

FLY! ¹¹⁵



PIERRE NAVILLE

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

NIEUWE

WEBSITE

WWW.BVVF.BE

INHOUD

4	Woordje van de Raad
5-7	Lidgeld & verzekering 2019
8-10	Algemene vergadering 2019
11-12	Eerbetoon aan Pierre Naville
13	Eerbetoon aan Pascal Marchal
14-16	Openair Validation Team
17	Vortex Klup
18-22	Proefproject MILFAG
23-24	Over onze gezamenlijke voorzorgsverantwoordelijkheid
25	Ranking is King
26-34	Vliegplaatsen : Rochefort
35-36	Belangrijke informatie vliegplaats van Zuydcoote
37-42	Belgium team Airtour
43-49	BPC : schouder aan schouder gedurende 600 km
51	Verslag van de RVB van 13/09
52	Verslag van de RVB van 01/10
53-54	Verslag van de RVB van 11/10
55-56	Verslag van de RVB van 15/11
57-58	Lidgeld & verzekering 2019

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

**NIEUWE
WEBSITE**

WWW.BVVF.BE

RAAD VAN BESTUUR VAN DE BVVF

VOORZITTER

Jean-Yves Squifflet
0474555961
jy.squifflet@gmail.com

BESTUURDER

Leen Mortier
0473 94 93 43
leen.mortier@ond.vlaanderen.be

BESTUURDER

Nathanael Majoros
0473 28 98 13
fbvl@majoros.net

BESTUURDER

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

ONDERVOORZITTER

Jan Lauwers
0473 96 53 19
jan-lauwers@scarlet.be

BESTUURDER

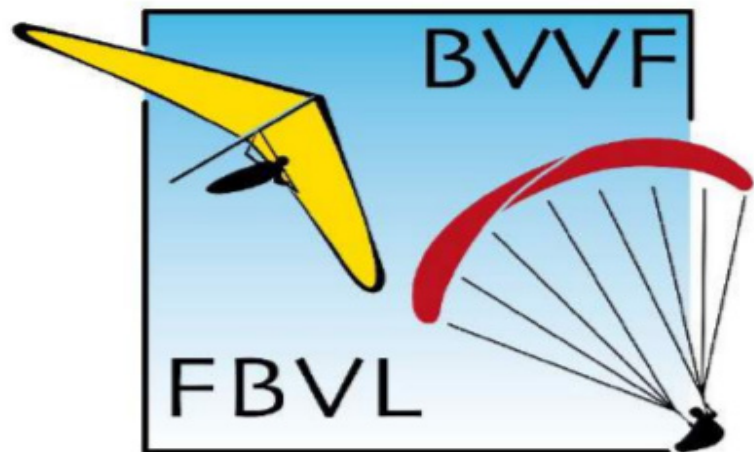
Philippe Mal
0477434287
philippe.mal@gmail.com

BESTUURDER

Patrick Brison
0479 900 166
pbn@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.

WOORDJE VAN DE RAAD

Beste leden,

Triest nieuws uit de parapentewereld: Pierre Naville (Les passagers du vent) is omgekomen in Australië. Onze gedachten gaan uit naar zijn vrouw en familie.

U zal eveneens de uitnodiging vinden voor de Algemene Vergadering van 2 februari 2019 alsook de administratieve uitleg voor uw deelname.

Als u de toekomstige projecten van de federatie wil ondersteunen, lees dan zeker de oproep om "Premium lid" te worden.

Ter dezer gelegenheid zijn we blij u een kleine verrassing mede te delen: de aanwezigheid van Bruce Goldsmith op onze Algemene Vergadering !

We willen ook van de gelegenheid gebruik maken om het Validatieteam bedanken voor hun uitstekende werk.

De Raad wenst iedereen prettige eindejaarsfeesten en dat 2019 een fantastisch en veilig vliegjaar mag worden.

LIDGELD 2019

Reeds in februari 2018 wilden we het lidgeld verhogen om de monetaire inflatie te compenseren en meer middelen te bekomen voor vitale projecten (aankoop van terreinen bijvoorbeeld), maar de algemene vergadering heeft beslist een werkgroep hierover op te richten. Voor 2019 wenst de raad de lidgelden te indexeren om ten minste de kosten die « natuurlijk » stijgen, te compenseren.

Het is uiteraard heel moeilijk om vandaag de bedragen te schatten die we in de toekomst nodig zullen hebben om onze activiteit veilig te stellen, maar het lijkt vanzelfsprekend dat onze huidige fondsen en inkomsten niet zullen voldoen.

Aangezien de statuten van de BVVF een stemming van de algemene vergadering vereisen om de hoogte van het lidgeld te bepalen, heeft de raad de intentie op de algemene vergadering van februari 2019 een verhoging van het lidgeld van 5 € te vragen, met onmiddellijke toepassing na de algemene vergadering.

Ondertussen blijven de lidgelden dezelfde als in 2018, maar men mag natuurlijk reeds de bijkomende 5 € betalen indien men dit wenst, en waarvoor we u reeds op voorhand danken.

We gaan ook verschillende niveaus van toetreding lanceren, en dit voornamelijk op een symbolische wijze.

- Het basislidgeld aan 90 € (of 65 € zonder verzekering). Deze zou niet beschikbaar zijn indien we konden indexeren zonder toelating van de A.V.
- Het geïndexeerde basislidgeld aan 95 € (of 70 € zonder verzekering) na stemming van de AV van februari. Men kan dit al betalen indien men deze verhoging normaal, legitiem en wenselijk acht, en zij die reeds de het oude lidgeld betaalden voor de AV zullen de keuze hebben om deze bijkomende 5 € te betalen of niet.
- Het « Premium » -lidgeld aan 135 € (of 110 € zonder verzekering) of meer is het lidgeld dat ons de middelen zal geven om meer te doen en projecten op te starten. Symbolisch zullen we u bedanken met een sticker en een vermelding op uw lidkaart.

De inkomsten bovenop het basislidgeld zullen geboekt worden in een apart fonds, dat de raad slechts zal aanspreken voor concrete projecten. Dit fonds zal uitsluitend bestemd worden voor buitengewone investeringsprojecten die dienen om onze activiteit veilig te stellen, zoals, bijvoorbeeld, de aankoop van terreinen...

Niemand wordt verplicht er aan bij te dragen, maar indien er weinig of geen personen dit doen, zullen we nooit ambitieuze projecten hebben die verder gaan dan de huidige inkomsten, die ternauwernood onze werkingskosten dekken. Het is dus onze plicht om er allen aan bij te dragen volgens onze mogelijkheden.

In een ver verleden hadden de deltapiloten een kleine spaarsom vergaard voor de BVVF door spaghetti-avonden e.d. te organiseren. Deze erg sociale activiteit heeft toegelaten dat er een florissante gemeenschap ontstond, maar veertig jaar later kennen de mensen elkaar en is het niet nodig om zich uit te sloven om samen te kunnen eten. Ze kunnen doorgaan met samen de gerechten te gaan eten die ze willen en zich genereuzer tonen tegenover hun vereniging. Op uw goed hart...

LIDGELD & VERZEKERING 2019

De lidgelden voor 2019 blijven dezelfde als in 2018, maar zullen hoogstwaarschijnlijk geïndexeerd worden in februari 2019. U kan nu reeds dit geïndexeerd lidgeld betalen. Daarentegen zijn er nu ook « Premium » lidgelden voor zij die willen helpen om een spaarpot te vormen voor de aankoop van vliegplaatsen e.a. (zie artikel in deze Fly!), de meerinkomsten zullen op een afzonderlijke rekening geboekt worden.

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

Bijkomende dekkingen bovenop de basisdekkingen zijn mogelijk mits bijpremies, zie achteraan in deze Fly!.

« Basic » -lidgeld met verzekering (1) :	90 €
« Basic » -Lidgeld zonder verzekering (2) :	65 €
Geïndexeerd « Basic » -lidgeld met verzekering (1) :	95 €
Geïndexeerd « Basic » -Lidgeld zonder verzekering (2) :	70 €
« Premium » -lidgeld:	+ 40 €
Fly! in papieren formaat :	+ 35 €

(1) Voor de dekkingen zie onderaan deze pagina.

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

BA-verzekering passagier duovliegen (3) :	+ 50 €
Verzekering hulpmotor (4) :	+ 25 €
FAI-sportlicentie (4) :	+ 5 €
IPPI-5 en IPPI-4-kaart (5) :	+ 25 €

(3) Uitsluitend voor door de BVVF gebrevetteerde Duopiloten en voor niet-commerciële duovluchten (commerciële duovluchten: 350 €).

Meerdere BVVF-Duopiloten kunnen verzekerd worden op hetzelfde toestel door 300 € per vleugel/scherm te betalen met vermelding van merk, model en serienummer van het te verzekeren toestel, en de lijst van de op het duotoestel 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) Enkel voor voetgestarte parapente, delta of rigid (dus niet met wielgestel) en op voorwaarde dat men het BVVF-brevet van XC-Piloot bezit.

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

Betaling: Uitsluitend via overschrijving met volledige vermelding van naam en adres op rekeningnummer:

ING 310-0902218-10 de FBVL-BVVF asbl.

IBAN: BE41 3100 9022 1810

BIC: BBRU BEBB

SWIFT code: BBRU BEBB 200

Vermeldt uw naam, voornaam en correct adres indien u niet betaalt via uw persoonlijke rekening EN OOK WAARVOOR U BETAALT. U bent verzekerd vanaf het moment dat uw betaling toegekomen is op de BVVF-bankrekening, u ontvangt een bevestigingsmail in de dagen die op de betaling volgen, indien u zich ook ingeschreven heeft op:

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

DEKKINGEN BVVF-VERZEKERING

Verzekeraar

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 €.

