

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

**NIEUWE
WEBSITE**

WWW.BVVF.BE

5	Woordje van de Raad
6	Uitnodiging om deel te nemen aan een BVVF-werkgroep
7-8	Suggesties Algemene Vergadering
9-11	Open Air Validation Team
13-15	Risk-homeostasis
17-26	Dossier vliegplaatsen: de 7-Meuses
27-30	Mededelingen
31	Ranking is King
32-35	De Airspace-reflex 2 – Sept-Meuses en Maillen
36-37	Vlieg&ski-week te Chamois
39	Lidgeld & examen
40-42	Verslag van de RVB van 11/01/2018
43	Verslag Algemene Vergadering 2018
44-45	Verslag van de RVB van 08/02/2018
46	Verslag van de RVB van 01/03/2018
47-48	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.BVVF.BE

RAAD VAN BESTUUR VAN DE BVVF

VOORZITTER

Jean-Yves Squifflet

0474555961

jy.squifflet@gmail.com

ONDERVOORZITTER

Jan Lauwers

0473 96 53 19

jan-lauwers@scarlet.be

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

Patrick Brison

0479 900 166

pbn@skynet.be

BESTUURDER

Olivier Georis

0486 31 34 36

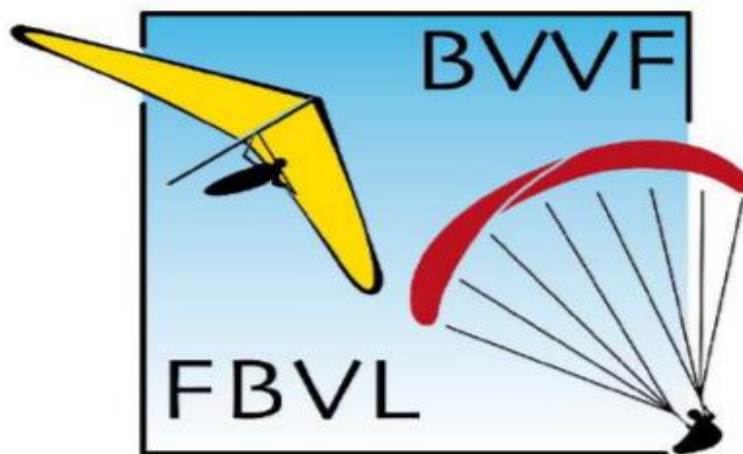
olivier.georis@skynet.be

BESTUURDER

Fabian Hernalsteen

0475 968 222

fabian.hernalsteen@gmail.com



Gerealiseerd door de Raad van Bestuur met hulp van Jean Solon en van Christopher Hamilton.



New distributor BGD for Belgium and Luxembourg :

Atom S.à r.l.

ATOM-PARAGLIDING.COM

BGD Glider range :

Adam EN/LTF A	Cure EN/LFT C
Epic EN/LTF B	Lynx EN/LFT C
Echo EN/LTF B	Diva CCC
NEW Punk EN/LTF B NEW	Tandem Dual & Dual Lite
Base Lite EN/LFT B	Seed - Kite



Test days BGD products: 28th and 29th of April*
 * Send an e-mail before 16th of April to book a glider for test

Belgian dealers :

Au Fil du Vent - Thierry Moreau thierrymoreau@aufilduvent.net	Confluence - Yves Borremans paraconfluence@scarlet.be	Coolvision - Luk Van Sand info@coolvision.be
Fou d'L - Jean-Yves Squifflet voler@voler.be	Free to Fly - Koen Michiels info@freetofly.be	Ikarus - Cris Claessen info@ikarus.be

WORDJE VAN DE RAAD

Dag allen,

Na regen komt zonneschijn! Nog even geduld en een super vliegseizoen komt er aan.

De organisatie van de BPO en BAPO is goed gestart, ook de DdT competitie draait op volle toeren. Smaakt naar meer!

De nieuwe informatieborden liggen klaar op de designtafels. Nog even geduld.

Nood aan informatie? Neem een kijkje naar het nieuwe fiche systeem openair én de database over de sites: het werkt!

Er is echter ook veel minder goed nieuws. We hebben heel wat leden verloren in 2017. Er waren ook bitter weinig mensen aanwezig op de AV. Ondanks de oproep om deel te nemen aan werkgroepen, was er niemand aanwezig op de werkgroep lidgeld. Nochtans een heet hangijzer....

Vandaar de nieuwe oproep die jullie in deze Fly zullen vinden. Kritiek geven is makkelijk. Maar we zoeken vooral mensen die er samen met ons iets willen aan doen. Positief ingestelde mensen: dat hebben we nodig!

Tenslotte nog dit: de laatste tijd werden de regels door verschillende piloten met de voeten getreden: zowel in de 7M als in Beauraing. (lees hier de lezersbrieven + link). We willen toch niet dat 1 van onze topsites wordt gesloten? De vrije vlucht impliceert respect voor elkaar en voor de omgeving (ook de bewoners!). Regels zijn er bovendien om de veiligheid van eenieder te kunnen garanderen. Free flight = safe flight

Laten we positief eindigen: 2018 wordt een jaar van grote uitdagingen. Wij willen ze aangaan, samen met jou!

UITNODIGING OM DEEL TE NEMEN AAN EEN BVVF-WERKGROEP

We want you!

Beste lid, goeiedag.

Zoals aangekondigd tijdens de AV, gaan we een werkgroep oprichten om de voor- en nadelen van een lidgeldverhoging te evalueren alsook de manier bekijken hoe deze in voege te brengen.

Vooreerst moeten we onze leden beter leren kennen om een goede beslissing te kunnen nemen. We moeten weten waar ze vliegen, hoe vaak, enz... Hiervoor moeten we een gemakkelijke en efficiënte vragenlijst naar onze leden sturen, om het best mogelijke overzicht te krijgen over hun activiteiten.

De eerste vergadering is voorzien op 22/03/2018. Hier zal de groep samengesteld worden, men zal er zijn mening over het onderwerp kunnen geven en de enquête voorbereiden die naar alle leden zal opgestuurd worden.

Een tweede vergadering op 26/04/2018 zal dienen om de ontvangen antwoorden te analyseren. De vergaderingen zullen plaats hebben te Zaventem, Veldeke 2.

Het is dus van belang dat de leden deelnemen aan de werkgroep. Het is cruciaal voor de federatie want het gaat over haar fondsen en kennis over haar leden. Als u niet in staat bent de verplaatsing te maken om deel te nemen aan de werkgroep, spreek er dan over rondom u en moedig de mensen aan om de enquête in te vullen.

We hopen op uw inzet voor uw federatie.

Dank om ons per mail te informeren over uw aanwezigheid op info@bvvf.be

SUGGESTIES ALGEMENE VERGADERING BVVF VAN FEBRUARI 2018

- Jeff Thielemans

Luchtruim: zoals in 2017.

- Patrick Brison

Andere : ik zou graag de aangekondigde prijs winnen !

- anoniem

Vliegplaatsen aankopen.

- anoniem

Airspace : de link naar de –kaart plaatsen op de vliegplaatsen van de federatie.

Vliegplaatsen : koop de terreinen aan.

- Kelly Lardinois

Vliegplaatsen : bouw een kunstduin te Charleroi (veel verlaten industriële terreinen aan lage prijs).

- Joris Verlent

Boekhouding : zie open source software.

Flycard: goed als je België interessant maakt voor de mensen (buitenlanders) => Tour de Belgique van de Ardennen naar het vlakland en terug.

Vliegplaatsen en landingsplaatsen = tussendoor ook landingsmogelijkheden.

- Michel Lambrix

De Belgische vliegplaatsen behouden en onderhouden.

- Sébastien Desmette

Wedstrijden : Het zou geniaal zijn om met de FFVL te onderhandelen zodat de BVVF-leden hun vluchten zouden mogen publiceren op de CFD.

-William Sterckx

Nieuw examen luchtvaartreglementering

Nieuw examen delta

Bijwerken examen parapente en duo + de vertalingen naar Frans

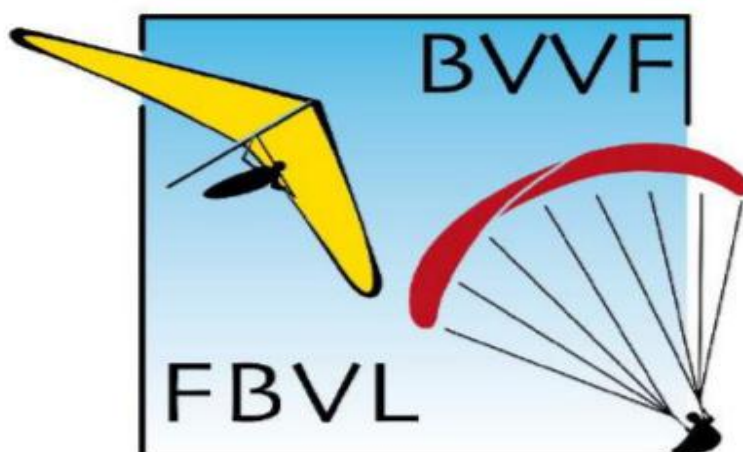
SUGGESTIES ALGEMENE VERGADERING BVVF VAN FEBRUARI 2018

- Thibault Voglet

Het zou interessant zijn dat de federatie stil staat bij de jongeren ! De toekomst ligt niet bij de oudste piloten. We hebben het geluk om getalenteerde jongeren te hebben, waarom ze niet meer helpen ? Hoe ? Financieel, hulp of materiaal, in de schijnwerpers zetten,... enz ! Niet genoeg leden ? Ga publiciteit en presentaties houden bij jongeren ! We horen niets over parapente, waarom ? Hoe de discipline in het voorlicht brengen ?

Wedstrijden : Sponsoring : er werd gezegd : geen financiering van wedstrijden wegens 1 persoon. De vraag was: waarom jij en niet X ? En trouwens willen we X niet meer steunen... OK, maar waarom zijn er niet meer Belgen in de wedstrijden ? Misschien omdat de federatie niet helpt !

Waarom de competitie niet helpen door een structuur op te richten die trainingen voorstelt ? Parapente = Vliegen maar ook fysieke conditie, mentale voorbereiding, tactiek, ... Waarom dus niet verschillende oplossingen voorstellen die hierbij helpen ? Ik wil me hier wel mee bezig houden (met een ploeg...) !



« DOUBLE TEST FLY ! »

les week-end du 12/13 et 19/20 mai

contact : christophegaber@skynet.be

DISTRIBUTEUR BELGIQUE - LUXEMBOURG :

Atom sarl - www.atom-paragliding.com

info@atom-paragliding.com

+32496226301 - France +33667368907

REVENDEURS :

Au Fil du Vent - Thierry Moreau

B6800 Lamouline

thierrymoreau@aufilduvent.net / +32 (0) 496 226301

Confluence - Yves Borremans

B6230 Buzet - Nivelles

paraconfluence@scarlet.be / +32 (0) 478 250264

Fou d'L - Jean-Yves Squifflet

B5530 Godinne

voler@voler.be / +32 (0) 474 555961

Free to Fly - Koen Michiels

B3220 Holsbeek

info@freetofly.be / +32 (0) 496 566493

Ikarus - Cris Claessen

B9850 Hansbeke

info@ikarus.be / + 32 (0) 477 922434

Coolvision - Luk Vansand

B8400 Oostende

info@coolvision.be - / +32 (0) 476 49 70 31



Wing: Griffin
Location: Faroe Isles
Photo: Jerome Maupoint



GIN

EEN NIEUWE DYNAMIEK IS ONDERWEG

Openair validation team

De Belgian Paragliding Cup (BPC) had oorspronkelijk de wens om een gelijkaardige dynamiek als die van zijn grote broer, de BACC, te creëren, maar waarbij het respect van het luchtruim centraal staat. Een challenge die zich ook over het hele jaar afspeelt, met een validering van de vlucht vanaf het moment dat de piloot via bepaalde keerpunten vliegt, maar waarbij de strikte naleving van het luchtruim in het DNA zit, om dezelfde kansen te geven aan iedere deelnemer. Om dit objectief te bereiken, heeft Flyxc.tools, waaraan Wim Verhoeve en Olivier Gosselet sinds meerdere jaren werken, ons in 2017 een echt hulpmiddel aangereikt: een Openair-bestand dat iedere vliegday gevalideerd wordt. Iedereen had in 2017 toegang tot deze tool en kon dus zijn vlucht voorbereiden en nadien gemakkelijk nakijken vooraleer hem te publiceren.

Even herhalen, een Openair-bestand is een tekstbestand dat alle informatie bevat over de luchtvaartzones in onze speelruimte (definitie van de vorm, type van zone, onder- en bovengrens). Er zijn veel tools die in staat zijn om dit te lezen en op deze manier deze gebieden te visualiseren of, tijdens de vlucht, de piloot te waarschuwen dat hij een verboden zone nadert. Het gebruik ervan, samen met een track log, laat toe om na te gaan of deze track geldig is en geen inbreuk betekent ten opzichte van het luchtruim.

In het begin van de winter was onze motivatie om de BPC in 2018 te verlengen nog intact. Echter, Wim laat ons weten dat zijn beroepsbezigheden hem veel tijd gaan kosten en dat hij niet meer zoveel tijd zal kunnen besteden aan dit project. Olivier heeft enorm veel tijd besteed aan de ontwikkeling van de tool. Wim heeft tijd noch moeite gespaard, niet enkel met alle informatie over de luchtvaartzones, die regelmatig updatet worden, te verzamelen, om een zo correct mogelijke database te bekomen, maar eveneens om na te gaan of de robot die de NOTAM's analyseert, deze correct interpreteert, en er aldus voor te zorgen dat het gegenereerde Openair-bestand overeenkomt met de realiteit van elke vliegday.

