dus aantonen dat je een verantwoordelijke piloot bent, is even belangrijk.

Hoe komt het dat je je gekwalificeerd hebt? Hoe ben jij specifiek binnengeraakt (nog voor je mentor Thibault?)

Ik ben vooral binnengeraakt door een goed resultaat op de Xpyr en 10e plaats op de Dolomiti. Daarnaast heeft Tom dD me ook gesteund binnen het Athletes Committee.

Moet je ook sponsors zoeken?

Jazeker: De X-Alps kost me al direct rond de 15000 € aan alle trainingen, reizen ter voorbereiding..., plus 5 à 10k voor de film die ik wil maken,...

Ik heb dus nood aan sponsoring ter waarde van ongeveer 30000 €. Ik heb al een paar sponsors, maar hier kruipt veel werk in. Hier is de link naar mijn sponsoring dossier, moest iemand interesse hebben:

https://drive.google.com/open?id=1m8Zk1RZd6wxi_ga_zpm5d-tOGrdwn9CLb

Je kan me ook mailen op jeandebiolley.pro@gmail.com

Wie wordt je support team?

Mijn support team gaat waarschijnlijk bestaan uit Antoine Post die me assisteert bij de Xpyr en Dolomiti. Hij heeft al ervaring in de X-Alps met piloot Markus Anders. Voor de media komt Oscar



Knoops erbij, die me ook filmde voor de Xpyr race. De rest van het team moet nog bepaald worden.

Op welk gebied heb je het meeste werk in de voorbereiding?

Er is nog veel werk op alle gebied omdat je als Belg nooit genoeg in de bergen bent ten opzichte van de andere piloten. Voor het fysieke gedeelte heb ik geen schrik, behalve dan voor mijn slaap: ik ben iemand die veel rust en slaap nodig heeft, dus een lange race zou zeker in mijn nadeel zijn.



Ik heb zeker nog werk aan mijn vliegritme in de lucht om efficiënter te vliegen. Wanneer pushen en wanneer conservatief zijn: dat is de kunst.

Hoe ziet een trainingsweek er uit ?

1 sessie krachttraining, 2-3 keer

lopen en 2 keer fietsen (1x hometrainer en 1x buiten als het weer goed is). Mijn coach is Andréa Braga, hij is een Ultra Endurance Coach en we werken al 3 jaar samen.

Heb je specifieke ambities voor deze eerste keer?

Ambitie is om veilig aan de finish te geraken en zoveel mogelijk leren en leuke herinneringen te maken.



Ben je van plan op één of andere manier samen te werken met Tom de Dorlodot in de voorbereiding?

Ja, we hebben gepland om samen de route voor de bereiden. We zijn regelmatig in contact. Ik hoop dat hij hersteld zal zijn en dat we samen aan de start zullen staan!

Wat zijn de regio's die je het minst goed kent, en waar wil je verkennen?

Ik zou graag de regio van Les 2 Alpes en Sankt-Moritz

verkennen en ook in de regio van Lermoos vliegen. In Duitsland heb ik nog nooit gevlogen.

Gedurende de X-Pyr en de Dolomiti kende ik ook niets en het is nochtans goed verlopen. Ik wil vooral de vluchten op voorhand

voorbereiden met mijn team. Als ik het op de kaart kan visualiseren geeft het me een goed gevoel. Uiteindelijk moet je je toch aanpassen aan de condities van het moment.



Wat raad je de jeugd aan die ook ooit willen meedoen aan de X-Alps?

Toen ik deelnam aan mijn eerste Bornes To Fly dacht ik nooit dat ik ooit zou kunnen deelnemen aan de X-Alps. Maar in 2023 besloot ik om mijn objectief ervan te maken. Ik denk dat je moet kunnen laten zien dat je gefocust bent en dat je een polyvalente piloot bent. Als Belg is het belangrijk om aan te tonen dat je veilig en op je gemak in de Alpen kan

vliegen en lopen. Ik denk ook dat het een must is om eerst de race als supporter te doen.

Kan je vrij nemen van je werk?

Mijn werkgever kent mijn ambities in mijn sport en geeft me de nodige flexibiliteit om te trainen en voor de race. Het blijft altijd wel een challenge als verkoper om mijn target te behalen maar omdat ik zoveel kan sporten ben ik ook extra gemotiveerd op het werk.



Interview Mr. X-Alps: Tom de Dorlodot

Kun je jezelf even voorstellen: leeftijd, studie, werk, familie?

Mijn naam is Tom de Dorlodot, ik ben 39 jaar. Ik heb communicatie gestudeerd en heb een masterdiploma in filmmaken. Ik ben een professionele parapentpiloot, conferencier en tv-presentator. Ik ben getrouwd, heb twee kinderen en woon op de Azoren.

Hoe lang vlieg je al en wie of wat heeft je geïnspireerd?

Ik vlieg al sinds ik 14 jaar oud was. Ik ben begonnen met paramotor en al snel ben ik overgestapt op parapente. Het was een vriend die een parapente mee naar school nam en me voor het eerst leerde hoe ik een scherm moest rechtzetten. Ik vond het meteen geweldig.

Hoe combineer je je training met het gezinsleven?

Het vereist een beetje organisatie. Ik vlieg minder sinds ik kinderen heb. Het is een nieuwe levensfase waar ik van hou en ik heb nu de kans om tandem te vliegen met mijn kinderen. Ik heb het geluk dat ik van mijn passie mijn werk heb gemaakt en meestal kan ik veel trainen. Ik breng veel tijd door in de bergen of op vliegreizen. Fysiek was het moeilijker met jonge kinderen, moeilijke nachten, enz. Nu zijn ze 5 en 3 jaar oud en is het veel makkelijker.

Hoe verloopt je voorbereiding op de X-Alps na je ongeluk?

Het is echt niet gemakkelijk. Ik hoopte snel te herstellen na een scheenbeenbreuk in maart 2024. Helaas heb ik tijdens de eerste operatie in het ziekenhuis een infectie

opgelopen. Sindsdien heb ik gevochten om weer op het goede spoor te komen. Ik heb al 6 operaties achter de rug en de situatie lijkt nog niet opgelost te zijn. Ze hebben 5 cm van het scheenbeen weggehaald. Als alles goed gaat doe ik voor het einde van het jaar een bottransplantatie en daarna heb ik in ieder geval nog tot begin februari uitwendige pinnen... Ik zal opnieuw moeten leren lopen. Ik heb al maanden niet kunnen trainen. Ik zal in het voorjaar mijn trainingen moeten comprimeren en ik zal waarschijnlijk niet op mijn best zijn aan de lijn in juni. Het doel is om aan de start te staan, dat zou al een mooie overwinning zijn.

