

FLY! **DIGITAL**



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
Stationstraat 103
B-2860
Sint-Katelijne-Waver
TEL/FAX: 015 32 18 20
E-mail: info@fbvl.be

INTERNET:
WWW.FBVL.BE
Volg het laatste nieuws
via www.bvvf.be/
leden/e-maillijsten

5-6	Woordje van de raad
7-17	BPO 2017
19	Ranking is King
20-22	Nu op het scherm : de ambassa deurs van Coö
23-29	De Appenijnen: ontdekkingstocht langsheen het wilde hart van Italië
30-31	Ervaringen delen
32-36	Ontdek Zuid-Afrika
38-40	Verslag van de RVB van 09/03/2017
41-42	Verslag van de RVB van de 25/04/2017
43-45	Verslag van de RVB van de 31/05/2017
46-47	Verslag van de RVB van de 27/06/2017
48-49	Verzekeringen

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

Stationstraat 103

B-2860

Sint-Katelijne-Waver

TEL/FAX: 015 32 18 20

E-mail: info@fbvl.be

INTERNET:

WWW.FBVL.BE

Volg het laatste nieuws

via www.bvfv.be/

[leden/e-maillijsten](#)

RAAD VAN BESTUUR VAN DE BVVF

VOORZITTER

Jean-Yves Squifflet

0474555961

jy.squifflet@gmail.com

ONDERVOORZITTER

Jochen Zeischka

0498881596

jochenzeischka+bvfv@gmail.com

BESTUURDER

Leen Mortier

0473 94 93 43

leen.mortier@ond.vlaanderen.be

BESTUURDER

Philippe Mal

0477434287

philippe.mal@gmail.com

BESTUURDER

Nathanael Majoros

0473 28 98 13

fbvl@majoros.net

BESTUURDER

Ronald Pincket

0475 43 33 41

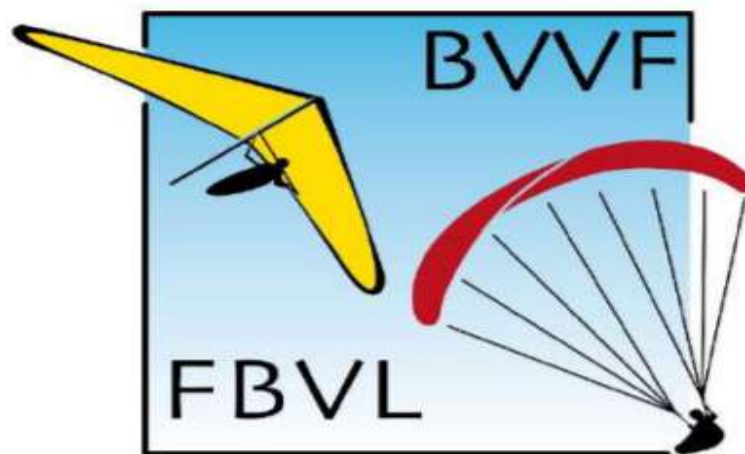
ronald.pincket@outlook.com

BESTUURDER

Olivier Georis

0486 31 34 36

olivier.georis@skynet.be



Verschijnt vier keer per jaar
(maart-juni-september-december).

Verantwoordelijk uitgever: Jean Solon, Stationstraat 103, 2860
St-Katelijne-Waver, T/F: 015 32 18 20.



Intermédiaire/perf légère

L'explorer est une voile intermédiaire/perf pour les pilotes de cross voulant voler avec une voile confortable, compacte et performante de moins de 4 kg. La maniabilité de l'Explorer est une juste balance de douceur et légèreté. La voile est très bien coordonnée, on retrouve la mise en virage et sa conduite qui ont fait le succès des voiles du concepteur et metteur au point, Gin Seok Song. L'Explorer est certifiée EN B.

Partagez votre expérience #gingliders

www.gingliders.com

 **Explorer**

WOORDJE VAN UW RAAD VAN BESTUUR

Een denderend succes! Dat was de algemene mening van de deelnemers over het BPO 2017. Om te beginnen dank zij een flinke meevaller: de meteo. De mensen die een dag te vroeg toekwamen, reden Le Grand Bornand binnen in de regen en wie op zondag vertrok deed dat.... In de regen.

Maar de ganse week van het BPO was het schitterend vliegweer: zonnig, thermisch en matig tot geen wind, ook de thermieken lieten zich van hun zachte kant zien. En het moet gezegd: de gehele organisatie, zowel logistiek, catering, taak opstelling, retrieve als coördinatie in het algemeen het was allemaal schitterend geregeld. Speciale dank aan Nathanael, Olivier, Jean Yves als aan Pierre met zijn sappige Franglais, die na een paar dagen al onze harten had veroverd. Heel wat piloten, zeker zij die voor het eerst deelnamen aan het BPO, hebben in die week hun grenzen een heel eind verlegd en een stevige portie zelfvertrouwen bijgetankt.

Hier in België hadden wij in het begin van het seizoen een aantal ongevallen te betreuren, waarvan enkele met ernstige letsels aan rug en benen. Gelukkig ziet het ernaar uit dat niemand blijvende schade zal ondervinden, zij het dan voor sommigen met een lange revalidatie.

Op het vlak van vernieuwingen kunnen we aankondigen dat de nieuwe competitie het BPC, nu op de rails staat. Dat liep niet van een leien dakje, de juiste modaliteiten van de werkgroepen en de manier van besluitvorming in de raad van bestuur (waar wij wettelijk aan moeten voldoen) waren niet voor iedereen duidelijk en dat leidde tot nogal wat misverstanden en frustraties. In ieder geval, de violen zijn nu gelijk gestemd en het BPC is nu een feit.

Het BPC dankt zijn ontstaan aan een mentaliteitswijziging: steeds meer piloten zien in dat het in ons aller belang is dat wij alle regels van luchtvaartreglementering respecteren, ook die van de maximum hoogte. In een grote groep wijzigen de mentaliteiten zich nooit op een uniforme manier, er zijn altijd voorlopers, het peloton en de achterblijvers. Vergelijk het met dronken rijden, tabaksverslaving of snelheidsovertredingen, ook in die domeinen wijzigen de houdingen ontegensprekelijk, maar zoiets gebeurt niet van vandaag op morgen.

Het is duidelijk dat wel degelijk alle piloten beseffen dat die tendens zich doorzet, sommigen hebben wat meer tijd nodig om zich ernaar te schikken. Achterblijvers stigmatiseren, hard aanpakken of botweg uitschelden zal hun aanpassing niet versnellen, integendeel. Maar het is de taak van ons allen om druk op de ketel te houden. De "overtreders" beleefd en respectvol maar kordaat op hun overtredingen blijven wijzen. Dat is op termijn de beste manier om een homogene Federatie van piloten te bekomen die vliegen met respect voor de regels en hun mede-piloten. Dat is uiteindelijk wat de meesten onder ons willen en dat is waar we naartoe moeten streven.

WOORDJE VAN UW RAAD VAN BESTUUR

In de Raad van bestuur zullen wij ons ten volle inzetten om iedereen mee te krijgen in deze mentaliteitswijziging, wij vragen de steun aan alle leden om op een constructieve manier met deze kwesties om te gaan, waarvoor onze dank.

De meesten onder ons vertrekken of zijn al vertrokken op vakantie, heel wat mooie verhalen staan ons te wachten. En hopelijk blijft onze Federatie gespaard van slecht nieuws. De kunst van veilig te vliegen is vooral een kwestie te weten wanneer best niet te vliegen. En bij twijfel ... beter toch spijt te hebben op de grond dan in de lucht.

Vlieg met ruime veiligheidsmarges en vooral geniet ervan. Geniet zowel van een rustige avondvlucht als van een grensverleggende cross en vooral geniet van een veilige landing en nadien een frisse....

Wij wensen aan allen een prettige vakantie met prachtige vluchten!

Uw raad van bestuur.



BPO 2017 EEN VERHAAL ACHTER DE SCHERMEN

Een kleine week geleden sloten we het BPO 2017 af in een apothéose, met 3/4 van de deelnemers aanwezig op de afsluitceremonie. (wat duidt op een geslaagde competitie) We blikken hier even terug op de organisatie van ons evenement.

Eind 2016, toen wij in de werkgroep Competitie de hand aan de ploeg sloeg om de wedstrijd BPO 2017 te organiseren, konden de leden van de werkgroep zich niet inbeelden dat ze een evenement zouden opzetten die nog lang in het geheugen van de deelnemers zou blijven gegrift.

Stel je voor, we hadden nog zelfs geen idee waar het BPO 2017 zou doorgaan. Samen met wie? Met een andere Federatie? Of alleen organiseren? Bovendien, met een zeer geslaagd BPO in Ager lag de lat behoorlijk hoog. Kortom, de druk was voelbaar en de verwachtingen van onze leden waren hooggespannen.

En ja, soms steekt het lot een handje toe: een lid van de werkgroep spitte uit zijn contactlijsten de naam Joel Favre naar boven. Zo ontstond het idee om een BPO te organiseren in de Alpen. Het was alweer enige tijd geleden dat het BPO niet meer was doorgegaan in Frankrijk. En de Alpenregio is nu eenmaal goed gekend door onze Belgische piloten. Een belangrijk voordeel om een competitie te doen slagen.

Joel Favre, met een rijk gevuld adresboekje, bracht ons in contact met Pierre Naville (echtgenoot van wereldkampioene Seiko). En voor we het wisten waren we al volop aan het plannen met Pierre: een BPO ergens in de Alpen. De omstandigheden waren gunstig. Pierre Naville, een super gemotiveerde man, kent deze regio als zijn broekzak en kent ook heel wat mensen in het milieu van de parapente. Al snel viel de keuze op "Le Grand Bornand". Nooit is daar een Belgische competitie doorgegaan, maar het dorp is wel ideaal gelegen in de "Bornes" aan de voet van het Aravis massief. Een ideale speeltuin met bovendien een wintersport infrastructuur, dus heel veel beschikbare logies, een camping en een stoeltjeslift die open is in de zomer.

En dan... een datum vastleggen. De keuze viel op de eerste week van juli voor verschillende redenen: Deze week valt vlak na de vriendschappelijke competitie "Back to Grand Bo" Dit liet een aantal mensen toe om meteen twee weken vliegen aan elkaar te breien. Dat is de eerste week van de schoolvakantie, wat piloten met kinderen toeliet om eventueel ook hun familie mee te brengen. En last but not least nog net buiten het vakantie seizoen in Frankrijk dat half juli begint. Een ideale datum dus.

Volgde een subtiele mengeling van typisch Belgisch hard werk, veel verbeelding en een vleugje surrealisme. Het basisidee was om het imago van het BPO te versterken: een parapente kampioenschap dat veel meer is dan een weekje vliegen. Het BPO is vliegen, competitie, vakantie, feesten en een Belgisch bier degustatie... Een event met een aparte sfeer die maakt dat de deelnemerslijst zou bestormd worden.

BPO 2017 EEN VERHAAL ACHTER DE SCHERMEN

Al snel, bij de opening van de inschrijvingen, bleek dat de keuzes goed waren gemaakt. Meer dan 300 aanvragen voor inschrijving met een record aantal aan Belgische piloten. In enkele weken een volledig uitverkochte competitie met een aanzienlijke wachtlijst aan gegadigden. Een extra motivatie voor de leden van de werkgroep om op zoek te gaan naar extra ingrediënten voor succes. Een goede competitie vereist een super scoring systeem. Ulrich Jessop stelt ons het nec plus ultra voor: De scoring van de PWC (paragliding world cup) Een live tracking van topkwaliteit met Flymasters live! Iedereen kreeg gewoon een Flymaster van de competitie die alles netjes registreerde. Heel wat deelnemers keken hun ogen uit bij het zien van een valies met meer dan 150 Flymasters live, only for us! Je vlucht registreren duurde ongeveer 5 seconden per piloot bij het dagelijks inleveren van de Flymaster op het hoofdkwartier. Geen gedoe met websites en software voor de piloten. Flymaster inleveren, scannen en downloaden, alles volautomatisch klaar. En dank zij de Live Tracking had de retrieve een goede kijk op het verloop van de gebeurtenissen, zo konden ze inschatten waar hun klanten te verwachten waren... En daar valt de naam: Retrieve! Een geslaagde competitie = een goed georganiseerde retrieve. En het mag worden gezegd, hoed af voor het retrieve team. Met chauffeurs die de regio kennen als geen ander en werden aangestuurd door Tessa. Een hartelijke proficiat aan Tessa Vandoorselaer die het retrieve team vlekkeloos orkestreerde met de glimlach. Een goed geolied team dat door alle deelnemers op enthousiast werd onthaald.

En dan was er ook het "task commitee" die de taken wist te plannen die door iedereen werden gewaardeerd, taken en trajecten met goed ingebouwde veiligheidsmarges. Pierre Naville samen met Cedric Niedu en een gekozen delegatie van de piloten (Aaron, Claude "Ronron" Le Mellec, Laurent "Lolo" Caetano...) hebben ons prachtige opdrachten voorgeschoteld. En met het behoud van de BPO spirit: Iedereen moet toch minstens 50% van de taak kunnen vliegen en ook B & C vleugels moeten in staat zijn om het parcours uit te vliegen. Dit objectief werd dan ook probleemloos gehaald wat de deelnemers tot grote tevredenheid stemde. Het sterkste bewijs: heel wat piloten en zeker nog de piloten die voor het eerst deelnamen aan een competitie hebben op het BPO 2017 hun persoonlijke records gebroken zowel voor gevlogen tijd als afstand. Niet moeilijk om je in te beelden hoe enthousiast sommige mensen hun verhaal vertelden bij een fris pintje Belgisch bier, aan het hoofdkwartier na het inleveren van hun Flymaster Live. Bij momenten was de ambiance daar euforisch met allemaal blije gezichten. Tot slot, een meevaller van je welste: een Meteo om van te dromen! Weinig wind, bijna iedere dag plafonds tot 3.000m. Voor sommigen bestaat er dan ook geen twijfel meer: God is een Belg!

De werkgroep Competitie kijkt ernaar uit om jullie allen te ontvangen op het BPO 2018. En ja, de lat ligt alweer een stuk hoger, maar daar hebben we zelf voor gezorgd.

[BPO movie](#)

<https://www.youtube.com/watch?v=oJzNwHkK8wA&feature=youtu.be>

<https://www.youtube.com/watch?v=UEdSUoHcmog>

<https://www.youtube.com/watch?v=X4iWqE03UJw&t=9s>

<https://www.youtube.com/watch?v=bemhhunDbv4>

BPO 2017 - HET RELAAS VAN QUENTIN

Quentin Debras van de Red Eagles (www.facebook.com/BelgianRedEagles/) gaf ons de toelating om delen van zijn blog te publiceren in de Fly! Alle foto's werden door hem gemaakt (<https://glideonclouds.wordpress.com>), de kaarten komen van Airtribune. De vertaling naar het Nederlands werd gedaan door leden van de RVB. Hierbij onze excuses als een en ander niet begrepen was zoals Quentin het bedoelde, dank voor uw begrip.