We moeten dus een oplossing zoeken, opdat de BPC verder kan in gelijkaardige condities: het ter beschikking stellen van tools die het leven van de piloten, die mooie vluchten willen maken met respect voor het luchtruim, gemakkelijker te maken.

We hebben dus met Jean-Luc Gilson deze winter gewerkt aan een nieuwe versie van onze tool Friendly Airspace Tool (<http://mids.be/notam/bpc/bpc.php>). Het doel was een team valideerders toe te laten gemakkelijk het door Flyxc.tools gegenereerde bestand na te kijken en, in voorkomend geval, te verbeteren (één of meerdere zones bijvoegen of weghalen om een gevalideerd bestand te produceren).

EEN NIEUWE DYNAMIEK IS ONDERWEG

Het doel is te gebruiken wat de huidige technologie ons ter beschikking stelt om doeltreffend te zijn. Het gebruik van een Facebook-groep (Openair validation team) laat ons toe om alle vragen te delen, die gesteld worden over het luchtruim en de dagelijks gepubliceerde NOTAM's. Het laat ons ook toe om ons onderling te organiseren. En Google agenda laat iedere vrijwilliger toe zich in te schrijven voor de validering van het OA-bestand, dat ter beschikking gesteld wordt aan de gemeenschap en Google drive laat ons toe de op deze manier gevalideerde bestanden op te slaan.

Om toegang te geven tot deze bestanden aan een zo groot mogelijke groep, zullen twee tools gebruikt worden: de Facebookgroep van de BPC laat interactiviteit toe, en Google agenda geeft toegang aan iedereen, met inbegrip van degenen die geen Facebookaccount hebben. De Facebookgroep van de BPC (<https://www.facebook.com/groups/BPCup/>) bevat dus elke dag de publicatie van de Openair-bestanden met en zonder « danger » -zones. We maken van de gelegenheid gebruik om er commentaren aan toe te voegen. De piloten hebben de mogelijkheid om vragen te stellen. De bedoeling van deze interactiviteit is toe te laten dat elke piloot zijn eigen kennis over dit onderwerp vergroot en eventuele vragen stelt betreffende het gepubliceerde Openair-bestand of de bijgevoegde commentaar.

De tweede tool die we dat we in voege hebben gebracht om deze bestanden te verspreiden, is een tweede Google agenda, die toegankelijk is voor iedereen en waarin we elke dag een evenement creëren, waaraan we een bestand voegen dat het Openair-bestand van die dag is. De BVVF (<http://www.fbvl.be/airspace-intro/openair/>) en de website van de (http://www.belgianparaglidingcup.be/OAupdates_all) publiceren deze kalender die toegankelijk is voor iedereen, ook voor diegenen die geen Facebook-account willen hebben.

We hebben beslist om proef te draaien voor het begin van het vliegseizoen, door het bestand te publiceren, wat ook de weersvoorspellingen waren. Na twee of drie keer finetunen werkte het systeem en de bestanden zijn zonder al te veel problemen gepubliceerd.

De verschillende uitwisselingen binnen het team en de commentaren die we krijgen, tonen de interesse van steeds meer piloten om deel te nemen aan deze inspanning om alles te begrijpen en dus het luchtruim te respecteren. Het is zoveel makkelijker om te zeggen dat de vrije vlucht vrij moet blijven en dat de beperkingen onze vrijheid om te vliegen waar we willen, niet moeten dwarsbomen. Via deze dynamiek hopen we dat deze egoïstische mentaliteit nog slechts de mantra zal zijn van een minderheid en dat we niet langer incidenten door onverantwoordelijke piloten zullen meemaken zoals dat van Elsenborn vorig jaar, die de vrijheid van heel onze gemeenschap in gevaar brengen.

EEN NIEUWE DYNAMIEK IS ONDERWEG

Als andere piloten het valideringsteam van de Openair-bestanden willen vervoegen en aldus willen deelnemen aan dit gezamenlijk werk, neem dan contact op met ons: info@belgianparaglidingcup.be of berfon op Facebook. Hoe meer we zullen zijn, hoe zekerder zullen we kunnen zijn dat er elke vliegbare dag een gevalideerd Openair-bestand beschikbaar zal zijn.

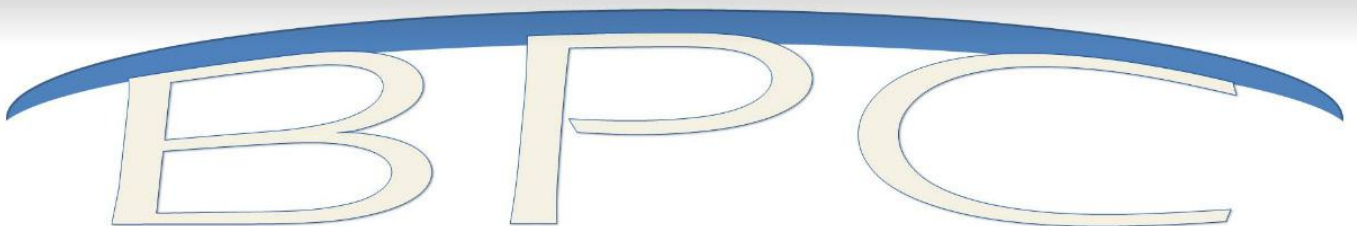
Vervoeg de Facebookgroep BPC <https://www.facebook.com/groups/BPCup/> als u er nog geen deel van uitmaakt om gemakkelijk deze bestanden te verkrijgen of, in voorkomend geval, uw vragen te stellen.

Kleine herinnering die steeds noodzakelijk is: ondanks onze moeite om een zo correct mogelijk Openair-bestand te leveren, kunnen fouten steeds optreden. Het is dus aanbevelenswaardig zich te informeren op de "klassieke" informatiesites (Belgocontrol) om de informatie te verifiëren met betrekking tot de vliegplaats waarop u naartoe gaat.

Ook een kleine herinnering betreffende de BPC: schrijf u in op <https://www.xcontest.org/bpc/fr/>. Het is gratis en dat zal uw vluchten wat kruiden in de loop van het jaar. Maar opgelet, uw vlucht zal pas geldig zijn als deze het luchtruim respecteert !

Goede vlucht en « Fly safe »....

Bertrand Fontaine



RISK-HOMEOSTASIS ...

... of het « constante risico » -management van ons gedrag

Dag iedereen.

Het seizoen 2018 zit weldra op rails, we hebben al enkele mooie dagen gehad en sommige gelukzakken hebben al hun eerste overlandvlucht gemaakt. Felicitaties.

Ik hoop dat dit nieuw seizoen nog beter zal zijn voor u, en in dit kader had ik graag met u een gedachte gedeeld over het risicomangement in onze sport.

Er bestaat een theorie, die ik interessant vind, die van de « Risk-homeostasis ». Deze theorie is gebaseerd op de speltheorie. Ze vertrekt van de hypothese dat, in elke situatie van het dagelijks leven, mensen een bepaald risiconiveau aanvaarden van zodra ze er een “winst” uit kunnen halen, die het nemen van dit risico rechtvaardigt.

Om hierover meer te weten: <https://www.securite-routiere-az.fr/h/homeostasie-du-risque/>

Ik ga hier geen cursus over geven, maar in het begin van het vliegseizoen nodig ik u enkel uit om na te denken over hoe u risico's beheert in uw sportbeoefening. Ik vind dat het soms interessant is om te begrijpen waarom we op de één of andere manier handelen, om op die manier ons te verbeteren of ten minste minder fouten te maken.

Wat zegt deze theorie ? Grosso modo hebben we allen onze eigen persoonlijke schaal om de risico's die we nemen, in te schatten, en we hebben allen een « comfortzone », een zone van gebruikelijke risico's. Of het onder onze parapente, in de wagen, op ski's, of in het dagelijks leven is.

We kunnen deze schaal op de volgende manier voorstellen (fig 1):

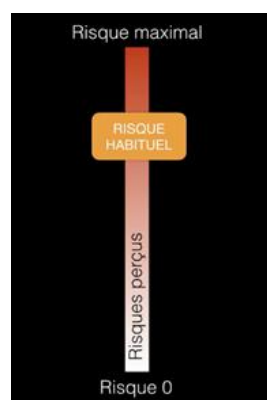


fig1

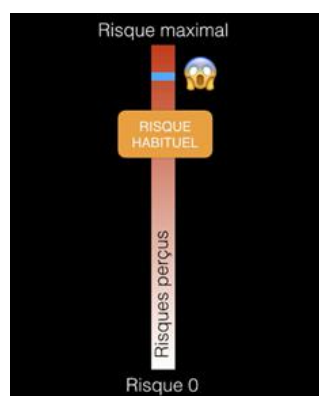


fig2

Wat gebeurt er als we merken dat het risico verhoogt ? (De weersomstandigheden worden heviger, de thermieken worden verhakeld, de wolken worden groter, de hemel wordt bedekt, ...). We nemen de verhoging van het risico waar en onze angstgevoelens nemen toe, wat een goed zaak ik. Dit is een verdedigingsmechanisme (fig 2).

RISK-HOMEOSTASIS ...

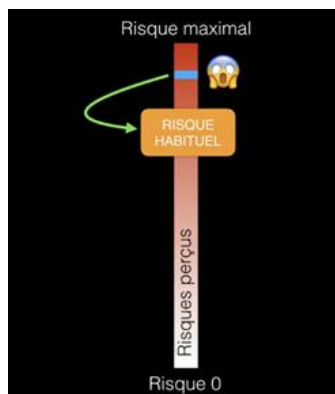


fig3

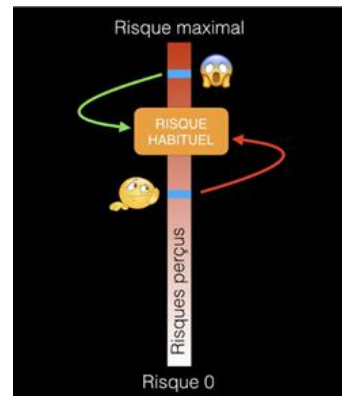


fig4

Wat gaat er daarna gebeuren? Wel, natuurlijk gaan we ons aanpassen (we gaan landen, ons van de wolken verwijderen,...), kortom, we nemen de benodigde acties om terug te komen op ons gebruikelijk risiconiveau (fig 3).

Ander voorbeeld van een dergelijke situatie: we zitten in de wagen op de snelweg, op 120 km/u en plots is er een zware regenbui. Automatisch gaan we vertragen.

Dit alles is toch perfect, waar is het probleem dan?

Eigenlijk moeten we niet praten van een probleem, maar moeten we weten dat dit systeem van risicoregulering in beide richtingen werkt. En het is net daar dat we ons kunnen laten verrassen.

Inderdaad, als onze « inwendige risicothermostaat » ons doet reageren als we merken dat het risico stijgt, doet deze « thermostaat » ons ook reageren als we een vermindering van het risicogevoel waarnemen (fig 4).

De vermindering van de risicowaarneming produceert een beetje hetzelfde effect als verveling. Bijvoorbeeld in een situatie waar er niet veel gebeurt.

Voorbeeld: nog steeds in de wagen, verlaten we een gewone tweebaansweg en rijden een schitterende autosnelweg met 3 rijstroken en glad als een biljart op, het weer en de zichtbaarheid zijn goed, maar een verkeersbord beperkt onze snelheid tot 100 km/h. Heel snel gaan dit ons vervelen en we gaan het heel moeilijk vinden om de snelheidsbeperking te respecteren. We gaan willen versnellen, met onze GPS spelen,...

Met een parapente kan dit zich vertalen door « in "saai" vliegomstandigheden kunnen sommige piloten onbewust hun gedragingen aanpassen om hun gebruikelijk risiconiveau te hervinden ». Voorbeelden:

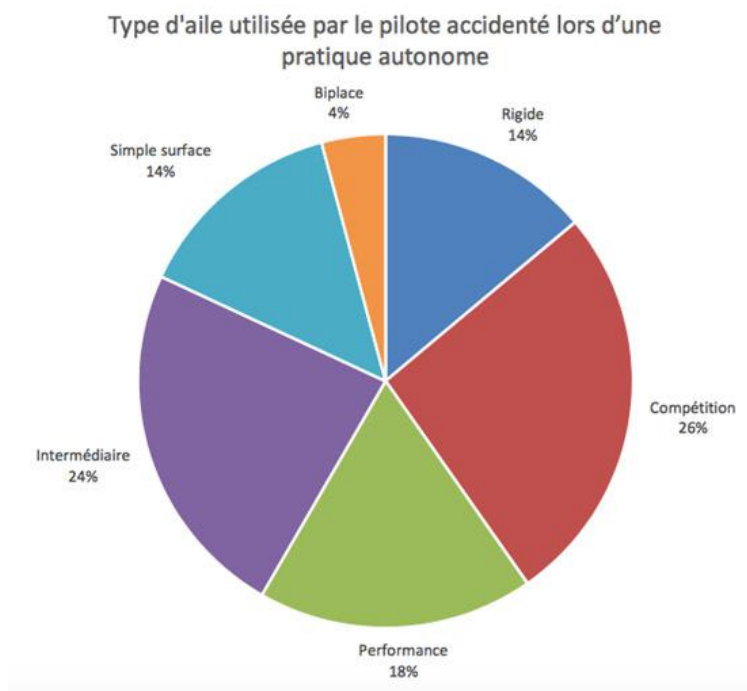
- In rustige soaringcondities, er gebeurt niet veel, de weersomstandigheden zijn zacht. Sommigen zullen verleid worden om zaken te doen die « een beetje gerisikeerd zijn » (enkele « wagga's » vlakbij de start om indruk te maken op de maten, een « laatste » 360° maken bij de landing...)
- Tijdens een avondvlucht gaan we proberen toplandingen te maken...
- Tijdens een overlandvlucht, men voelt zich goed, de versneller wordt wat verder ingedrukt...