Hoe ziet het selectieproces eruit als je een Redbull-atleet bent? Moet je ook op zoek naar andere sponsors?

Over het algemeen hebben finishers een gegarandeerde plaats voor de volgende editie. Nadat ik de race in 2023 op de 14e plaats had geëindigd, vermoedde ik dat ik een plaats zou hebben. Dit zou mijn 10e race moeten worden. Ik geloof dat de organisatie mij de kans wil geven om dit doel van 10 Red Bull X Alps te bereiken. Het is een race die veel logistiek en middelen vereist als je in goede omstandigheden wilt vliegen. Dat gezegd hebbende, de eerste keer in 2007 deed ik de race met slechts één supporter, een heel klein budget en ik sliep opgerold in mijn Caddy terwijl ik enkel blikvoer at. Ik heb nu het geluk dat ik een aantal geweldige partners heb, zoals Red Bull, VW, Garmin, Advance, Patagonia, Europ Assistance. Zodat ik me kan focussen op de rest van de voorbereiding.



Wie zit er in je supportteam?

Ik heb een geweldig team. Mijn vrienden Antoine Franc en Sébastien Granville zullen mijn officiële supporters zijn. Ze hebben in het verleden al uitstekend werk geleverd. Ik zou ook een leuk "verrassingsteam" hebben dat een deel van de pure logistiek zal beheren en een klein mediateam. Ik had Jean graag gehad zoals in 2023, maar dit jaar is hij geselecteerd, wat echt geweldig is! Ik ben super blij dat er een andere Belg aan de start staat.

Op welk gebied heb je het meeste voorbereidende werk?

Gezien het ongeluk is het grote project mijn revalidatie. Ik zou heel graag op een goed niveau aan de start willen staan. Ik zal dit compenseren met veel vliegreuen en een goede studie van de route zodra ik weer terug kan naar de Alpen.

Hoe ziet een trainingsweek eruit?

Normaal gesproken train ik elke dag. Ik heb het geluk dat ik een vliegplaats direct achter mijn huis heb. Ik kan te voet 500m hoogteverschil doen voor een ochtendvlucht nog voor het ontbijt... Ik zwem veel, ik doe aan mountainbiken, trail en ultra, core, powertraining, enz. Ik moet zeggen dat nu ik in een rolstoel zit, ik dit erg mis.

Heb je specifieke ambities voor deze 10e keer? De laatste?

Om een geweldige race te hebben, om op mooie lijnen te vliegen, om een groot avontuur te beleven, om ervan te genieten, om plezier te hebben en om heelhuids aan te komen in Zell am see.

Ik hou echt van deze race. Het is een ongelooflijk avontuur. Ik weet niet zeker of het de laatste zal zijn. Maar misschien neem ik in 2027 een pauze om de race op een andere manier te beleven, waarom niet door een andere atleet te steunen.

Ben je van plan om bij de voorbereiding samen te werken met Jean de Biolley?

Natuurlijk! Jean is een vriend, hij heeft gedaan wat nodig was om geselecteerd te worden en ik geloof dat hij een groot potentieel heeft. We gaan elkaar zoveel mogelijk helpen en ik hoop dat we elkaar weer tegenkomen gedurende een deel van de race. Hij is goed fit, altijd positief en sluw in de vlucht. Hij gaat veel plezier hebben. We gaan waarschijnlijk samen op verkenning gaan.

Welke regio's ken je het minst goed en wil je verkennen?

Ik hou van de Dolomieten, de agressieve vliegomstandigheden en het landschap spreken me erg aan. Ik begin de Alpen in het algemeen goed te kennen, maar ik kan niet wachten om de route te zien, want er zijn altijd kleine valleien te ontdekken.

Wat raad je jongeren aan die op een dag willen deelnemen aan de X-Alps?

Er zijn tal van geweldige races en avonturen te beleven voordat je je aanmeldt voor de X-Alps. Ik zou me inschrijven voor zoveel mogelijk kleine wedstrijden, ik zou een professionele coach nemen voor het fysieke en ik zou bivakvluchten maken in de Alpen als langere projecten.

Wat zouden de voorwaarden moeten zijn om je de beste kansen te geven?

Voor ons Belgen zijn gemengde omstandigheden het beste. Over het algemeen blijven we positief en maken we goede vorderingen te voet in de regen en vliegen we goed in kleine condities. Ik kan echt heel veel kilometers lopen. Nu wordt het niveau steeds selectiever en de race van 2023 met drie vluchten over 200 km was echt geweldig om mee te maken. Als ik mag kiezen, kies ik de zon ☺

Wat ga je doen na de X-Alps?

Ik heb een aantal mooie projecten in de pijplijn. Ik ben momenteel bezig met het voorbereiden van een nieuwe boot om een aantal geweldige expedities op te zetten. Ik wil ook tijd vrijmaken om terug prachtige bivakvluchten te vliegen met Horacio. Eenvoudige en pure dingen, in volle autonomie.



Om de vereniging te ondersteunen:



Atom S.à r.l.

Atom lanceert een speciale actie : overname van uw oude noodparachute.

Bij aankoop van een noodparachute van de nieuwe generatie, square of hybride van de merken Advance, Companion of Airvusia,

engageren wij ons in de overname van uw oude noodparachute voor een bedrag van **250 tot 300 €.**



**Ongeacht zijn ouderdom maar wel niet beschadigd.*

**Deze aanbieding is geldig voor elke overname bij aankoop van een noodparachute van het merk Advance, Companion of AirVusia, square of hybride. En dit van 1 tot en met 30 December 2024.*

**1 overname per aankoop.*

Meer info: info@atom-paragliding.com

+32 496 22 63 01



UW GEBRUIKTE REDDINGSPARACHUTES KUNNEN NOG STEEDS LEVENS REDDEN!

SUPER VERSATILE AIRDROP SYSTEM SVAS

SVAS is een project van de stichting **Humanitarian Pilots Initiative** (HPI). Ons doel is luchtsteun te verlenen bij natuurrampen en crisissituaties, en zodoende snelle inzet van humanitaire hulp mogelijk te maken.

Maar al te vaak komt de broodnodige humanitaire uitrusting vast te zitten, verloren te raken of in beslag genomen te worden door ontbrekende of verslechterde infrastructuur of politieke instabiliteit.

Uw reddingsparachutes aangesloten op ons systeem maken het mogelijk om snel en veilig reddingsmateriaal af te leveren. We kunnen alle soorten ladingen dropen: Voedingsmiddelen, waterzuiveringsinstallaties, medicijnen, medische apparatuur, ... enz.