Taak 1

Task 1	52,5km	54 au goal
	International	Belges
Gagnant	Cedric Fechoz	Joeri Bal
	Constance	
Gagnante	Mettetal	Karliën Engelen

De afspraak is gemaakt om 10U30 bij de stoeltjeslift van de Grand Bo! Gezien de minder gunstige meteo in Grand BO, verhuizen we allen samen in bussen naar Col de Forclaz voor een taak vertrekkend uit Annecy. Eenmaal ter plaatse blijkt ook hier de meteo ons parten te spelen en het blijft lang wachten op goede condities. Uiteindelijk wordt het dagmenu bekend gemaakt: Startcylinder in het midden van het meer gaat om 16 uur open. Van daar naar "Le Parmelan" vervolgens naar "La Tournette", "La Pointe Percée" terugkeren naar « La Clusaz » met tot slot een sprint langs het Aravis massief met aankomst in Grand Bo.



Tegenslag voor mij: in mijn haast om op de start te geraken, te midden van 150 gespannen piloten, let ik niet goed op en in de lucht stel ik vast dat een lijn van de cocon achter mijn buikriem doorloopt (in een soort van V) resultaat: onmogelijk om in mijn cocon te geraken en de lijn zit om mijn been gekneld, bijna in een soort van knelverband ter hoogte van mijn bil! Dat begint hier goed! 10 minuten na mijn start overweeg ik om eventueel te gaan toplanden, toch nog een uur voor de start van de eigenlijke competitie.

(Maar op dat moment wist ik niet dat ik voor een dergelijk probleem toelating kon vragen aan de wedstrijddirecteur om te gaan landen en nadien terug te starten). Daarom besluit ik maar om toch tenminste vol te houden tot na de start. Ik vlieg wat op mijn eentje en hou opties open in de ruimte buiten het reliëf. Helemaal niet prettig vliegen, maar ik bijt door en ik slaag er in om richting de start te vliegen, maar dan wel tegen de gaggle in.

BPO 2017 - HET RELAAS VAN QUENTIN

Die hele gaggle die op me af kwam... Dàt zicht was echt wel een Waaaw moment, een beetje zoals in de filmpjes van "De Phil" (Philippe Broers). Dan vraag je je wel af: langs waar moet ik nu vliegen? Ik moet de andere kant op! Uiteindelijk na een uur vliegen heb ik de start gehaald en ik denk: wel eigenlijk, waarom toch niet vliegen tot aan de Parmelan? Al bij al gewoon een rechte lijn. En stukje bij beetje vlieg ik een tijd later toch al richting het Aravis massief en ik slaag er in de groepen een na een in te halen.



Vorbij Thones uitgeput door de pijn in mijn rechterbeen en mijn erg ongemakkelijke positie beslis ik om kaap te zetten richting La Clusaz waar ik een heel wat vleugels aan de kam zie vliegen. (De gekende uitdrukking: De groep heeft altijd gelijk! Ja, dat zal wel!) Het resultaat werd krabben, krabben, tot aan de grond waar ik uiteindelijk land met een grote groep piloten. Gezien de wel erg ongemakkelijke omstandigheden tijdens de vlucht ben ik toch behoorlijk tevreden van mijn prestatie. Beslist de enige piloot die tot in La Clusaz is geraakt in dergelijke hachelijke omstandigheden. Mijn felicitaties voor Thibaut die de goal heeft gehaald. Voor wat mezelf betreft: ik begin de wedstrijd met een handicap, als ik een beetje resultaat wil neerzetten wordt dit voor mij nu een moeilijke competitie.

Taak 2

Task 2	61,7km	70 au goal
	International	Belges
Gagnant	Julien Marion	Aron Michiels
Gagnante	Bénédicte Saury	Olga Reznikova



Om 09:30 begeven we ons vandaag naar de kabellift van de 'Grand Bo', we krijgen een korte briefing om ons mee te delen dat de race van de dag zal vertrekken vanuit een lokale site. We worden verwacht te starten om 11:30 ... tijd om de 150 piloten naar boven te laten komen. Eenmaal daar, worden we op de hoogte gebracht van het menu van de dag: lokaal rondje. Starten vanaf La Clusaz. Vervolgens rechtsomkeer voor een eerste tag (balise) op de Pic de Jallouvre gevolgd door een sprint naar La Tournette om de Aravis te vervoegen ter hoogte van het meer van Charvin om ten slotte naar huis te keren via de lokale snelweg (dixit Aravis).

BPO 2017 - HET RELAAS VAN QUENTIN

Niemand lijkt gehaast om zich in deze 60km wedstrijd te werpen, ik nog minder dan de rest, gezien de zwakke condities van de dag. De tijd dat de cycli zich beginnen vormen, starten de eerste piloten om binnen de kortste keren een mooie tros te vormen. Ikzelf start eerder voorzichtig en laat de tros voor mij uitvliegen, het luchtruim vrij voor mij. Ik vind een lagere cloudbase (2500 + -) B1 en vertrek richting Lachat Thônes.



Een moeilijk moment, zweten, rakelings langs de rotsen, in een poging om te profiteren van wat ook langskomt. Uiteindelijk geraken we weg dank zij een muggenscheet. En hop tot 2500 en ik ben vertrokken naar de B2 en la Tournette. Onder mij veel piloten, op 2200 bevind ik mij in het bereik van de balise (tag), alleen, thermiek brengt mij boven la Cotagne. Vanaf daar ik ga rechtdoor, in topversnelling richting B3 (Charvin), hopende op de magische thermiek van Mountain Sulens ...

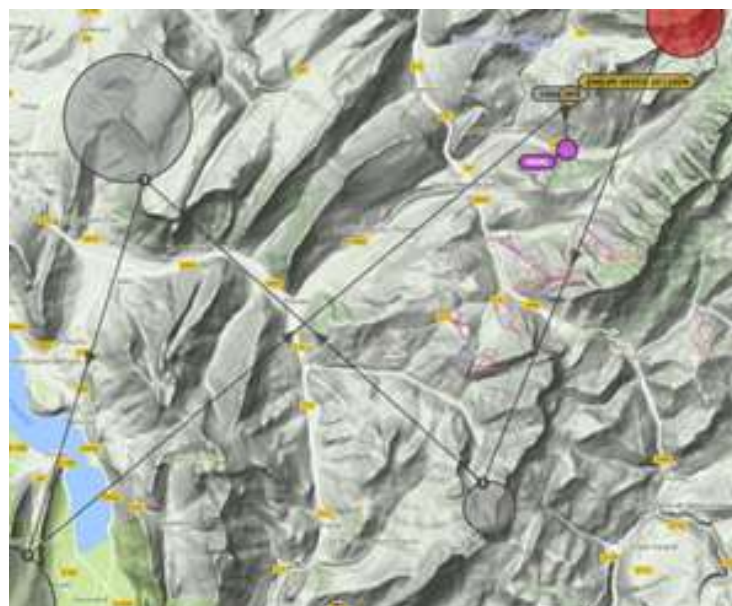
Pech of slechte keuze, wie weet ... maar ik eindig de wedstrijd op 1,5 km van B3 na 3 uur racen aan de voet van de "snelweg" die me zou leiden tot het doel. Met het zwaarste achter de rug troost ik mij met het feit dat dit een van de sympathiekste vluchten was, dat ik blijf leren en nieuwe plekken heb ontdekt. Bovendien: tomorrow is another day.

Ik wil vooral de recup bedanken: amper 10 seconden na mijn landing aan de voet van de Etale, werd ik al opgepikt. Top!



Taak 3 (vertaling Karlien Engelen)

Task 3	83km	77 au goal
	International	Belges
Gagnant	Baptiste Lambert	Joeri Bal
Gagnante	Bénédicte Saury	Ludmila Zalik



Vandaag zijn de condities geweldig... En dat betekent « bigue tasque »!

Het recept is simpel: "Grond-Bo' - Annecy - Grand-Bo" met de start van de race enkele kilometers achter de startplaats, het eerste waypoint bij Lac du Charvin, een tweede op de Parmelan, dan slaan we af richting de Roc des Boeufs, en de finish vlak voor de startplaats van Grand-Bo'. Zo, dat is 80 km genieten in de Franse Alpen met onderweg een hoop routekeuzes!

Mijn idee over het begin van de race is gebaseerd op dat van Thibault; we moeten op de oostflank van de Aravis terechtkomen, de 'snelweg' van dit gebied, hetzij rechtstreeks, hetzij via La Clusaz. Na de Aravis bouwen we hoogte op aan de Tournette, we cruisen langs de Parmelan en naar de dents de Lanfon, we vertrekken vanuit daar richting Roc des Boeufs en begeven ons weer terug naar de col de la Forclaz, bouwen hoogte op bij de Tournette en zoeken dan de gemakkelijkste weg terug naar Grand-Bo. Oke, de theorie klinkt prima, maar ik ben ervan overtuigd dat het al een grote uitdaging zal zijn om op de oostflank van de Aravis te geraken.



In de praktijk is het vrij simpel om voor de start een goede positie te bereiken, het gaat overal omhoog, de thermiekbellen zijn groot. Ik positioneer me aan de rand van de startcilinder tussen plukjes wolk, en wacht op mijn gemak tot het moment van de start. Let's go. Achter me zie ik honderd piloten op me afkomen richting de Aravis en het eerste waypoint. Ik kies ervoor om een directe lijn te vliegen in een poging de leading gaggle in te halen!

BPO 2017 - HET RELAAS VAN QUENTIN



Helaas, ik beseef me al gauw dat ik genoeg moet nemen met een plek in het midden van het deelnemersveld. De oversteek van de west naar de oostkant van de Aravis is heftig: de vario gaat van -2 m/s naar $5/6$ m/s, hij schreeuwt en piept en zuigt me omhoog naast de wolkenbasis, die bij de Aravis op ongeveer 3000 m ligt. Boven de bergkam is het #LeVolDuDauphin en het levert mooie beelden op met zoveel andere piloten samen.



Enmaal het eerste waypoint in the pocket, gaan de piloten alle kanten op. Ik besluit om naar een kant van de Tournette te vliegen die ik nog niet ken (en waar ik enkele gliders zie vliegen) waarbij ik over de grassige Sulens passeer. Ik kom Berfon en Pierre tegen en met hen pak ik het plafond van 2500m. We gaan op weg naar de Parmelan! Ik verlies veel hoogte tijdens de transitie en nadat ik een tijdje met mijn tenen in de bomen heb moeten overleven, pak ik waypoint 2 en kan ik richting Annecy, het gebied dat ik een beetje beter ken!



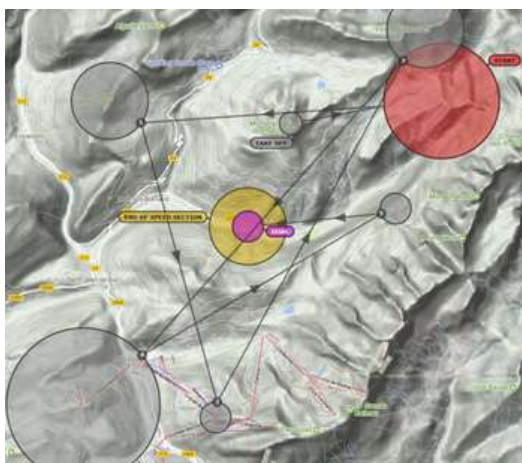
Terwijl ik me omhoog werk bij de dents herken ik opeens Max! We zeggen kort gedag en draaien samen een thermiek, daarna is het al tijd om de transitie te maken richting de Roc, die er nogal rustig uitziet. Sterker nog, ik realiseer me dat er niemand vandaan komt, behalve enkele piloten die na veel moeite omhoog zijn gekrabbeld. Ik krijg het warm, ik zit zo dicht bij de grond, het is tijd dat ik weer naar boven ga! Anders krijg ik haast zin om te gaan landen... En bingo, mijn wens wordt gehoord en twee vogeltjes tonen me een kleine thermiekbel. Ik werk en langzaam wordt het een prachtige bel, 2500m en klaar om terug het meer over te steken naar de Col de la Forclaz. Rustig dobber ik over het meer, onderuitgezakt in mijn cocon...

BPO 2017 - HET RELAAS VAN QUENTIN

Het is tijd om wakker te worden, het is nog niet gedaan, veel piloten hangen laag bij de Rocker du Roux en ik moet nog terug opdraaien tot boven de Tournette om een kans te hebben terug naar Grand-Bo te vliegen. Ik ken gelukkig de plek een beetje en vlieg naar het kommetje aan de rechterkant van de startplek. Het werkt snel en ik ben alweer snel onderweg richting de vleugels bij de Tournette waar ik samen met een andere piloot een thermiekbel pak voor het reliëf. Het gaat omhoog, het gaat nogal hard omhoog en al snel hangen we boven de rotsen op 2500m waarvandaan we over de berg kunnen hopen richting Grand-Bo. In een rechte lijn vlieg ik richting de eindstreep, met twee thermiekjes onderweg en een lange final glide maak ik de vlucht af. Ik had niet gedacht dat ik het kon. 4h45 gevlogen, 83 km, mooie herinneringen, ik ben blij met m'n dag en ga ervan genieten met een paar welverdiende biertjes en vrienden!

Taak 4 (vertaling Karlien Engelen)

Task 4	46,6km	84 au goal
	International	Belges
Gagnant	Olivier Henry	Lode Spruyt
Gagnante	Constance Mettetal	Karliën Engelen



Vandaag zien de condities er maar middelmatig uit. De meet director vreest ervoor dat de condities slechter en slechter zullen worden, dus hij zet snel een klein parcours voor ons uit. Kort, maar snel. Starten vanaf Grand-Bo, de racestart net achter de startplaats en vervolgens een ronde langs het eerste waypoint Aiguille Verte, tweede waypoint bij Clusaz, het derde waypoint bij Pointe d'Almet, vierde waypoint weer terug naar Clusaz, waypoint vijf op de Aravis en dan final glide naar de officiële landing van Grand-Bo.

De thermiek voor de start werkt niet zo goed als we gewend zijn, dus we moeten niet aarzelen om met 2000m naar achter te vliegen om de racestart te gaan halen. Vanuit daar is het vrij eenvoudig om cloudbase te bereiken. Vanaf dan is het vanuit de startcilinder goed te doen om de Aiguille Verte te bereiken, en de eerste gaggle vliegt verder, zonder te stoppen. Iets verder naar achter neem ik de tijd om bij dit waypoint weer tot aan cloudbase te geraken, en vertel mezelf dat het nog te vroeg is om bij la Clusaz weer omhoog te thermieken. Ik vlieg daarom een beetje slingerend, via de Danet, en de piloten voor me lijken die keus te bevestigen. Ze stijgen sneller op de Danet dan bij la Clusaz. Uiteindelijk komen we weer samen aan het begin van de Aravis, aan de kant van Clusaz. Vanuit daar vlieg ik samen met Aron naar het volgende waypoint. We haasten ons langs de ridge zonder helemaal tot bovenop de bergkam te klimmen.

BPO 2017 - HET RELAAS VAN QUENTIN



De lucht draagt super dus ik duw mijn Cure verder richting het volgende waypoint zonder te tijd te nemen om omhoog te klimmen, ik waag het erop, en het gaat weer gemakkelijk omhoog bij waypoint drie. Vanaf hier hou ik dezelfde tactiek aan, het is niet nodig om helemaal tot de top van de Aravis te klimmen, de route langs de rotsachtige en grassige bergwand leiden ons als vanzelf naar La Clusaz.