RISK-HOMEOSTASIS ...

Kortom, u heeft het begrepen. Zo niet, een klein voorbeeld...

<https://www.facebook.com/100000342531758/videos/1379645922056812/>

We merken ook dat in de ongevallenstatistieken (hier in Frankrijk, waar men over precieze statistieken beschikt), dat het percentage ongevallen vrijwel hetzelfde is voor elk soort scherm.



https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/intervention%20gestion%20des%20risques%20RASMO%202017_0.pdf

Wat hierover te zeggen ? Sommigen zeggen, wanneer men naar de statistieken kijkt: ervaring beschermt niet tegen ongevallen. Met andere woorden, ervaring wordt aangewend om verder, langer en beter te vliegen, maar niet noodzakelijk met grotere veiligheidsmarges ! Bijvoorbeeld, als men in ervaring wint, gaat men over naar hogere categorieën van schermen. Ervaring dient dan meer om te winnen in prestaties dan in veiligheid.

Andere personen trekken ook de aandacht op de gevallen waar heel ervaren piloten naar een lagere schermcategorie afdalen... Opletten dat men, met de drogreden dat men onder een veiliger scherm vliegt, niet artificeel de genomen risico's verhoogt (de versneller verder indrukken, dichterbij het reliëf vliegen, foto's maken in plaats van de stuurlijnen vast te houden,...).

Dit is naar mijn mening het tweede belangrijke lering van deze theorie, toegepast op de vrije vlucht: DE VERGAARDE ERVARING EN DE PILOTENKWALITEITEN BESCHERMEN NIET NOODZAKELIJK TEGEN ONGEVALLLEN.

Het is niet de bedoeling om u hier de les te lezen, nee het doel is enkel u bewust te maken van dit kleine mechanisme, zodat u zich niet nodeloos in gevaar brengt.

ADVANCE

Toute la gamme Advance à l'essai et à la vente chez :

Atom S.à r.l.

ATOM-PARAGLIDING.COM

Alpha 6	Sigma 10	Pi 2
Epsilon 8	Omega X-Alps 2	Pi Bi
NEW Iota 2 NEW	Bibeta 6	Omikron



Journées test en
Belgique les 16 & 17 juin.

Pour un essai, envoyez votre demande par e-mail avant le 1^{er} juin en précisant le modèle et la taille.

Revendeurs belges :

Au Fil du Vent -Thierry Moreau thierrymoreau@aufilduvent.net	Confluence - Yves Borremans paraconfluence@scarlet.be	Coolvision - Luk Van Sand info@coolvision.be
Fou d'L - Jean-Yves Squifflet voler@voler.be	Free to Fly - Koen Michiels info@freetofly.be	Ikarus - Cris Claessen info@ikarus.be

Ouverture du BeLux Test Center

Si vous ne pouvez pas vous libérer les 16 et 17 juin, venez découvrir le BeLux Test Center dans nos nouveaux locaux Atom à Giez - Annecy (à 5min de l'atterrissage de Doussard). Profitez des sites exceptionnels de la région d'Annecy pour tester dans les meilleures conditions les voiles des marques Advance, BGD, Gin, Skywalk. Autres marques sur demande.

Contactez-nous pour fixer un rendez-vous ou pour obtenir plus d'information :
info@atom-paragliding.com

Atom S.à r.l.	www.atom-paragliding.com	info@atom-paragliding.com	+32 496 22 63 01 +33 667 36 89 07
----------------------	------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------------------------------------------	--------------------------------------

NIEUWE RUBRIEK - DOSSIER Vliegplaatsen

Laten we van deze lente-editie van de FLY! profiteren met het eerste dossier van een serie, die aan onze vliegplaatsen geweid is.

We zullen er de verschillende aspecten van elke vliegplaats bespreken:

- De topografische gegevens, meestal voorgesteld in een fiche.
- De officiële start- en landingsplaatsen.
- De manier waarop er gevlogen kan worden en de eventuele beperkingen.
- Zijn specifieke aerologie.
- Zijn positie in het patchwork van het Belgisch luchtruim.

Het doel van deze artikels is onze vliegplaatsen voor te stellen op een minder laco-nieke manier dan wat er op de vliegplaatsfiche staat, die je op verschillende plaatsen kan vinden en die aanvankelijk in de vliegplaatscatalogus stond, die door de BVVF meer dan 20 jaar geleden werd gepubliceerd. We zullen proberen de nadruk te leggen op de eventuele gevaren van deze vliegplaatsen, hun eigenaardigheden, hun kwaliteiten, om zo uw keuze van vliegplaats te vergemakkelijken, en u ter plaatste toe te laten om op een correcte en volledige manier een analyse te maken van de omgeving en de op dat moment heersende vliegcondities.

Deze serie artikels zal nooit uw eigen analyses, uw persoonlijke keuzes of uw beslissin-gen kunnen vervangen. Het is noch het evangelie in feuilletonvorm, noch een opsom-ming van toverrecepten. Ze houden geen verantwoordelijkheid in van de auteurs of de personen die eraan meegewerkt hebben. Vergeet nooit dat een piloot te allen tijde verantwoordelijk is en blijft voor zijn handelingen en beslissingen en de basisregels moet toepassen die de vrije vlucht beheren:

- **OBSERVEER** de wind, de wolken, de andere piloten...
- **ANTICIPEER** de evolutie van de weerscondities, je eigen manoeuvres, deze van de andere piloten...
- **RESPECTEER** de algemene vliegregels, het vliegplaatsreglement, de luchtvaartreglementering...

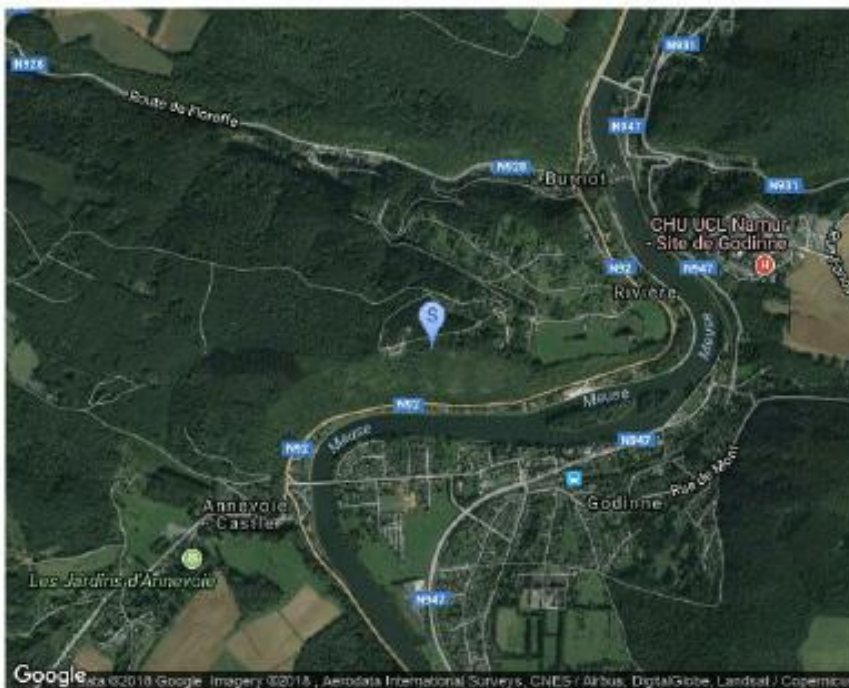
Daarenboven, welke ook de vliegplaats moge zijn, is het absoluut nodig om, **VOORALEER** te gaan vliegen:

- verzekerd te zijn voor zijn burgerlijke aansprakelijkheid voor de beoefening van de vrije vlucht –sport;
- zich te informeren over het vliegplaatsreglement om dit te kunnen naleven;
- het (de) landingsterrein(en) **op een ernstige manier** te gaan verkennen om slechte verassingingen te vermijden;
- zich vragen te stellen als er geen enkele andere piloot aanwezig is, de weersomstan-digheden zijn dan waarschijnlijk slecht;
- zich vragen te stellen bij zijn eigen capaciteiten om de op dat moment heersende weerscondities aan te kunnen.

DOSSIER Vliegplaatsen: DE 7-MEUSES

Voor het eerste dossier hebben we een voor ons land emblematische vliegplaats gekozen: de 7-Meuses.

Coördonnées GPS	50.354166667°N 4.860833333°E
Pratiques	Hang Gliding / Paragliding
Type de vols	Vols thermodynamiques (site classique)
Dates d'ouverture	16 March - 16 March
Altitude déco	250 m
Dénivelé	165 m



www.fbv1.be/flying_sites/7-meuses/

DOSSIER Vliegplaatsen: DE 7-MEUSES

De eerste vluchten op de 7-Meuses dateren van 1976, wanneer Eric en Dominique Pelletier er met een delta gestart zijn. Twee jaar later realiseerde Olivier Strebelle er de eerste afstandsvlucht vanaf een Belgische vliegplaats. Sindsdien vlogen er een massa piloten, eerst deltisten, daarna voornamelijk parapentisten, elke keer als de weersomstandigheden er zich toe leenden. Startpunt van vele prachtige vluchten, maakt deze voor België sinds lang essentiële vliegplaats, zoals u weet, het voorwerp uit van zeer specifieke beperkingen: het Pilotenbrevet is er verplicht en duovluchten zijn er verboden zonder schriftelijke toestemming.

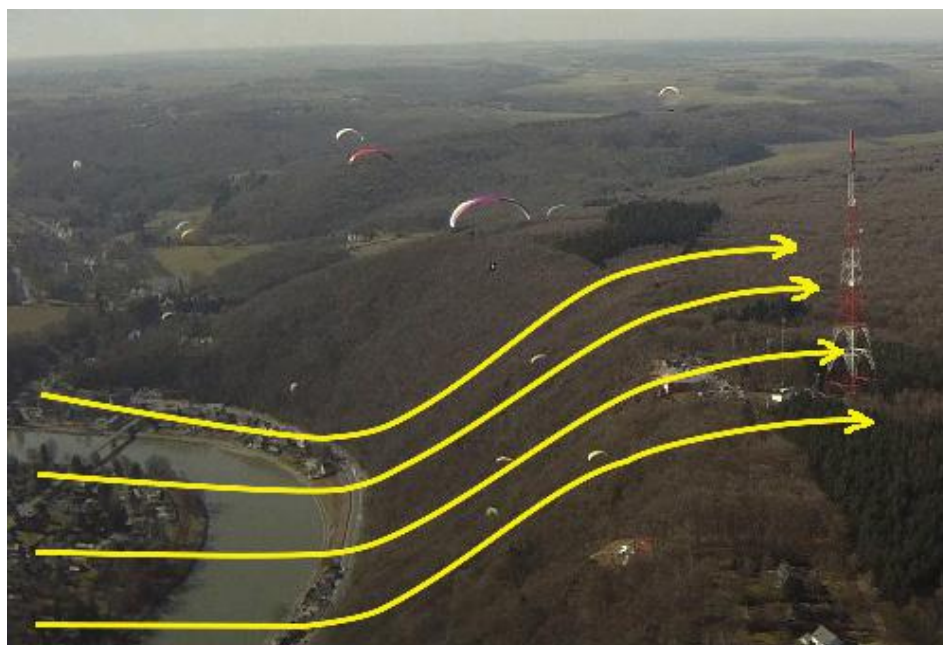
Het is zo dat, en het is niet leuk hieraan te moeten herinneren, deze vliegplaats ook het kader is geweest van dodelijke ongevallen.

Aerologie

Bij een instabiele luchtmassa en voldoende zonneschijn kan er een lichte bries langsheen de Maas voorkomen. Aangezien de vallei een scherpe bocht maakt ter hoogte van de vliegplaats en zo een goed naar het zuiden gerichte flank biedt, kan deze bries makkelijk onderhouden en zelfs versterkt worden door de opwarming van de helling en zo tot op de start waaien.

Als deze luchtcirculatie goed werkt, kan ze de meteowind merkbaar "rechtzetten", en de condities zullen dan in principe uitstekend zijn om op de vliegplaats te vliegen. Daarenboven, aangezien het aan een thermisch effect ligt, zal deze bries onderaan de helling beginnen en zal er dus normaal gezien een minder veranderlijke wind op de landing naast het jaagpad zijn. De aanwezigheid van deze bries kan men merken aan de beweging van de bladeren die een relatief gelijkmatige windstroom van beneden naar boven aangeeft.

Zonder dit brieseffect, hangen de omstandigheden enkel af van de door de hellingen verstoorte meteowind, die veranderlijker kan zijn.



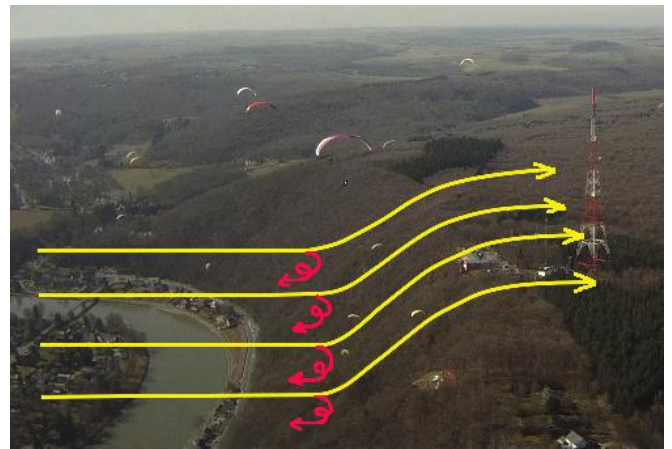
DOSSIER Vliegplaatsen: DE 7-MEUSES

Als de wind uit het zuiden komt, mooi loodrecht op de helling en niet te sterk is, zijn de condities in principe goed om te starten en te blijven hangen langs de helling. Er is echter veel kans dat de wind niet op een laminaire manier tot op de bodem van de vallei zal doorkomen, waar hij zwak en veranderlijk zal zijn en dus de landingen zal bemoeilijken. Als hij sterker is, kan hij zelfs, door tegen de steile helling te botsen, rolwinden veroorzaken ter hoogte van het jaagpadterrein en dit terrein heel erg turbulent maken.