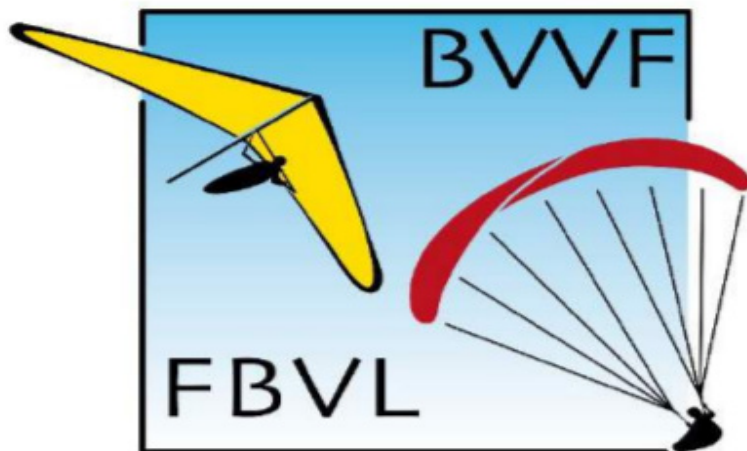
Permanente invaliditeit van verzekerde tot 7500 €, proportioneel aan de invaliditeitsgraad (vrijstelling tot 25 % invaliditeitsgraad).

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.



ALGEMENE VERGADERING 2019

De Raad van Bestuur van de BVVF nodigt u hartelijk uit op de

JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING van de BVVF

op ZATERDAG 2 FEBRUARI 2019 om 19u30

**in de grote zaal van het
« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 te ZAVENTEM**

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

U kunt ook een glas komen drinken en de stands van de **scholen en clubs bezoeken vanaf 18u30.**

Surprise Algemene vergadering 2019 !!!



ALGEMENE VERGADERING - STEMRECHT

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

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

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

Dus zullen effectieve leden, die niet naar de algemene vergadering zijn gekomen of er zich niet hebben laten vertegenwoordigen in 2016, 2017 of 2018, hun hoedanigheid van effectief lid verliezen.

Ze kunnen echter een aanvraag indienen om weer effectief lid te worden voor de algemene vergadering van januari 2018 en daarna, indien ze hun lidgeld betaald hebben in 2017 en 2018. Deze maatregel dient dus enkel om personen van de lijst te schrappen, die echt niet geïnteresseerd zijn in de werking van de BVVF, want het volstaat dus om de antwoordstrook terug te sturen (in principe zal de Raad alle kandidaturen aanvaarden van personen die hun lidgeld de laatste twee jaren hebben betaald).

Voor de andere leden, die zich voor het eerst aansloten in 2018 en die lid zijn sinds meer dan 12 maanden (of terug lid werden na meer dan 3 geen lidgeld te hebben betaald), is het ook noodzakelijk onderstaande strook op te sturen om effectief lid te worden en stemrecht te verwerven.

Voor de aanvaarding van deze nieuwe effectieve leden, twee mogelijkheden : ofwel doet de Raad van Bestuur dit op zijn vergadering van half januari (men moet dus onderstaande strook tijdig opsturen !), ofwel op 3 februari zelf, net voor de algemene vergadering (maar dan moet de strook **voor 19u30** ingevuld afgegeven worden aan een raadslid of de verantwoordelijke aan de ingang, **zoniet kan men niet meer aanvaard worden voor de Algemene Vergadering van 2019** en zal het slechts voor het jaar nadien mogelijk zijn). Dit is een bijkomende mogelijkheid om zich in regel te stellen voor de vergadering, maar het is natuurlijk voor iedereen comfortabeler dit op voorhand te doen.

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

Leden die zich voor het eerst aansloten in 2018 en geen lid zijn sinds 12 maanden, kunnen volgens de statuten geen stemrecht verwerven op deze algemene vergadering, ze kunnen dit ten vroegste in 2020, indien ze dan nog (toegetreden) lid zijn. Maar ze zijn natuurlijk welkom op deze algemene vergadering !

ALGEMENE VERGADERING - STEMRECHT

Ondergetekende,

wonende

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

Ik ben toegetreden lid van de BVVF sinds 12 maanden.

Plaats en datum :

Handtekening :

Sturen naar : BVVF, Stationsstraat 103, 2860 St-Katelijne-Waver , naar info@bvvf.be of afgeven aan de inkom van de AV op 2 februari 2019 voor 19u30.

VOLMACHTEN ALGEMENE VERGADERING

Volgens de BVVF-statuten mag ieder (effectief) lid zich laten vertegenwoordigen door een ander (effectief) lid op de algemene vergadering, maar mag ieder lid **slechts één** ander lid vertegenwoordigen. Als u zich wil laten vertegenwoordigen door een ander (effectief) lid, zal deze laatste zich voor de vergadering moeten aanbieden met een volmacht en een **kopie van uw identiteitskaart**.

Ondergetekende,

geeft volmacht aan

om hem/haar te vertegenwoordigen op de algemene vergadering van de BVVF van 2 februari 2019.

Plaats en datum:

Handtekening:

KANDIDATEN RAAD VAN BESTUUR

Zoals elk jaar doen we een oproep aan kandidaten voor de Raad van Bestuur van de BVVF, die tussen 6 en 12 leden moet tellen. Uiteraard zullen de kandidaten met de meeste stemmen verkozen worden indien er meer kandidaten dan plaatsen zijn, en moet men steeds 50% van de stemmen halen (zoniet kan men kandidaten niet wegstemmen als er niet « te veel » kandidaten zijn). We herhalen hier dat, zelfs al is het belangrijk om een passieve kennis te hebben van de tweede nationale taal, iedereen zich kan uitdrukken in zijn moedertaal.

De vergaderingen hebben gemiddeld één avond per maand plaats te Zaventem. Verplaatsings- en andere kosten die voor rekening van de BVVF gemaakt worden, worden natuurlijk terugbetaald... Stuur uw kandidatuur naar het secretariaat of aan de Voorzitter van de Raad van Bestuur (zie eerste pagina).

Ondergetekende,

wonende

stel mij kandidaat voor de verkiezing van de Raad van Bestuur van de BVVF op de algemene vergadering van 2 februari 2019.

Plaats en datum:

Handtekening:

EERBETOON AAN PIERRE NAVILLE

De eenvoud van mensen die weten

Op een leeftijd waarop anderen zich einde carrière beschouwen, heeft Pierre weer een nieuwe parapente-opleidingsstructuur gecreëerd. En hij werkte zeer hard, tussen duovluchten en school, zo hield hij met passie van deze sport die hij met enthousiasme met de anderen deelde. Hij had deze eenvoud van mensen die niets moeten bewijzen, gewoon omdat ze het weten: hij was een pure Savoyard. Hij apprecieerde ons zoveel, wij Belgen. Doorheen de tijd zijn velen onder ons langs zijn scholen gegaan. Hij heeft ons leren houden van zijn streek: de Aravis, de Bauges, ...

Zonder te vergeten dat hij één van onze mooiste BPO's heeft georganiseerd, in 2017. In een goedgezinde sfeer, met de glimlach en professionalisme hand in hand, een droomwedstrijd. Dank je, Pierre, voor al deze prachtige momenten die je ons hebt doen beleven en voor deze passie die je ons hebt doorgegeven.



BPO - PIERRE NAVILLE

Net voor ik op eindejaarsvakantie ging, had ik een Belgian Paragliding Open op TGV-rails staan. Na een vriendschappelijke wedstrijd tegen het team van Fou d'L was ons voorstel om terug te keren naar Le Grand-Bornand, met de hulp van Pierre Naville en Airlinks, weerhouden. We hebben zelfs niet eens bijzonder veel moeite moeten doen om ons dossier voor te bereiden. Alles was immers zo goed verlopen in de editie van 2017, dat we klaar waren om terug taken te lanceren van de Lachât tot het midden van de Bauges en van La Clusaz tot de Parmelan. Er was zo weinig te wijzigen en Pierre was zo bereidwillig dat er zelfs geen discussie over was. Het enige gevaar was het weer, waarmee we vorige jaar heel veel geluk hebben gehad. En dan zondag, vlak na geland te zijn na een slechte vlucht, viel het verschrikkelijke nieuws in mijn bus vanwege een BPO-fan.

Uiteraard ben ik terneergeslagen door dit nieuws. Ik probeer me gemeenplaatsen te zeggen zoals: « Hij is weggegaan terwijl hij tot het laatste moment deed waarvan hij hield », of « Ik ben niet droevig dat hij er niet meer is, ik ben blij dat hij geleefd heeft ». Maar het is niet voldoende. Pierre was vooreerst een man, een echtgenoot, een vader, een vriend, een lesgever, een leider en een baasje, en zal dit alles niet meer kunnen zijn. Hij zal zelfs niet, dit ware zijn goed recht, alles kunnen laten vallen en een goede twintig jaren kunnen rusten terwijl hij met plezier alles wat hij in Talloires en in Le Grand Bornand heeft gecreëerd, zou zien floreren. Niet dat dit in de natuur van de man zat, overigens. Hij zal ook niet meer ons Nationaal Kampioenschap kunnen leiden, uiteraard.