Ik verlaat het relief ongeveer op 2200m en zonder te draaien vlieg ik de cilinder van waypoint vier binnen met 2600m. Zonder verder nog te hoeven nadenken keer ik om richting het laatste waypoint en goal! Het was voor mij een indrukwekkende vlucht, de route in de flanken van de rotsige Aravis, klaar om ons levend te verorberen! Op deze vlucht heb ik nog iets meer speed getrapt dan normaal, het smaakt naar meer. Aan de andere kant heeft de vlucht me ook doen inzien dat er een groot verschil is tussen schermen uit de sportklasse en competitie-schermen... We spelen niet hetzelfde spel. Ik heb vandaag vrij snel en goed gevlogen en het zal me een mooie plek in het dagklassement opleveren. Ik blijf ook in het totaalklassement nog klimmen! Bovenal geniet ik echt van het vliegen en dat, dat is onbetaalbaar. 's Avonds hebben we een gezellige avond met vrienden, een pizza'tje, een paar biertjes en dan naar bed voor de rest van het avontuur!

Taak 5

Task 5	40,1km	93 au goal
	International	Belges
Gagnant	Cedric Fechoz	Joeri Bal
Gagnante	Bénédicte Saury	Karliën Engelen



Vandaag is het de laatste competitiedag, we verzamelen reeds om 9u30 voor een meteo briefing waar we vernemen dat er onweersdreiging bestaat voor het eind van de namiddag. Allen dus zo snel als mogelijk naar de start voor een laatste opdracht.

Voor deze laatste race is de startcilinder opnieuw achter de take-off, een turning point op "la Tournette" en meteen terug naar "Le Grand Bo". Take off om 12u30 en einde van de race om 15u of vroeger in geval de meteo te dreigend wordt, geen tijd om te treuzelen dus.

BPO 2017 - HET RELAAS VAN QUENTIN

Ik vertrek en ga rustig omhoog in een kleine groep die voor de take off blijft draaien. Al snel gooien een aantal piloten zich in een thermiek die wat sterker lijkt, achter de start. De rest volgt spoedig. Zelf zie ik het niet zitten om in een carrousel te draaien te midden van 70 opgewonden piloten, die scherp staan voor de laatste race. Ik blijf rustig draaien in een kleine thermiek. Rustig, maar het gaat omhoog. Aangezien ik nu alleen ben kan ik de thermiek ook optimaal gebruiken en draaien zoals het moet en ga even hoog als de groep wat verderop. Wat hogerop wordt de thermiek sterker en dat is een aantal mensen niet ontgaan: ik zie plots 50 piloten op me af komen die hopen met mij samen zo snel als mogelijk het plafond te bereiken. In het begin valt het nog mee, ik zit wat hoger dan de groep, maar al snel zit ik geprangd in een mallemolen. Ik bedenk dat ik helemaal geen zin heb in een botsing voor de laatste dag.



Het startsignaal klinkt dan ook als een verlossing en ik vertrek een beetje lager dan de massa richting "Le Lachat de Thones." Dat is de optie de hele groep lijkt te kiezen en inderdaad, de groep heeft gelijk. Het gaat inderdaad heel goed vooruit en al snel ben ik ter hoogte van de "Montagne de Cotagne" die leidt naar "La Tournette". Na wat krabben vind ik een lijn die me recht naar het waypoint op "La Tournette" brengt. Daar zie ik de eersten al de weg in omgekeerde richting nemen. Ik beslis om toch eerst hoogte bij te tanken tot op 2800m. om dan koers te zetten naar de goal.

Uiteraard, het is de laatste wedstrijd en ik heb niets te verliezen, ik kies mijn eigen opties: via de "Danay" en zie wel waar dat mij zal brengen.



BPO 2017 - HET RELAAS VAN QUENTIN

Mijn keuze is de juiste voor wat betreft de snelheid: "het vliegt vooruit". Ik word nog verwend met een kleine thermiek onderweg die me hopelijk helpt de end of speed lijn te halen zonder al te laag uit te komen. Ik vind nog een thermiekje boven de "Danay" en ik draai deze zeer strak op. Al draaiend zie ik uit een ooghoek een groep piloten aankomen vanaf de "Mont Lachat". In een impuls verlaat ik mijn thermiek en vlieg ik meteen naar de End of speed lijn in de hoop hen nog voor te zijn. Maar ik kom 20 meter te kort. Al krabbend om weer hoogte te winnen verlies ik de race tegen deze groep piloten grrrr. Gelukkig blijkt mijn route toch sneller te zijn geweest dan de keuze van de andere piloten waarmee ik samen op "La Tournette" vertrok. Toch zo geen slechte keuze dus, alles wel beschouwd. En voilà, ik sluit deze prachtige week af met een derde "goal", dit levert me beslist nog een verbetering met een flink aantal plaatsen op.

Met een brede glimlach en het hoofd vol prachtige beelden en mooie herinneringen keer ik terug huiswaarts naar ons Belgenlandje. Evenwel met een lichte hoofdpijn, een gevolg van wat te veel brouwsels op de prijsuitreiking en de afsluitceremonie...

En ik had wel wat te vieren. Want kijk, ik was gestart zonder al te veel ambitie maar eindig toch mooi als tiende in de algemene "Sport" categorie, voor mij echt wel de kers op de taart.

Hartelijk dank aan de organisatie, het was "koekegoed" en beloofd, volgend jaar sta ik er terug!

Quentin Debras

Belgian Red Eagles

www.facebook.com/BelgianRedEagles/

Blog

<https://glideonclouds.wordpress.com>



About Aspen6 project



"Starting to work with the Gradient R&D team only from September 2016 I had the chance to arrive at the really beginning of the Aspen 6 project. It was a great opportunity for me to start working on such an important project straight away. On the first flights I was immediately seduced by the shape of the glider, it was showing such a great improvement compare to the previous generation of Aspens and it included all the latest technologies Gradient had produced and tested along the years I could only praise the designer's work there. I have always been really attached to Gradient's DNA, which means great brake reactivity, handling, speed and performances so I was really looking forward to find these aspects back into the Aspen6. I was not disappointed, already on its very first flights Aspen6 showed great potential in term of handling as well as safety and performances. From the first performances tests we made I could so that the Aspen 6 would be one of the best in its category as well. It was a really promising project from these very first flights in Switzerland during the autumn 2016. Being part of the R&D team I have had the chance to see the glider evolve into its final version, which, I can say it frankly, is amazing to fly. A lot of aspect have been corrected along the way, the whole team has a huge passion for flying and a strong desire to fly so it was always very important to spend as much time as possible in the air to try and improve this Aspen 6. Each improvement was tested through many flights to make sure that the best compromise was found. Each time an improvement was made we tested it several time to be sure it was the right thing to do. As pilots first we all wanted to fly the very best glider we possibly could. I was able to see the glider evolve into what I think is the best Aspen Gradient has ever produced. The handling has been improved during the development and now offers a great amount of pleasure to the pilots, Aspen 6 goes where you want it to be without any hesitation, it is a pure product of the Gradient's DNA I am so attached to. I also had the chance to put the Aspen 6 through all kind of troubles to make sure that we have a glider which is safe in all conditions and I was mind blown by the result. In many ways the safety of the Aspen 6 could be compared to the one of an EN-B glider during the whole testing process I kept being amazed by this glider's reactions to what I was putting it through and I think that pilots will feel really safe under it. In conclusion I would say that I could not be happier that the first project I take part in with the Gradient R&D team is the Aspen 6 as it will be for sure a success that I will be proudly saying I took a part in."

Théo de Blic, GRADIENT R&D Team

Théo de Blic



aeroloisirs

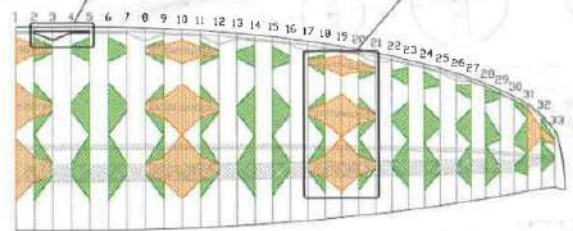
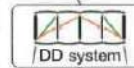
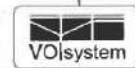
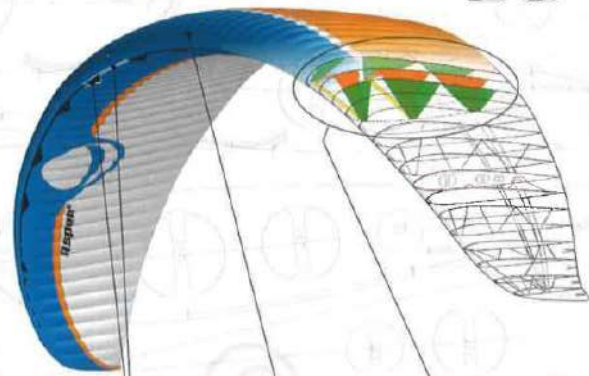
Club belge de vol libre

Quai Saint Léonard 55

4000 Liège

www.aeroloisirs.be olivier.georis@skynet.be

Aspen⁶
explore the invisible








GRADIENT PROTECT

RANKING IS KING

Deze nieuwe rubriek laat jou toe onze Belgische piloten beter naar waarde te schatten in hun ranking door hen te publiceren in onze annalen, dit onder meer in de categorieën waar minder aandacht aan wordt geschonken bij de internationale competities.

Top 5 wereldwijd






Bron van deze top: WPRS 1juli zonder rekening te houden met het BPO 2017. http://civlrankings.fai.org/?a=326&ladder_id=3&ranking_date=2017-07-01&

Rank	Nom	Pays	WPRS
1	Jurij Vidic		400.4
2	Aaron Durogati		395.0
3	Torsten Siegel		393.2
4	Honorin Hamart		386.6
5	Luc Armant		376.1

Belgische top 10

Rank	Nom	WPRS
149	Francis De Bruyn	189.3
246	Philippe Broers	149.7
248	Lode Spruyt	149.3
260	Joeri Bal	144.1
306	Aron Michiels	132.9
432	Pierre Therer	109.7
483	Nathanael Majoros	100.1
489	Maarten Coppens	98.4
594	Jan van der straeten	86.2
649	Marc Delongie	81.0

Top 5 Dames wereldwijd

Rank	Name	Nation	WPRS
52	Seiko Fukuoka Naville		274.2
71	Laurie Genovese		251.0
81	Silvia Buzzi Ferraris		238.1
142	Kari Ellis		192.6
165	Klaudia Bulgakow		183.0

Belgische top 5 Dames





Rank	Name	WPRS
3772	Kelly Lardinois	4.1
3816	Claire Wauters	3.9
4029	Sofie Bonte	2.9
4085	Rosanne Vaneeckhaute	2.6
4103	Rika De Kam	2.5

Belgische top 5 categorie « sport »

Rank	Name	WPRS
483	Nathanael Majoros	100.1
652	René Bosman	80.8
742	Bertrand Fontaine	72.0
861	William Vanaudenhove	62.5
864	Koen Michiels	62.1

Belgisch kampioenschap internationale ranking

Grand Bornand 2017 (source : <http://pwca.org/results/BPO/>)

Catégorie	Nom	Pays
Messieurs	Olivier Henry	
Dames	Constance Mettetal	
Serial	Lois Goutagny	
Sport	William Voisin	

Belgisch kampioenschap nationale ranking

Grand Bornand 2017 (source : <http://pwca.org/results/BPO/>)

Catégorie	Nom
Messieurs	Joeri Bal
Dames	Karliën Engelen
Serial	Joeri Bal
Sport	Nathanael Majoros

Kampioenschap BAPO

Mogelijks resten er nog 2 etappes te vliegen.

(Source <https://airtribune.com/bapo2017/results>)

#	Name	Total
1	Joeri Bal	1985
2	Lode Spruyt	1967
3	Philippe Broers	1958
4	Pierre Therer	1917
5	Francis De Bruyn	1872

DE AMBASSADEURS VAN COO

Revivez cette aventure en suivant ce lien
https://www.rtbef.be/auvio/detail_les-ambassadeurs?id=2213352

De uitzending begint met de voorstelling van de BLANCS MOUSSIS en hun twee ambassadrices, moeder en dochter die afkomstig zijn van Philippeville, wat niet naast de deur ligt. Er wordt overgaan op gastronomie met de voorstelling van een artisanale keurslager, die de gouden medailles verzamelt in zijn specialiteit (Maison Curnel te Stavelot), met degustatie van charcuterie in de kapittelzaal van de abdij en een woordje over het automuseum. Armel, die het programma presenteert, en de ambassadrices appreciëren dit. Daarna is er een wandeling in de bossen van Francorchamps die deel uitmaken van de gemeente Stavelot, met voorstelling van de kettingzaagkoning Roger Koekelmann. Hij toont zijn beeldhouwwerken op voet (een viool, een zeilboot, een harp) en de beproeving eindigt met een wedstrijdje bijwerpen. De ambassadrices zijn niet erg bedreven maar ze hebben een mooie glimlach.



DE AMBASSADEURS VAN COO

Terugkeer naar Stavelot om een fabrikant van draaiorgels of automatische orgeltjes (die muziek maken met geperforeerde kaarten) te bezoeken. Superinteressant en heel sympathiek. Aangezien Stavelot op de buiten ligt en het noodzakelijk is om in de geest van de tijd te blijven, wordt er ons een bio-fokbedrijf gepresenteerd van Limousins, koeien natuurlijk, en daarna wordt er overgeschakeld op het hotel Auberge du MAL AIME in Stavelot. De « mal aimé » is natuurlijk niemand anders dan Guillaume Apollinaire, beroemde Franse schrijver en dichter die drie maanden te Stavelot verbleef en het hof maakte aan Marie Dubois, destijds het mooiste meisje van Stavelot. De presentatie wordt met meesterhand gedaan door Guy Lemaire, die de Grote Markt et het musée APOLLINAIRE in de abdij van Stavelot toont. Nadese intellectuele intermezzo, en nog een kleine culinaire hap -men moet toch eten om te overleven en natuurlijk een beetje reclame te maken voor « Country fromage du Val de Wanne”-, komen we eindelijk aan bij de ernstige zaken en u zal opmerken dat ze het beste voor het laatste hebben bewaard.

Ik spreek natuurlijk over PARAPENTE, gekozen om STAVELOT te vertegenwoordigen ondanks de concurrentie van PlopsaCoo, het circuit van Francorchamps en veel andere zaken. Ja, de concurrentie was heftig ! En ja, het parapente is nu goed gezien en aanvaard en erkend als een attractieve toeristische activiteit, die deel uitmaakt van het landschap. Natuurlijk, zoals u weet hangt de parapente-sport steeds af van de weersomstandigheden. We moesten opnames doen begin april tussen de 3e en de 5e. We hebben moeten wachten en bidden om gunstige condities te hebben en de ploeg van duopiloten te verzamelen om aan onze toezeggingen te kunnen voldoen. De 5e 's morgens konden we hopen op een gunstig tijdsvenster om 15u. Oproep aan de vrijwilligers en een speciaal telefoontje aan de baas van Stéphane om deze vrij te geven voor de namiddag en hij aanvaardde (dank u Pierre, eveneens een parapentist). Zijn aanwezigheid was onmisbaar. We hadden als duopiloot, buiten Stéphane, Sergio die iedereen kent, kleine Pierre als jeune premier, en Philippe om het meisje te laten vliegen (de moeder en Armelle wilden niet vliegen wegens hoogtevrees blijkbaar), twee cameramannen en een geluidsman. Sandrine en Pascal moesten ook de hemel vullen. De zon heeft ons een knipoogje gegeven en heeft de atmosfeer goed opgewarmd, het bleef goed boven, de wind was pal uit het westen en alle vluchten waren een totaal succes. We hebben het hele team tweemaal kunnen doen vliegen met heel mooie landingen en heel mooie beelden. Op het einde van de dag was iedereen tevreden en blij. Een super promotie van onze sport.