Bij West-tendens, kan de kromming van de kam aan de kant van de brug van Godinne voor rolwinden zorgen, en het is in dat geval voorzigtiger om zich niet te ver naar die kant te wagen zonder voldoende hoogte ten opzichte van de helling. De aanvlucht naar het jaagpad-terrein kan dan uiteraard ook bijzonder ongezond en moeilijk zijn, zelfs al kan het landingsterrein zelf -helemaal beneden in de vallei- eventueel gevrijwaard blijven, met een volledig inerte windzak: wees op uw hoede !

De effecten van een Oost-tendens zijn moeilijker te voorzien. Bij lichte wind (gele pijlen) zou deze niet te veel invloed moeten hebben, behalve van de dynamische stijgwind te versterken in de kom op rechts. Deze bocht in de helling gaat ook de wind "rechtzetten" ter hoogte van het jaagpad, waar er veel kans is dat men ondanks alles naar het oosten moet landen (met de Maas op zijn linkerkant).

Met sterkere wind (blauwe pijlen), komt er echter een moment waarbij deze "rechtzetting" omgekeerd wordt, want dan bepaald door de helling voor de start. Het lijkt vanzelfsprekend dat in een tussenliggende situatie het moeilijk zal zijn te kiezen in welke richting men moet landen en dat het risico op een rugwindlanding wel degelijk reëel wordt. Tenslotte, tijdens elke Oost-tendens ligt de hele vliegplaats « onder de wind » van de helling links van de start en aan de overkant van de Maas. Als de wind relatief zwak is, zal dit slechts weinig effect hebben (omdat deze helling vrij ver ligt), maar als hij sterker is, zullen er rolwinden ontstaan, voornamelijk merkbaar op het landingsterrein bij de camping, waarvan de aanvlucht moeilijker wordt.



DOSSIER Vliegplaatsen: DE 7-MEUSES

Start

Starten van de 7-Meuses is niet echt moeilijk, maar de beschikbare plaats is niet erg groot en de helling gaat er nogal abrupt naar beneden op de rand van de startzone. Men moet het scherm goed kunnen controleren tijdens het rechtzetten, want er is geen sprake van lopen in de helling met het gedacht dat het scherm « wel vanzelf goed recht zal komen ».



Als er een eerder sterke wind is, kan de rand van de helling een rolwind creëren die het scherm, dat op de grond ligt, uit de wind zet. Indien men, na de juiste impuls, het rechtzetten niet goed beheerst, riskeert men zich van de grond te laten rukken en/of zijn scherm in de zeer nabije bomen vast te haken.

Met zeer zwakke of nulwind kan de start **echt** moeilijk worden wegens de geringe plaats om voldoende snelheid te maken voor de rand, waarachter het ONMOGELIJK wordt te lopen (in tegenstelling tot bijvoorbeeld in Revin). Men moet absoluut genoeg draagvermogen hebben om te starten en zeker niet "in het gat springen". Er zijn er veel die niet zo trots waren toen ze in de bosjes onderaan belandden. Om dit te vermijden, moet men zijn scherm zo dicht mogelijk bij de bomen open leggen en, ook hier, het rechtzetten ervan goed beheren en aanvoelen (als men een voorwaartse start doet), zonder aan te dringen bij twijfel.

DOSSIER Vliegplaatsen: DE 7-MEUSES

Men kan beter herbeginnen of zelfs opgeven, zoals heel goed piloten soms doen, in plaats van urenlang vanglijnen los te peuteren in de droge begroeiing (of zich zelfs te kwetsen). In ieder geval is er in deze condities waarschijnlijk niet veel meer dan een glijvlucht te verhoppen en... zijn er misschien auto's die naar beneden gereden moeten worden !

Landingen op de start

Als de condities goed geweest zijn, ziet men op het einde van de vliegdag regelmatig piloten met een goed niveau en een grote ervaring van de vliegplaats, op de startplaats komen landen (soms meerdere keren om te oefenen). Dit is natuurlijk praktisch om zijn wagen te recupereren na zijn vlucht...

Het is echter belangrijk om te benadrukken dat toplandingen op de startplaats enkel GETOLEREERD worden in zeer precieze omstandigheden, die absoluut moeten gerespecteerd worden (zie vliegplaatsfiche). Sommige gedragingen zoals die van tijd tot tijd geobserveerd worden, bewijzen jammer genoeg de noodzaak om de meest elementaire regels betreffende dit manoeuvre, te herhalen.

Vooreerst is het belangrijk te preciseren dat, voor zij die dit nog niet wisten, landen op deze nogal kleine start, die omzoomd wordt door vegetatie, niet eenvoudig noch onschuldig is, en dat een stall uitvoeren met nog goed wat hoogte boven de grond **geen** goede manier van landen is. Ten alle prijze willen landen of zijn niveau overschatten, zoals men soms ziet, is zijn eigen veiligheid en dat van anderen in gevaar brengen. Het is onverantwoordelijk en onaanvaardbaar, te meer dat de startplaats ook een toeristische plaats is, waar veel mensen komen voor het uitzicht en de parapentes.

Verder wordt de vliegplaats soms heel druk bevlogen en het is niet toelaatbaar dat een piloot in de lucht zijn tijd verdoet met herhaalde aanvluichten te maken en daarbij iedereen belet om te starten, zoals reeds is gebeurd in het verleden. Als een piloot zich aanbiedt om te starten (door zijn scherm klaar te leggen), moet men dus absoluut en onmiddellijk ophouden met elke aanvlieg- en landingspoging. Kortom, de start blijft te allen tijde prioritair voorbehouden voor... starts.

Landing bij de camping

Dit terrein, ook "deltalanding" genoemd, is enorm en ik zal u dus niet beledigen door u uit te leggen hoe u er uw aanvluicht moet doen. Als u de vliegplaats echter niet goed kent, laat u dan echter niet in de luren leggen door zijn grootte en probeer niet onmiddellijk heel kort te landen om zo weinig mogelijk te moeten stappen. Thermiekbellen (of rolwinden bij oostenwindtendens, zie het punt aerologie) zijn frequent en, zelfs al zijn bellen meestal zonder gevolgen, een onvoorziene dalwind kan u heel snel in een afsluiting of op een dak laten belanden...

DOSSIER Vliegplaatsen: DE 7-MEUSES

Daarenboven, alvorens er te kunnen landen, moet men er geraken, wat niet altijd vanzelfsprekend is. In principe kan men het zonder probleem in glijvlucht bereiken (finesse 6 volgens de vliegplaatsfiche) maar er zijn soms sterke daalwinden tijdens het doorsteken (-2, -3, ...), zonder de wind te rekenen die ook ons "grond-glijgetal" vermindert, en ons eventueel, afhankelijk van zijn snelheid, belet het landingsterrein te bereiken met een voldoende grote veiligheidsmarge. Men moet voorzichtig zijn, want men kan er niet te veel fouten maken. De Maas zelf is snel overgestoken, maar nadien zijn er huizen en de bijna onzichtbare en dodelijke elektriciteitslijn boven de weg. Hier ook zijn er al ongevallen en angstwekkende situaties geweest... zonder te berekenen welke slechte indruk het steeds geeft wanneer u op een dak of zelfs in een tuin belandt.

Soms kan het interessant zijn om de helling op rechts te blijven volgen, ten minste tot het niveau van de kom na het restaurant (waarbij men gebruik maakt van het dynamisch effect) en vervolgens in een diagonaal naar het landingsterrein te vliegen, waarbij men minder tegenwind heeft maar de weg langer is. Deze methode is speciaal aangewezen bij een westenwindtendens, voor zover men voldoende hoogte heeft om de rolwinden te vermijden, die zich in deze situatie kunnen voordoen, zoals we eerder gezien hebben.

Landing bij het jaagpad

Men noemt dit landingsterrein vaak klein, maar zelfs al is het inderdaad niet erg groot, het is feitelijk ruimschoots groot genoeg om er met een parapente op te landen. Wat het moeilijk en potentieel gevaarlijk maakt, is niet zijn grootte maar zijn zeer nadelige ligging. Naast het terrein ligt immers een zeer drukke hoofdweg, waarvan het gescheiden is door een rij verlichtingspalen en weinig aantrekkelijke muur, en aan de andere kant door de Maas, waarvan de dijk keihard is. Zowel in de ene als de andere richting is het niet mogelijk te « overshooten » of « te kort » te landen en, om alles nog moeilijker te maken, de aerologie is er vaak lastig, zoals hoger uitgelegd.

Dit moeilijke landingsterrein is jammer genoeg het enige waarvan men zeker is dat men het altijd kan bereiken, wat de verplichting van het Pilotenbrevet en het verbod om er duovluchten uit te voeren zonder speciale toelating rechtvaardigt.

Een ernstig bezoek van dit terrein is absoluut nodig vooraleer men op deze vliegplaats vliegt, om zijn herkenningstekens in zich op te nemen, de obstakels te noteren en te zien waar de windzak zich bevindt. De uitleg en illustraties die volgen mogen uiteraard **IN GEEN GEVAL** een alternatief zijn voor deze démarche.

DOSSIER Vliegplaatsen: DE 7-MEUSES

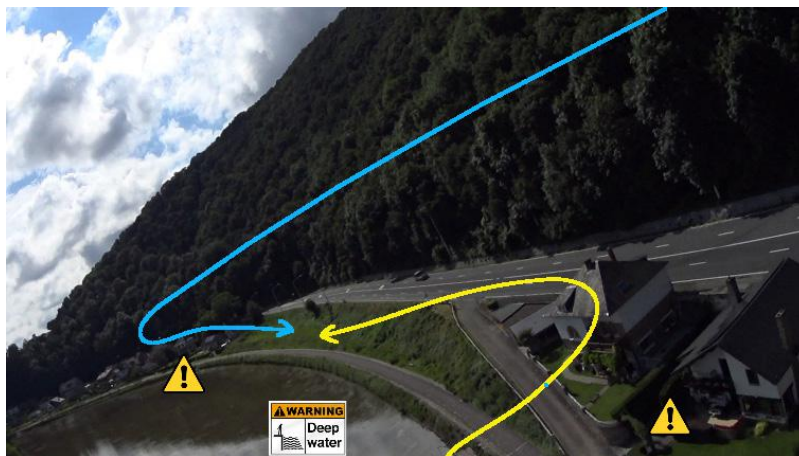
In alle gevallen, en hier meer dan elders, is het hoofdwoord steeds: **ANTICIPEREN**.

- Anticipeer tijdens de vlucht, lang vooraleer u moet landen, door de windzak te bekijken tijdens de vlucht om u zich een idee te vormen over de condities rondom het terrein. Als de windzak verwoed in alle richtingen beweegt of als ze steeds van richting verandert, is het verkieslijk om op het andere terrein te gaan landen zodra men er de gelegenheid toe heeft (indien nodig vroeger gaan landen dan men zou willen).

- De aanvlucht anticiperen door deze goed op voorhand voor te bereiden, in functie van de indicaties die door de windzak gegeven worden en wat men zelf in de lucht voelt.

- Anticipeer tenslotte alles wat deze aanvlucht zou kunnen verstoren (verandering van windrichting, andere piloten in aanvlucht, turbulenties...) en voorzie de aangepaste reacties.

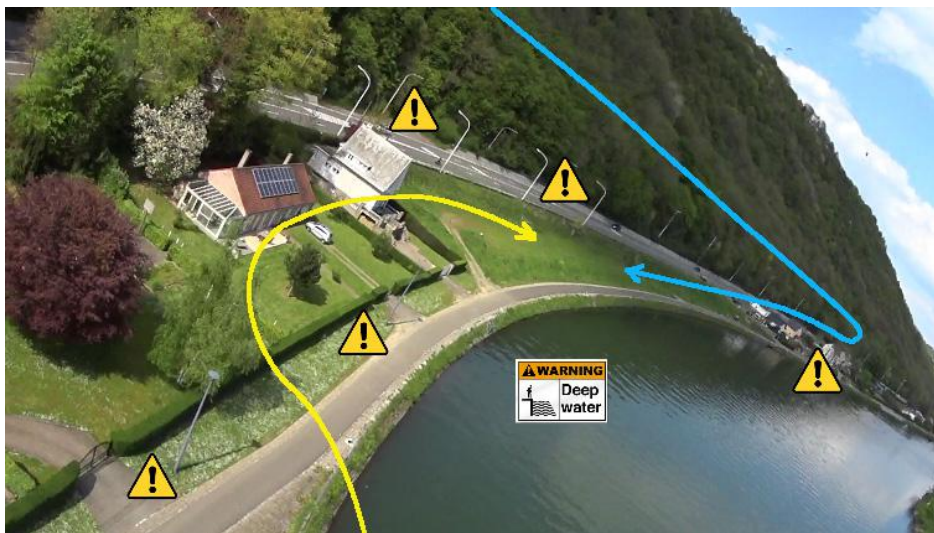
De aanvlucht die door de meeste piloten, die gewoon zijn op de vliegplaats te vliegen, gedaan wordt (en die men dus waarschijnlijk kan aanraden), is een U-aanvlucht met een rugwind-been boven de weg, een korte basis en een lange final. Met een aanvlucht van dit type, goed opgebouwd, vermijdt men te veel boven de Maas te vliegen en kan men makkelijker komen landen met meerdere piloten zonder elkaar te veel te hinderen (wat soms gebeurt als men plots niet meer kan boven blijven wegens verzwakking van de stijgwind).