Mij ver van alles bevindend en omdat ik het slechte nieuws wil verteren, niet impulsief wil reageren en een rouwperiode wil respecteren, beslis ik niets te ondernemen voor mijn terugkomst. Maar omdat ik in een wedstrijd ben met andere piloten, komen er natuurlijk suggesties vanwege de enen en de anderen. Hebben we nog steeds een BPO in Le Grand-Bo als Pierre er niet meer is ? Het antwoord is nee, maar het is niet noodzakelijk onherstelbaar. Bestaat er iemand die de sleutels van de stad en van de hemel boven Bornes-Aravis-Bauges bezit zoals Pierre ? Waarschijnlijk, maar zal deze persoon bereidwillig en vrij zijn ? En moeten we anders een andere bestemming zoeken, of alles annuleren en een jaar zonder BPO hebben ? Werkelijk, ik had liever enkele weken willen wachten met deze vragen.

En dan, dinsdagavond, publiceert de community manager van Le Grand-Bornand een post op Facebook, waarin hij hun wens uitdrukt om de projecten, die Pierre samen ondernomen heeft met de FFVL, het Back to Grand-Bo, en met ons, tot een goed einde te kunnen brengen. Dus ja, voor het ogenblik gaan we verder als gepland. Zodra ik terug ben, zal ik contact opnemen met de FFVL en met Le Grand-Bornand en zullen we een bekwame wedstrijdleader vinden die ons een goede BPO kan bezorgen.

Het zal Pierre niet zijn, maar het zal toch ook niet mis zijn.

Dank je Pierre, we zullen je nooit vergeten.

Nathanael Majoros & René Bosman.

EERBETOON AAN PASCAL MARCHAL

Pascal Marchal was één van de meest gepassioneerde leden van de « Ailes du Levant », steeds bereid om zijn ervaring als vrijvlieger te delen.

2018 zal zijn mooiste vluchten opgeleverd hebben, met name een Létanne-Sezanne van 149 km met overvlucht van Reims tijdens de BAPO, een mooi resultaat in de BPC en een opgemerkte deelneming aan het BPO te St Jean Montclar begin juli. De school « Les têtes en l'air » van Ceillac kent hem heel goed.

Hij is te vroeg heengegaan op deze 23e september. Het volstaat om de ogen ten hemel te richten om hem te herdenken.

Onze ontroerde gedachten gaan eveneens uit naar zijn partner Véronique en zijn drie kinderen, Kévin, Nico en Romane.



OPENAIR VALIDATION TEAM

Als u nooit heeft horen spreken van dit Openair validation team, is dit eerder normaal, want het gaat over een niet publieke Facebook-groep. Maar laat mij deze belangrijke groep demystificeren met een kleine historiek...

Openair is eenvoudigweg het formaat van een bestand dat we op onze vlieginstrumenten kunnen zetten: het bevat informatie over het luchtruim.

Wanneer Olivier Gosselet en Wim Verhoeve zijn beginnen werken op flyxc.tools (de tool die het originele Openair bestand opent), om XC-piloten te helpen om luchtruimzones te «zien» op hun instrumenten, hebben ze begrepen dat zelfs met het best mogelijke computerprogramma het nog steeds mogelijk was dat er fouten naar boven kwamen. De manuele controle en de validering van de luchtruimzones zijn op dit ogenblik het enige middel om belangrijke fouten uit te sluiten.

Toen Bertrand Fontaine de BPC (Belgian Paragliding Cup) had gelanceerd, was één van de voornaamste objectieven ervoor te zorgen dat elke BPC-piloot het luchtruim zou respecteren tijdens de wedstrijd. In deze context kwam, na een discussie over de validering van het Openair-bestand, het idee op om een team samen te stellen voor dit werk.

Een nieuwe uitdaging stelde zich: hoe dit te organiseren. Zou deze ploeg in staat zijn het werk te doen dat Wim tot dan had gedaan (wetende dat Wim een expert is, gespecialiseerd in het luchtruim). Vervolgens kwam er een andere persoon in de loop: Jean-Luc. Om een lang verhaal kort te maken: Jean-Luc heeft verschillende heel nuttige webapplicaties ontwikkeld in het kader van de PAP-club bij onze Franse vrienden. Bertrand heeft hem voorgesteld om samen met hem te werken tijdens de winter om een bijzondere versie op punt te stellen die toelaat om het Openair-bestand te laden dat wordt gegenereerd door Flyxctools, dit te visualiseren en de wijziging van deze zones te doen, gewoon door op de kaart te klikken en aldus een luchtvaartzone te activeren of deactiveren. Deze tool werd nadien hernoemd in FAT (Friendly Airspace Tool *): “Friendly” wegens zijn intuïtief, eenvoudig en toch krachtig gebruik voor elke piloot als hulp voor overlandvluchten (briefing, debriefing,...).

Ik heb enkele weken genomen om het concept in het echte leven te testen, vooraleer te proberen dit proces te verbreden tot andere piloten:

- Neem een Openair-bestand van Flyxc.tools
- Download dit in het Friendly Airspace Tool (FAT)
- Controleer en valideer het luchtruim ten opzichte van de officiële bronnen (e-AIP, Belgocontrol, DGAC,...)
- Post het gevalideerde bestand online opdat alle piloten dit zouden gebruiken.

OPENAIR VALIDATION TEAM

In het begin van het vliegseizoen werd een oproep gericht via de BPC om piloten te vinden die geïnteresseerd waren deel te nemen aan het validatieproces en aldus deel uit te maken van een samenwerkingsdynamiek ten voordele van de gemeenschap. Een korte introductie werd thuis bij Bertrand gehouden (hij heeft deze formule een tweede keer herhaald in de loop van het jaar) en de ploeg (en de Facebook-groep) werd gecreëerd: het Openair Validation Team. Wat op het eerste gezicht een echte uitdaging leek, begon op rolletjes...

Natuurlijk werden vele vragen betreffende het luchtruim gesteld, maar er was een goede dynamiek tussen de piloten, die leergierig waren en de juiste vragen stelden, waarbij Wim uit zijn pijp moest komen (en er soms fouten gevonden werden).

Het valideringsteam is ondertussen gegroeid en telt nu meer dan 20 personen. Sommigen zijn heel actief, anderen profiteren ervan om hun kennis te vervolmaken om zich op het juiste moment te lanceren. De meesten kunnen zich nu beschouwen als beschikkende over de praktische kennis om andere overlandpiloten te helpen.

Het Openair-bestand wordt eveneens gebruikt als referentie voor andere wedstrijden zoals het BAPO en door veel individuele overlandpiloten in België maar ook in Frankrijk. Het wordt ook ter beschikking gesteld op de kalender van de federatie voor de eventuele buitenlandse piloten die op bezoek zijn in ons land.

Voor het seizoen 2019 willen we verdergaan op dit élan, maar toch nog enkele zaken proberen te verbeteren.

- Een voorbeeld waaraan we denken, is dit als een theoretisch en praktische kennis toe te voegen aan het XC-brevet. Het XC-Pilotenniveau zou dan voordeel halen uit de kennis van het Openair valideringsteam.
- Ervoor zorgen dat het gevalideerde bestand zich op verschillende plaatsen bevindt en nog gemakkelijker te downloaden is (zelfs op een start vooraleer op te stijgen).

Om te eindigen, zouden we niet alleen alle hieronder vernoemde piloten willen danken voor hun inzet, maar eveneens de piloten die een deel van hun vrije tijd hebben opgeofferd om meer te weten te komen over het luchtruim en om hun kennis door te geven aan de vrije vlucht gemeenschap.

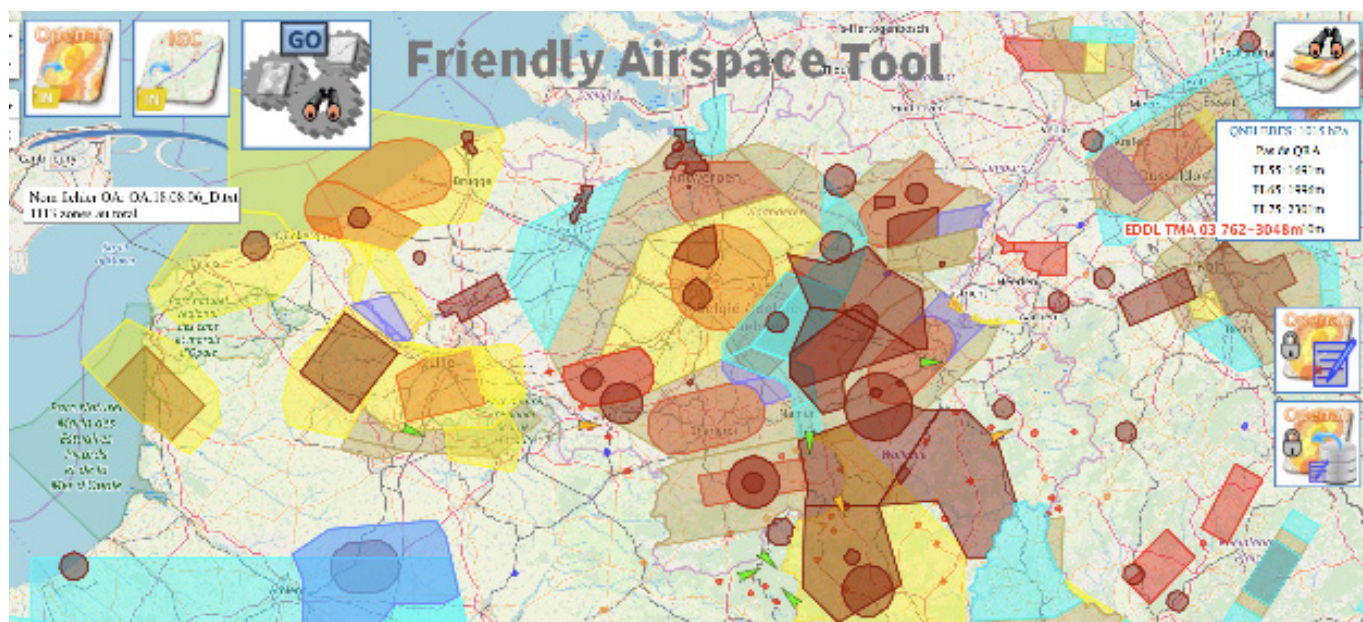
OPENAIR VALIDATION TEAM

Dank aan de leden van het Openair Validation Team, sommigen onder hen hebben informatie van onschatbare waarde geleverd dankzij hun kennis van het luchtruim, anderen werk dat ze dag na dag doen en nog anderen waren enthousiaste leerlingen:

Bertrand Fontaine
Marc Delongie
Didier Depireux
Sebastian Desmette
Philippe Vandevondele
Thierry Populaire
Bernard Bar
Vincent Treve
Jean-Marc Zadworny
Laurent Dermine
Rosanne Vaneeckhaute
Thibault Voglet
Wim Verhoeve
Pieter Roe

Benoit Pierard
Tom Rogie
Bram Declercq
Bert Adams
Olivier Georis
Frédéric Perissinotto
Stéphane De Roover
Quentin Debras
Patrick Martin
Olivier Krikorian

Marc



DE VORTEX KLUP, EEN NIEUWE CLUB IS GEBOREN IN BELGIË

In de turbulentie die veroorzaakt werd door de luchtruim-incidenten deze laatste jaren, is er een Vortex ontstaan binnen een kleine groep piloten, die wilden reageren met een positieve actie. Het idee om een club te creëren was geboren. De oprichtende leden zijn piloten van verschillend niveau, sommigen richten zich op afstandsrecords, anderen willen gewoon plezier beleven aan kleine overlandvluchten. De gezamenlijke motivatie is de vliegbare dagen zo goed mogelijk uit te baten en daarbij het luchtruim te respecteren.

Ieder lid van de club draagt zijn steentje bij, door de analyse van NOTAM's te delen, door het ontwikkelen van tools om deze NOTAM's te analyseren, door de organisatie van evenementen, maar vooral door vluchten voor te bereiden opdat deze de luchtvaartreglementering zo veel als mogelijk zouden respecteren.

Deze wens vertaalt zich in het engagement van elke piloot om te vliegen met behulp van een GPS-tracker die « live tracking » toelaat. Al onze vluchten zijn dus publiek (<https://lt.flymaster.net/bs.php?grp=2177>), onmogelijk dus om sommige weinig orthodoxe vluchten te verzwijgen. Aan ons om al het mogelijke te doen om in het reine te blijven en trots op onze track te kunnen zijn ! En indien, ondanks alles, er een inbreuk werd gepleegd, zal de analyse van de inbreuk en de oorzaken die ertoe geleid hebben, de beste manier zijn om te vermijden dat de fout wordt herhaald.

Onze wens is dus vooreerst ons te amuseren, mooie vluchten te maken met respect voor de (complexe !) regels van het spel. Er zijn natuurlijk veel andere piloten in België die het luchtruim respecteren buiten onze kleine club. We hebben noch de wens, noch de roeping om anderen de les te spellen. We zouden al heel gelukkig zijn als we nog enkele piloten zouden kunnen besmetten met deze geestesgesteldheid.

Als u nieuwsgierig bent om onze club te ontdekken en zijn leden, activiteiten, projecten, de tools die ontwikkeld worden en de meest interessante vluchten die tijdens dit eerste bestaansjaar werden gevlogen, twijfel dan niet om onze website www.vortexklup.be te bezoeken, en, waarom niet... ons te vervoegen.

J'ai rêvé ce vol, je vole ce rêve...

Paul Schmit

PROEFPROJECT MILFAG

Op 21 juni 2011 hebben het CNVV (Centre National de Vol à Voile) en de RBAC (Royal Belgian Air Cadets) een "Letter of Agreement" overeengekomen en getekend met COMOPSAIR (Belgische luchtmacht) betreffende de mogelijkheid om te vliegen tijdens uren van militaire activiteit in beperkte gedeelten van gecontroleerd luchtruim, die MilFAG-zones genoemd worden (Military Low Flying Area class Golf).

De toegang tot deze zones is voorbehouden voor de Belgian Air Cadets en/of het vliegveld van Saint-Hubert en is onderhevig aan een heel strikte procedure over de maximaal toegelaten hoogte en de activatietijden. De zwevers moeten in contact blijven met de vluchtleider en/of de controletoeren, die de zwevers te allen tijde moet kunnen terugroepen.

De Vortex Klup is erin geslaagd om een proefproject te onderhandelen voor 2019, periode waarin enkele geselecteerde parapente-piloten toelating zullen hebben om in deze delen van het gecontroleerd luchtruim te vliegen, met als doel na te gaan of het mogelijk is om dit in de toekomst tot een groter aantal piloten te vergroten.

We zouden willen benadrukken dat deze toelating (bekomen mits een door alle partijen getekend contract) slechts van toepassing is op een handvol geselecteerde piloten die onderhevig zijn aan zeer specifieke voorwaarden en procedures, en dat de vluchten van deze piloten in geen geval een excuus mag vormen voor andere parapente-piloten om in deze zones te vliegen. Het succes van dit proefproject is in het belang van de gehele Belgische parapente-gemeenschap en niet enkel in het voordeel van de deelnemende piloten. De piloten, die geen deel uitmaken van dit project en die de MilFAG-zones zonder toestemming zouden proberen te gebruiken, zullen de onmiddellijke annulering van het proefproject veroorzaken en mogelijks heel ernstige repercussies voor alle parapente-activiteiten in België.

Info: Wim Verhoeve.

MILFAG Q/A

- "Federatie": Goeiedag Wim, veel van onze leden kennen je goed, maar de jongsten of zij die het minst "crossmen" zijn, hebben dit genoeg niet. Kan je je in enkele woorden voorstellen ? Ik vlieg parapente sinds ongeveer 20 jaar. Na 5 stages met Franse scholen in Frankrijk, heb ik in België vorderingen gemaakt met de hulp van de clubs 'Cumulus Hoppers' en 'Pointe Ardennes Parapente', waarvan ik vandaag nog steeds lid ben. Na mijn parapente-ongeval in 2005 (jaja, zoals zoveel onder ons, heb ik het op de harde manier moeten leren) heb ik competitie gevolgen van december 2005 tot in augustus 2011. Sinds het verbod op niet-gehomologeerde schermen in wedstrijden concentreer ik me op het afstandsvliegen (oftewel XC of cross-country) in ons vlakland.

- "Federatie": Wim, je vliegt niet meer in wedstrijd maar je wijdt je aan het overlandvliegen, en je passie en je strijd zijn het maken van ambitieuze crossen waarbij het luchtruim scrupuleus gerespecteerd wordt. Kan je ons in enkele woorden uitleggen waarom dit zo belangrijk is of zelfs vitaal voor de Belgische vrije vlucht ?

Parapente vind zijn oorsprong bij enkele parachutisten die een goedkopere mogelijkheid zochten om te oefenen, door van de helling te vliegen te Mieussy in Frankrijk. De tijd waarin parapente voornamelijk bestond uit langs hellingen te scheren met een vod met 10 cellen ligt ver achter ons.

Alle moderne schermen, zelfs de schermen voor beginners, hebben heel goede prestaties. Terwijl, 20 jaar geleden, ervaren piloten die bij ons in België vlogen, al tevreden waren om 30 minuten in de lucht te blijven en overlandvluchten heel zelden waren, realiseren beginners bij ons vaak al hun eerste overlandvluchten slechts enkele maanden na hun eerste hoogtevluucht. Dit maakt dat, zelfs al stagneert het aantal BVVF-leden, het aantal leden dat in België vliegt elk jaar vergroot. We bevinden ons in de lucht met steeds meer piloten, vaak veel meer dan vroeger en over steeds grotere afstanden, met (toegegeven) heel weinig verplichtingen, het is te zeggen: geen immatriculatie (kenteken), geen medisch onderzoek, geen staatsvergunning... dit alles op een territorium waar het luchtruim het ingewikkeldste is van heel Europa. Gezien het huidige aantal beoefenaars bij ons is het niet langer mogelijk om ons te verbergen. Het devies 'om gelukkig te leven moet je verborgen leven' is niet langer houdbaar. We zijn gewoonweg te zichtbaar geworden om verborgen te blijven.

Indien we het voordelige systeem van zelfregulering willen behouden, moeten we bewijzen dat ons professionalisme aan hetzelfde ritme evolueert als onze prestaties en dat we de luchtvaartcultuur in België onderschrijven als echte verantwoordelijke piloten.

Zonder een rigoureuze respect van het luchtruim riskeren we dat er ons zeer beperkende regels worden opgelegd met als enig doel de activiteit te ontraden, zoals dit bijvoorbeeld het geval is bij paramotors, drones of TMZ's (Transponder Mandatory Zones) In Nederland.

MILFAG Q/A

- "Federatie": Misschien weten sommigen dit nog niet, maar je maakt deel uit van de groep gepassioneerde piloten, die de schitterende tool "FlyXC.Tools" op punt heeft gezet, die dient als basis voor de voorbereiding van overlandvluchten en sinds 2018 ook voor sommige wedstrijden zoals de BPC en de BAPO.