Nogmaals dank aan heel de ploeg die ons deel van de uitzending heeft mogelijk gemaakt, ik ben hier slechts de spreekbuis van de gemeente Stavelot, de RTBF en zijn regisseur Jean-François Duysinx en directeur Christophe Stefanski, van de Ambassadrices Anne en Laurie, alsook van heel de ploeg van het Syndicat d'Initiative van Stavelot, die U allen hartelijk bedanken. De uitzending werd uitgezonden op zaterdag 13 mei 2017 op La UNE van de RTBF, en de episode over het parapente werd heel erg geapprecieerd in heel de streek.

Louis Neys, Hartelijke groeten, vlieg goed en veilig !

Zie hier de getuigenis van één van de piloten

“ ‘t Is vooral om Louis Neys te plezieren, die beschikbare duopiloten had gevraagd, dat ik me naar Coö begaf. Louis heeft zoveel gedaan en doet nog zo enorm veel voor de vliegplaatsen van Coö, dat ik hem dit niet kon weigeren. Aangekomen op de parking boven zijn Philippe, Stéphane en Sergiu al ter plaatse. De condities zijn niet geweldig en ik heb nog niet veel vliegreuen dit jaar. Ik zeg dus aan mijn collega's dat ik slechts zal starten als ze me werkelijk nodig hebben. Aangekomen op de weststart zijn de condities een beetje beter dan voorzien: er is een lichte bries met zijwind van rechts (West, Noordwest) en de potdichte hemel begint openingen te vertonen. Bij het openvouwen van mijn materiaal maak ik kennis met twee personen (een moeder en haar dochter) zonder te weten dat ze de twee protagonisten van de uitzending zijn. Terwijl ik me met hen onderhoud over de gevaren van parapente, schets ik mijn verhaaltjes over de statistieken en mijn persoonlijke ervaring. Ik reciteer mijn gebruikelijk zinnetje: « het is 22 jaar dat ik parapente vlieg en de tweemaal dat ik naar het ziekenhuis ben geweest, heeft men mij naar huis gestuurd en me gezegd dat ik niets gebroken had » (hopelijk blijft dit zo). Na deze woorden verklaart de jongste van de twee met duidelijke stem dat het met mij is dat ze wil vliegen. Zo zal het zijn. En ziedaar hoe, door het zuiverste toeval ik, te laat aangekomen en zonder veel motivatie, de show stal van de andere drie piloten. De rest is een formaliteit: proper starten en vooral als een pluimpje landen voor de techniekers, de regisseur en de presentatrice. Philippe vliegt met een cameraman die de “subjectieve” camera doet. Stéphane vliegt met de geluidsman die, naar het schijnt, zijn ogen niet van zijn instrumenten heeft gehouden en zelfs niet van het landschap heeft geprofi-teerd (professionalisme !). Enkele andere techniekers ontdekken het plezier van de vrije vlucht. Beneden aangekomen zegt de regisseur dat hij terug een vlucht wil doen (enkel met mijn purperen Gradient) want een cameraman met een afstandsbediende drone is op weg van Brussel en moet elk moment aankomen. Het is dan dat het geldstuk eindelijk valt en op dat moment besef ik dat ik waarschijnlijk ongewild één van de hoofdacteurs zal zijn... De tweede vlucht is helemaal geen formaliteit meer: de wind wordt steeds sterker en meer en meer lateraal. Soms komt hij helemaal uit het noorden. Ik zeg aan mijn passagier dat het « now or never » is. Drone of geen drone, we moeten nu starten want daarna zullen de condities te marginaal zijn voor een veilige vlucht. Ik start onmiddellijk en moet mijn scherm, dat verschillende keren wilt dichtklappen, in toom houden. Ik zeg aan Laurie dat de drone maar naar de duivel moet vliegen: safety first, maar ze zegt dat hij daar links beneden onder ons vliegt, op een goede afstand gezien de ietwat turbulente luchtmassa. Gelukt: de beelden zijn in de doos en het is tijd om te landen, want binnen ten hoogste een half uur zal het niet goed meer zijn om in de lucht te zitten. Ik wil hier nogmaals Louis Neys bedanken, zonder wie niets mogelijk zou zijn geweest (geen start- of landingsplaats). Ik wil me ook excuseren bij mijn collega's om de show ietwat te hebben gestolen :)”

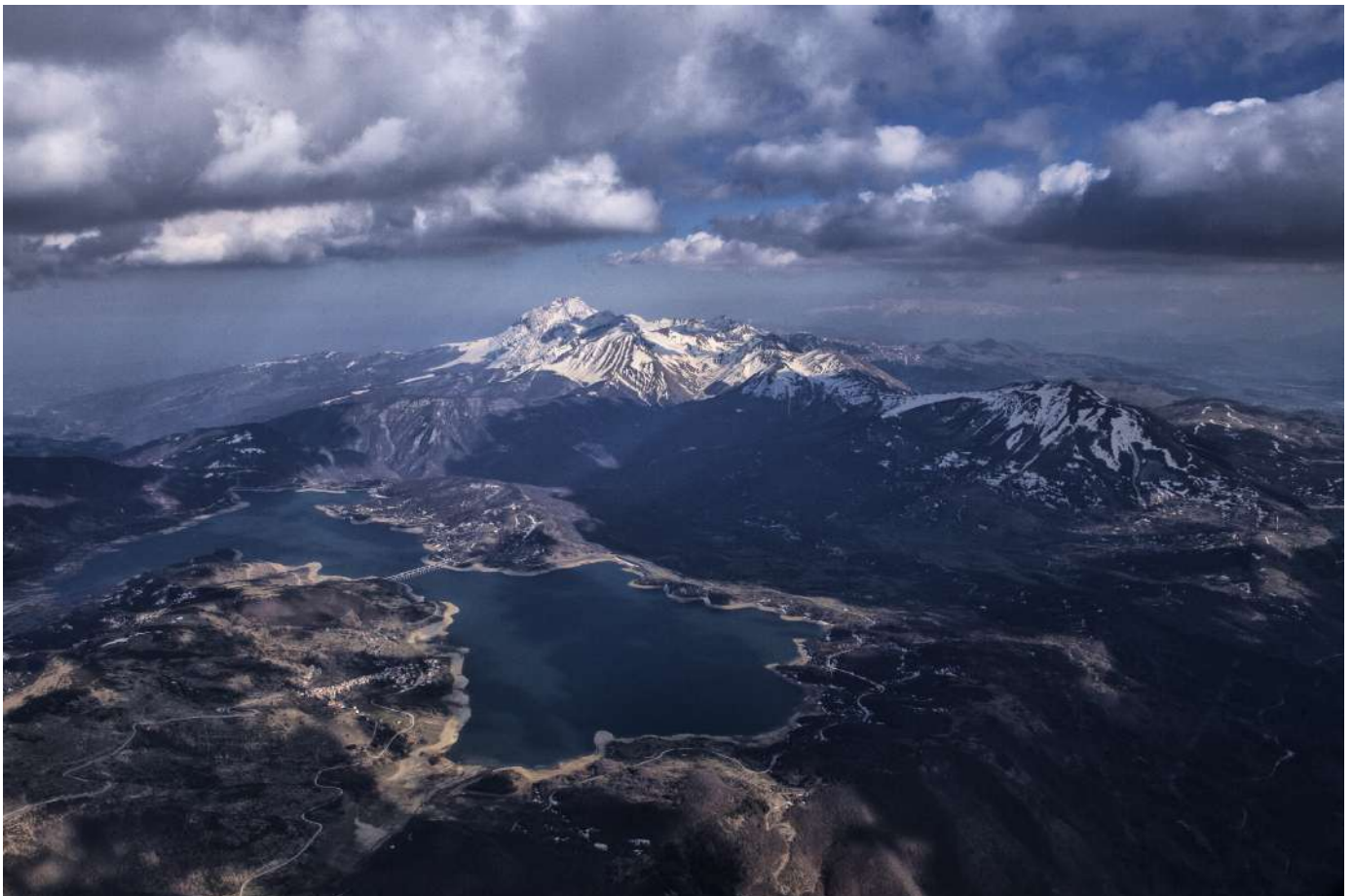
Pierre Therer

DE APPENIJNEN : HET WILDE HART VAN ITALIË

Spectaculaire landschappen, goede vliegcondities bijna het ganse jaar door en de alom bekende Italiaanse keuken...

Ik neem jullie graag even mee naar het wilde hart van Italië, de Apennijnen, een nog vrij ongerept maar prachtig gebergte. Enkele maanden geleden ben ik hierheen verhuisd, naar een stadje vlakbij de Centrale Apennijnen en Rome. Verbaasd door de schoonheid en de nog redelijke onbekendheid van deze regio voor het parapenten vond ik het interessant om deze ontdekking met jullie te delen.

De Apennijnen strekken zich uit over bijna het ganse land, van Ligurië in het noordwesten tot Calabrië in het zuidoosten, en is onderverdeeld in de Noordelijke, Centrale en Zuidelijke Apennijnen. Het hoogste punt is de Corno Grande (2912m) bij Gran Sasso in Abruzzo en worden gekenmerkt door een rijke diversiteit aan ecosystemen en 'wildlife', vlakke heuveltoppen en Alpijnse grashellingen.



Gran Sasso et Monti delle Iaga National Park

DE APPENIJNEN : HET WILDE HART VAN ITALIË

Gran Sasso en Monti delle Laga

Het Nationaal Park van Gran Sasso en Monti della Laga is echt bewonderenswaardig prachtig en zeker een plek om op je lijstje te zetten als je van mooie natuur houdt.

De Gran Sasso, met zijn ruige pieken, steekt uit boven de Campo Imperatore, een plateau op 1800m dat ook wel 'Little Tibet' genoemd wordt. Net onder de Corno Grande vind je de Calderone, de meest zuidelijke gletsjer van Europa en in het noorden heb je de keten van Monti delle Laga en het meer van Campotoste. Vanuit de lucht levert dit ongelofelijke beelden op, maar ook als het niet vliegt kan je volop genieten van de indrukwekkende omgeving.



Gran Sasso décollage

De twee meest gebruikte startplaatsen hier zijn Assergi (Campo Imperatore) op 2100m, bereikbaar met de kabelbaan, en Montecristo op 1627m, bereikbaar met de auto. De hoogste pieken langs de bergketen, de grashellingen met de lagere toppen en de brede vallei geven de mogelijkheid om verschillende condities te vinden en je vlucht aan te passen naar jou niveau.

Je een lokale XC vlucht doen en de bergketen volgen die van oost naar west loopt wat al een 60-70km is, of genieten van een soaring vlucht bij zonsondergang met het mooie panorama onder je. Bij een hoge cloudbase, min 3000m, kan je het gebied verlaten en richting Castelluccio, Poggio, Avezzano,... vliegen. Hoewel de meeste locals een andere startplaats kiezen om dan richting Gran Sasso te vliegen. In de zomer kunnen de condities soms te sterk worden maar er zijn zeker ook dagen met minder wind. De beste periode is de lente of de herfst. Ook in de winter kan je goede dagen hebben wanneer bij een hoge drukgebied de hoogte van de startplaats de mogelijkheid biedt om boven de inversielaag te vliegen.

Poggio Bustone

Poggio Bustone is door de lokale piloten één van de meest gevlogen sites in de Centrale Apennijnen en terecht. In 2009 vond er ook de PWC Superfinal plaats en in 2007 een pre-PWC. Op 1,5 uur van Rome sta je op de startplaats van Monte Rosato en kijk je uit op een brede vallei, de 'Valle Sante', met haar prachtig kleurenpalet gevormd door de verschillende meren en velden. Al thermiekend werk je je op en vlieg je naar Monte Terminillo waar je wilde paarden kan spotten onder je, of steek je achterin door naar Leonessa, om over de epische landschappen van Castelluccio en Monti delle Laga te vliegen en te gaan landen aan de voet van Gran Sasso.



Poggio Bustone

Voor de XC-piloten zijn er verschillende mogelijkheden voor 100-200km vluchten. De meest gevlogen route is waarschijnlijk Poggio - Terminillo – Avezzano – Poggio of na Avezzano verder te vliegen naar San Donato Val di Comino en terug te keren naar Avezzano indien je voor 200 km gaat. Het is niet eenvoudig om de vallei van Avezzano over te steken om verder te gaan aangezien ze vrij groot is, zeker niet als je hier de eerste keer komt. Ook terugkeren naar Poggio Bustone is niet altijd mogelijk omdat in de namiddag de zeebries in de vallei toekomt en deze te sterk is om 'headwind' te vliegen.

Ook voor de minder ervaren piloten is Poggio een ideale vliegplek. Met zijn W-ZW start kan je in de ochtend nog genieten van rustige vluchtjes, in de eerste bellen kan je je thermiektieken bijschaven of in de avond genieten van een rustig vluchtje bij zonsondergang. Je kan je wagen parkeren op de landing en met de shuttle bus van de lokale school naar de start gaan. Het is ook mogelijk om met de wagen naar boven te rijden, maar de weg ligt er redelijk slecht bij en op de start is niet zo heel veel plaats om te parkeren.

DE APPENIJNEN : HET WILDE HART VAN ITALIË

Castelluccio – Leonessa

Castelluccio is ook echt een adembenemende plek en zal je misschien al kennen. Helaas zijn momenteel alle wegen er naartoe afgesloten. Het is één van de dorpjes die door de laatste aardbevingen zwaar getroffen is.

Niet ver van Castelluccio vind je Leonessa, een NO site aan de achterkant van Poggio Bustone. Het voordeel hier is dat je met een kabelbaan naar boven kan. In de zomermaanden is deze dagelijks open en juni en september tijdens de weekends. Leonessa is hard aan het werken om het toerisme terug te doen heropleven en doen met veel plezier de lift ook open tijdens de week indien je dit vraagt. De startplaats is op Monte Tilla op 1769m en heeft een mooi uitzicht op de Apennijnen.

Norma – San Donato Val di Comino

San Donato Val di Comino en Norma zijn de sites waar we tijdens de wintermaanden vliegen en die nog ideale thermiek en XC-mogelijkheden bieden wanneer de Alpen onder een laagje sneeuw liggen.



Norma

DE APPENIJNEN : HET WILDE HART VAN ITALIË

Op 60km ten zuiden van Rome en op 15km van de zee ligt Norma. De startplaats (420m) ligt op de ruïnes van Antica Norba, een oude Romeinse stad, waar je eenvoudig kan toplanden. De lange ridge van 25 km geeft tijdens de middag heerlijke thermiekvluchten en in de late namiddag tot zonsondergang zachte soaring condities. De meest gevlogen route is van Norma naar Cori, terug richting zuidoosten naar Sezze om dan terug te keren, nog wat te spelen voor de start en na een toplanding nog wat na te genieten van de zonsondergang met vrienden. Na Sezze kan je ook proberen om aan de kust te gaan landen, wat meermaals geprobeerd wordt maar niet altijd lukt aangezien het vrij vlak wordt daar en de condities zwak.