Wanneer men komt landen met de Maas op zijn linkerkant, wat het vaakst voorkomt, zal men niet erg gehinderd worden door de verlichtingspalen van de weg, de eerste bevindt zich ter hoogte van het midden van het landingsterrein. Gezien de gamma aan schermen en aerologische condities is het erg moeilijk om precieze herkenningspunten te geven voor de finale. De treurwilg die destijds als "magische" referentie diende voor veel piloten, werd gekapt, maar positief hieraan is dat hij zich niet meer in de as van het landingsveld bevindt. Het beste is waarschijnlijk om aan te vliegen volgens een as boven het jaagpad (om de « meubels te redden » in het geval je « doorzakt ») en een beetje hoger dan het dak van het laatste huis, maar dit is niet te nemen als een mirakeloplossing, dus... **anticipeer!** In principe mag men zonder problemen landen vanaf de weg die omhoog loopt naar de hoofdweg en tot aan het eerste huis aan de andere kant van het terrein. De verlichtingspalen die langs het jaagpad staan, maken het onmogelijk om verder te gaan landen. Noteer ook dat er weinig plaats is om S-sen te maken zonder te veel over de Maas te vliegen en dat de daalwinden erboven echt sterk kunnen zijn. Het risico om tegen de oever te vliegen is reëel... sommigen hebben dit meegemaakt en andere zijn er ternauwernood aan ontsnapt.

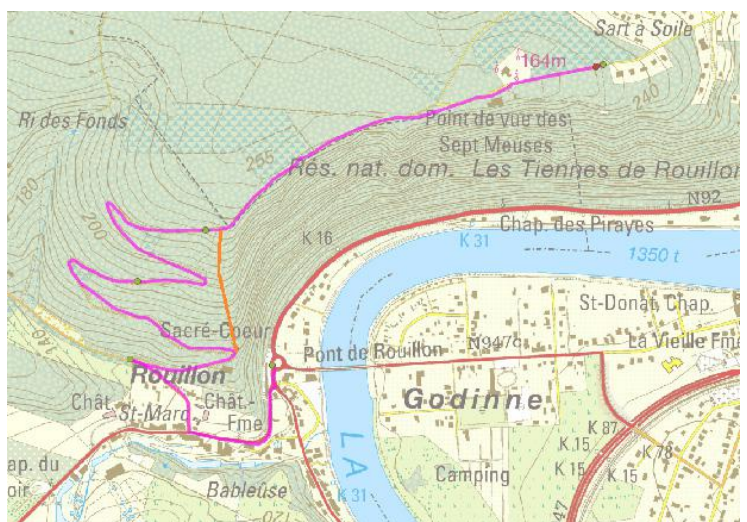
DOSSIER Vliegplaatsen: DE 7-MEUSES

Aanvliegen met de Maas op zijn rechterkant is een beetje moeilijker want, met de verlichtingspalen langs de weg en de huizen, moet dit van veel hoger gebeuren dan wanneer men in de andere richting landt en moet het (nog) preciezer gebeuren. Men moet er inderdaad absoluut voor zorgen dat men geen hoogte tekort komt wegens de huizen en de verlichtingspalen langs het jaagpad en, aangezien het terrein versmalt, heeft men heel weinig plaats om S-sen te maken of uit te vliegen aan de andere zijde. En wat betreft eventuele herkenningspunten, is het nog minder vanzelfsprekend in deze richting. Het meest geruststellend is waarschijnlijk zijn finale te doen boven de tuinen om de huizen, de palen en de Maas te vermijden, voor het geval van een inschattingsfout. In deze as moet men aankomen ter hoogte van het dak van het laatste huis maar goed, dan zit men al bijna op het terrein, dus... **anticipeer!**



Te voet naar boven

Eén vraag die vaak terugkomt, is: « Is het mogelijk te voet terug naar boven te gaan ? », via elders dan de weg natuurlijk (wat ECHT lang is !) of doorheen de vegetatie (good luck !). En het antwoord is, ja, er is een pad dat naar de start leidt. Men kan dit trouwens zien in de winter als men in vlucht is boven de kom ter hoogte van het jaagpad-landingsveld. Blijkbaar gebruiken sommige niet-gemotoriseerde sportievelingen dit pad regelmatig om in vorm te blijven... Aangezien een plan meer zegt dan een lange uitleg, zal u dit hiernaast vinden, in paars, het « normale » pad en in oranje een binnenweg.



DOSSIER Vliegplaatsen: DE 7-MEUSES

Bedankingen

Dank aan allen die van ver of dichtbij hebben meegewerkt aan dit artikel door hun ideeën, constructieve kritieken of eenvoudigweg door me doorheen de jaren aan te leren wat ik hier heb proberen door te geven.

Speciaal dank aan **Wim Verhoeve en Thibault Voglet** voor hun gedetailleerde uitleg over de aerologie van de vliegplaats, alsook aan **Bernard Bar** voor zijn actieve bijdrage aan de redactie van de introductie en zijn pertinente commentaren.

Tenslotte, last but certainly not least, heel veel dank aan **Alain Peraux** die, afgezien van het feit dat hij ons toelaat zijn prachtige foto van de vliegplaats te gebruiken, enorm veel tijd besteedt aan het maken van schitterende video's en om discreet maar moedig meerdere van onze vliegplaatsen te onderhouden. Duizendmaal dank, Alain!

Aan allen goede vlucht, op de 7-Meuses en elders!



photo : Alain Peraux

BERICHT HET HUIS DER VLEUGELS



De VZW Het Huis der Vleugels, Montoyerstraat 1, is op zoek naar een beheerder voor een bestaande HORECA-exploitatie in zijn gebouw.

Deze exploitatie bestaat uit een bar, een restaurant met een nieuwe keuken, twee vergaderruimten en een grote zaal (maximum 120 personen) geschikt voor maaltijden, recepties, feesten, tentoonstellingen, conferenties, dans- en yogalessen enz...

Meer details zijn te vinden op onze website:

<http://www.huisdervleugels.be/default.aspx>

WERKEN AAN DE LESHELLING TE BOOM

In de maanden maart en april 2018 vinden er opnieuw werken plaats aan de Deltahelling in De Schorre. We spreken deze keer over de WNW-zijde, oftewel het stuk waar hoofdzakelijk de mountainboarders actief zijn.

Gelieve er dus mee rekening te houden dat er gedurende deze maanden veel rollend materieel en andere werktuigmachines aan de Deltaweide/de voet van de helling/de rechterzijde van de helling aanwezig zullen zijn.

In principe kunnen onze activiteiten dus wel doorgaan in die maanden, maar probeer dit zelf goed in te schatten.

Info: PCR De Schorre.

DHV SAFETY ICARO

Paraglider ICARO Pandion M EAPR-GS-0632/17:

We noticed on the PANDION_M glider, that the main-brake line is too short by 60mm (6cm). ICARO recommends to change the mentioned lines on this model prior to the next flight. Temporarily, the main brake line (brmain) can be extended by the pilot itself. The new lines will be provided by ICARO free of charge. We recommend to contact your flight school or dealer to assemble the new lines, if you do not feel secure in changing the lines by yourself. Please feel free to get in touch with ICARO directly in order to find the best solution for replacement of the lines.

BERICHT INDEPENDANCE : DEPLOYMENT BAGS FOR RESERVE PARACHUTES



Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG | Am Schönebech 3 | 87637 Eisenberg

www.independance.aero



www.skyman.aero

Eisenberg, February 26th 2018

Safety note concerning: Deployment bags for reserve parachutes

Status: OBLIGATORY

Reason:

At the seam-line of the isolated upper loop, which is used to attach the deployment handle, a perforation could possibly cause a material weakening of factory delivered deployment bags. This seam-line, if properly processed, has to be able to bear a load of 70 daN. Yet it was proven that a lower strength of this component can occur.

Please check immediately whether your deployment bag is part of the concerned production lot. We are sorry for the inconvenience caused and thank you for your understanding and cooperation!

Affected Items:

<i>Deployment bag for:</i>	<i>Certification number</i>	<i>Manufactured as of</i>	<i>Starting at serial number</i>
Smart Large	EAPR-RG-7584/12	04/2017	58292
Evo Cross 100	EAPR-RG-7441/12	01/2017	55438
Evo Cross 120	EAPR-RG-7443/12	02/2017	55888
Evo Cross 160	EAPR-RG-7442/12	08/2016	55988
Evo Cross 235	EAPR-RG-0466/16	06/2016	54623
Annular Evo 20	EAPR-RG-7052/08	01/2017	57008
Annular Evo 22	EAPR-RG-7053/08	06/2017	57058
Annular Evo 24	EAPR-RG-7057/08	01/2017	57108
Annular Evo 22 HG	EAPR-RG-7054/08	02/2017	56038
Annular Evo 24 HG	EAPR-RG-7062/08	01/2017	56058
Annular Evo 30	EAPR-RG-7056/08	11/2016	55373
Annular Evo 30 HG	EAPR-RG-7055/08	11/2016	55373
Annular Classic 36	EAPR-RG-7129/08	09/2016	56098
Annular Classic 36 HG	EAPR-RG-7140/08	09/2016	56098

BERICHT INDEPENDANCE : DEPLOYMENT BAGS FOR RESERVE PARACHUTES

Identification:

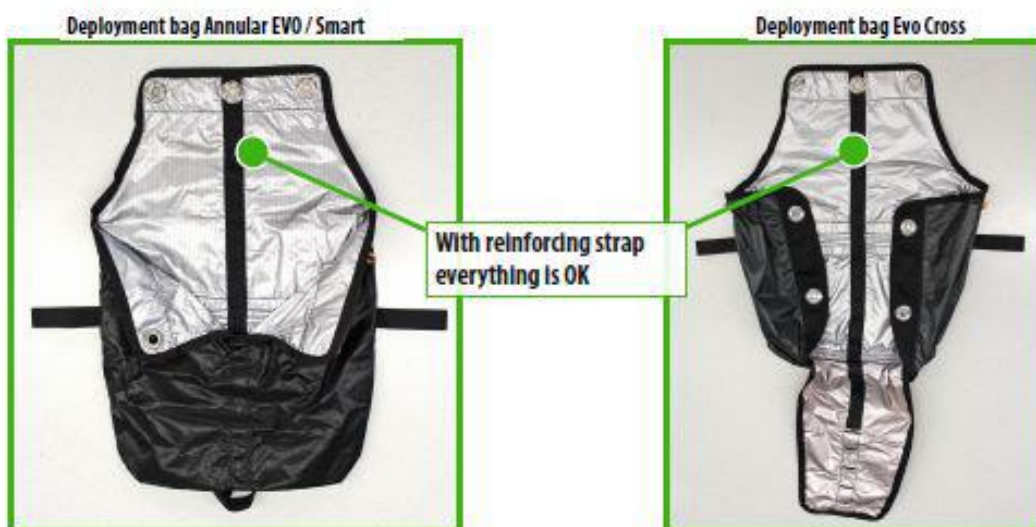
CONCERNED DEPLOYMENT BAGS

The affected deployment bags can be distinguished either by the year of manufacture or their serial number. The best visible indication which distinguishes concerned bags, is their silver-coloured coating on the inside of the deployment bag, if it does not have a reinforcing strap (as can be seen below).



DEPLOYMENT BAGS NOT CONCERNED

Not concerned are earlier items which can clearly be recognised by the missing silver-coloured coating on the inside. Not concerned are all items which have been delivered as of February 2018. These new deployment bags are clearly marked with a check mark (OK) and can be recognised by the additional reinforcing strap on the inside. Furthermore deployment bags which have been delivered as component of a harness are not concerned.



BERICHT INDEPENDANCE : DEPLOYMENT BAGS FOR RESERVE PARACHUTES



Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG | Am Schönebach 3 | 87637 Eisenberg

www.independence.aero



www.skyman.aero

Procedure:

The owners of affected deployment bags are obliged to check before flight, whether the **isolated upper loop** of the deployment bag is in use. If it is in use, the deployment bag needs to be replaced immediately!



If one of the **three loops in a row**, which are placed between the labellings, is in use, the deployment bag does not necessarily need to be replaced. These three loops don't show any faults and are not concerned by this safety note (see image on the left).

Of course we do replace all concerned deployment bags by reinforced items, even if the affected loop is not in use!

This free of charge replacement is carried out by us or by one of our distributors and paragliding schools. In order to be able to carry out the replacement correctly, the model as well as the serial number need to be quoted.

Time limit for procedure:

Check before flight (see 'Identification', page 2)

If concerned:

If the isolated upper loop is in use, **immediate replacement is obligatory!**

If one of the lower 3 loops placed in a row is in use: Replacement should take place latest during the next re-pack of the reserve.