Olivier Gosselet en ik zijn begonnen met de ontwikkeling van FlyXC.Tools in oktober 2014. Het incident met « het rode scherm te Bertrix » in de lente van datzelfde jaar had aangetoond dat er een echte nood was aan tools om afstandvluchten beter voor te bereiden. Onze GPS's gebruiken voor luchtruimzones een format dat « OpenAir » wordt genoemd, dewelke de geografische omschrijving ervan bevat. Jammer genoeg laat dit formaat niet toe de dagen/uren van activatie van deze zones op te nemen. We hebben een platform opgezet dat een Openair-bestand per dag genereert met uitsluitend de actieve zones, op basis van de informatie in de AIP (Aeronautical Information Publication), verrijkt met die van de NOTAM's (Notice To AirMen) van de dag. Sinds 2018 hebben we een ploeg die het werk van het door FlyXC.Tools gegenereerde Openair-bestand te verifiëren en te valideren, en dit te publiceren op de website van de BVVF en de BPC. Deze ploeg bestaat uit onder andere Stéphane De Roover, Philippe Vandevondele, Marc Delongie, Olivier Georis, Fred Peri en veel anderen die ik erg dank voor hun werk en hun engagement.

- "Federatie": Met dezelfde groep ga je verder met je strijd om ons speelterrein te « openen ». Jullie hebben inderdaad een akkoord om met deze "pilootgroep" om het gebruik van de MilFAG's te testen. Kan je ons in het kort uitleggen wat deze MilFAG's zijn?

In oktober 2014 ben ik eveneens beginnen onderhandelen met de autoriteiten in naam van een groep piloten, die bewust waren van het belang om het luchtruimgrenzen rigoureus te respecteren met als doel om een hoger plafond te bekomen tijdens weekdagen. Ondertussen bestaat de originele groep niet meer, maar ze staat ze zo ongeveer aan de basis van de Vortex Klup, een onlangs door de BVVF erkende club.

Deze onderhandelingen schieten jammer genoeg niet veel op. Er ligt sinds enkele jaren een concreet voorstel van de FCFVV op tafel, maar we slagen er niet in het akkoord te bekomen van alle partijen. Nochtans heb ik, in afwachting van een algemenere oplossing, het akkoord bekomen om het gebruik van de MilFAG's door een "pilootgroep" te evalueren.

De MilFAG's (Military Low Flying Level Areas Golf) zijn zones die in 2011 werden onderhandeld door de CNVV en die toelaten te vliegen in door de militairen gecontroleerde luchtruim op weekdagen, voor zover de militaire operaties dit toelaten en op voorwaarde van heel strikte regels. In tegenstelling tot de LFAG (Low Flying Level Areas Golf) tijdens het weekend (destijds door de LVZC bekomen van Belgocontrol), staan de activatieprocedures van de MilFAG's in functie van militaire oefeningen en de zones kunnen op elk moment gedeactiveerd worden, wat een permanent contact tussen de piloten in de lucht en de militairen vereist en een strikte opvolging van de procedures en voorschriften.

MILFAG Q/A

- "Federatie": Nu we weten wat deze MilFAG's zijn, en wetende dat ons luchtruim al heel ingewikkeld is, kan je ons zeggen waarom het voor ons, piloten, interessant is om ze misschien ooit eens te kunnen gebruiken ?

Ondanks de vele beperkingen (zowel op het niveau van de piloten, het materiaal en het volgen van de procedures), laten de MilFAG's vooral toe om hoger te vliegen dan de algemene hoogtebeperking van 4500ft AMSL op week(werk-)dagen. De integratie in de MilFAG's zet ons ook neer als een ernstige partner in het hart van de procedures en discussies met de autoriteiten, verhoogt de legitimiteit van de BVVF en toont aan hoe doeltreffend ze kan zelfreguleren. Het geeft ook gewicht aan het voorstel van de FCFVV voor een eenvoudigere oplossing op lange termijn.

- "Federatie": Ons speelterrein uitbreiden is een geweldige doelstelling. Maar waarom deze testfase en waarom is het zo vitaal dat onze leden "crossmen" het akkoord met de autoriteiten naleven? Want ik neem aan dat, indien de test goed verloopt, we verder kunnen, maar wat zal er gebeuren als dit niet het geval is ?

De MilFAG's zijn zones in het door de militairen gecontroleerde luchtruim. Het spreekt vanzelf dat de inzet voor de militairen enorm is. Een niet-naleving van de beperkingen of zelfs maar een slechte communicatie of klein misverstand kan tot ernstige gevolgen leiden, gaande van een afgelasting van een militaire operatie tot een ernstig of dodelijk ongeval.

De militairen gaan dus niet over één nacht ijs. Vooraleer over te gaan tot het pilootproject in 2019, heeft de Vortex Klup reeds gedurende 2018 een onvoorwaardelijk respect van het luchtruim dienen te bewijzen middels livetracking. 2019 zal een evaluatieperiode zijn voor een beperkte groep (nominatief !) en zal eveneens dienen om de in voege gestelde procedures te evalueren en te verbeteren. Alles is op voorhand geregeld met een ondertekend contract, dat ze op eender welk moment kunnen annuleren zonder vooropzeg bij het minste probleem. Als alles goed gaat, kunnen we hopen het contract van het evaluatieproject om te laten zetten naar een definitief project voor een grote groep piloten of zelfs de gehele BVVF.

Aan de andere kant, als het slecht verloopt, afgezien van het reëel risico op een ernstig ongeval, riskeren we eveneens alle geloofwaardigheid te verliezen, zelfs als het gaat om een piloot die geen deel uitmaakt van het project. Niet enkel ten opzichte van de militairen maar ook ten opzichte van onze zweefvliegbondgenoten en zelfs het DGLV. Een direct gevolg zou kunnen zijn dat ze onze voordelige situatie van zelfregulering, waarover ik het eerder had, intrekken, met als gevolg een hele hoop administratieve beslommingen en bijkomende kosten voor allen. De inzet is dus enorm.

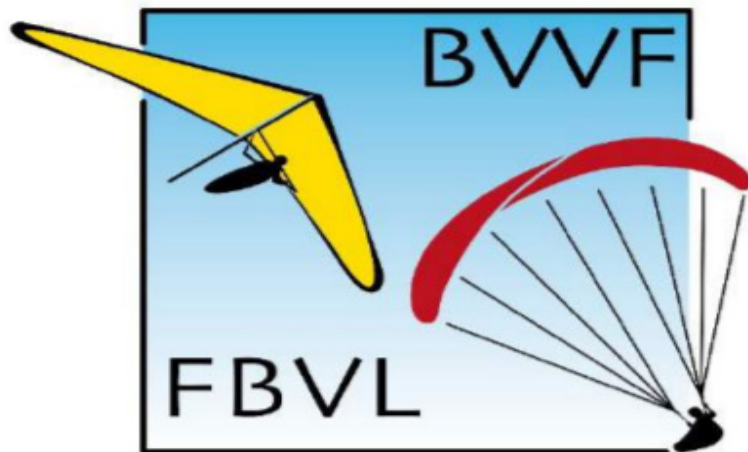
- "Federatie": Iedereen begrijpt nu jullie demarche die op termijn voordelig is voor iedereen, en het belang om deze testfase te respecteren. Praktisch gezien, wat kan je onze leden aanbevelen ? Welke gedragingen, welke acties verlangen jullie van hen (jullie = testgroep).

Bereid je vluchten voor. Respecteer scrupuleus de luchtruimbeperkingen. Gebruik de tools die we in voege brengen. Valideer je eigen vluchten om te zien of er inbreuken geweest zijn. Verberg de inbreuken niet, maar deel je vergissingen om deze te nadien niet te herhalen.

MILFAG Q/A

Vergissen is menselijk. Het is niet erg fouten te maken voor zover ze dienen om zichzelf te verbeteren.

De militairen en de autoriteiten willen dat we de « [juiste cultuur](#) » onderschrijven, waarin personen niet gestraft worden voor hun daden, tekortkomingen of beslissingen die bij hun ervarings- en opleidingsniveau « horen », maar waarin ernstige of opzettelijke nalatigheid en schade niet getolereerd worden.



OVER ONZE GEZAMENLIJKE VOORZORGSVERANTWOORDELIJKHEID

Zoals u waarschijnlijk al wel weet, heeft een zwaar ongeval onlangs de reputatie van de vliegplaats van Coö jammerlijk besmeurd. Naast deze gebeurtenis, die zeer ernstige gevolgen heeft gehad voor het slachtoffer, kunnen we niet doen alsof er geen andere incidenten plaats hebben - jammer genoeg met enige regelmaat - in onze kleine vrije vlucht- wereld.

Als sommige ongevallen gelukkig genoeg niet zo erg zijn, zijn er andere die levens kunnen veranderen of vernietigen, of zelfs de beoefening van onze activiteit kunnen compromitteren. Men hoort vaak zeggen dat een ongeval altijd kan gebeuren. Dit is waarschijnlijk waar, maar men constateert meestal dat de oorzaak ervan een menselijke fout is die had kunnen vermeden worden. Erger nog, men hoort ook vrij regelmatig zeggen, na de feiten, als het te laat is: "Het was te verwachten", "Het moest eens gebeuren", "Geluk kent zijn grenzen" of nog: "Ik had het toch gezegd".

Omdat, inderdaad, de fout die het ongeval veroorzaakte, zelden de eerste is. Of het ongeval nu te wijten is aan een gebrek aan ervaring, het niet respecteren van regels of een globaal gezien onaangepast gedrag, het ongeval werd meestal voorafgegaan door andere en vaak in het bijzijn van andere piloten die "het hadden voorzien" maar niets gezegd hebben.