Geef uw reddingsparachutes een tweede leven!

hpi.swiss/svas-drop-system
svas@hpi.swiss
Instagram icon hpiiswiss



Stuur ze naar ons op:
SVAS HPI Corderie SMITS-HENIN
Av. de la Couronne 236B
1050 Ixelles / Belgium

Een zondag onder de wolken hangend

Op zaterdag 13 juli 2024 volgen de berichten elkaar in sneltempo op in onze parapente-discussiegroepen. De volgende dag belooft mooi te worden, waarschijnlijk een topdag. Er wordt nagedacht over verschillende locaties en 's avonds laat wordt de plaats van afspraak vastgelegd.

De volgende dag, zondag de 14^e, zijn we uiteindelijk met een goed tiental op de west-start van Coö, allemaal parapentisten die een vlucht willen delen, die de lucht, de wolken, de vogels, het gebladerte observeren en onze analyses uitwisselen.

Het is vroeg, 11.30 uur, maar boven onze hoofden wacht ons een volledig gevormde straat van cumuluswolken die NO-georiënteerd is. Misschien vliegen we wel een mooie afstand naar Duitsland.

Rond 11.40 uur was Jean Michel H-V de eerste die startte. Hij glijdt tot op de zuidhelling rechts van de start, waar hij snel thermiek vindt. Hij stijgt in korte tijd naar de wolkenbasis en verdwijnt achter de rijen dennenbomen die de startplaats begrenzen. De dag is gelanceerd en om het meeste te halen uit de kansen die zich zullen voordoen, hebben we elk enkele kaarten in onze handen.

Ik ben de tweede die probeert te starten. Nadat ik hulp kreeg van Pascal en Jonathan om mijn scherm weer op zijn plaats te leggen, was de tweede startpoging de goede. Ik kom net zo snel in de thermiek die me naar 1300 m voert, maar nog niet naar de top. Goed

geïnstalleerd onder mijn scherm, een Ozone Alpina 4, besluit ik onder de straat verder te vliegen. Aangekomen bij het circuit van Francorchamps, boven de bocht van Blanchimont, vind ik een nieuwe stijgwind die me deze keer tot net onder de wolkenflarden brengt, op een hoogte van bijna 1500m. Alle hoop is geoorloofd, het grijze tapijt strekt zich boven mijn scherm uit tot aan de horizon. Het fluistert in mijn oor: "Kom, ik neem je mee met de wind..."».

Achter me, in de vallei die zich voor onze startplaatsen opent, vliegt een scherm. Het is erg kleurrijk en ziet er erg klein uit. Anderzijds kan ik, hoe hard ik ook voor me zoek, geen spoor van Jean Michel vinden.

De in de zon badende Fagnes zijn prachtig, van een prachtig pastelgroen, en bezaaid met vele zeer donkere, bijna zwarte poelen. Ze worden ook begrensd door donkergroene dennenbossen die contrasteren met de grassen en loofbomen.

Ziehier de derde thermiek, ik vind hem achter Xhoffraix. Dan, na over het huis in het park van Botrange te zijn gevlogen, tussen de wolkenkrullen door, komt de vierde aan de rand van de Fagnes, net voor Küchelscheid.

Ik sta op het punt de wolkenbasis te bereiken als ik Frédéric N. zie, die nauwelijks lager is dan ik. Hij haalt me in en gaat verder richting Zimmerath voordat hij zijn baan naar het zuiden lichtjes verbuigt.

Ik zweef... Onder mijn voeten loopt het Ruhrgebied, het kleine waterkoopje dat door Montjoie loopt, richting de



Obersee. Een van de valleiflanken, goed op het westen gericht, neemt de zon op en laat van tijd tot tijd een paar bubbels los die ik snel uitbaat. Frederic heeft zijn vlucht voortgezet en vindt nu een thermiek kort voor het dorp Einruhr. We hadden natuurlijk hetzelfde idee, om de val van Simmerath te vermijden, maar hij was sneller dan ik. Hij is misschien veel lager, maar hij wordt al snel naar de top gestuwd. Ik zet koers naar zijn positie en volg hem een paar minuten later in dezelfde stijgwind. Ik vlieg over deze prachtige, bijzonder grillig gevormde Obersee-meer, dat op sommige plaatsen fel schijnt onder de zonnestralen en steek het over op grote hoogte. Ik zie mijn partner nog twee thermieken pakken aan het begin van de Rijnvlakte voordat ik hem uit het oog verlies. Ver boven de akkers met gewassen die zich uitstrekken zover het oog reikt, vervolg ik mijn eigen weg. Hij heeft gekozen voor een blauwe lucht bezaaid met cumuli, ik blijf onder de wolkenstraat. Hij ging iets verder naar het noorden, ik blijf liever wat zuidelijker, om de verboden gebieden voor me gemakkelijker te vermijden. Maar aan mijn rechterkant zijn er nog maar een paar deeltjes blauwe lucht over en ik vraag me nu af of ik de beste optie heb genomen. Mijn glijvlucht in de schaduw van de wolk is echt heel slecht en ik verlies snel hoogte. Ik probeer terug in de zon te komen met behulp van de speedbar. De schaduw vordert snel, het is niet gemakkelijk, maar door goed door te zetten vlieg ik eronderuit voordat ik de grond raak. Ik