Stefan Kurrle
managing director

Fly-market Flugsport-Zubehör GmbH & Co. KG
Am Schönebach 3
D-87637 Eisenberg, Germany

eMail: info@independence.aero
Tel.: +49-(0)8364-98330
Fax: +49-(0)8364-983333

RANKING IS KING

Top 5 wereldwijd parapente

http://civlrankings.fai.org/?a=326&ladder_id=3&ranking_date=2018-03-01&

rank	name	Pays	WPRS
1	Luc Armant		381.9
2	Honorin Hamard		377.1
3	Charles Cazaux		370.6
4	Aaron Durogati		368.8
5	Jurij Vidic		360.2

Belgische top 10 parapente

Rank	Name	WPRS	Gain
102	Francis De Bruyn	215.3	(1pl/-2pt)
237	Lode Spruyt	155.7	(+79pl/-15pt)
271	Joeri Bal	146.7	(+10pl/-2pt)
292	Philippe Broers	141.0	(-55pl/-19pt)
499	Nathanael Majoros	100.7	(49pl/-2pt)
523	Aron Michiels	98.6	(-123pl/-24pt)
543	Wim De Croock	95.7	(+226pl/+16pt)
616	René Bosman	86.8	(+137pl/+7pt)
638	Marc Delongie	84.1	(-6pl/-8pt)
759	Maarten Coppens	71.8	(-89pl/-17pt)

Top 5 Dames wereldwijd parapente

rank	name	WPRS
40	Meryl Delferriere	270.2
58	Seiko Fukuoka Naville	248.9
58	Laurie Genovese	248.9
99	Yael Margelisch	217.5
107	Silvia Buzzi ferraris	211.5


Belgische top 5 Dames parapente

rank	name	WPRS
3997	Kelly Lardinois	4.0
4365	Rosanne Vaneckhaute	2.5
4569	Lies Coddens	1.8
4604	Claire Wauters	1.7
4830	Sofie Bonte	1.1

Belgische top 5 categorie « sport » parapente

Rank	Name	WPRS
536	Nathanael Majoros	102.0
732	René Bosman	79.2
752	William Vanaudenhove	77.6
952	Bertrand Fontaine	65.3
1068	Koen Michiels	57.9

Belgisch kampioenschap internationale ranking parapente

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

Belgisch kampioenschap nationale ranking parapente

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

Kampioenschap BAPO parapente

#	Name	Total
1	Joeri Bal	2146
2	Philippe Broers	2080
3	Lode Spruyt	2053
4	Pierre Therer	2010
5	Quentin Debras	2002

DE AIRSPACE-REFLEX 2 – SEPT-MEUSES EN MAILLEN

In deze nieuwe rubriek gaan we, Fly na Fly, alle luchtruimzones die in onze weg liggen als we overland vliegen, of zelfs lokaal, bestuderen.

Als tweede voorgerecht en voor we het hoofdgerecht aanvallen (de LFA's Golf), laten we verder gaan met een focus op de streek rond de 7-Meuses, waarover een artikel staat in dit nummer van de Fly.

De Belgische zones worden beschreven in de AIP van Belgocontrol:

TMA

https://www.belgocontrol.be/eaip-web/eaip/eAIP_Main/html/eAIP/EB-ENR-2.1-en-GB.html

CTR

https://www.belgocontrol.be/html/belgocontrol_static/eaip/eAIP_Main/html/eAIP/EB-AD-0.6-en-GB.html#AD-0.6

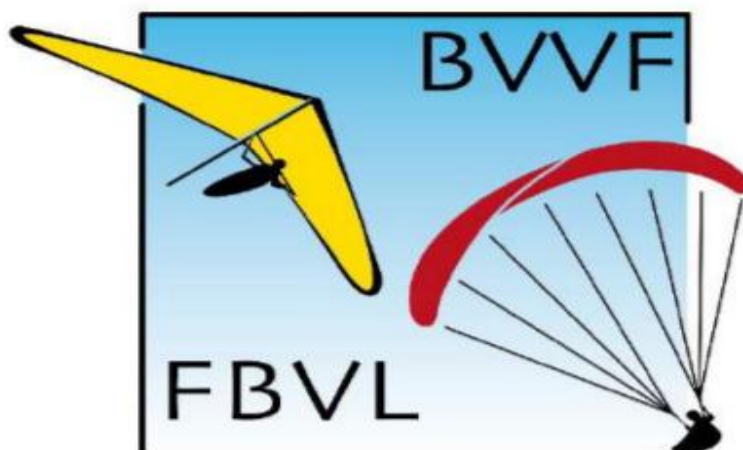
LFA

https://www.belgocontrol.be/eaip-web/eaip/eAIP_Main/html/eAIP/EB-ENR-5.5-en-GB.html#SA-LFAG_02_S

De auteur wijst elke verantwoordelijkheid af voor foute interpretaties van zijnentwege.

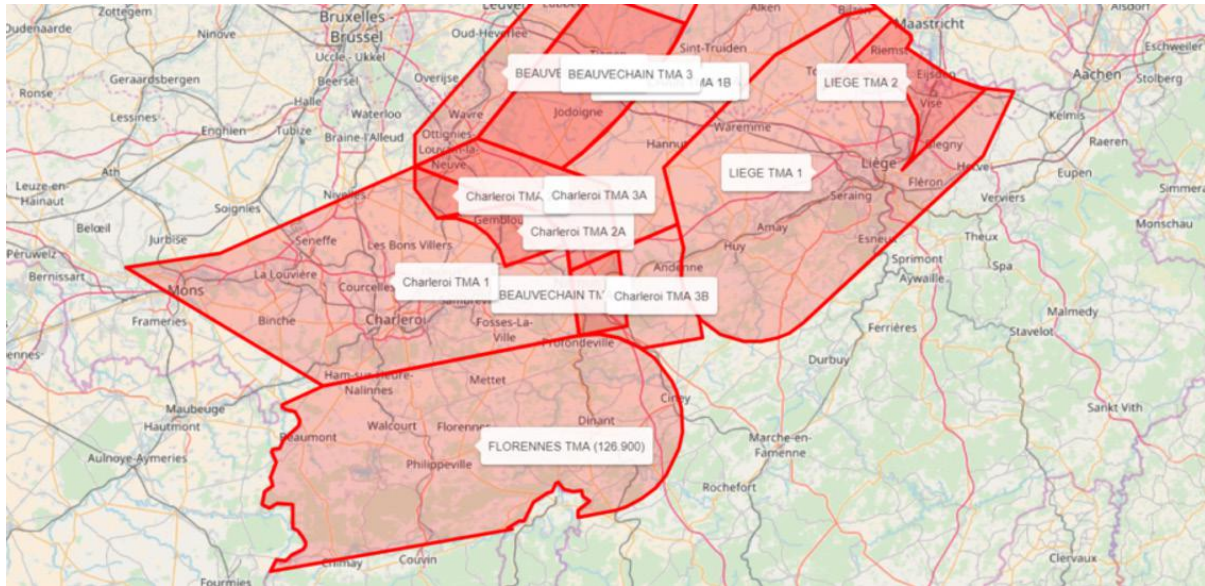
Nathanaël Majoros

Dank aan: Wim Verhoeve



DE AIRSPACE-REFLEX 2 – SEPT-MEUSES EN MAILLEN

In een oogopslag



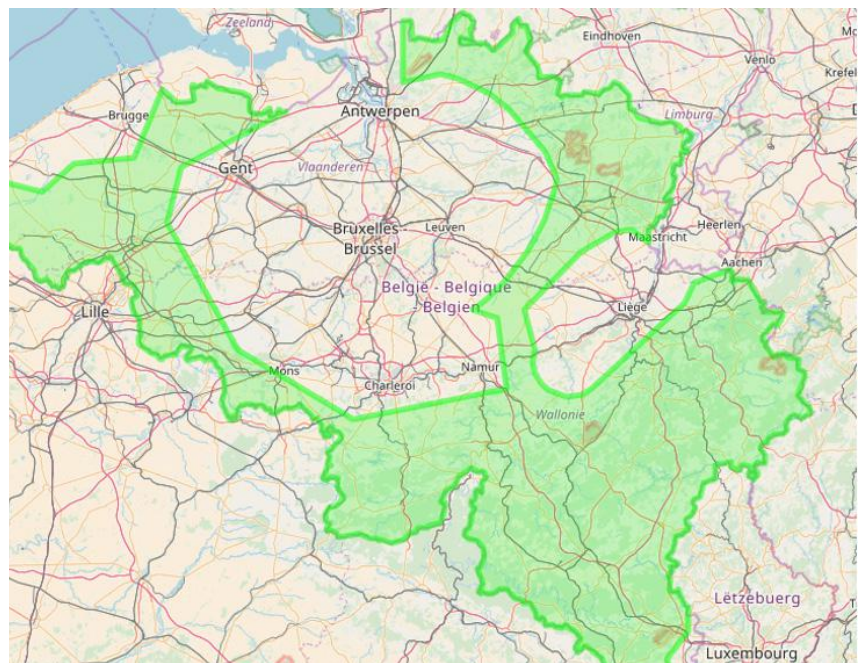
- LFA Golf 1

[4500FT (1371m) AMSL/FL55
(+5500ft = +/-1676m AMSL)]

<https://www.fbvl.be/airspace/lfag1/>

De LFA Golf 1 wordt automatisch geactiveerd buiten de uren van militaire activiteit. Dus tijdens het weekend en op feestdagen mag men er vliegen, op werkdagen moet men echter 17u30 afwachten en zich goed op de hoogte stellen door Brussels FIC te contacteren.

Zoals voor de andere LFA's, zal er binnenkort een artikel aan gewijd worden.



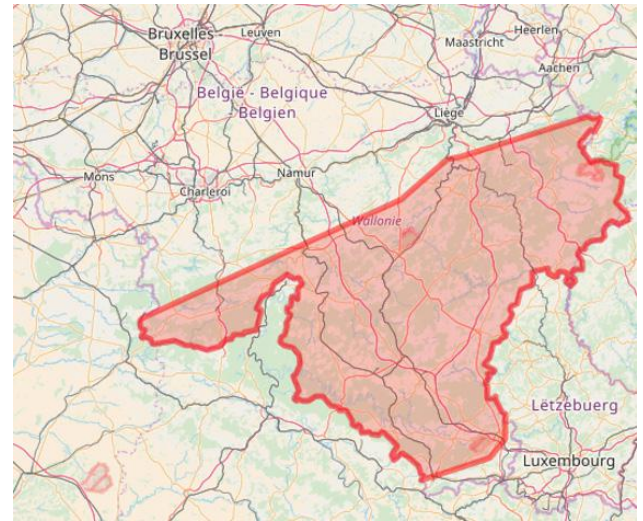
DE AIRSPACE-REFLEX 2 – SEPT-MEUSES EN MAILLEN

- LFA Golf 2 Sud FL55-FL70

(+/- 7000 ft/2100 m AMSL)

<http://www.fbvl.be/airspace/lfag2s/>

Zoals men hierboven kan zien, ligt de LFA Golf South (zuid) meerdere tientallen kilometers tegen de wind in vanaf de 7-Meuses. Er zijn in België ongeveer 3 personen die het talent hebben om tot daar te vliegen met start van de vliegplaats van de 7-Meuses, en ze zijn alle drie op de hoogte van de regels (zie volgend artikel). Voor de anderen, ga kijken op de online beschrijving ervan.



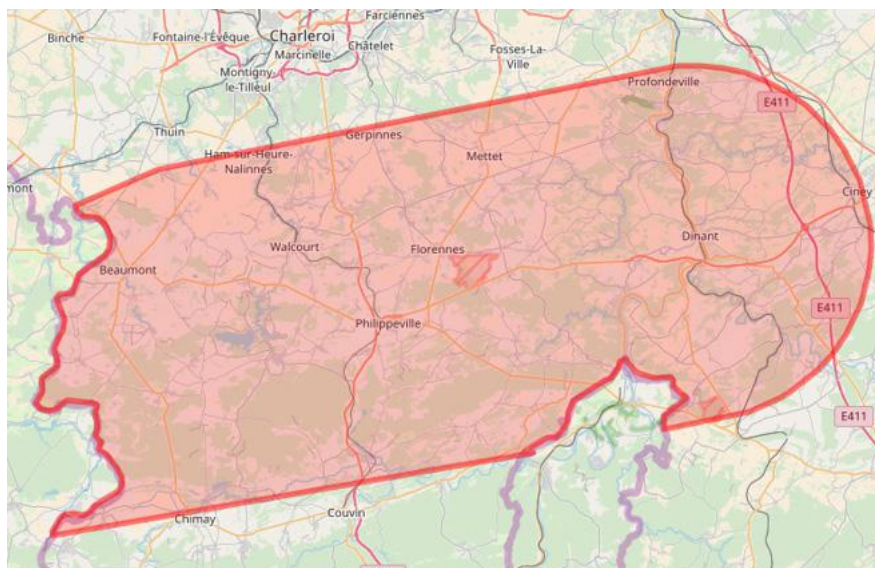
- Florennes TMA

[2500ft/762m AMSL/4500ft/1371m AMSL]

<http://www.fbvl.be/airspace/ebfstma/>

Zoals men ziet (steeds naar de zigzag van de Maas zoeken ten noorden van de Dinant om de vliegplaats terug te vinden), ligt de TMA van Florennes boven de vliegplaats.

Florennes is een militaire zone en moet als actief beschouwd worden op weekdays, en dus mag men er niet hoger vliegen dan 762 m/zee. In het weekend en op feestdagen is de basis één op twee keren "stand-by" voor mogelijke F16-interventies in geval van alarm. Men mag echter de zone binnenvliegen als de basis stand-by is, op voorwaarde dat men Brussels FIR 126.900MHz uitluistert en een radiolicentie heeft. Dit is ook geldig voor de 7-Meuses.

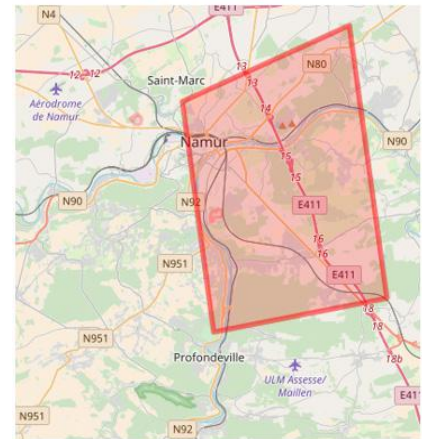


DE AIRSPACE-REFLEX 2 – SEPT-MEUSES EN MAILLEN

- Charleroi TMA

2500ft/762m AMSL (TMA1, West) - 3500ft/1066m AMSL (TMA3, East)

<http://www.fbvl.be/airspace/ebcitma/>



De zone rond Charleroi begint op enkele kilometers vanaf de 7-Meuses (met rugwind). Daar waar het enkele jaren geleden nog volstond om naar het Oosten te « krabben » tot aan de Maas, om de corridor tussen Charleroi en Luik te bereiken, moet men nu meerdere kilometers zijwaarts vliegen, of in ieder geval onder 3500ft (1066m) AMSL blijven. Natuurlijk is het 24u/24 actief.