Als men dan vervolgens vraagt waarom niemand heeft gereageerd, zijn de antwoorden gewoonlijk: "Ik wordt niet verondersteld opmerkingen te maken aan een andere piloot", "Het is (was) een autonome piloot, ik heb (had) aan hem niets te zeggen", "Hij werd verondersteld dit te weten" of, samenvattend: "Het is niet mijn rol" of zelfs: "Het is niet mijn probleem".

In de nasleep hoort men ook vaak, net alsof men zich hiermee wil vrijpleiten: "Het is onaanvaardbaar", "Hier krijgen we problemen mee", "De federatie had moeten ingrijpen, ze vaardigt regels uit maar doet deze niet respecteren". Dit is volstrekt juist als men beschouwt dat wij allen, jullie allen, "de federatie" zijn, en niet enkele de raad van bestuur zoals men dit vaak veronderstelt. De raad moet inderdaad zijn rol spelen en moet in extreme gevallen of ten einde raad gewaarschuwd worden, maar de eersten die tussenbeide MOETEN komen, zijn de piloten die aanwezig zijn bij de eerste manifeste fouten.

Laten we echter heel duidelijk zijn alvorens verder te gaan: het doel van dit artikel is zeker niet om aan te zetten tot het lastig vallen van mensen of tot verklanking. Het is ook geen vrijbrief voor alle soorten ongeoorloofde kritiek of het opstarten van heksenjachten.

Nee, het doel van dit artikel is eerder om eenieder bewust te maken over de actieve rol die hij kan spelen om sommige ernstige ongevallen te vermijden. Inderdaad, niet handelen wanneer men pertinent weet dat iemand op een overduidelijke manier zijn fysieke integriteit riskeert of dat van iemand anders, is crimineel, want we worden allen verondersteld hulp te bieden aan mensen die in gevaar zijn.

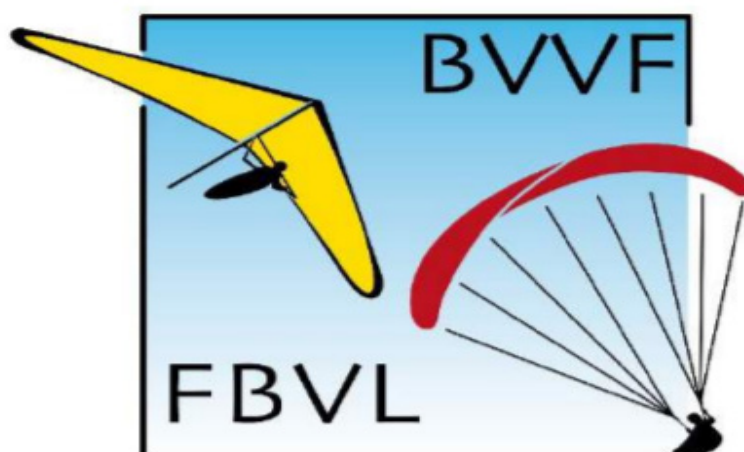
OVER ONZE GEZAMENLIJKE VOORZORGSVERANTWOORDELIJKHEID

Men kan weliswaar niet alles verhinderen noch mensen vastbinden, maar een kleine raadgeving aan een beginnende die in moeilijkheden zit, is een goed begin dat hem kan toelaten om vorderingen te maken en het ergste te vermijden – er zijn voldoende competente piloten hiervoor. Herhalen aan een roekeloze maat dat hij niet onkwetsbaar is en dat hij soms overdrijft, is een teken van vriendschap dat hem misschien zal doen nadenken voor het te laat is. In voorkomend geval aan een tandempassagier melden dat zijn piloot niet correct verzekerd of gebrevetteerd is, zal deze waarschijnlijk aanzetten tot voorzichtigheid en een andere duopiloot doen zoeken die wel in regel is – er zijn er voldoende. Een “leerling” informeren dat zijn “monitor” er geen is en de meest elementaire veiligheidsregels niet respecteert, zal hem toelaten zijn “opleiding” eventueel tijdig stop te zetten en te hernemen in een adequate structuur, die hem zal helpen zijn prachtige vliegdream te realiseren in plaats van voor altijd gebroken op een ziekenhuisbed te belanden...

En tenslotte moet, uiteraard, eenieder vooral en vooreerst de wijsheid hebben om zijn eigen acties te evalueren, en zo nodig te corrigeren. Niemand is perfect of onfeilbaar...

Goede vlucht aan iedereen, in alle veiligheid !

Patrick



RANKING IS KING

Top 5 wereldwijd parapente

Source tops : WPRS 1er december

http://civlrankings.fai.org/?a=326&ladder_id=3&ranking_date=2018-12-01&

rank	name	nation	points
1	Torsten Siegel		391.9
2	Jurij Vidic		375.5
3	Ulrich Prinz		365.1
4	Charles Cazaux		357.7
5	Julien Wirtz		357.3

Belgische top 10 parapente

rank	name	points
1	Lode Spruyt	173.8
2	Francis De Bruyn	169.3
3	Joeri Bal	148.8
4	Thibault Voglet	114.0
5	Aron Michiels	109.1
6	Philippe Broers	102.4
7	Wim De Croock	96.7
8	Pierre Therer	95.8
9	Nathanael Majoros	89.8
10	Marc Delongie	87.8

Top 5 Dames wereldwijd parapente

rank	name	nation	points
7	Meryl Delferriere		342.7
28	Seiko Fukuoka Naville		293.9
92	Yael Margelisch		225.9
141	Laurie Genovese		198.5
145	Keiko Hiraki		196.0

Belgische top 5 Dames parapente

rank	name	points
1	Rosanne Vaneeckhaute	48.8
2	Lies Coddens	3.7
3	Dorothee Deneubourg	2.5
4	Kelly Lardinois	2.3
5	Olga Reznikova	0.3

Belgische top 5 categorie « sport » parapente

rank	name	points
1	Nathanael Majoros	89.8
2	Quentin Debras	81.3
3	René Bosman	79.5
4	Koen Michiels	79.4
5	William Vanaudenhove	75.1

Belgisch kampioenschap internationale ranking parapente

St-Jean-Montclar 2018 - <https://airtribune.com/bpo2018/results>

Catégorie	Nom	Pays
Messieurs	Yury Mishanin	
Dames	Rasa Grigoraitiene	
Serial	Francis De Bruyn	
Sport	Stan Radzikowski	

Belgisch kampioenschap nationale ranking parapente

St-Jean-Montclar 2018 - <https://airtribune.com/bpo2018/results>

Catégorie	Nom
Messieurs	Francis De Bruyn
Dames	Karliën Engelen
Serial	Francis De Bruyn
Sport	Sepp Inniger

Kampioenschap BAPO parapente

Source <https://airtribune.com/bapo2018/results>

#	Name	Total
1	Lode Spruyt	3325
2	Francis De Bruyn	3310
3	Thibault Voglet	3101
4	Aron Michiels	2983
5	Iwan van Staveren	2701

DOSSIER Vliegplaatsen: ROCHEFORT

Ziehier, voor deze zomeruitgave van de FLY! het tweede dossier van de serie die gewijd is aan onze Belgische vliegplaatsen.

Ter herhaling, we zullen in deze serie 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 lachnische 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 beslissingen kunnen vervangen. Het is noch het evangelie in feuilletonvorm, noch een opsomming 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 verrassingen te vermijden;
- zich vragen te stellen als er geen enkele andere piloot aanwezig is, de weersomstandigheden zijn dan waarschijnlijk slecht;
- zich vragen te stellen bij zijn eigen capaciteiten om de op dat moment heersende weerscondities aan te kunnen.

DOSSIER Vliegplaatsen: ROCHEFORT



Voor dit derde “vliegplaatsdossier” gaan we de site van de “Rond du Roy” te Rochefort behandelen. Erg dichtbij (25 km) en met dezelfde startrichting (noord) dan Beauraing, waaraan we ons vorig dossier hebben gewijd (zie Fly! 114), is Rochefort nochtans minder beroemd et zeer zeker minder bevlogen dan Beauraing. Het gebeurt inderdaad regelmatig dat er zich slechts een handvol piloten bevinden terwijl men elkaar voor de voeten loopt te Beauraing. Of deze duidelijke voorkeur gerechtvaardigd is, dat is aan ieder om zelf uit te maken, afhankelijk van zijn noden, wensen en de weersomstandigheden van het moment. Het doel van deze artikels is inderdaad niet om een kwalitatieve vergelijking te maken tussen vliegplaatsen, maar hun specifieke kenmerken in de verf te zetten, opdat men een pertinente keuze kan maken. Laten we dus de kenmerken van deze vliegplaats bekijken...

Algemene voorstelling

De Rond du Roy combineert een serie heel interessante kwaliteiten voor een vliegplaats. Gelegen aan de rand van de stad Rochefort, is ze desondanks ver weg gelegen van elke woning. Vlakbij de start die in het midden van het bos ligt, is er absoluut geen enkel huis en slechts één of twee aan de rand van het landingssterrein, maar dit is zo groot dat het onwaarschijnlijk is dat om het even welke omwonende verstoord zou kunnen worden door onze activiteiten.

https://www.bvvf.be/flying_sites/rochefort/

DOSSIER Vliegplaatsen: ROCHEFORT

Zonder burenpromen en voor het overige zonder bijzondere gevaren, is de vliegplaats ook niet bezwaard met een reglement vol specifieke beperkingen.