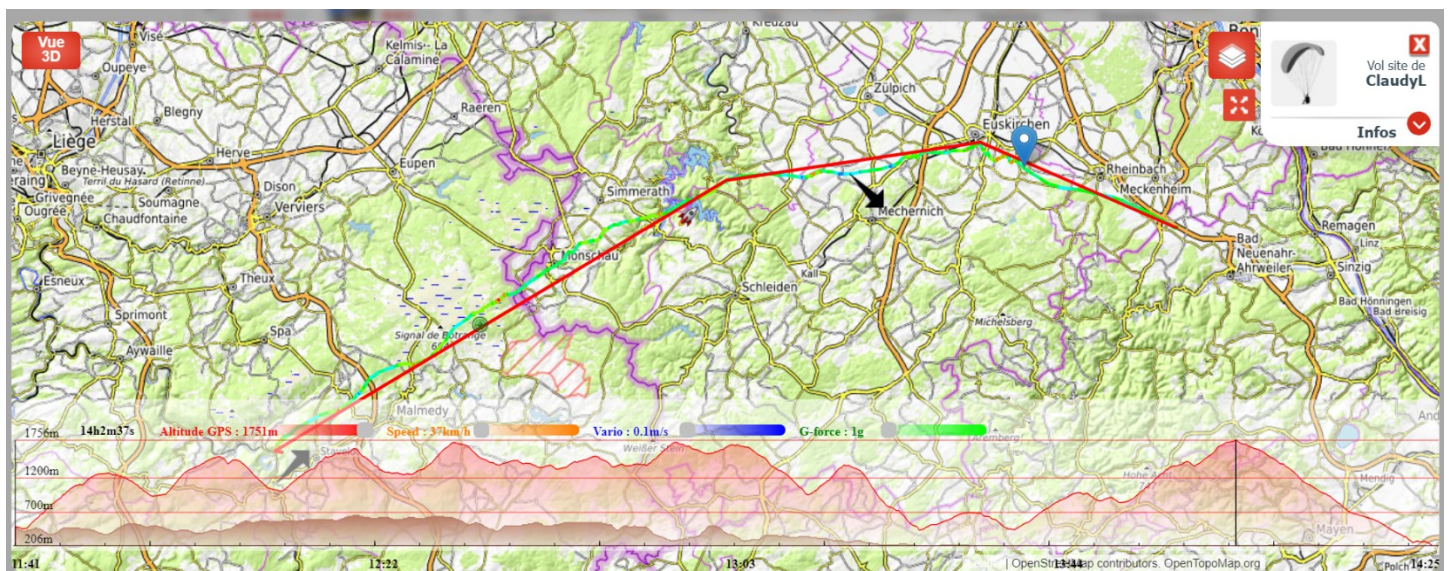


kom heel laag aan in het dorpje Obergartzem. Als ik wil verder vliegen, kan ik me niet de minste fout veroorloven. Bij het begin van het dorp, zie ik, de grond voor mijn harnas afspiedend, een paar industriële gebouwen waar ik overheen vlieg in de hoop een warmtebron te vinden.

Goed gedaan, ik vind en pak de thermiek vlak erna. Daar ga ik weer, maar hij is niet erg sterk. Hij stelt me in staat om 250 meter terug te winnen. Het is niettemin een aanzienlijke verademing, misschien zelfs levensreddend.

Nog een glijvlucht, veel beter deze, die me naar het nabijgelegen stadje Euskirchen leidt. Tijdens de doorsteek kijk ik snel op de kaart op mijn vluchtcomputer om verboden gebieden te vinden. Ik ben nu in mijn landingsaanvlucht en ik evalueer mijn glijgetal. Ik denk niet dat ik daarmee de andere kant van de stad kan bereiken. Moet ik het avontuur proberen?

In de stad zie ik twee noodlandingen, waarvan de dichtstbijzijnde een voetbalveld is. Zodra ik over de buitenwijken vlieg, vind ik achtereenvolgens twee nieuwe thermieken. Het is van de eerste dat ik twee vogels zie draaien in de tweede. Ik verschuif en goed gecentreerd stijg ik weer naar de



wolkenstraat. Ik vroeg me af of ik de andere kant van de stad zou halen, maar nu lijkt deze erg klein! Nog niet helemaal boven, begint mijn boordcomputer te brullen. Ik moet weg omdat ik net de TMA in Keulen-Bonn heb geraakt. Een TMA, voor Terminal Manoeuvring Area, is een gebied gereserveerd voor instrumentvliegen, een luchtzone waar je onder de controle van de luchtverkeersleiding vliegt. Airbus, Boeing en andere privéjets zijn er het meest aan gewend, de bevoorrechte gasten...

Ik wachtte op de waarschuwing, maar

concentreerde me op mijn vliegen, en desondanks nog steeds verrast. Ik wijk wat uit, een paar honderd meter, om heel snel een stijgwind te vinden die me deze keer naar de cumulus brengt, op een hoogte van meer dan 1700 m. Alle hoop is weer geoorloofd, ook al accentueert de aanwezigheid van de TMA de moeilijkheden aanzienlijk!

"Boven de wolken is het altijd zonnig..." Zaho de Sagazan.

Ik ben boven de snelweg Keulen - Koblenz, het verkeer is druk. De vrachtwagens volgen elkaar op alsof het een colonne processierupsen is die van een afstand wordt waargenomen. De auto's zijn klein, maar nog steeds zichtbaar.

Ik ben van richting veranderd, ik vlieg naar het ZO aan de rand van de verboden zone. Mijn glijvlucht is goed, maar op mijn traject zie ik niet veel waardoor ik een nieuwe Eldorado kan vermoeden. Nieuwe moeilijkheden, nieuwe uitdagingen...

Misschien kan ik nog verder, want als ik in Flerzheim aankom, geeft een grote landbouwkas me wat hoop. Ik vlieg op lage hoogte over het dorp en bij het verlaten ervan begin ik te draaien en ga ik weer omhoog.

Dit keer was het enthousiasme van korte duur. Na een paar rondjes stopt de thermiek. Ik kwam een beetje laag aan, de kas verzamelde niet genoeg energie.



Ik eindig mijn final glide tegen de wind in en land zachtjes, als een vlinder, op een smal pad ingeklemd tussen twee percelen gewassen. Mijn scherm valt op het koren. Ik wikkel de lijnen om mijn arm en trek de parapente weg door hem op te tillen, zonder een spoor van mijn visite achter te laten. Twee kleine meisjes met een grote glimlach maar erg geïntimideerd, benaderen me om een paar woorden te wisselen...

Flerzheim, agglomeratie in Noordrijn-Westfalen, 1175 inwoners, gelegen op 11 km van de Rijn, op een hoogte van 156 m. 2:43:54 vliegtijd, 92 km afgelegd met een maximale hoogte van 1756 m. Het is een heel mooie reis die eindigt, ik heb veel beelden in

mijn hoofd. Ik geniet ervan! Eén kleine spijt, slechts één: de batterij van mijn GoPro was leeg, ik zal geen video terugbrengen!

Ik stuur mijn positie naar Catherine en een paar vrienden, dan vouw ik de parapente op met stralend gezicht stralend terwijl ik in gedachten de meest intense momenten van deze prachtige dag herbeleef.

Het enige wat ik nu nog hoeft te doen is me de terugreis voor te stellen.

Dank aan de reisgenoten en aan Cathy voor het ophalen. Uiteindelijk landden 4 van ons in hetzelfde gebied, slechts een paar minuten na elkaar: Frederic N (Advance Mint), Frederic P (Ozone R11) en Philippe B (Xcracer flow) waren ook van de partij. Jean Michel H-V landde in de buurt van Zimmerath.