- Beauvechain

EBR10 + Beauvechain CTR + TMA : GND-4500ft

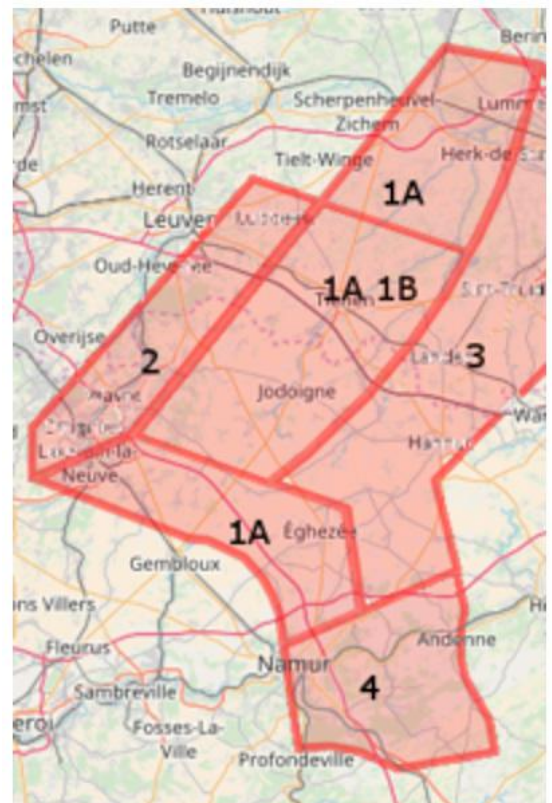
<http://www.fbvl.be/airspace/beauvechain-tma-1a/>

<http://www.fbvl.be/airspace/beauvechain-tma-4/>

Beauvechain maakt overland vliegen met rugwind naar het Noorden op werkdagen praktische gezien vrijwel onmogelijk, behalve voor de grootmeesters. Inderdaad, deze zone, die actief is tijdens de uren van militaire activiteit en het grootste deel van de corridor tussen Charleroi en Luik bedekt, begint met de TMA4 die een ondergrens heeft van 2500ft (762m) AMSL, wat maar 500 m boven de grond overlaat.

De begrenzingen van deze zones zijn aan de lage kant: ze bevinden zich voor het overgrote deel onder de TMA van Brussel.

Gelukkig mag men er buiten de uren van militaire activiteit doorvliegen. Te noteren echter dat de zone EBR10 rondom de basis van Beauvechain 24u/24 actief en dus niet toegankelijk is.



VLIEG&SKI-WEEK TE CHAMOIS

Zoals elk jaar begint Fou d'L het vliegseizoen met een vlieg & ski-week te Chamois



Chamois is een klein dorp dat verborgen ligt tussen de bergen en het beste is dat, wanneer je er toekomt, je de auto in de vallei moet laten en de Funivia (kabel-lift) moet nemen. Bij de herberg geraken is fysiek maar Carlo wacht er ons op met heerlijke Italiaanse gerechten.

En vooral, wat een geluk om gedurende een week te kunnen genieten van de bergen zonder auto !



Vlieg&ski is zowat het tegengestelde van wat we over parapente geleerd hebben. Men moet dicht tegen de grond blijven en de sneeuw van h el dichtbij gaan bekijken en zelfs aanraken... terwijl men probeert niet te crashen in de diep-sneeuw want anders is het gegarandeerd een hele opdracht om eruit te geraken ! Maar men moet dat ook eens meemaken om de vlieg&ski ten volle te appreci eren. Dit jaar waren we met een leuke ploeg, Belgen, Fransen en zelf een paramotorist !



De weersomstandigheden waren met ons de hele week en iedereen had er plezier in om te glijden met het scherm boven zijn hoofd.

De vluchten volgen mekaar op, de duovluchten ook... in 6 dagen heeft iedereen tussen 30 en 40 vluchten gedaan, zonder de piloten te rekenen die ons elk jaar komen bezoeken.

Vlieg&ski-week te Chamois

Jammer genoeg was het goede weer niet van de partij op het eind van de week om de vlieg&ski-challenge te organiseren, maar we waren aanwezig op vrijdag, de weersvoorspelling was perfect, waarom het dan niet onder ons organiseren ?

Vrijdag organiseerden we dus 3 vlieg&ski-manches, om te bepalen wie de beste onder ons was.

Iedereen speelde het spel mee, we telden de crashes niet meer van de piloten die de laatste piket wilden bereiken om enkele extra punten te behalen.

De laatste avond samen, een beetje Genepy en Grappa maar vooral veel goed humeur, en ziedaar het ogenblik van de wedstrijdresultaten, dit alles tijdens het degusteren van een praline van onze sponsor Le Duc de Praslin.

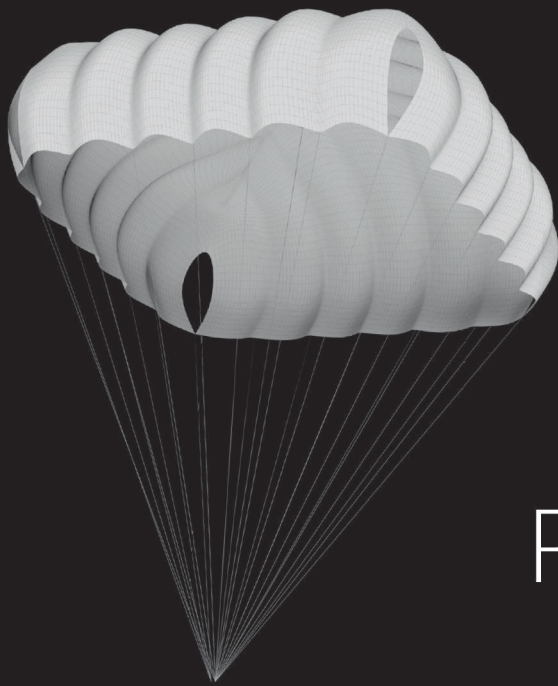
Dank aan Atom Paragliding, de BVVF, Sup'air, Advance, Néo, Gin, Skywalk en BGD voor hun hulp.

Afspraak in 2019, we gaan er weer voor en beter...

Fou d'L



et bien sur les résultats	
1	Thierry M
2	Choco
3	Raphael
4	Olivier
5	Didier
6	Michèle
7	Corentin
8	Carl
9	Did-Choc (Biplace)
10	Valery
11	Philippe
12	Patrick
13	J-C
14	Gary (biplace)
15	Doc (Biplace)



>> A partir de 990 g

>> Design carré

>> Peu de mouvements pendulaires

>> Retour à la stabilité très rapide

>> Grande surface à plat et projetée

>> Design symétrique : dérive minimum

>> Nouveau tissu léger très robuste

PEPPER CROSS LIGHT

Parachute de secours ultra-light



	90	110	135
Surface à plat	26,90	32,50	40,10
Poids pod compris (g)	990	1140	1440
Nombre de panneaux	20	20	24
Taux de chute certifié à PTV max.	5,2	5,2	5,2
PTV max. certifié EN (kg)	90	110	135
Certification EN / LTF	oui	oui	oui

«Double Test Fly»

VENEZ ESSAYER LES VOILES DE LA GAMME SKYWALK
LES WEEK-END DU 12/13 & 19/20 MAI 2018

Contact : christophegaber@skynet.be

Distributeur Belgique - Luxembourg :

Atom sarl - www.atom-paragliding.com - info@atom-paragliding.com - +32496226301 - +33667368907

Revendeurs :

Au Fil du Vent - Thierry Moreau - B6800 Lamouline, thierrymoreau@aufilduvent.net / +32 (0) 496 226301

Confluence - Yves Borremans - B6230 Buzet - Nivelles, paraconfluence@scarlet.be / +32 (0) 478 250264

Fou d'L - Jean-Yves Squifflet - B5530 Godinne, voler@voler.be / +32 (0) 474 555961

Free to Fly - Koen Michiels - B3220 Holsbeek, info@freetofly.be / +32 (0) 496 566493

Ikarus - Cris Claessen - B9850 Hansbeke, info@ikarus.be / + 32 (0) 477 922434

PURE PASSION FOR FLYING

skywalk.paragliders

skywalkparagliders

www.skywalk.info

SKYWALK

LIDGELD & VERZEKERING 2018

De lidgelden voor 2018 blijven dezelfde als in 2017

De dekkingen van de BVVF-verzekering blijven eveneens dezelfde (zie laatste pagina van deze Fly!).

Bijkomende dekkingen bovenop de basisdekkingen zijn mogelijk mits bijpremies, zie voorlaatste blad van deze Fly!.

Lidgeld met verzekering (1) : 90 €

Lidgeld zonder verzekering (2) : 65 €

(1) Voor de dekkingen zie laatste pagina van de Fly!.

(2) Bewijs verzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid voor de vrije vlucht -sport (polisblad + bewijs van betaling van premie) opsturen naar het secretariaat.

BA passagier duovliegen (3) : + 50 €

Verzekering hulpmotor (4) : + 25 €

(3) Uitsluitend voor door de BVVF gebrevetteerde Duopiloten en voor niet-commerciële duovluchten.

Meerdere BVVF-Duopiloten kunnen verzekerd worden op dezelfde vleugel door 300 € per vleugel/scherm te betalen met vermelding van merk, model en serienummer van de te verzekeren vleugel, en de lijst van de op de duovleugel vliegende BVVF-Duopiloten naar het secretariaat te sturen. Niet commerciële duovluchten met hulpmotor zijn verzekerd voor piloten die beantwoorden aan de voorwaarden opgesomd in punten (3) en (4) en die 150€ premie betalen voor de duoverzekering (vrije vlucht eveneens gedekt).

(4) Uitsluitend voor te voet te starten parapente, delta of vaste vleugel (dus niet met wielgestel), en op voorwaarde dat men het BVVF-brevet van XC-Piloot bezit.

VERMELDT UW NAAM, VOORNAAM, EMAIL EN CORRECT ADRES, VOORAL INDIEN U NIET BETAALT VIA UW PERSOONLIJKE REKENING.

U BENT VERZEKERD VANAF HET MOMENT DAT UW BETALING TOEGEKOMEN IS OP DE BANKREKENING VAN DE BVVF, U ONTVANGT EEN BEVESTIGINGSMAIL IN DE DAGEN DIE OP DE BETALING VOLGEN, INDIEN U ZICH INGESCHREVEN HEEFT OP

<http://www.bvfv.be/members/registration/>

EXAMEN

Wanneer : 24 Avril, 20:00 – 22:30 et 29 Mai, 20:00 – 22:30

Waar Veldeke 1 , 1930 Zaventem (kaart)

Beschrijving Uur: 20 u (opgelet: nieuw startuur !). Plaats: «Centrum Sint-Maarten», Veldeke 1 - 1930 Zaventem. Op het einde van een klein straatje naast een woningblok. Parking op de grote markt. Inschrijven: 5 € op BVVF-rekening BE41 3100 9022 1810 met vermelding «theorie-examen» + datum + telefoonnummer voor het geval er te veel (of te weinig) inschrijvingen zijn, want het aantal plaatsen zijn beperkt. Breng schrijfgerief mee !

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 11 JANUARI 2018

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Leen Mortier, Nathanael Majoros, Olivier Georis, Jochen Zeischka.

Verontschuldigd: Philippe Mal, Ronald Pincket.

- Publicatie van veiligheidsberichten.

De veiligheidscommuniqués zullen systematisch in de Fly, op FB en op de website gepubliceerd worden. Eén van de leden van de raad moet zijn akkoord geven om deze op de mailinglist te publiceren om er zeker van te zijn dat de publicatie pertinent is voor onze leden.

- Voorbereiding A.V.

* Leen zal de bar organiseren en zal iemand zoeken om haar te helpen.

* De Pick Up Club zal aanwezig zijn met haar befaamde pannenkoeken.

* Olivier zal de clubs aanbieden om over ruimte te beschikken om zich voor te stellen.

* De scholen werden reeds uitgenodigd.

* BVVF-Corner:

De jaarrekeningen en het budget zal hier opgehangen worden, alsook een affiche met onze toekomstige projecten.

* Corner Wedstrijden / luchtruim :

Nathanaël volgt de BAPO, BPO en het luchtruim op.

Olivier, Philippe en Jean-Yves zullen op 8/01 over de BACC en de BPC praten.

Delta: Jochen coördineert met Lode om data te vinden en dit op de A.V. mede te delen.

* Corner Vliegplaatsen:

We zullen 3 templates van nieuwe infoborden voorstellen en de mening vragen van de leden. Stembiljetten zullen aan de inkom uitgedeeld worden.

Olivier zal dit samen met Jean organiseren.

We gaan ook suggestiedozen in elke hoek plaatsen.

De suggesties zullen in de volgende Fly gepubliceerd worden maar vooral zal per corner elke beste suggestie (réalisierbar/realistisch), door de Raad gekozen, een aankoopbon ontvangen die geldig is in de BVVF-clubs en -scholen.

* Officieel gedeelte:

- Rekeningen:

De jaarrekeningen worden nagekeken en goedgekeurd om op de A.V. voorgesteld te worden.

We hebben veel leden verloren in 2017 (+/-110), wat onze financiën erg beperkt.

Leen gaat een mail opstellen die naar alle personen zal verstuurd worden, die hun lidmaatschap niet hebben vernieuwd in 2017.