Magic Norma wordt het ook wel genoemd hier omdat er vaak nog goede vliegcondities heersen zelfs bij zwaar bewolkt weer of Tramontana. De Tramontana is een sterke NE wind en Norma blijft vrij lang beschermd hiervan, het levert zelfs goede XC condities op door de hoge cloud-base zij het dan wel wat turbulenter.

In de zomermaanden is de zeebries vaak te sterk overdag en wordt er voornamelijk in de voormiddag en avond gevlogen. Vandaar dat dit ook vooral een wintersite is en de locals in de zomer richting de bergen trekken. Je kan hier de hele winter door vliegen maar zeker vanaf februari, maart zijn de condities hier goed.

Vanop de start naar het vlakland vliegen is verboden aangezien je dan in de CTR komt van het militaire vliegveld. Eigenlijk is er enkel een corridor naar de officiële landing beneden vrij gemaakt, voornamelijk tijdens de weekdagen dan.

Je kan dus zowel toplanden als beneden. Er is een lokale school die sinds kort vraagt om een fly-card te kopen als je gebruikt maakt van de officiële landing beneden. Net iets ervoor is er een 'noodlanding' die je ook kan gebruiken en van waaruit het makkelijk is om een lift te versieren naar Norma.

San Donato Val di Comino, de andere favoriete site voor de wintermaanden maar ook tijdens de andere seizoenen, ligt op 1,5u oostwaarts van Norma. Een hele mooie plek ook in de Apennijnen, zeker in de winter wanneer de toppen wit zien, en waar vluchten van 70-100km geen uitzondering zijn in deze periode. Het ligt op een lange ridge, die heen en terug ongeveer 40-50 km is, met een grote vallei omgeven door bergen.

Er zijn 2 startplaatsen, die je best met coördinaten zoekt want ze zijn niet zo 'zichtbaar', en een delta start. De hoge startplaats, op 1161m, is ZO-ZW gericht en bereik je na 40 min stappen. De andere start ligt op 937m, vlak naast de baan en in een kleine vallei die uitkomt op deze van San Donato. Om op de landing te geraken moet je vanaf hier dus thermiek nemen, of gewoon in één van de velden onder de start landen.

DE APPENIJNEN : HET WILDE HART VAN ITALIË

Zoals je ziet zijn er best fijne vliegmogelijkheden in de Apennijnen. Het algemeen niveau van de lokale piloten ligt hier ook redelijk hoog, ze zijn erg gedreven in XC vliegen, kunnen het ganse jaar door oefenen, en werken misschien ook iets minder dan in België.

De Apennijnen zijn anders dan de Alpen, misschien eerder zoals de Pyreneeën, en iets moeilijker om te 'lezen'. De bergketens en valleien liggen niet zo mooi georganiseerd als in de Alpen en je moet meer rekening houden met de verschillende winden (meteo wind, vallei, zee). Dit maakt het dan ook een goede plek om je XC-technieken bij te schaven. De lokale piloten weten me te zeggen: 'als je hier kan vliegen, kan je overal vliegen'.



San Donato Val di Comino

Naast de bovengenoemde sites zijn er nog veel meer, zoals Serrone, Monte Cucco of Tivoli, maar dit zijn degene waar wij meestal vliegen.

DE APPENIJNEN : HET WILDE HART VAN ITALIË

Praktisch

Je kan makkelijk op Rome vliegen en een huurauto nemen in de luchthaven. Ryanair heeft bijvoorbeeld heel goedkope tickets, vooral buiten het zomerseizoen vlieg je soms al voor 15 euro. Met de auto vanuit België is het al gauw 1400km, maar je kan er een leuke rondtrip van maken. Laat je niet afschrikken door het rijgedrag van de Romeinen, de regel is dat er geen regels zijn... dus ga gewoon met de flow en toeter maar wat terug.

Slapen doe je in één van de vele agriturismos, voor 20-30 euro pp. Campings zijn hier niet echt, maar je kan in sommige agriturismos voor 5 euro je tent of busje parkeren, en voor 5 euro extra gebruik maken van de douches en het zwembad (als er één is). De mensen zijn hier nog heel gastvrij en vriendelijk en kijken niet zo nauw op wat mag of niet. Maar verwacht langs de andere kant ook geen ticketjes van de afrekening, ook hier houden ze niet van hoge belastingen betalen.

Naast vliegen kan je in de regio ook vele andere activiteiten doen zoals klimmen, trekkings, de natuurparken bezoeken op zoek naar sporen van beren of wolven en prachtige natuur, mountainbiken, Rome of één van de vele kleine dorpjes bezoeken, naar de zee gaan om te zwemmen, windsurfen of kitesurfen of gewoon genieten van de Italiaanse zon en het lekkere eten.

Als je graag XC vliegt kan het handig zijn voor je vliegmaten om XC track of een spot te gebruiken, zodat zij weten waar je bent. Sommige plaatsen zijn echt vrij verlaten.

Liften is hier niet zo gebruikelijk als in Frankrijk, maar niet onmogelijk. Anders heb je ook de trein die je al ver kan brengen.

Er valt nog zoveel meer te zeggen over deze regio, maar indien je nog informatie wenst kan je altijd contact opnemen met me. Mijn vriend, Giuseppe (of Jo) Mastromichele en ik, hebben ook samen 'Fly the Apennines' opgestart. We gidsen jullie graag door onze regio en geven XC stages en guidance voor verschillende niveaus, thermiek stages, vliegvakanties en organiseren XC trips zoals 'Crossing the Apennines'. Jo heeft veel jaren ervaring als XC-piloot, competitiepiloot, tandempiloot en testpiloot, zowel in de Apennijnen als in de Alpen.

Indien je als individuele piloot, club of school interesse hebt om te komen vliegen, stuur gerust een mailtje naar info@flytheapennines.com of bel me op +39 388 926 6254 (of + 32 484 432 855 Whatsapp). Meer info vind je ook op onze website; www.flytheapennines.com en op onze Facebook pagina.

Dankjewel voor het lezen en vele groetjes!

Janna Stroobants

ERVARINGEN DELEN

Donderdag 27 april, volgens de weersvoorspellingen nogmaals een topdag.

's Morgens, laatste meteo- en NOTAM –check, de plafonds worden nogmaals heel hoog aangekondigd, bijna te hoog voor het speelterrein van die dag. Maar dat is al een tijdje zo, we kunnen het er maar mee doen. We kunnen tenminste hopen weg te geraken zonder al te veel problemen. Renaud legt de afspraak vast om 12u30 te La Roche, andere piloten van LaRoch'Ailes vervoegen ons. En voor éénmaal lijkt het erop dat we niet te lang moeten dralen om te starten. Het is heel erg cyclisch, maar met Renaud vinden we snel ons uitgangsticket. Het gaat krachtig en snel omhoog, de toon van de dag is gezet, de aprilvluchten op de Corimont zijn herkenbaar, één van de problemen van de dag zal zijn om niet te hoog te stijgen, en op tijd door te steken om zich niet te laten verrassen door het wettelijk plafond.



Ternauwernood de tijd om hieraan te denken en het alarm van de GPS gaat af, 1300 m, grote oren en de versneller ingedrukt. Voor mij passeert het, maar slechts net, downwind blijven de wolken trekken, en niet zo'n beetje, ik zie Renaud in een steilspiraal duiken, grote oren voldoen niet. Ik stuur naar Warempage, om me te verwijderen en naar de volgende thermieken te gaan, Renaud zal achterblijven tot Bastogne. Tussen Warempage en de E25 gaat het naar beneden, maar niet te veel, ik heb een rustige zone gevonden die me toelaat verder te vliegen en de aerologie van de dag te bestuderen. Eerste laag punt, overlevingsmodus, ik moet een beetje zoeken maar het stijgt weer. Ik probeer op de flank van een straat die van het NW naar het ZO loopt, richting Luxemburgse grens. Een constering: ofwel stijgen zelfs bakstenen, of je zuipt serieus af, maar onmogelijk om een comfortabele zone te vinden om rustig in verder te vliegen.

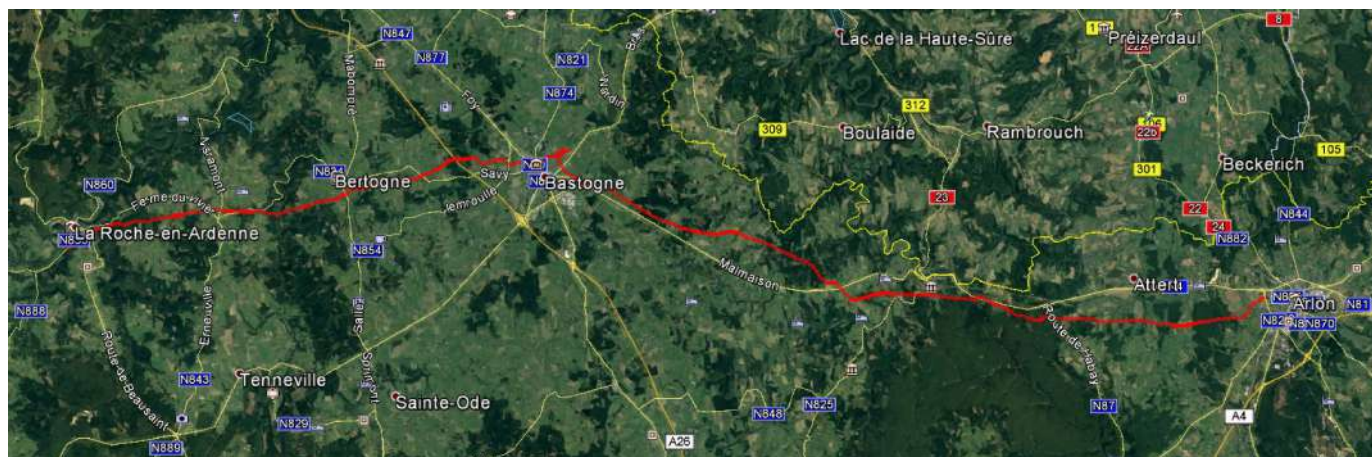
ERVARINGEN DELEN

Ik twijfel dus om de straat terug af te vliegen tot La Roche, Renaud vervoegt me, hij wil naar Arlon vliegen, het zal dus Aarlen worden. We gooien ons om van richting te veranderen en Luxemburg te vermijden. Het lukt een beetje, maar dan zakken we door, tweede laag punt in zicht, we moeten alles pakken wat voorbij komt, Renaud zal het niet redden. Na een moment van twijfel begint het weer te stijgen, té goed. Ik zie nog steeds het scherm van Renaud in een weide als ik al mijn eerste 360-ers moet maken wegens de ineffectiviteit van de oren. "Klaude !". Ik duw de versneller in om buiten de actieve zone van de wolk te geraken, maar daar is het de hel in de andere richting, ik val als een steen... Derde laag punt bij aankomst te Martelange. Ik activeer de survivalmodus. Een wolk wordt donker boven Bodange, ik begin te prospecteren, alles te pakken wat voorbijkomt, en uiteindelijk geraak ik weer weg. Ik heb juist een gevecht gewisseld voor een ander, hetzelfde probleem herbegint, de thermiek kan stenen doen stijgen, wat zeg ik, potvissen. Na meerdere ontsnappingspogingen ben ik verplicht me in serieuze steilspiraalen te gooien: -12 m/sec, meerdere rondjes in de centrifuge, en het wordt moeilijk om vol te houden. Ik heb nauwelijks 150 m verloren en het stijgt nogmaals. Uiteindelijk slaag ik erin de stijgwind voor een daalwind in te ruilen. Ik ben op minder dan 10 km van Arlon en het laatste lage punt van de dag. Het is door enkele kilometers een nulletje aan te houden dat ik erin slaag terug in een bel te geraken die me toelaat het BACC-keerpunt van Aarlen te halen. Level 3, hier ben ik ! Het terug vliegen zal voor een andere keer zijn.

Slechts 2u15 nadat ik 60 km verder geland ben, haalt Pascal, die van zijn werk komt, me op om me terug naar de startplaats te brengen. De bonus van LiveTracking !

Tot besluit: een heel mooie vlucht, maar heel beproevend. Tussen de overlevingszones op 3-400 m/agl, waar alle bellen tellen, en de zones boven 1200 m/amsl waar het moeilijk was om niet door de wettelijke plafonds te breken, heb ik geen tijd gehad om te genieten van de magere comfortzones (zonder nog te spreken van het vermijden van het Groot Hertogdom Luxemburg). Maar dat staalt de mentale weerbaarheid !

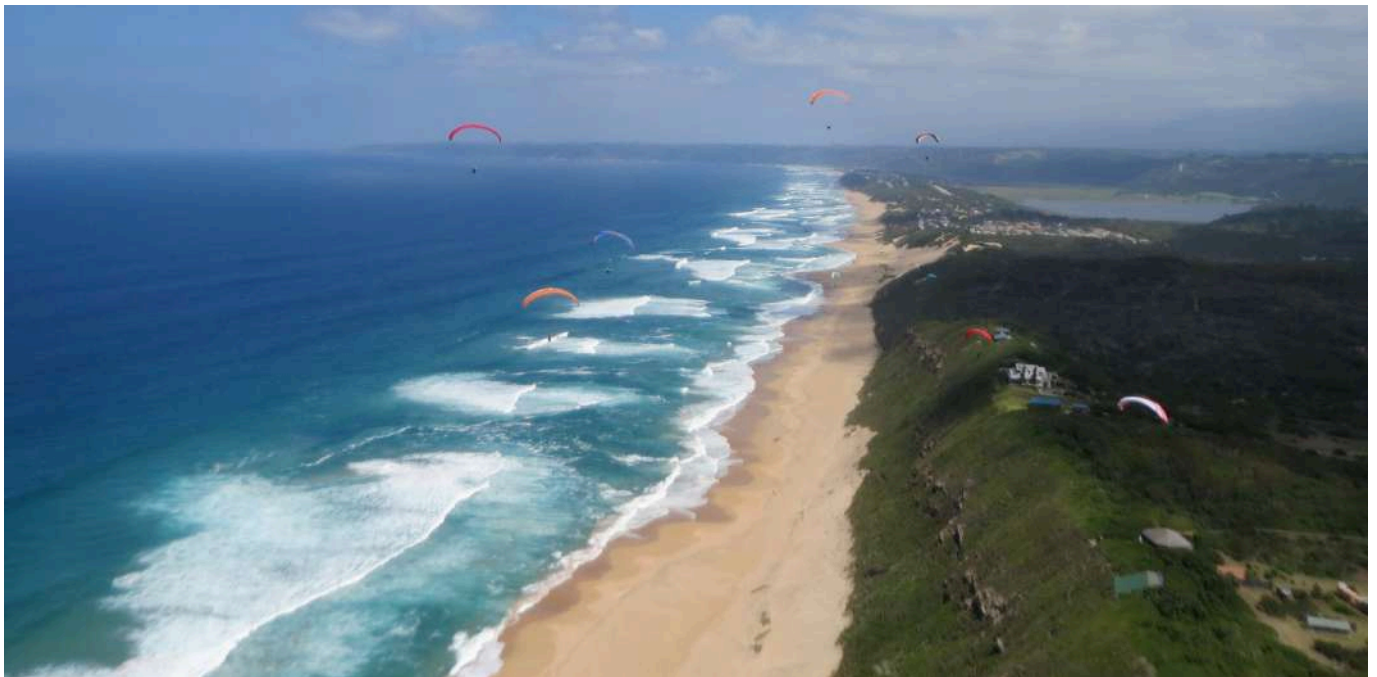
Quentin Debras - <https://glideonclouds.wordpress.com/>



ONTDEK ZUID-AFRIKA

Zuid Afrika Januari 2017 met Bart, Wim, Wim, Michel, Eric, Philip, Raymond, Peter, Pascal en Lies

Het is zaterdag morgen als we door een zonovergoten Kaapstad de weg naar Signal Hill nemen. Honderden flamingo's verkwikken zich in de Swartrivier naast de uitgestrekte sloppenwijken en een druk linksrijdend verkeer. Het is de aankondiging van de disharmonie die overal in het land te vinden is. In een landschap waar het woord indrukwekkend zelfs net wat tekort schiet, schrijnt de apartheid door in de dorpen van de zwarten naast die van de blanken. In de immense vlaktes die een lucht van vrijheid door je lichaam blazen, staan de huizen zwaar ommuurd en afgerasterd met prikkeldraad. In de olijkheid van de zon en de felle kleuren in de stad, dragen zwarte Afrikanen de borstel om je voorruit te wassen, en blanken de leiding over hun restaurant. Langs lange verlaten wegen, neemt de een de liftende ander niet mee en de andere de een ook niet. Zo leven twee volkeren net niet samen in één land.