Claudy Legros



Onderzoek: Interacties tussen Parapentepiloten en Buizerds

Het vinden van oplossingen voor een harmonieuze co-existentie

En als je soms aarzelt om op te stijgen omdat je denkt dat de *beruchte buizerd van Prayon* op je wacht voor een luchtduel, of dat die van Beauraing elkaar hebben ingefluisterd hoe ze je dag kunnen verpesten, dan is deze enquête echt iets voor jou! Met een beetje zelfspot kunnen we samen deze meesters van de lucht beter begrijpen... en voorkomen dat wij slechts figuranten worden in hun show.

Doel van het onderzoek

Dit onderzoek heeft tot doel gegevens te verzamelen over interacties tussen paragliders en buizerds (*Buteo buteo* – Common Buzzard <https://www.oiseaux.net/oiseaux/buse.variable.html>) in België en aangrenzende regio's voor wetenschappelijke en statistische analyses.

Het vinden van oplossingen voor een harmonieuze co-existentie. Het doel van deze analyse is om een beter inzicht te krijgen in de interacties tussen paragliders en buizerds, zodat we technische of gedragsoplossingen kunnen identificeren die wij, als piloten, kunnen toepassen om conflicten met deze vogels te minimaliseren.

Belangrijk om te benadrukken is dat deze studie absoluut niet bedoeld is om het vliegen in bepaalde gebieden te beperken of te verbieden. Integendeel, het doel is om een respectvolle en duurzame co-existentie te bevorderen tussen piloten en de lokale fauna, door strategieën te vinden die geschikt zijn voor de parapentepraktijk en tegelijkertijd deze iconische soort beschermen. Uw deelname helpt ons om dit gemeenschappelijke doel te bereiken. Bedankt voor uw inzet!

Context en Definitie

Definitie van mens-dier interactie:

In dit onderzoek wordt een mens-dier interactie gedefinieerd als elke gebeurtenis waarbij een paraglider visueel, auditief of fysiek contact heeft met een vogel, in het bijzonder met buizerds. Dit omvat gedragingen zoals schreeuwen, intimidatievluchten, schijnaanvallen en directe contacten.

Belangrijk: Eén formulier per interactie, maar mogelijkheid om meerdere formulieren in te vullen

Dit formulier is ontworpen om specifieke informatie te verzamelen over **één enkele interactie** tussen een paraglider en een buizerd.

Als u meerdere afzonderlijke interacties heeft meegemaakt, vragen we u vriendelijk om **voor elke interactie een nieuw formulier in te vullen**. Dit zorgt voor een duidelijke en nauwkeurige gegevensverzameling, die essentieel is voor onze wetenschappelijke en statistische analyse.

👉 U kunt zoveel formulieren indienen als nodig is, afhankelijk van het aantal interacties dat u wilt rapporteren.

Bedankt voor uw waardevolle bijdrage aan deze studie! Als u vragen heeft, aarzel dan niet om contact met ons op te nemen via pvandevondele@hotmail.com.

Scan de QR of gebruik de link om binnen te geraken:

<https://forms.office.com/r/hN7me7GRDP>



Anonimiteit en Vertrouwelijkheid van Gegevens

Wij hechten veel waarde aan de bescherming van uw privacy en de vertrouwelijkheid van de informatie die u met ons deelt. Hieronder staan onze garanties:

- 1. Anonimiteit:** Uw antwoorden worden geanonimiseerd. Deze informatie wordt alleen gebruikt om contact met u op te nemen indien nodig in het kader van dit onderzoek.
- 2. Gebruik van gegevens:** De verzamelde gegevens worden uitsluitend gebruikt voor wetenschappelijk en statistisch onderzoek om de interacties tussen paragliders en buizerds te analyseren. De gegevens worden nooit gedeeld met derden of gebruikt voor commerciële doeleinden.
- 3. Vertrouwelijkheid:** Alle informatie wordt opgeslagen in een beveiligde omgeving en is alleen toegankelijk voor het onderzoeksteam dat verantwoordelijk is voor de analyse.
- 4. Publicatie van resultaten:** De resultaten van dit onderzoek worden gepresenteerd in geaggregeerde en geanonimiseerde vorm, zodat geen enkele persoon of specifieke interactie kan worden geïdentificeerd.
- 5. Recht op verwijdering:** U heeft het recht om op elk moment te vragen dat uw gegevens worden verwijderd door contact met ons op te nemen via het volgende e-mailadres: pvandevondele@hotmail.com.

Door deel te nemen aan dit onderzoek stemt u ermee in dat uw antwoorden worden gebruikt in overeenstemming met deze principes. Aarzel niet om dit onderzoeksverzoek te delen met uw vrienden-piloten.

Als u vragen of opmerkingen heeft, aarzel dan niet om contact met ons op te nemen.

Bedankt voor uw waardevolle bijdrage!

Philippe Vandevondele,
gedragen door de vleugels van de wind,
gepassioneerde piloot en ornitholoog

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 17 SEPTEMBER 2024

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

Verontschuldigd: Pierre Balthazar, William Sterckx,
Julien Colle, Bram Declercq, Lieven Paulissen.

Gast: Mike Van Damme.

Voorafgaand aan de vergadering hielden de bestuurder een minuut stilte om aan Patrick Brison en zijn gezin te denken. Patrick laat een grote leegte achter in het bestuursorgaan en in de wereld van de Belgische vrije vlucht en hij is altijd in de gedachten van de bestuurders.

Klachten tegen Mike Van Damme

Mike werd uitgenodigd om zijn kant van het verhaal te horen over twee klachten tegen hem.

Het eerste incident met een duoscherm dat een toeschouwerster in het gezicht licht raakte, werd adequaat afgehandeld: excuses ter plaatse, contact met het slachtoffer, aangifte van het ongeval bij de verzekeringsmaatschappij. De klacht dat Mike betalende duovluchten zou doen wordt door hemzelf weerlegd en bewezen door zijn aankondiging op sociale netwerken. Mike zegt dat hij wel een bijdrage in reiskosten e.d. vraagt. Het zou gaan over 4 passagiers tijdens deze uitstap.

De tweede klacht van Jean-Yves Squifflet betrof de begeleiding van een andere piloot, die ook is komen getuigen op de vergadering. Zij en Mike stellen dat ze een zelfstandige piloot en dat Mike op geen enkele manier haar "monitor" is. Ze werd benaderd door Jean-Yves na haar door Mike aan de radio begeleide landing, maar ze begrijpt niet wat ze verkeerd heeft gedaan en ze zegt dat ze geen verklaring heeft gehad van Jean-Yves. Daarna vroeg Mike aan Jean-Yves om uitleg, maar volgens Mike heeft hij geen antwoord gehad. Dit irriteerde Mike en hij maakte beledigende opmerkingen over Jean-Yves, die volgens hem niet erg zwaar waren (hij zei tegen Jean-Yves dat hij zich met zijn eigen zaken moest bezighouden, en ook een andere belediging).