Een ander heel positief punt is de gemakkelijke toegang. Inderdaad, zowel de start als de landing zijn bereikbaar met "harde" wegen en beschikken over parkings net ernaast, die ruim voldoende zijn, zelfs bij dagen van grote toeloop. Daarenboven is de weg per auto relatief kort en dus is het terugrijden globaal gezien heel snel, wat niet steeds het geval is elders. De vliegplaats is dus bijzonder geschikt voor zij die redelijk veel materiaal hebben (deltisten, duopiloten, verkopers...), om verschillende vluchtjes na mekaar te doen (beginnelingen, leerlingen, testvluchten...) of nog voor zij die zich moeilijker kunnen verplaatsen.

Afgezien van de vrije vlucht, is de Rond du Roy ook een uitzichtspunt en een populaire verzamelen- en wandelplaats. In de zomer gebeurt het vaak dat groepen mensen uit de omgeving er samenkomen om er iets te vieren op de plaats tussen de parking en de startplaats. Soms zijn het zelfs parapentisten die er op het einde van de dag wat blijven hangen en er hetzelfde doen...

Tijdens de weekends met mooi weer komen veel mensen ook van het uitzicht genieten en – als we daar zijn- onze starts te bekijken.

De vliegplaats is dus een uitstekende vitrine voor onze activiteit en biedt een mooie gelegenheid aan onze duopiloten die het wensen om deze te promoten door vluchten voor te stellen aan personen die er toevallig langs komen. Daarentegen noopt het soms grote aantal toeristen, die niets weten over de vrije vlucht en de startvereisten, soms vergezeld door jonge kinderen die overal rond lopen, ons tot bijzondere voorzichtigheid tijdens al onze manoeuvres.

Een vliegplaats voor beginners ?

Zoals we hebben herhaald in ons vorig dossier, is het Pilotenbrevet sinds enkele jaren verplicht om te vliegen te Beauraing, wat er in principe alle beginnende en weinig ervaren piloten van uitsluit. Het is dus logisch dat Rochefort, geografisch nabij en met een identieke starttrichting, maar zonder brevetvereiste en met een minder restrictief reglement, hen erg interesseert. Het is dus legitiem - en wenselijk ! – dat ze kunnen uitmaken of deze vliegplaats, die ze nog niet of slecht kennen, aangepast is aan hun niveau. Aan de andere kant verkiezen gebrevetteerde piloten vaak te vliegen te Beauraing omdat... euh, ze het mogen !!! Er zijn natuurlijk ook de gewoontes en vooroordelen die maken dat ze Rochefort, die ze "klein", "voor beginnelingen" en globaal gezien "minder goed" beoordelen, zelfs al - zoals ze zelf toegeven - ze deze niet of niet meer heel goed kennen.

Het gebeurt dus vaak dat er zich op deze vliegplaats, meer dan elders, een groter aantal minder ervaren piloten bevinden, die zonder enkele habitués die de rust opzoeken, het risico lopen op zichzelf aangewezen te zijn en dus mogelijkerwijze in gevaar zijn.

DOSSIER Vliegplaatsen: Rochefort

Inderdaad, het zijn voornamelijk de weersomstandigheden van het moment zelf die bepalen of een vliegplaats aangepast is aan het niveau van een piloot of niet. Rochefort heeft alles om een gemakkelijke vliegplaats te zijn voor beginnelingen: een eerder brede en vrije start, een enorme landing die vlakbij ligt... scholen komen er trouwens soms leerlingen laten vliegen. Dit gezegd zijnde, kan deze vliegplaats (zoals elke andere) lastiger worden of zelfs volstrekt ongeschikt om te vliegen, wat ook het pilotenniveau is.

Indien het in theorie de verantwoordelijkheid is van iedere piloot om de condities te evalueren, hebben beginnende piloten niet altijd de nodige ervaring om dit op een juiste manier te doen en moeten ze leren van de "anciens". Dus, indien u beginner bent, zorg ervoor dat u uw analyse laat vervolledigen door meer ervaren piloten en, als u in deze laatste categorie zit, wees dan behulpzaam aan diegenen, die nog niet de tijd hebben gehad om het allemaal te leren. Herinner u, u hebt dit ook meegemaakt in het verleden.



Aerologie

De vliegplaats ligt vlakbij Rochefort, op een redelijk korte en steile kam die een meander van de Lomme overziet. De kam gaat langzaam naar beneden links van de start, en rechts ervan gaat deze een beetje omhoog tot een vrij brede kom vooraleer terug te dalen naar de stad toe. Voor de start is de vallei redelijk breed en relatief vrij van obstakels, met voorliggende heuvels die lager zijn over een grote afstand, zonder dat het uniform vlakland is.

Men kan dus over het algemeen een gezonde en weinig verrassende aerologie verwachten bij relatief zwakke wind en thermiek, maar deze kan snel verstoord worden door sterkere wind of een grotere instabiliteit. Deze verstoringen zijn in principe niet uitzonderlijk, maar de minder ervaren piloten die deze vliegplaats willen bevliegen, moeten toch zeer aandachtig zijn voor de op dat moment geldende weersomstandigheden. Als men zich onzeker voelt, moet men vooral niet twijfelen om advies te vragen aan andere piloten, die de vliegplaats beter kennen, en als het onzeker gevoel blijft, kan men zich beter onthouden.

DOSSIER Vliegplaatsen: ROCHEFORT

Dynamiek

De steile helling biedt een goed rendement en laat toe om redelijk snel te blijven hangen in dynamiek, zelfs met relatief zwakke wind. Jammer genoeg maakt het kleine hoogteverschil en het reliëf dat redelijk snel daalt aan weerskanten de rendabele ruimte eerder beperkt. Als men er met meerderen tegelijk vliegt in zwakke wind, kan het erg moeilijk worden om er te blijven hangen. In elk geval is de veiligheid het belangrijkste en dus moet men tijdens het vliegen heel goed zijn bedoelingen duidelijk maken, de voorrangsregels respecteren en -vooral- zich niet schamen om te gaan landen als het te druk wordt !

Wind en turbulenties

Bij sterke(re) wind kunnen de redelijk scherpe wijzigingen van hellingsgraad rolwinden veroorzaken, voornamelijk achter de kamlijn en onder aan de helling. Daarenboven kan, zoals we het eerder gezien hebben, het redelijk onregelmatig reliëf van de valleibodem ook heel waarschijnlijk turbulenties en verstoringen veroorzaken, en kunnen "thermische" condities uiteraard al deze fenomenen plotsklaps versterken.



In deze omstandigheden moet men natuurlijk vermijden over de bomenrij op de kam heen te vliegen zonder **ruim** voldoende hoogte, anders kan men zich laten vangen, eventueel naar beneden smakken, en –in het beste geval- jammerlijk hangend in een boom eindigen. Ook dient men, als men zich te laag bevindt of op een plaats waar men doorzakt, goed zijn vliegtraject te anticiperen om op het terrein te geraken, waarbij men zijn scherm goed in de hand moet houden: er is niet altijd de mogelijkheid (meer) om te versnellen zoals men het zou wensen of men heeft daarvoor misschien geen voldoende performant scherm.

DOSSIER Vliegplaatsen: ROCHEFORT

Zijwind

Een wind met lichte westentendens zou in principe geen problemen moeten opleveren voor de start en de vlucht, zelfs al moet er waarschijnlijk niet te veel gerekend worden op een doeltreffende ondersteuning door de dynamiek.

Een oostentendens echter kan veel kritischer zijn, hoewel ze vaak beheersbaar is. Als ze meer uitgesproken is (verder dan NNO) en de wind wat sterker is, kan het reliëf dat rechts van de start omhoog loopt, turbulenties creëren en zal men zich moeten hoeden voor inklappers tijdens de start.

Afgezien van dit risico, zal de luchtmassa komende van het NO ook erg vaak meer verstoord zijn, door over de stad en het hoger reliëf aan die kant te komen. In iedere geval zal het in de meeste gevallen interessant zijn om het beste dynamisch rendement te gaan zoeken in de kom rechts, maar de plaats is er beperkt en men is er verder van de landing.