Het is druk op Signal Hill, er zijn veel toeristen die er foto's nemen van het prachtige uitzicht op Kaapstad en de Atlantische Oceaan terwijl tandempiloten hen aan hoog tempo de lucht in nemen om naar het strand te vliegen. Het is er vliegen onder de wind, de Tafelberg achter ons houdt de sterke wind tegen tot waar hij voor ons in de oceaan in een halve cirkel neerslaat. De verantwoordelijke voor de site heeft geen SAHPA formulieren bij om vlieglicenties te maken, en dus mogen enkel de piloten die het al thuis hadden afgeprint, de lucht in. Ik ben bij de enige twee gelukkigen en prop me in de drukte tussen de tandempiloten om een vluchtje te doen in Zuid-Afrika's meest gefotografeerde decor.

ONTDEK ZUID-AFRIKA

We vertrekken later in de middag naar Wilderness, een vijf uur lange rit. Ondanks de vermoeidheid houdt nieuwsgierigheid mijn ogen open en zodra we uit de vlakte van Kaapstad de col overrijden, rolt zich een immens landschap voor ons uit. Gouden velden tot aan de horizon, overal kraanvogels en ibissen, lange bergketens op de achtergrond, her en der onderbroken door een afgelegen boerderij. Het lijkt op de VS en de hele route is een plezier voor de ogen. We logeren in de B&B van Cloudbase, de lokale paragliding school op wandelafstand van de site Wilderness Beach Hotel, en in de nabijheid van meer dan een handvol andere sites. De volgende morgen gidst Wim ons naar een site om 'eerst wat los te vliegen'. Het bruisend enthousiasme verandert in een ietwat nijpende stilte wanneer we na een half uurtje in Segdefield aankomen en de site zien. Iemand zegt uiteindelijk 'allé... voor Revin zijn we nu toch niet helemaal naar hier...' maar eens boven verandert alles. De start is erg groot en comfortabel, en we kijken uit over het Swartvlei meer dat verderop uitvloeit in de oceaan. Revin is al snel vergeten als we allemaal hoog in de lucht rondhangen en genieten van het immense uitzicht. In de namiddag proberen we te vliegen op Wilderness Beach Hotel, een kust site naast een hotel, maar de wind wakkert er niet meer aan. Enkelen doen het halve minuut vluchtje naar het strand, gewoon om het mee te pikken en omdat het er mooi is.



De volgende dag zit de meteo wat tegen met een miezerende regen, maar tegen de avond kunnen we vliegen op Map of Africa. Het uitzicht is opnieuw adembenemend en we doen een lange avondvlucht boven de rotsen waar de golven tegen aan bruisen. Kleinkrantz is de nieuwe site voor de volgende dag. Site is misschien net wat een groot woord, het is eerder een kleine zandbult waarvan één scherm per keer kan vertrekken. De wind staat wat cross en eens in de lucht, soaren we heel laag in rechte lijn met meewind richting Paradise Ridge verder oostwaarts. Het is bijna met de voetjes in het zand, maar daar aangekomen krijgen we meer dan genoeg om op te stijgen en hoog boven de ridge het lange strand af te vliegen. Ik val zeer zeker in herhaling, maar het is er prachtig! Op het einde van de ridge vindt Eric dolfijnen in het water en iedereen zet aan om te gaan kijken, maar in minder dan een minuut valt de wind plots helemaal weg. Er is geen zuchtje meer dat ons nog boven houdt. We wandelen de lange kilometers terug over een prachtig verlaten strand, met niks anders dan een brandende zon, de golven azuurblauw water die naast ons bruisen, en af en toe een ietwat verdwaalde vogel in het zand. Het is bloedheet maar niemand maalt daar om.

ONTDEK ZUID-AFRIKA



Diezelfde dag verlaten we Wilderness en zetten aan naar Porterville, een tocht van iets meer dan vijf uur door hetzelfde mooie landschap dat je niet toe laat te dutten. De site van Porterville is legendarisch om zijn enorme cross country mogelijkheden. Het is een langgerekte lage bergketen die van noord naar zuid loopt, met zeer veel stevige grote thermieken vlak voor het relief. We krijgen de volgende morgen bij het ontbijt een lange briefing over de site. Op de tafels in de Flyers Lodge liggen meterslange grote topografische kaarten, waarop Brad ons in een eindeloze woordenstroom toont waar we best wel en niet willen landen, waar struisvogelboerderijen zijn, waar zeker geen weg of piste is waar ze je kunnen komen halen, en hoe we best kunnen vliegen en hoe best niet. Eens zijn vinger verder dan 40 km van de start over de kaart glijdt, denk ik niet dat het voor mij nog relevant is en probeer ik enkel te onthouden wat hij tot dan allemaal heeft gezegd. Hij gaat door met zijn uitleg tot 80 km, alsof die afstand hier de gewoonste zaak van de wereld is. En de werkelijkheid blijkt daar niet zo ver van te liggen.

De startplaats is een uurtje rijden vanuit Porterville en het uitzicht is ronduit magnifiek: eindeloze en desolate velden in warme dorre kleuren tegen een helblauwe hemel. Het is verleidelijk om er te blijven zitten kijken, maar de wind wordt er al snel te sterk, en het venster om te vertrekken is te kort om te treuzelen. De kans is daardoor ook klein dat je twee vluchten kan doen op een dag en dat zet wat onverwachte druk om de thermieken niet te missen. Bovendien is het er zo erg warm, dat het in de namiddag eigenlijk te thermisch wordt om nog te kunnen landen. Het is allemaal wat impressionant en uiteindelijk doet de helft van ons eerst een eerder verkennend vluchtje.

ONTDEK ZUID-AFRIKA

Er wordt her en daar in de velden naast de piste geland. Met wat geluk kan ik er een langere vlucht van maken dan verwacht, want tot drie keer toe krijg ik tijdens het landen vlak boven de grond opnieuw een thermiek die me zonder dralen terug hoog naar boven brengt. Het lijkt een gigantisch vliegparadijs, met een uitzicht dat je de adem ontnemt. De meest ervaren piloten van de groep vliegen nog langere afstanden naar de andere vallei en hebben er hun vaste lunch stek ergens in de Piekenierskloof.

We zijn enthousiast wat er allemaal kan en het daagt uit om er meer uit te halen. Maar de volgende dag is de wind te sterk en zijn we verplicht tot luieren rond het zwembad onder de Eucalyptussen. Ik eet meteen ook iets verkeerd en er is de volgende morgen geen opstaan bij. Maar voor de anderen een nieuwe dag om te vliegen. Sommigen doen mooie crossen, anderen proberen ter plaatse de beste vlucht te maken. Ook de daaropvolgende dagen blijft het zo, voor de enen uren lange vluchten, voor anderen korter. Maar zonder twijfel voelt iedereen dat deze site ons heel veel kans geeft om langer, beter, verder te leren vliegen dan we gewoon zijn op de sites dicht bij huis. Zo verlaten als het dorpje daar in die grote vlakte ligt, zo groots zijn er de mogelijkheden om te vliegen.

Na de laatste vlucht zondag keren we terug naar Kaapstad, nog op tijd in de vooravond om misschien nog een vlucht te maken van Lion's Head naast Signal Hill. Maar het duurt lang voor we de weg vinden en als we eenmaal tussen de krioelende toeristen naar boven stappen, is de wind er te sterk aangetrokken en doen we net zoals iedereen: nog even genieten van het prachtig zicht over Kaapstad en de Atlantische Oceaan.

Een aanrader voor iedereen!



Praktisch

Je bent verplicht een visitor's license aan te vragen bij SAHPA (South African Hang Gliding and Paragliding Association), waarvoor je een formulier invult dat je hier kan vinden: http://www.sahpa.co.za/index.php?option=com_content&view=article&id=8&Itemid=6 Dit moet je samen met een kopie van je pilotenbrevet en 200 R (+/- 14 €) afgeven en laten ondertekenen door een instructeur die je op de sites of in de buurt kan vinden.

Zo goed als elke site vraagt ook een toegangsbedrag. De prijs daarvan varieert maar is redelijk laag en betaal je ter plaatse aan een school of op de site. Voor de sites in Wilderness kan je dit aankopen in de Cloudbase paragliding school (<http://www.cloudbase.co.za/index.php>), in Porterville in de Flyer's Lodge (<http://www.porterville.co.za/>) en in Kaapstad op de sites zelf.

Als je geen voorkeur hebt voor een bepaalde accommodatie, is op voorhand reserveren voor het logement niet noodzakelijk, er zal altijd wel iets te vinden zijn in de buurt waar je last minute terecht kan. Aangezien de condities best variabel zijn, kan je zo flexibel blijven en je bestemming aanpassen aan de voorspellingen.

Voor het vliegen in Porterville kan je recup huren per dag. Indien je zelf voor de wagen zorgt, kan dat voor ongeveer 450 R (ong. 32 €) per dag, indien je ook de wagen huurt komt daar 4 R (0,3 €) per km bij.

Lies Coddens



Thierry Moreau
Moniteur FBVL
Détenteur de la carte
professionnelle française

Prochains évènements :

Grands voyages itinérants : Chili mi-novembre 2017 & Brésil en février 2018 - Budget +/- 2500€ tout inclus. Encadrement Joël Favre (20 d'expérience sur ces voyages) et Thierry.

(Avions – encadrement 2 moniteurs – logements – repas – boissons - véhicules sur place - visites)

Stages pilotage perfectionnement 2018 : Stage avec David Eyraud. Il faut déjà penser à bloquer les dates : pilotage avancé Pâques 2018 - pilotage perf mai/ juin 2018. Stage réservé à des pilotes ayant au minimum un stage de pilotage à leur actif, afin d'optimiser la pratique en vol!

Petits voyages : vu la réussite cette année, nous proposerons à nouveau des séjours en Albanie, au Portugal mais aussi sur demande en Sicile ou en Corse en 2018.

Et toujours la possibilité de vous joindre à nous pour tester notre toute nouvelle formule d'encadrement vous permettant de voler encadré et sans stress sans pour autant devoir participer à un stage.

Pour plus d'infos sur nos stages et voyages : thierrymoreau@aufilduvent.net ou www.aufilduvent.net

Vous souhaitez renouveler votre matériel (voile, sellette, parachute de secours, casque, instruments,...), faite confiance à

Atom S.à r.l.

Distributeur



Toutes autres marques sur demande. Et aussi notre parc de voiles démo, de 20 à 40% de remise suivant heures de vol et modèle.

Advance : Alpha 6, Epsilon 8, Sigma 10, Bi Beta 6...

Gin : Bolero 6, Yéti 4, Explorer, Sprint3, Carrera +, Gto 2...

Ozone : Géo 5, Buzz Z5

Skywalk : Mescal 5, Tequilla 4, Cayenne 5, Spice, Poison...

Contactez-nous pour recevoir nos offres pour du matériel neuf, démo, d'occasion ou pour tester un modèle. info@atom-paragliding.com – www.atom-paragliding.com Thierry Moreau : +32 496 22 63 01 ou +33 667 36 89 07

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 09 MAART 2017

Aanwezig: Ronald Pincket, Jean Yves Squifflet, Christopher Hamilton, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Philippe Mal.

Geëxcuseerd: Leen Mortier. Jochen Zeischka.

-Verkiezing en samenstelling bureau.

Worden unaniem verkozen: Jean Yves Squifflet: voorzitter, Jochen Zeischka: ondervoorzitter, Olivier Georis: ondervoorzitter, Jean Solon: secretaris.

Philippe Mal vervoegt de werkgroep sites en clubs evenals vlakland sites en soaring, de coördinator van deze werkgroep is Nicolas Ancion.

- Data volgende vergaderingen:

27 april 19 uur.

31 mei 19 uur.

27 juni 19 uur.

- Theorie-examen Luik

Op vraag van een lid worden theorie examens georganiseerd in de regio Luik. Voorwaarde is een minimum van 10 piloten. Coördinatie en informatie betreffende de praktische regeling zich wenden tot Corentin. Idem voor Vlamingen die een examen wensen te organiseren in pakweg Kortrijk of Hasselt: minstens 10 personen moeten deelnemen aan het examen, een rustige zaal(tje) organiseren en iemand moet de praktische organisatie op zich nemen. De examinatoren komen dan te plaatse het examen afnemen. Alles gebeurt zoals gewoonlijk, enkel de plaats is verschillend en de praktische afwikkeling is in handen van de initiatiefnemer.

- Aanvragen om effectief lid te worden

Ronny Mens (OK) - Patrick Van Beeck (OK)

- Statuten

Ondertussen werden de statuten unaniem goedgekeurd door de alle leden die aanwezig waren op de Uitzonderlijke Algemene Vergadering in Leuven. De Raad van Bestuur dankt de leden die nogmaals de moeite hebben gedaan om naar een Algemene Vergadering te komen.

- "FBVL-BVVF" users op de verschillende fora

Om sneller (en bondig) te kunnen reageren op diverse fora wordt afgesproken dat de FBVL-BVVF zich als deelnemer op het forum zal inschrijven. Verschillende leden van de Raad van Bestuur zullen toegang hebben tot dit "lid op het forum" door middel van een gemeenschappelijk wachtwoord.

Zo kunnen verschillende raadsleden de raad vertegenwoordigen op de belangrijkste fora. De bedoeling is niet om ellenlange discussies te voeren en om op iedere kreet te antwoorden, echter voor belangrijke zaken is het goed dat de Raad alvast kan melden op de hoogte te zijn van een situatie en aan te geven waar en wanneer de leden een antwoord kunnen verwachten. Wij vragen onze leden ermee rekening te houden dat sommige standpunten eerst moeten worden overlegd in de gehele Raad van Bestuur en dat bij voorkeur informatie gelijktijdig wordt gegeven in beide landstalen. Daarom kan een complete reactie wel enige tijd vergen. Toch willen wij graag al een eerste aanzet geven op een forum indien dit nodig zou blijken.