Nadat Mike en zijn vriendin de vergadering hadden verlaten, verklaarde Jean-Yves dat hij was aangesproken door Franse instructeurs die zich zorgen maakten over Mike die piloten met de radio begeleidde en over zijn vele duovluchten en ritten met zijn zeer zichtbare auto, en dat de aanvlucht van de pilote problematisch was omdat deze niet voldeed aan de

vliegplaatsregels (vliegen over huizen, ...). Hij houdt vol dat zijn benadering van de pilote uitsluitend betrekking had op haar veiligheid, dat hij inderdaad op de vliegplaats in het bijzijn van andere mensen werd beledigd en dat hij op zijn standpunt blijft ten aanzien van de gevraagde sanctie.

Na de verklaring van Jean-Yves sloot Olivier het debat voorlopig af, in de overtuiging dat er een periode van bezinning moet zijn alvorens een beslissing te nemen. In de tussentijd hebben de bestuurders Mike gevraagd om zich low-profile te houden op buitenlandse vliegplaatsen en geen opleiding te geven, wat hij naar eigen zeggen niet doet. Mike sprak ook over de verzekering voor passagiers, waarmee hij blijk gaf van begrip van de dekking van de BVVF-duoverzekering en van de Belgische en Franse wet in dit verband, om deze reden wil hij geen "commerciële" duovluchten doen, behalve mogelijks ten voordele van zijn club de Ailes du Levant, wat dan verzekerd is onder de BVVF-duoverzekering.

Lierkabel Jan van Gent

De bestuurders hebben besloten een subsidie van 500 € toe te kennen voor de aankoop van een kabel voor de clubier (factuur verzonden van meer dan 1100 €). Jean zal deze subsidie betalen.

Winst BPO

De X1X-organisatie, die het BPO organiseerde, schonk 1000 € van de winst aan de BVVF. Dit bedrag zal volgens hun wensen worden gebruikt om jonge piloten (studenten) in internationale kampioenschappen te subsidiëren. Een eerste aanwending zal worden gemaakt om de bijdrage in het inschrijvingsgeld van Anatole Fontaine, die deelnam aan de Junior-wereldkampioenschappen, te verhogen. Jean zal hem daarom nog eens 300 € betalen bovenop de reeds ontvangen 300 € (exorbitante inschrijvingsprijs). De rest wordt overgemaakt naar de BPO/BAPO-rekening.

Het bestuur wil de leden van X1X hartelijk bedanken voor hun donatie.

Vragenlijst theorie-examen

Benjamin Nieuwland, Thomas Schmit en Sam Zoppé boden aan om de vragen voor het theorie-examen parapente te herzien/corrigeren. Het bestuur vraagt hen om met elkaar te overleggen en een voorstel te formuleren over wat ze precies willen doen.

(Vervolg op volgende pagina).

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 17 SEPTEMBER 2024 (vervolg)

Weerstations

Tijdens de Coupe Icare gaat Dirk naar de mensen van Météoparapente om te zien wat zij als weerstation gebruiken, maar ook naar andere fabrikanten van weerstations (Sencrop bijvoorbeeld). Olivier zal de gegevens van Sencrop doorgeven aan Dirk.

BVVF-vertegenwoordiging

William zal de BVVF vertegenwoordigen op de kleine samenkomst tussen federaties op de Coupe Icare. Dirk zal hem vergezellen.

Olivier zal de BVVF vertegenwoordigen op de vliegshow "Sanicole" in Leopoldsbuurg.

BPO 2025

Olivier en Lode Spruyt verkennen verschillende pistes:

- Italië (Levico Terme) in de tweede helft van augustus: Olivier heeft contact met een lokale organisator, maar sommige aspecten worden niet door hen geregeld;
- Frankrijk (Sain-Jean-Montclar): 2e week van juli;
- Spanje (Ager).

Datum Algemene Vergadering

De vergadering wordt met een week uitgesteld tot 15 februari 2025, de datum is geblokkeerd voor de zaal, Jean zal de nieuwe datum bevestigen.

Brevetten - Opleidingen

- Olivier Krikorian mag zijn examen voor het brevet van Monitor parapente afleggen bij Yves Borreman.
- Ennio Bergamini mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Olivier Gillot.
- Loïc Houtart mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Xavier Barbé.
- Frédéric Tétart, Sam Zoppé, Arthur Reinhard en Philippe Mal kregen toestemming om parapente-duovluchten te doen op de vliegplaats van de 7-Meuses.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 15 oktober in Zaventem;
Dinsdag 19 november (zoom);
Dinsdag 17 december in Zaventem.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 15 OKTOBER 2024

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

Verontschuldigd: William Sterckx.

Officiële akte

Het Bestuursorgaan neemt kennis van het overlijden van Patrick Brison, lid van het Bestuursorgaan.

Marcourt Oost

Frédéric, Dirk, Bram en Lieven gingen naar de opening van de vliegplaats, de officiële opening zal plaatsvinden in juni 2025.

De start werd gekocht door de club La Roch'Ailes met vermelding van de BVVF in de notariële akte voor in geval van ontbinding van de club.

Het bestuursorgaan beslist om een deel van de kosten van de aankoop, met inbegrip van de aanleg ter plaatse, ten bedrage van 8.500 €, te dekken en gedeeltelijk te halen uit de daartoe voorziene "Premium"-rekening. Aangezien dit niet-gebudgetteerde uitgaven zijn, zullen we kijken of het nodig is om een deel over te dragen

naar 2025, afhankelijk van de resultaten van 2024.

Olivier zal Pascal Lhoas contacteren voor de modaliteiten.

In de Fly zal een artikel over dit onderwerp verschijnen om het onder andere weer te hebben over het "Premium" -lidgeld.

Algemene Vergadering

De zaal is gereserveerd door Jean.

De audiovisuele apparatuur werd besteld door William. Pierre Etienne zal een conferentie houden over het mentale gedeelte in onze sport, hij zal een PowerPoint-presentatie voorbereiden die William in het Nederlands zal vertalen.

Jean zal de clubs oproepen om vrijwilligers te vinden voor de bar en kleine catering, de opbrengst hiervan gaat naar de club die dit werk komt doen.

Jean zal Kathy Dewinter contacteren om hem te assisteren bij de inkom.

De theorie-examens worden georganiseerd om 15 uur, Jean zal niet aanwezig kunnen zijn maar er zijn toch een paar mensen nodig. Als het nodig is, corrigeren we niet dezelfde dag nog.