De digitalisering spaart ons veel gel duit.

- Budget:

Het budget zal ongeveer hetzelfde zijn als in 2017.

We moeten de vernieuwing van het boekhoudprogramma voorzien.

- Kwijting van de leden van de raad van bestuur.

- Voorstel om het lidgeld te verhogen.

We gaan onze ideeën voorstellen aan de Vergadering. De verhoging zal voornamelijk dienen voor de vliegplaatsen.

We denken eraan om tegelijkertijd een Flycard in te stellen om zo alle piloten te sensibiliseren voor de regels op onze vliegplaatsen, met inbegrip van niet aangesloten leden (cfr. badge parallaile62).

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 11 JANUARI 2018

- Nieuwe leden RVB.

Om onze projecten vooruit te kunnen laten gaan, hebben we personen nodig voor de raad van bestuur. Op dit moment zitten we te krap. Als u twijfelt, neem dan contact met ons op zodat we u uitleggen welk werk er te doen is. Het werk is niet heel zwaar.

- Duo-opleidingen.

Wijziging van de tekst met betrekking tot de SIV-stage. De commissie opleidingen zal de gewijzigde teksten aan de raad voorleggen.

- Stationering Dragonfly te Maillen.

Philippe zal een mail opstellen om de situatie te verduidelijken.

- Subsidies BK delta 2016 en 2017.

De subsidie van 250€ zal gestort worden voor 2017 en voorzien worden op het budget van 2018.

- BK delta en parapente gezamenlijk in 2019 ?

Olivier zal er met de Potes en Ciel over praten en bekijkt dit verder met Jochen.

- Kosten opkuisen Terril van Roton.

OK want gevraagd zoals het hoort (op voorhand en gerechtvaardigd).

- Verslagen clubs en scholen.

Het jaarlijkse verslag van de volgende clubs en scholen zijn op het secretariaat toegekomen:

- Confluence Parapente.
- Fou d'L (met programma).
- Jan Van Gent.
- Pick Up Club (+ wijziging van de voorzitter en ondervoorzitter).

En de ledenlijsten van de volgende clubs:

- Jan Van Gent
- Pick Up Club
- Avia Airsports
- Potes en Ciel
- La Roch'Ailes
- Les Ailes du Levant

- Effectieve leden

De vraag van Daniel Weykmans om effectief lid te worden, wordt goedgekeurd.

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 11 JANUARI 2018

Raadslid Olivier Georis heeft de lay-out van de panelen voorgesteld. Olivier dankt de werkgroep luchtruim die de basis legde voor deze panelen, onder meer met het verstrekken van informatie die mee in deze lay-out werd opgenomen. Een groot gedeelte van hun werk werd hierin verwerkt.

Een paar kleine ideeën werden toegevoegd, o.a. ruimte laten voor een lokale sponsor, café of restaurant. Deze lay-out zal worden doorgestuurd naar de werkgroep sites om voor iedere site de desbetreffende info in te vullen. Eventuele suggesties voor wijzigingen zijn mogelijk maar het is wel de bedoeling dat de panelen uniform zijn voor alle vliegplaatsen. De target is om de panelen voor te stellen op de volgende Algemene vergadering. Afwachten of deze deadline gehaald wordt... De bal ligt nu in het kamp van de werkgroep sites.

- Brevetaanvragen

- William Sterckx: Brevet van Hulpmonitor parapente: OK en felicitaties voor de mooie CV.
- Olivier Gillot: Brevet van Hulpmonitor parapente: te verduidelijken.
- Laurent Gerard: Brevet van Observator de parapente: OK.
- Pascal Marchal: Brevet van Duopiloot parapente : OK.
- Philippe Mal: Brevet van Observator parapente : OK.
- Olivier Georis: Brevet van Observator parapente: OK.

- Goedgekeurde duo-opleidingen

Ivo Adam

Yoeri De Bruyn

Antonio Castagnozzi

Gary Bisschot

Laurent Gerard

Jean-Paul Goffaux

VERSLAG ALGEMENE VERGADERING VAN 03 FEBRUARI 2018

• Jaarrekeningen

Ondanks de zeer slechte leesbaarheid van de jaarrekeningen (waarvoor de leden van de raad zich nogmaals wensen te excuseren), werden de jaarrekeningen goedgekeurd.

We hebben de 2 grote winstposten voor 2017 uitgelegd, namelijk de elektronische Fly en het secretariaat.

We hebben ook het verlies van een honderdtal lidgeden voor 2017 naar voren gebracht!

We zijn desondanks toch tevreden en opgelucht op het jaar met een positief saldo afgesloten te hebben.

• Budget

Het voor 2018 voorgestelde budget is een budget in evenwicht, rekening houdend met de indexatie van de meeste kosten.

Het budget werd goedgekeurd.

• Kwijting raad van bestuur

De raadsleden verkregen kwijting voor het werkingsjaar 2017 (geen tegenstemmen).

• Masterplan

We waren (te) beknopt over de gerealiseerde punten in 2017 en de te realiseren punten in 2018, dit was te wijten aan een gebrek aan voorbereiding van dit punt. Dit zal uitgewerkt worden in de Fly.

• Lidgeld

We hebben voorgesteld om een werkgroep op te richten om een lidgeldverhoging te evalueren en de impact ervan in te schatten. De meerderheid van aanwezige leden waren voor de oprichting van een werkgroep.

• Kandidaturen Raad van Bestuur

We hadden 3 nieuwe kandidaturen:

- Fabian Hernalsteen: verkozen met 45 stemmen op 51.
- Patrick Brison: verkozen met 46 stemmen op 51.
- Jan Lauwers: verkozen met 43 stemmen op 51.

De bestaande leden van de raad zijn blij met de bijkomende hulp om de wijzigingen toe te passen die in het masterplan opgenomen werden.

Na nogal wat gefundeerde kritiek, lessons learned =

- Het idee van de « corners » is niet slecht, maar men moet deze doen voor het officiële gedeelte.
- De leesbaarheid is primordiaal, zelfs als de leden de mogelijkheid hebben gekregen om de jaarrekeningen op voorhand te raadplegen.
- Het geringe aantal leden dat aanwezig is op de AV is zorgwekkend. Voor 2018 moeten we een manier vinden om deze aantrekkelijk te maken...

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 8 FEBRUARI 2018

Aanwezig: Leen Mortier, Jan Lauwers, Patrick Brison, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Jean-Yves Squifflet.

Verontschuldigd: Fabian Hernalsteen, Olivier Georis.

- **Data volgende vergaderingen:** 15/03, 5/04, 3/05, 7/06

- Benoemingen - ontslag

Voorzitter: Jean-Yves Squifflet (met eenparigheid van de stemmen).

Ondervoorzitter: Jan Lauwers (met eenparigheid van de stemmen).

De raad heeft het ontslag van Ronald Pincket ontvangen. We danken hem voor het werk dat hij verrichte voor de BVVF.

- Ongeval 7-Meuses

We gaan de toelating vragen om de video-opnamen van het ongeval te mogen publiceren.

- Landingen jaagpad 7-Meuses tijdens hoog water

Het is verboden om zijn aanvlucht te maken boven de Maas als er hoog water staat. Patrick gaat na of dit opgenomen werd in de nieuwe vliegplaatsendatabase, een mededeling doen via de website en de data van de hoogwaterstanden toevoegen op de agenda van de website.

- Opvolging A.V.

* Jaarrekeningen/budget online plaatsen.

Nathanael zal deze online zetten in My.bvfv en Leen bereidt een mededeling voor. Volgend jaar zullen we de jaarrekeningen en het budget beschikbaar stellen via My.bvfv voor de A.V.

* Berichten Yves, Koen en Karel.

We danken hen voor hun opmerkingen.

Philippe zal een antwoord voorbereiden dat we zullen publiceren op de website en in de Fly.

* Infoborden.

Lay-out 2 werd verkozen met enkele kleine wijzigingen. Olivier volgt dit op.

* Suggesties.

Dank voor de suggesties. Ze zullen overgetypt en in de Fly gepubliceerd worden. De 3 winnaars zullen bedankt worden.

* Lijst van werkgroepen die op de website moet hernomen worden:

- **Opleidingen:** Koen & Jean-Yves.

- **Airspace:** Nathanael, Jeff Thielemans, Philippe Vandevondel, Bernard Bar, Marc Delongie, Jochen Zeischka, Henri Kelchtermans, Pascal Lhoas, Peter Bruynsteen, Frédéric Coen, Denis Vanstryp (à mettre en contact).

- **Vliegplaatsen:** Olivier & Chris

* Verantwoordelijke per vliegplaats:

- **Terril de Strépy:** Les Ailes du Levant (Alain Grenier)

- **Terril du Roton:** Les Ailes du Levant (Franco Marioli)

- **Terril d' Hornu:** Les Ailes du Levant

- **Terril du Levant:** Les Ailes du Levant (Alain Grenier)

- **Avister:** Thierry Deprez, Thierry Elias, Nicolas Ancion, Stephane Deroover

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 8 FEBRUARI 2018

- **Coo:** Louis Neys, Claudy Legros
- **Sites autour La Roche:** Corimont, Marcourt, Maboge: Laroch/Aile (Pascal Lhoas)
- **Prayon:** Aéroloisirs (Olivier Georis)
- **Rochefort:** Denis Lebrun
- **Beuraing:** Denis Lebrun
- **7-Meuses:** Christian Croonenborghs

* **Wedstrijden:** Jean-Yves, Nathanael, Olivier, Marc, Lode Spruyt, Bertrand Fontaine, Jochen Zeischka.

* **Delta:** Jan, Jochen Zeischka, Ann Triki.

* **Civl:** Jochen Zeischka.

* **EHPU:** Jean-Yves.

* **Clubs:** Olivier. Piste : zich via de clubs bij de federatie aansluiten ?

* **Fly:** Christopher Hamilton.

* **Lidgelden:** 28/02. Philippe bereidt een mededeling voor.

- **Inschrijving/uitschrijving mailinglijst**

Alle leden zullen default de mailings ontvangen, met de mogelijkheid zich uit te schrijven.

- **Base Camp**

We gaan gedurende een maand Asana proberen, wat een gratis versie is van Base Camp (projectopvolgingssoftware).

- **Boekhoudprogramma**

We hebben een voorstel van een lid voor een ander boekhoudprogramma.

Nu beheert Jean goed een programma in dewelke we moeten investeren maar deze investering zal misschien voor 10 jaar zijn.

- **Jaarlijks verslag La Roch Ailes**

We hebben het jaarlijks verslag van de club La Roch Ailes ontvangen en feliciteren hen daarvoor.

- **Goedgekeurde brevetten en opleidingsaanvragen**

Quentin Debras:	brevet van Observator parapente;	
Olivier Gillot:	brevet van Hulpmonitor parapente	door Cris Claessens;
Rudi Roelens:	brevet van tijdelijke Hulpmonitor parapente	door Luk Van Sand;
Rudi Roelens:	examen van (definitieve) Hulpmonitor parapente	bij Koen Michiels (Airsport);
Robin Lefebvre:	brevet van tijdelijke Hulpmonitor parapente	door Airsport;
Serif Oksuz:	duo-opleiding parapente	bij Airsport;
Jimmy Mertens:	duo-opleiding parapente	bij Airsport;
Alain Grenier:	duo-opleiding parapente	bij Fou d'L.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 1 MAART 2018

Aanwezig: Jan Lauwers, Patrick Brison, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Fabian Hernalsteen, Olivier Georis, Jean-Yves Squifflet.

Verontschuldigd: Leen Mortier.

- **Ondertekening akte en formulieren Belgisch Staatsblad** : De nieuwe akten werden ondertekend.

- **Incident 7-Meuses** : Het dossier is in behandeling, geen nieuws.

- **BVVF-vragenlijst**

Patrick zal het werk aan de vragenlijst opstarten, te bespreken en bewerken via Asana.

Ze zal voorgesteld worden aan de leden via een Google sheet.

Asana : Na een eerste testmaand en wat uitleg, gaan we verder met Asana te ontdekken voor het beheer van onze projecten.

- **Vraag Stephan Permentier**

Philippe en Fabian gaan een antwoord voorbereiden op de vraag van Stephan.

- **Fly van maart**

Christopher gaat akkoord om de lay-out van de Fly te blijven doen. Hij zal begin maart beginnen.

Patrick stelt voor in elke Fly een fiche « vliegplaats onder het vergrootglas » te plaatsen.

Jan zal een nieuw Asana-project maken voor de Fly om de artikels te kunnen opvolgen met Christopher.

- **Opvolging werkgroep airspace voor de infoborden**

Olivier heeft 2 offertes gekregen voor infoborden. Hij zal er nog één vragen.

We vragen ons af of we geen plaats zouden laten voor tijdelijke info.

We vragen ons af wat we kunnen doen in geval dat de gegevens wijzigen. Olivier bestudeert de vraag.

Olivier zou dit voor einde maart willen afsluiten.

Patrick zal de vliegplaatsendatabase nalezen, die Nathanaël meer zichtbaar op de website zal plaatsen.

- **Wergroep lidgelden**

Eerste vergadering op 22 maart.

Iedereen is welkom.

Philippe zal een mededeling doen.

- **Open air-bestand op BVVF-website** : Mededeling in de Fly + bedanking.

- **Brevetten en opleidingsaanvragen**

- Aron Michiels moet meer ervaring doen op de 7-Meuses als solopiloot alvorens de toelating te kunnen krijgen om er te mogen duovliegen.
- Sebastian Desmette bekomt het brevet van Observator parapente.
- Bert Adams mag zijn opleiding voor Hulpmonitor parapente beginnen met Koen Michiels van Airsport.

Verslaggever: Jean-Yves.

BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2018

	<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 2017 tot 31 december 2018. 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 DEKkingEN 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.