- Administratie e-commerce my FBVL my BVVF

Nathanael werkt aan een online betalingssysteem voor alle diensten die de Federatie aanbiedt. Vanaf volgend jaar zal de keuze aangeboden worden om ofwel online te betalen, de lidkaart kan dan meteen worden gedownload. Of met een overschrijving te betalen en de lidkaart kan dan pas na enkele dagen worden gedownload (na ontvangst betaling en administratieve verwerking, max. na 2 weken). Het lid is wél verzekerd meteen vanaf het moment van overschrijven, dit komt ook zo op de lidkaart.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 09 MAART 2017

- Pioupious

De Pioupiou van Beauraing was defect. 3 stuks vervangbatterijen Pioupiou werden aangeschaft door Denis Lebrun en ook een paal voor de Pioupiou deze kostte ongeveer 120 €, de terugbetaling wordt goedgekeurd.

- Document officiële erkenning jongerenteam

Het jongeren team wordt officieel erkend door de RVB. Een document zal worden opgesteld met de vermelding van de namen van alle leden van het jongeren team. Wanneer een nieuw lid deze groep vervoegt moet een nieuw document worden opgesteld.

- Tekst Dune du Pyla

Beschermingen voor de duinen werden aangeplant. Op vraag van de gemeente wordt dit gepubliceerd in de Fly! De informatie zal tevens worden verspreid via de sociale media.

Het spreekt voor zich dat wij er alle belang bij hebben de aanplantingen te respecteren.

- Brevetaanvragen

Frédéric Rouwette doet een aanvraag voor duovliegen op de 7-Meuses – de goedkeuring wordt in beraad gehouden.

Mario Deroo doet een aanvraag voor (tijdelijk) Hulpmonitor parapente bij Luc van Sand. Dit wordt goedgekeurd. Hij mag voor 2017 tevens hulpmonitor zijn voor Air Expertise. Maar hij moet dit jaar zijn examen afleggen in een Belgische school, hij moet hiervoor een aanvraag indienen.

Eric Orban en François De Jaegere: doen een aanvraag voor stage duovliegen. Dit wordt goedgekeurd. Voorwaarde om de stage te beginnen is dat alle vereiste brevet voorwaarden moeten zijn vervuld.

Quentin Debras doet een aanvraag voor een stage duovliegen in de Franse school Air Alpin in Saint-Hilaire (ons niet meteen bekend). Dit wordt goedgekeurd indien de school erkend is door de Franse Federatie.

- Soaringbrevet

Al geruime tijd vragen leden om ook een soarobrevet in het leven te roepen, zoals dit ook bij andere federaties bestaat. Dit zal worden opgenomen door de werkgroep opleidingen.

Voor het behalen van een brevet is het de bedoeling om andere voorwaarden toe te passen. Een brevet zal in de (nabije) toekomst worden toegekend op basis van competenties en niet langer op basis van het aantal vluchten. Deze competenties zullen worden beoordeeld door (en op verantwoordelijkheid van) de school die de opleiding organiseert. Uiteraard moet ook nog in het theorie examen worden geslaagd.

Op basis van dit systeem zal ook een specifiek brevet voor soaring worden toegekend. Specifieke technieken die essentieel zijn voor soaring vliegen zal de piloot moeten beheersen zoals bv.: cobra start links, cobra start rechts en nog een aantal andere zaken.

De Raad wenst hier speciaal de nadruk te leggen op het feit dat soaring vaak wordt onderschat. Heel wat piloten doen meewarig over het soaren en doen het af "als helemaal niet moeilijk" en zelfs "dat is niet echt vliegen". Het klopt dat voor soaren het een stuk makkelijker is om uren in de lucht te blijven hangen; zeker in vergelijking met vlakland vliegen of vliegen in de bergen.

ECHTER... Dit wil niet zeggen dat voor soaren geen competenties of kennis van vliegen vereist is. Onervaren piloten worden makkelijk verrast door "plots" sterker wordende wind. De realiteit is dat ze de meteo niet hebben gecheckt en de aanwijzingen van toenemende wind niet hebben opgemerkt. Het dreigende effect van rollers is continue aanwezig en gevolgen van een venturi kunnen ook voor verassingen zorgen. Vaak worden onervaren piloten uit het "decor" gehaald nadat ze werden verrast door een stevige bries bij het opzetten van hun scherm. Van een cobra start horen ze dan voor het eerst (nadien) Wanneer een piloot door een te sterke wind langzaam achter de kustlijn wordt gezet komt in een bijzonder gevaarlijke situatie terecht. Hij zal tijdig en koelbloedig moeten reageren en zonder ervaring is het risico op een zwaar ongeval behoorlijk hoog. Zo werd een nu zeer gerespecteerd instructeur/school-eigenaar eens op jonge leeftijd op miraculeuze manier door de wind aan de grond gezet, nadat ook hij door de sterke wind van de kust werd geblazen...

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 09 MAART 2017

- Bijdrage tot onderhoud duinen in Nederland.

De Nederlandse autoriteiten hebben een systeem van "bijdrage tot onderhoud" van de duinen gestart. Mits een gift kan men op die manier het onderhoud aan de duinen steunen. Het spreekt voor zich dat wie vaak gaat soaren in Nederland op sympathie kan rekenen als hij hieraan meewerkt.

- AV van de Aeroclub.

Jean Yves deelt ons volgende informatie mee in verband met de Aeroclub (de BVVF is lid van de Aeroclub). Daar werd door een aantal leden voorgesteld om voortaan de kosten van FAI licentie door de piloten zelf te laten betalen. Jean Yves heeft hier kordaat tegen geprotesteerd: de competitie piloten zijn het uitstalraam van het vrije vliegen, zij promoten de sport en verdienen dan ook de steun van allen. De voorzitter en de secretaris vertegenwoordigen de FBVL BVVF bij de Aeroclub. Jean Yves zal iemand aanwijzen in geval in de toekomst zij beiden zouden zijn belet.

- Delta-opleidingen te Maillen

Le Dragonfly is een ULM die delta's kan slepen en er is er dus eentje gestationeerd in Maillen. Daar kunnen dus vluchten gemaakt worden met Delta's. Maillen zal worden opgenomen in de catalogus van de sites. Er zal uitdrukkelijk worden vermeld dat opleiding voor Delta vliegen in Maillen enkel mogelijk is mits toelating van de BVVF FBVL. Hiervoor moet een aanvraag worden ingediend.

- Status verzekering voor commercieel tandemvliegen

Dit is in behandeling, op 7 maart is er een vergadering met Aviabel. Meer hierover in het volgende verslag van de Raad van Bestuur.

- Vraag betreffende Skywonder:

Trike Valley heeft gevraagd wat er mogelijk is op de stand (TV aan de muur van de stand? Ophangen delta ? Jean Yves zal contact opnemen.

- "Marche et vol": TAT « Tarent' Air Tour »

Jean Yves zal vragen aan de initiatiefnemers om een artikel te schrijven voor de Fly.

- Inhoud van de volgende Fly!

Artikel van de jongeren. (betreffende reserve valscherf)

Artikel over Dune du Pyla.

Ronald stelt een artikel voor Wat doet de Federatie voor jou? Met positieve reacties.

Alle leiders van werkgroepen worden gevraagd om een lijst "te realiseren objectieven op te stellen"

Deze zullen opgenomen worden in de tekst.

De verslagen van de RVB zullen ook opgenomen worden in de Fly!

Samen met een verslag van de Algemene Vergadering (Jean Yves)

Christopher zal werk maken van een nieuwe page lay-out, ofwel met Indesign of met "Word".

Jean Solon zal voor de vertalingen zorgen.

Ronald stelt voor om toelating te vragen aan de Franse Federatie of aan Thermik om sommige van hun (interessante) artikels te mogen publiceren. Ronald zal contact opnemen met de redacties.

Olivier voorziet een artikel over Colombië en Nathanael een artikel over de Cumulus hoppers.

In de volgende Fly! zullen ook leden gevraagd worden om ons reisverslagen te sturen.

25 maart: deadline voor de artikels Fly!

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 27 APRIL 2017

Aanwezig: Ronald Pincket, Jean Yves Squifflet, Christopher Hamilton, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Leen Mortier, Jochen Zeischka.

- Een woordje vanwege de RVB aan alle piloten

Deze laatste weken hebben de inbreuken en de niet-naleving van regels het grootste deel van de beschikbare werktijd van de leden van de RVB in beslag genomen (zonder te spreken over de telefoonrekeningen die ontploften). Een inbreuk tegen het luchtruim of een boomlanding in een heel gevoelige zone kost ons uren werk. En vooral, al deze tijd die besteed wordt aan het ontwarren van deze situaties, is een tijd die niet gebruikt kan worden voor constructieve taken en de projecten die u aan het hart liggen.

Wij vragen aan onze leden om op een verantwoordelijke en bedachtzame manier te vliegen.

- Uitgenodigd

De Raad heeft Jo Veulemans (van de Dragonfly van Maillen) ontvangen om hem te horen en het probleem te bespreken. Wij wachten zijn voorstellen af en herinneren eraan dat we absoluut een goede verstandhouding willen op de vliegplaatsen in het algemeen en ook te Maillen.

- Agenda

- Opleidings- en brevetaanvragen

- Jaap Smit: Hulpmonitoropleiding bij AirXperience ("hulpmonitor in een NL school" (niet bevestigd op de website van Airtime: www.airtime.nl/instructieteam/), (nog) geen BVVF-lid (voor de monitorenverzekering), geen bewijs van XC-brevet of van 85% op het theorie-examen van de KNVvL, geen SIV-stage): OK.

- Robin Lefèbvre: Hulpmonitoropleiding bij Airsport (startvoorwaarden: OK). OK.

- Viviane Balot + Pierre Goosse: opleidingsaanvraag voor Duovliegen met Fou d'L (startvoorwaarden: Pilotenbrevet sinds één jaar: OK; 200 vluchten: 198, geen bewijs; SIV-stage: nee, voorzien voor 2017). Beide OK.

- Pascal Lhoas: Observator parapente (toegekend). OK.

- BPO en BAPO

De eerste taak van de BAPO is succesvol verlopen met start te Beauraing. Felicitaties aan Aron voor zijn eerste plaats.

De organisatie van het BPO is volop aan de gang. Niets speciaals te becommentariëren op niveau van de RVB.

- Beloning voor de Pick-Up club voor de ballonwedstrijd te Coe

2 flessen champagne. Ronald gaat zich hiermee bezig houden en een onkostennota binnenbrengen. Nathanaël zal ze overhandigen aan iemand van de Pick-Up club, hij ziet ze vaak.

- Incidenten Beauraing deze zondag

Over een periode van 2 dagen zijn er een groot aantal klachten geweest vanwege de buurtbewoners na twee boomlandingen, één piloot in de elektriciteitslijn, vele overvluchten boven huizen en landingen in verboden terreinen. Het is hoog tijd om actie te ondernemen opdat de vliegplaats op een dag niet definitief gesloten zou worden. Na discussie in de Raad en met Denis (vliegplaatsbeheerder en contact met de lokale autoriteiten), werd er beslist een systeem van badges in te stellen, vergelijkbaar met die van de Opaalkust. Deze badges zullen beschikbaar zijn op de MyBVVF-account van ieder lid die in orde is met zijn brevet en eveneens voor de buitenlandse piloten die in orde zijn. Op deze badge zullen de gebruiksregels van de vliegplaats alsook de het regionaal luchtruim herhaald worden. Op deze manier hopen we ook buitenlandse piloten te sensibiliseren voor de specificiteiten van Beauraing. Een mededeling zal gebeuren naar de aangrenzende federaties toe. Binnenkort meer nieuws!

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 27 APRIL 2017

- Gevolg onderzoekscommissie Elsenborn-Coo

De Raad van Bestuur heeft een onderzoekscommissie op poten gezet. Deze commissie heeft de betrokken piloten (per aangetekende brief) opgeroepen en heeft ze gehoord. Het uitgebreidere verslag van de commissie zal snel gepubliceerd worden. Wat betreft de gevolgen die moeten gegeven worden aan het incident van Coo/Elsenborn, heeft de raad nog geen beslissingen genomen met betrekking tot deze piloten. We zijn in eerste instantie bezig om ervoor te zorgen dat deze inbreuken niet herhaald worden. Wat dit betreft kunnen de 9 piloten die in inbreuk waren, een actieve rol spelen. De Raad zal gedurende een periode de houding en het gedrag van deze piloten observeren. Na meerdere uren discussie, beslist de RVB om verder te gaan in deze richting om nieuwe inbreuken inde toekomst te vermijden. U zal binnenkort nieuws hierover krijgen. Op dit ogenblik starten wij deze actie op.

- Overstapje Han-sur-Lesse

De landbouwer heeft het overstapje hersteld en Yves Borreman is er naartoe geweest en heeft betaald. In totaal 800 € met de huur erbij.

- BACC

Er zijn discussies aan de gang tussen de organisatoren van de BACC 2017 en andere piloten om de formule gelijk te schakelen met de andere Belgische competities voor wat betreft de controle van de vliegtracks. Deze piloten zouden een technische hulp kunnen bieden bij wedstrijden door de tracks te controleren op het gebied van het luchtruim terwijl anderen ze valideren voor de keerpunten. Een klassement van het type CFD zou nadien toelaten om de klassementen te laten variëren (clubs, groepen,...). De federatie zal een initiatief van dit type ondersteunen. Het blijft echter nodig om een peiling te doen bij de piloten en ook een bijeenkomst van alle betrokken personen om erover te praten.

- Briefwisseling: Ronny Mens: vragen over Air Fun.

-Fly !

We hebben beslist een herhalingstekst te plaatsen over de GPS-tracklogs en de verplichting om deze gedurende 3 maanden in het geheugen van de GPS te bewaren.

- Volgend theorie-examen : 29 mei.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 31 MEI 2017

Aanwezig: Ronald Pincket, Jean Yves Squifflet, Olivier Georis, Philippe Mal, Leen Mortier, Jochen Zeischka.

Verontschuldigd: Christopher Hamilton, Nathanael Majoros.

- Beuraing: landingsterreinen

De vliegplaats van Beuraing is in gevaar, meerdere recente incidenten hebben enkel maar de frustraties van sommige dorpsbewoners en de druk op de plaatselijke politiek om de vliegplaats te sluiten, vergroot. Wat kunnen we doen om onze vliegplaats te beschermen? Een landingsterrein kopen? De piloten, die daar gaan vliegen, beter controleren? Blijkbaar waren er nogal wat problemen met buitenlandse piloten. Ook komen er piloten zonder brevet vliegen te Beuraing, maar eigenlijk moet je een Pilotenbrevet hebben om er te mogen vliegen.

Om een landingsterrein te kopen zijn er meer fondsen nodig. Twee mogelijkheden:

Het idee van een Fly Card wordt geopperd. We zeggen dus dat het idee wordt gelanceerd en niet de Fly Card. We denken eraan, er is niets beslist. De Fly Card zou inbegrepen zijn in het lidgeld van de BVVF-leden, maar betalend zijn voor de niet-leden. Want nogal wat piloten komen vliegen op vliegplaatsen die betaald, gehuurd en onderhouden worden door de BVVF. Zowel buitenlandse piloten als Belgische piloten (met een buitenlandse lidkaart). Het geld van Fly Card zou uitsluitend gebruikt worden voor de aankoop of het onderhoud van vliegplaatsen. De Fly Card zou een jaar geldig zijn en toegang geven tot alle Belgische vliegplaatsen. We denken aan een bedrag tussen de 30 en 40 €.