Fly

Artikels moeten uiterlijk 15 november door Jean zijn ontvangen.

- Olivier stuurt een verhaal over een vlucht van Claudy Legros.
- Jean-Yves zal een tekst sturen over de EHPU.
- Frédéric zal aan Anatole Fontaine een tekst vragen over zijn deelname aan het jongerenkampioenschap.
- Olivier zal aan Thibault Voglet een artikel over de BPO 2024 vragen.
- Thierry Moreau stuurde een tekst over het PA-kampioenschap.
- Olivier zal een tekst schrijven over Patrick.
- Olivier zal aan Tom de Dorlodot een artikel over de X-Alps vragen, Bram D. doet hetzelfde met Jean de Biolley.
- Olivier zal een tekst sturen over de BPO 2025.
- Frédéric zal een artikel over Marcourt vragen.
- Jean zal de foto's van de parachutewerpdag vragen.
- Jean-Yves zal een artikel sturen over de BPO Sport 2025.
- Een oproep om een werkgroep op te richten voor het 50-jarig bestaan van de BVVF.

BPO / BPO Sport

Olivier legt de 2 paden uit die hij op dit moment bewandelt voor de BPO:

- Italië eind augustus, we moeten nog officials vinden omdat niet in het aanbod zit;
- Saint-Jean-Montclar (FR) begin juli, alles inbegrepen. Deze optie lijkt de meest waarschijnlijke en Olivier zal over een of twee weken beslissen.

Jean-Yves is in onderhandeling voor een BPO Sport eind augustus in Laragne (FR).

Als gevolg hiervan wordt de Italië-optie nog ingewikkelder voor de normale BPO.

Vragenlijst theorie-examen

Tijdens de vergadering, maar in een ander zaaltje, bekeek Benjamin Nieuwland de parapente-vragenlijst en hij vond geen grote fouten, slechts een paar kleine correcties en een twijfelachtige vraag.

Benjamin was voor dit doel uitgenodigd, evenals twee andere leden die hadden aangeboden dit te doen.

Hij overhandigt de correcties aan Jean en de beheerders vragen Jean om de twijfelachtige vraag ter beoordeling naar William en Jean-Yves te sturen.

Nieuwe website + BVVF-database

Frédéric zegt dat hij vooruitgang boekt, Lieven biedt aan om hem te helpen. De bestuurders vragen om de nieuwe website online te zetten voor de Algemene Vergadering.

Lieven vertelt dat Nathanaël nog bezig is met het nieuwe MyBVVF. Olivier en Jean-Yves nemen contact met hem op om meer details te vragen.

Weerstations

Op de Coupe Icare zijn er geen contacten geweest over dit onderwerp.

Jean-Yves geeft twee falende Pioupioux aan Olivier.

Olivier zal opnieuw contact opnemen met Sencrop voor een offerte.

Projecten 2025

Olivier vraagt de bestuurders om na te denken over nieuwe (grote) projecten voor 2025.

Vijftig jaar BVVF

De BVVF viert in 2026 haar 50-jarig jubileum en dat mag gevierd worden.

Jean informeert naar het administratieve gedeelte om de naam "Koninklijk" te verkrijgen.

In de Fly zal een oproep worden gedaan om hiervoor een werkgroep op te richten.

De basis te Beauvechain is een mogelijkheid om een dagje vliegen en feesten te organiseren.

Dirk en Bram D. zijn al kandidaat om deel uit te maken van het organisatiecomité.

Brevetten - Opleidingen

- Enrique Köll behaalt het tijdelijke brevet van Hulpmonitor parapente, beperkt tot de school Airsport.

- Roby Houssa behaalt het tijdelijke brevet van Hulpmonitor parapente, beperkt tot de school Airsport, maar alleen voor de tijd van een stage en in afwachting van het behalen van 85% in het theorie-examen over parapente op 5 november.

- Bert Adams mag zijn examen voor het brevet van Monitor parapente afleggen bij Olivier Gillot.

- Alexandre Bancel mag zijn opleiding voor het brevet van Hulpmonitor parapente volgen bij Xavier Barbé. Zijn theorie-examen over parapente bij de FFVL, waar hij 92% behaalde, wordt aanvaard.

- Joey Liberloo mag zijn opleiding voor het Duopilotenbrevet parapente doen bij Airsport.

(Vervolg op de volgende pagina).

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 15 OKTOBER 2024 (vervolg)

Klachten tegen Mike Van Damme

Na Mike tijdens de vorige vergadering te hebben gehoord, hebben de bestuurders deze kwestie opnieuw besproken.

Er werd beslist dat er geen sancties zullen worden opgelegd voor deze twee incidenten, maar dat er een waarschuwingsbrief zal worden gestuurd naar Mike waarin hem wordt gevraagd zich in de toekomst onberispelijk te gedragen op Belgische of buitenlandse

vliegplaatsen, en waarin wordt vermeld dat een volgende klacht zeker gevolgen voor hem zal hebben.

Jean zal een tekstvoorstel maken en dit naar alle bestuurders sturen voor correctie / wijziging / goedkeuring voordat het wordt verzonden.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 19 november (zoom);

Dinsdag 17 december in Zaventem;

Dinsdag 21 januari in Zaventem.

Verslaggever: Jean

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 19 NOVEMBER 2024

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

Verontschuldigd: Bram Declercq, Frédéric Tétart.

Effectief lid

Laetitia Lesenfants verkrijgt het statuut van effectief lid.

Algemene Vergadering

- De zaal en audiovisuele apparatuur zijn gereserveerd.
- Omdat er geen andere kandidaten waren, zal de club Avia Airsport net als vorig jaar zorgen voor de bar en de snacks. De winst van de dranken gaat naar de club, net als vorig jaar.
- Olivier en Jean zullen de presentatie voor de Algemene Vergadering voorbereiden.
- Pierre vraagt aan Frédéric de presentatie van de nieuwe vliegplaats van La Roch'Ailes te Marcourt.
- Pierre Etienne zal een conferentie houden over de mentale voorbereiding in onze sport, hij zal een PowerPoint-presentatie voorbereiden die William in het Nederlands zal vertalen. De conferentie begint om 21.00 uur, Pierre (Balthazar) zal contact met hem opnemen om dit mee te delen en te vragen de presentatie op tijd naar William te sturen.
- Timing:
 - Theorie-examens: 15 uur
 - Deuren AV: 18.30 uur
 - AV: 19.30 uur
 - Conferentie: 21 uur

Fly

Alle artikels moeten uiterlijk eind deze week door Jean zijn ontvangen.

- Olivier zal Thibault Voglet nogmaals contacteren voor een artikel over het BPO 2024.
- We vragen Frédéric op opnieuw een artikel over Marcourt te vragen.
- Jean zal vragen om de foto's voor de dag van de parachutwerpdag.
- Jean-Yves zal een artikel sturen over de BPO Sport 2025.

Ultieme deadline: einde van de week.

BPO / BPO Sport

De keuze voor de BPO 2025 viel op de site van Saint-Jean-Montclar (FR) van 5 tot 17 juli. Olivier zegt dat de organisatie op de goede weg is.

De BPO Sport vindt plaats in Lagagne (FR) van 23 tot 29 augustus. Jean-Yves organiseert.

Jean-Yves vraagt om "wildcards" voor de BPO van 2026 te geven aan de eerste drie van de BPO Sport 2025. De bestuurders keuren dit goed.

Olivier zal het BPO-lastenboek als voorbeeld naar Jean-Yves sturen.

Om een dekking te verkrijgen die voldoet aan de Franse normen, hebben de bestuurders gestemd voor een verhoging van € 1.500.000 naar € 2.500.000 voor de "BA-federatieverzekering" (luchtvaartrisico) in ruil voor een extra premie van € 380 per jaar (voor alle BVVF-evenementen).

(Vervolg op volgende bladzijde)

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 19 NOVEMBER 2024 (vervolg)

Coaching nationaal parapente-team

Maxime Bellemin biedt voor het WK in 2025 opnieuw coaching (op afstand) aan, net zoals hij dit jaar deed voor het EK (kostprijs: €1.512). De bestuurders willen eerst een positieve evaluatie van de piloten van het team over de ervaring op het EK, Olivier neemt contact met hen op. Het bestuur besluit dat als de evaluatie positief is, de coachingervaring te herhalen tijdens het WK.

Weerstations

Olivier heeft contact opgenomen met Sencrop voor een aanbod van 3 tot 5 stations, maar heeft nog geen reactie ontvangen.

Brief van Thibault Voglet over twee ongelukken tijdens een clubuitstap 'stap of vlieg'

De bestuurders feliciteren Thibault met het volledige rapport over de ongevallen, dat hij spontaan heeft gestuurd, evenals de slachtoffers van de ongevallen voor hun verhaal en de andere aanwezige piloten voor de efficiënte toediening van de eerste hulp.

Enkele nieuwe veiligheidsaspecten komen aan het licht voor nieuwe vliegpraktijken (stap of vlieg, enz.) die moeten worden geanalyseerd met het oog op een sensibiliserend artikel in de Fly.

Pierre zal aan Pierre Etienne en Thibault vragen om deze analyse uit te voeren met veiligheidsaanbevelingen voor 'stap of vlieg'-uitstappen.

Vijftig jaar BVVF

Jean heeft geïnformeerd naar het administratieve gedeelte om de naam "Koninklijk" te verkrijgen, en het blijkt dat de vereniging al minstens 50 jaar moet bestaan, dus we moeten rekening houden met de vertragingen tussen de aanvraag en de toekenning van de naam / het evenement dat bij deze gelegenheid zal worden georganiseerd. Jean zal navraag doen bij het paleis.

William en Dirk hebben al gevraagd of de basis te Beauvechain een mogelijkheid is om een dagje vliegen en feesten te organiseren. Er wordt gekeken wat er mogelijk is. De datum zou begin september of begin oktober 2026 zijn.

William, Dirk, Bram D. en Bert Adams zijn al kandidaat om deel te nemen aan het organisatiecomité.

Projecten 2025

- Weerstations;
- 50 jaar BVVF;
- "Security" sticker met QR-code;
- Afgebakende startgebieden op de startplaatsen;
- EHBO-opleiding in het Frans;
- PL-wedstrijden.

Brevetten - Opleidingen

- Hermes Foré slaagde tijdens een mondeling examen voor het theorie-examen over luchtvaartreglementering.

- Roby Houssa behaalde 86% op het theorie-examen parapente met oog op zijn tijdelijke brevet van Hulpmonitor parapente beperkt tot de school Airsport, brevet dat wordt bevestigd.

- Aaltje Aaten behaalde het tijdelijke brevet van Hulpmonitor parapente beperkt tot de school Ikarus.

- Jan Bernaerts behaalt zijn brevet van Lierinitiator parapente.

- Greg Van Riet kan zijn opleiding voor het brevet van Lierman parapente volgen bij Avia Airsport.

Algemene Vergadering EHPU

Jean-Yves organiseert deze Algemene Vergadering met onder meer een "gala"-avond op zaterdagavond 1 februari, waar hij Jean en Yves Borreman en hun partner zal uitnodigen. Indien andere bestuurders aanwezig wensen te zijn tijdens deze avond, andere maaltijden en/of vergaderingen, gelieve dan contact op te nemen met Jean-Yves.

Jean-Yves zal op de volgende vergadering ook een begroting voorstellen, een deel wordt betaald door de EHPU, maar het galadiner is voor rekening van de BVVF. Indien nodig kan hij een voorschot op de kosten bekomen.

Delta- kampioenschap of ander delta-evenement

Olivier maakt zich zorgen over het gebrek aan initiatief met betrekking tot deltavliegen en het ontbreken van een nationaal kampioenschap zoals in het verleden. William neemt contact op met Tom Haagdorens om de verwachtingen van de deltisten te vernemen.

Volgende vergaderingen

Dinsdag 17 december in Zaventem;

Dinsdag 21 januari in Zaventem.

Verslaggever: Jean..

PARACHUTEWERPDAG PICK UP CLUB - 1/12/2024 – TOPSPORTHAL GENT

Zoals de vorige jaren werd deze parachutewerpdag georganiseerd door de Pick Up -club, in samenwerking met de BVVF. Bij afsluiten van deze Fly waren enkel enkele foto's toegekomen.

Blijkbaar was het weer eens een groot succes, onze dank aan de leden van de Pick Up club voor het organiseren van dit waardevol en belangrijk evenement.



PARACHUTEWERPDAG PICK UP CLUB - 1/12/2024 – TOPSPORTHAL GENT



BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2025

WE nodigen u uit uw BVVF-lidgeld en -verzekering(en) te betalen voor 2025. Hieronder vindt u de ongewijzigde bedragen.

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 2025	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-Sportlicence (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 2024 tot 31 december 2025. 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.

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 Sinaï-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.bvuf.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 20/12/2024) tot 31 december 2025.

Dekking lichamelijke letsels ten gevolge van een vrije vlucht –ongeval

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

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

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

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

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

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