De Fly Card zou een betere controle van de buitenlandse piloten toelaten: hebben ze een brevet? Kennen ze de Notams en de beperkingen van ons luchtruim? Enz.

Een ander idee: de verhoging van het lidgeld. Daarvoor moet er geen buitengewone algemene vergadering gehouden worden, dit kan worden beslist op een gewone Algemene Vergadering (info Jean Solon). Het bedrag van de verhoging zou enkel bestemd worden voor de aankoop en het onderhoud van terreinen.

Wat betreft Beuraing, is een plan van de terreinen nodig. Chris en Denis zullen de eerste stappen ondernemen om dit in kaart te brengen.

- Budgetcontrole

Op dit ogenblik zijn de uitgaven lager dan de gebudgetteerde bedragen, de tendens is dus goed.

- DF Maillen – Regels te Maillen

Op dit ogenblik zijn er nogal wat discussies en polemieken te Maillen, de raad houdt de situatie in het oog, maar is er niet direct in betrokken. De Raad bepaalt echter dat elke delta-lesactiviteit in Maillen verboden is zonder toestemming van de raad.

- Herhaling betreffende de werking van de Werkgroepen en de op de Algemene vergadering gestemde regels om beslissingen te nemen in de RVB.

Recentelijk heeft er een hele polemiek plaats gehad rond de oprichting van het een nieuwe competitie het BPC. Er zijn veel misverstanden geweest tussen de raad en de werkgroep. Vooral wegens gebrek aan en zelfs volledige afwezigheid aan communicatie.

Aangezien de regels niet duidelijk lijken te zijn voor leden van sommige werkgroepen, publiceren wij nogmaals de regels die in overeenstemming zijn met onze statuten (moeten): het is de Raad die de beslissingen neemt.

Bij de oprichting van de werkgroepen, werd de volgende tekst gepubliceerd (verslag van 30 juni 2016 in de Fly)

« De RVB wordt veranderd van een gesloten kring (wat tot nu toe altijd het geval was) naar een open gemeenschap waar werkgroepen onder toezicht van een lid RVB voorstellen en plannen uitwerken. De werkgroepen hebben enkel een "adviserende functie", zij ontwerpen een plan, stellen het voor en werken het verder uit. Het resultaat van het plan wordt voorgelegd aan de RVB, die het dan stemt. Een plan moet dus eerst worden voorgesteld alvorens het helemaal wordt uitgewerkt. Een update van de vorderingen gebeurt in de RVB bij iedere vergadering; ofwel per mail ofwel met een presentatie. De RVB kan het plan terugsturen voor wijzigingen. Finale beslissingen worden genomen door de RVB bij stemming.

Indien een lid van de werkgroep contact heeft met autoriteiten dan moet dit lid zich voorstellen als lid van een werkgroep met consulterende functie. Iedere verbintenis tussen BVVF en autoriteiten wordt aangegaan ofwel met een lid RVB aanwezig ofwel documenten achteraf getekend door lid van de RVB. Een lid van een werkgroep kan geen verbintenissen aangaan in naam van de RVB.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 31 MEI 2017

De leden van de werkgroep worden gekozen door de RVB. Een lid kan een werkgroep leiden, maar een gekozen lid van de RVB draagt altijd de verantwoordelijkheid, deze verzorgt de verbinding, rapportering naar de RVB. De leden van de werkgroepen beperken zich tot de activiteiten van de werkgroep waar ze in zitten. Een lid kan weliswaar in meer dan één werkgroep zitten.

In het artikel « Wat doet de federatie voor ons ? » (laatste Fly)

Daarin werd de werking van de werkgroepen nog meer in detail uitgelegd, zie hier een stukje uit de tekst:

De leden en de werkgroepen.

Tot pakweg een jaar geleden was het zo dat de organisatie van de Federatie beperkt bleef tot de leden van de Raad van Bestuur. Midden vorig jaar werd een geheel nieuwe Raad van Bestuur verkozen. Deze nieuwe Raad heeft in goed een half jaar tijd al een hele reeks veranderingen doorgevoerd en een aantal vernieuwingen opgestart.

De belangrijkste nieuwigheid is het systeem van de werkgroepen. Je hoeft nu niet meer in de Raad van Bestuur te zetelen om mee te werken aan de organisatie van onze Federatie. In iedere werkgroep zit er een lid van de Raad van Bestuur en die rapporteert aan de gehele raad.

Binnen een werkgroep kan iedere piloot, ook jij, allerlei voorstellen formuleren, zaken organiseren, uitwerken en natuurlijk ook activiteiten opzetten.

Belangrijke beslissingen worden nog steeds genomen door de gehele Raad van Bestuur. Dat is nu eenmaal de wettelijke werking van een VZW. De reden hiervoor is dat de wetgever wil vermijden dat een raadslid of een lid van een werkgroep, een hele werkgroep manipuleert of op zijn eentje beslissingen neemt. De belangrijke beslissingen worden dus steeds genomen binnen de Raad van Bestuur met een meerderheid van stemmen.

Het spreekt voor zich dat wanneer binnen een werkgroep bestaande uit enkele "specialisten", samen met vrijwilligers een nieuw systeem van brevetten uitwerkt of de examenvragen actualiseert, de Raad van Bestuur deze werkgroep daarin volgen. Tenzij er echt wel gegronde redenen zijn en dan worden die ook teruggekoppeld naar de werkgroep. Dit gebeurt allemaal in een losse sfeer en in goede verstandhouding. Best wel prettig samenwerken.

We onthouden dus dat het noch de werkgroep, noch een enkele Raadslid die verantwoordelijk is voor deze werkgroep, die de beslissingen neemt, maar het is wel degelijk de raad die beslist, bij meerderheid van stemmen.

De leden die vinden dat het te traag gaat, moeten begrijpen dat:

De raadsleden werken gratis, vrijwillig en houden zich bezig met veel verschillende onderwerpen. Dit neemt veel van hun tijd in beslag. De RVB vergadert éénmaal per maand, zo is het nu eenmaal. We signaleren dat er nog vacante plaatsen in de raad overblijven. De leden van de werkgroepen het beslissingsproces willen versnellen zijn welkom in de raad. Ondertussen volgen wij de regels die ons opgelegd zijn door de VZW-wet. De Raad bedankt u voor uw begrip.

- Brevet- en opleidingsaanvragen

Vraag voor een duopilotenopleiding van Sam De Dobbeleer (bij Airsport en uitzondering voor het theorie-examen). Goedgekeurd. Koen Michiels zal de evolutie van Sam documenteren).

- Goedgekeurde brevet- en opleidingsaanvragen

Dries Cordermans: SIV bij Sky Club Austria: goedgekeurd.

Johan Van Brussel: duo-opleiding bij Airsport: goedgekeurd.

Viviane Balot en Pierre Goosse: duo-opleiding bij Fou d'L: goedgekeurd.

- Ongevalseklaringen

Duo-ongeval Johan Gysens te Nieuwvliet.

JY zal contact opnemen met Luc Van Sand voor onderzoek.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 31 MEI 2017

Ongeval Pierre Goosse met Fou d'L

Ongeval zonder gevolgen.

- Brief Ikarus betreffende beginnelingen op de Belgische vliegplaatsen

Als een school er al niet in slaagt een leerling te sensibiliseren, wat kan de raad dan doen om de betreffende leerling tot rede te brengen ? Het is duidelijk dat er nogal wat moeite vereist is om het enthousiasme van sommige jonge piloten of aspirant-piloten. De invloed van de multimedia zijn niet te onderschatten...

- Vraag sponsoring van Pavel voor Swift.

De raad kent 200 € toe, op voorwaarde van 1 artikel over de Swift in deze Fly en 1 artikel in de Fly na de wedstrijd. Deadline eerste artikel: 15 juni.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 27 JUNI 2017

Aanwezig: Ronald Pincket, Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Philippe Mal, Christopher Hamilton, Nathanaël Majoros.

Geëxcuseerd: Leen Mortier, Jochen Zeischka.

- Ontmoeting Raad federatie & BACC & BPC op donderdag 29/6/2017

Deelnemers: BPC: Marc Delongie. Raad van de BVVF: Philippe Mal, Ronald Pincket, Olivier Georis. BACC : Antoine Lacroix, Julien Lacroix. Ter herinnering: Marc Delongie en Bertrand Fontaine vormen de kern van de BPC. Marc is eerder gericht op competitie en Bertrand op reglementering. Marc heft trouwens zijn kandidatuur gesteld om de werkgroep wedstrijden te vervoegen.

- Agenda van de vergadering:

- Wat zijn de wensen van de organisatoren van de BPC en de BACC ?
- Welke acties moeten we ondernemen om een goede harmonie te bekomen tussen de BACC en de BPC ? (Wens van de raad).
- De hulpmiddelen « XTools » & « Trace on line » zijn beschikbaar voor alle leden, of ze nu cross-piloten of beginnelingen zijn. Deze tools zijn hulp- en ondersteunende middelen die toelaten de vrije vlucht makkelijker aan te leren. En in België houdt dit een goed begrip van het luchtruim in.
- Gezamenlijke communicatie van de organisatoren en de federatie.
- Interne communicatie bij de BPC en de BACC ?
- Voorwaarden opdat de federatie de organisatie van een wedstrijd zou ondersteunen.

- BVVF-vertegenwoordiging in de KBAC-delegatie voor de BELANC-vergaderingen

Wim zal deelnemen aan deze vergaderingen. Met het oog op het verlichten van zijn werklast en om hem te ondersteunen, zal de raad aan Wim voorstellen om zich te laten vergezellen door een reeds competente persoon of iemand die hij zou vormen in de specificiteit van het luchtruim. Natha en Jean-Yves gaan hiervoor contact met hem opnemen.

-- Publicatie van het verslag van de RvB

De publicatie aan de leden van de raad zal in minder dan 48 uren gebeuren. De goedkeuring door de leden van de raad moet binnen de 72 uren gebeuren. Vervolgens maakt Jean de vertaling en wordt de tekst overgemaakt aan de auteur voor publicatie na nazicht van de vertaling. De publicatie zal dus maximum één week na de vergadering van de raad gebeuren.

- Fly!

De publicatie van de Fly wordt enkele weken uitgesteld. We wachten op het einde van de BPO om het verse nieuws van de BPO in de Fly te kunnen opnemen (resultaten en feedback van de evenementen ter plaatse). Het zou inderdaad jammer zijn om 3 maanden te moeten wachten alvorens nieuws over het BPO te kunnen lezen

- Lijst van te voorziene artikels:

Coo: vliegveld van Spa.

Beauraing: regels en veiligheid.

Artikel Spa ambassadeurs, geschreven door Louis (RTBF-uitzending).

Artikel Zuid-Afrika.

Artikel BAPO.

Artikel Jana Stroobants (flying the Appenins) = Jana contacteren.

Te voorzien: « Link » BAPO-film in de digitale Fly (onmogelijk in druk).

Artikel over de diefstal van het materiaal van Stéphane.

Publiciteiten invoegen (Jean contacteren).

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 27 JUNI 2017

Artikel Fly safe (Olivier & Christopher): een objectieve beschrijving van de feiten publiceren.

Artikel getuigenissen ongevallen + commentaren/raadgevingen.

Vragen aan Pavel of hij een artikel over de Swift instuurt (cfr. verslag van de vorige raadsvergadering).

- Subsidievraag Francis De Bruyn

Voor zijn deelneming aan het WK (inschrijvingsrecht: 450 €).

Zoals aangekondigd en gestemd op de algemene vergadering is het budget « deelneming kampioenschappen » overgeheveld naar sponsoring.

BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2017

	<u>Zonder verzekering (1)</u>	<u>Met verzekering (2)</u>
Gewoon lid	65 €	90 €
Eerste lidjaar	50 €	75 €
Na 31 augustus 2017	20 €	45 €
Supplement papieren Fly!	+ 35 €	+ 35 €
Verzekering BA duo-passagiers (3)		+ 50 € / + 150 € / + 300 €
Verzekering hulpmotor (4)		+ 25 €

(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 2016 tot 31 december 2017. Zie punt (5) 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 hetzelfde scherm. Premie per vleugel/scherm: 300 €, per individuele piloot: 50 €. 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 175 € (delta) of 225 € (dorsale paramotor).

(4) Bijkomende verzekering (bovenop het normale lidgeld met verzekering) uitsluitend voor gebrevetteerde XC-Piloten. Mits een supplement van 50 € betaalt de BVVF uw lidgeld van de Belgische Paramotor Federatie, maar u moet nog uw gegevens invoeren op de BPMF-website. 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) VERZEKERING:

AVIABEL, Louizalaan 54,1060 Brussel, TEL: 02 349 12 11.

Burgerlijke Aansprakelijkheid voor de vrije vlucht –sport:

Maximale dekking: 1.600.000 €.

Vrijstelling materiële schade: 150 €.

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

Lichamelijk letsel ten gevolge van een vrije vlucht -ongeval:

Overlijden van verzekerde: 3750 €.

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

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

Opsporings- en reddingskosten van verzekerde tot 3000 €.

Geografische uitgestrektheid:

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

BETALING ENKEL PER OVERSCHRIJVING MET VOLLEDIGE VERMELDING VAN NAAM EN ADRES OP BVVF-BANKREKENING:

FBVL: ING 310-0902218-10 - IBAN: BE41 3100 9022 1810 - BIC : BBRU BEBB

Dekking door de verzekering vanaf dat het lidgeld betaald werd, het uittreksel geldt als bewijs.

MOGELIJKE BIJKOMENDE DEKINGEN BOVENOP DE BVVF-BASISVERZEKERING

Hiervoor dient u dus eerst de BVVF-basisverzekering onderschreven te hebben (samen met uw lidgeld).

Dekkingsperiode: van de dag van betaling tot 31 december van het lopende kalenderjaar.

	Dekking basisverzekering	Bijkomende dekking	Totale dekking	Supplement per jaar
Optie 1 Enkel overlijden	3.750,00 €	25.000,00 €	28.750,00 €	15,00 €
	3.750,00 €	50.000,00 €	53.750,00 €	30,00 €
	3.750,00 €	75.000,00 €	78.750,00 €	45,00 €
	3.750,00 €	100.000,00 €	103.750,00 €	60,00 €
	3.750,00 €	125.000,00 €	128.750,00 €	75,00 €

	Dekking basisverzekering	Bijkomende dekking	Totale dekking	Supplement per jaar
Optie 2 Enkel blijvende invaliditeit (1)	7.500,00 €	25.000,00 €	32.500,00 €	45,00 €
	7.500,00 €	50.000,00 €	57.500,00 €	90,00 €
	7.500,00 €	75.000,00 €	82.500,00 €	135,00 €
	7.500,00 €	100.000,00 €	107.500,00 €	180,00 €
	7.500,00 €	125.000,00 €	132.500,00 €	225,00 €

	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	
Optie 3 Overlijden + medische kosten	3.750,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	5.000,00 €	85,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	170,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	255,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	340,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	425,00 €

	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	
Optie 4 Blijvende invaliditeit (1) + medische kosten	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	100,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	200,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	300,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	400,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	500,00 €

	Dekking basisverzekering			Bijkomende dekking			Totale dekking			Supplement per jaar
	Overlijden	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Blijvende invaliditeit	Medische kosten	
Optie 5 Overlijden + blijvende invaliditeit (1) + 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 €	110,00 €
	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 €	220,00 €
	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 €	330,00 €
	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 €	440,00 €
	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 €	550,00 €

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