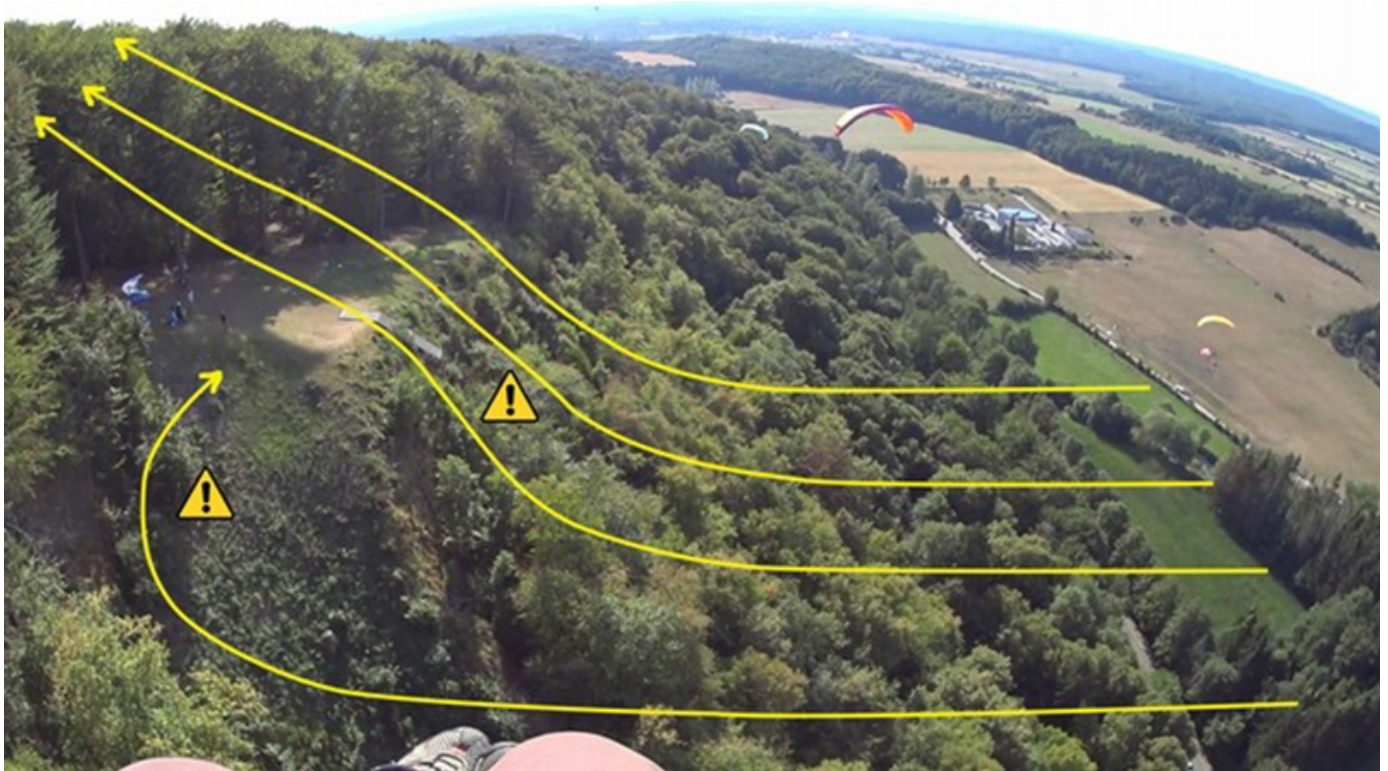
Thermiek

Bij gunstige weersomstandigheden is de vliegplaats geschikt voor thermiek, maar, als het niet mogelijk is om te blijven hangen in dynamiek, laat het kleine hoogteverschil maar weinig tijd om thermiek te vinden. Maar aangezien het landingsterrein dichtbij is, kan men het zich eventueel permitteren een beetje lager dan op andere sites te gaan "krabben" om terug hoogte te winnen. De oplossing ? Op het goede moment starten, in een "cyclus". Een brutale versterking van de wind aan de start kan een goede aanwijzing zijn, maar is beperkt als aanwijzing en kan dus regelmatig ontgoochelen. Ideaal is natuurlijk te observeren... in de eerste plaats de vleugels die al in de lucht zijn ! Dit is ontegensprekelijk de beste aanwijzing als men niet voor "winddummy" speelt. Verder zijn er de bewegingen van de bomen een beetje overal en de evolutie hiervan. Er komt vaak thermiek los die aangegeven worden door de bomen naast de eerste huizen. De bewegingen van de bomen onderaan de helling kunnen ook toelaten om "het goede moment" te voorspellen; jammer genoeg laat de knik in de helling niet toe dit te observeren in een "vertrekkensklare" positie.

Bij instabiliteit veroorzaakt het loskomen van thermiek vaak snelle veranderingen van windrichting. Bij de landing moet men dus deze mogelijkheid anticiperen om zich niet te laten verrassen en dus zijn landingsindeling zo maken dat men zijn landingsrichting indien nodig kan aanpassen.

DOSSIER Vliegplaatsen: ROCHEFORT

Start



De startplaats van Rochefort was vroeger erg klein, de hoge bomen lieten slechts plaats om twee schermen klaar te leggen. Dit is gelukkig verleden tijd sinds hij aanzienlijk werd verbreed, nu al enkele jaren geleden. Vandaag is het slechts tijdens enkele uitzonderlijke dagen van toeloop dat sommigen nog een beetje moeten wachten of zich tevreden moeten stellen met een iets minder comfortabel hoekje om te starten.

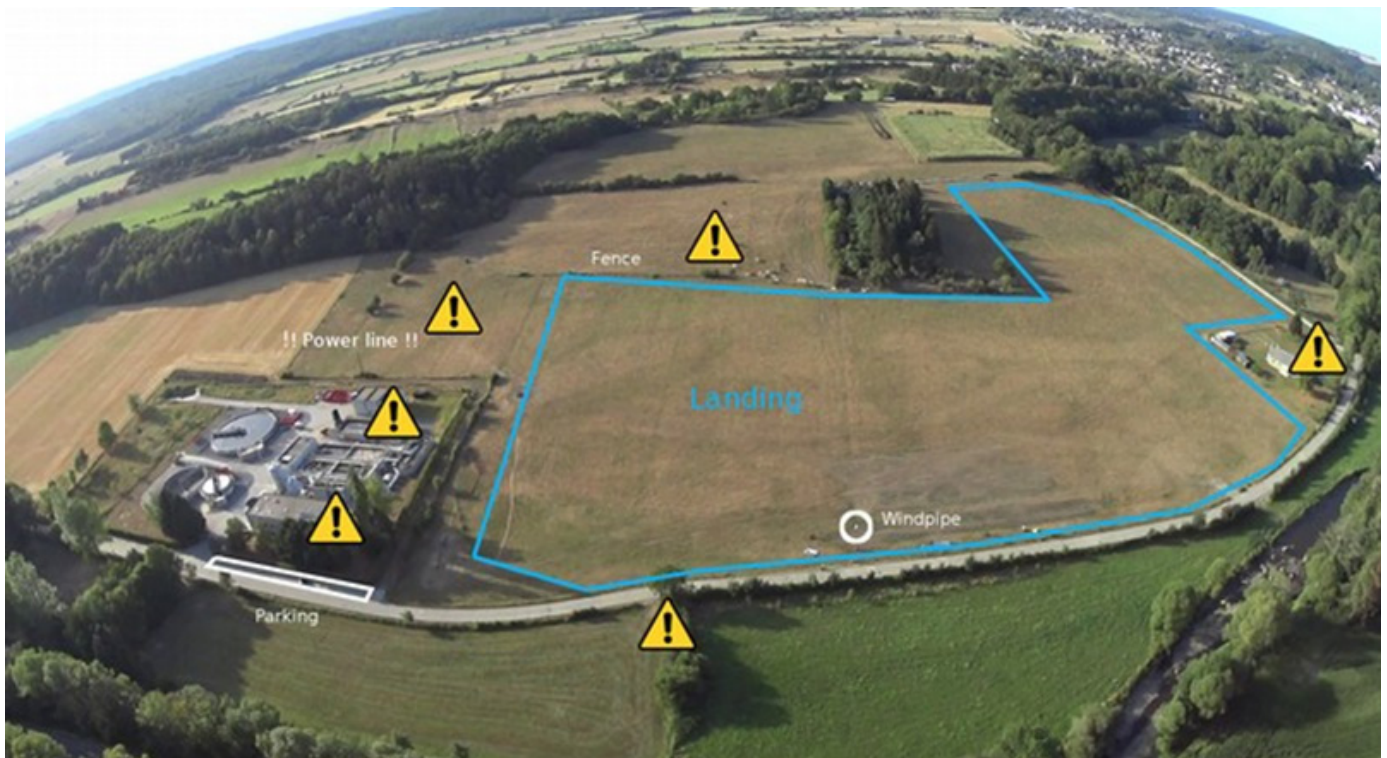
De scherpe knik in de helling maakt er echt een "klipstart" van. Men moet dus absoluut een goede controle over zijn scherm en voldoende draagvermogen hebben VOORALEER deze knik te bereiken. Bij zwakke of nulwind zal het dus voordeliger zijn zich eerder op rechts en goed achteraan te plaatsen om meer aanloop te hebben om te versnellen.

Een ander gevolg van deze bruske knik in de helling is de rolwind die deze veroorzaakt en die het scherm aan de grond zonder wind zet. Dit is des te meer het geval met een sterkere wind en het komt vaak voor dat men geen enkele wind voelt op enkele meters van de rand terwijl de windzak, de vaantjes en de vegetatie allen een stevige wind aangeven. Er is dan het risico dat men van de grond gerukt wordt door zijn scherm als men, na een goede impuls om het scherm recht te zetten, deze beweging niet goed controleert. Voorzichtig dus, de bomen zijn nabij, de grond is hard en de helling is steil...

DOSSIER Vliegplaatsen: ROCHEFORT

Om de start naar rechts uit te breiden, heeft men langs die kant alle vegetatie in de helling gekapt en dit heeft jammer genoeg als pervers effect gehad de kleine kom die er ligt, vrij te maken / te accentueren. Als dit vandaag toelaat te starten tot een NO-windrichting of te landen op de start wanneer de omstandigheden dit toelaten, veroorzaakt dit ook bijna de hele tijd een oostenwindtendens aan de start, zelfs al komt de wind mooi "van voren". Dit "terugkeereffect" is gelukkig vaak erg licht en vooral te voelen rechts aan de start, maar kan onaangenaam verrassen door het scherm te doen afwijken of zelfs door een dichtklapper tijdens het opzetten te veroorzaken. Gevaarlijk, opletten is de boodschap !

Officiële landing



Het officiële landingsterrein is gigantisch groot en ligt vlak voor de start. Niemand zou dus het minste probleem mogen hebben er te geraken en er veilig te landen. Zelfs bij thermische omstandigheden, met thermiekbellen en windvlagen om de landing te bemoeilijken, blijft de ruimte nog voldoende groot om manoeuvreerruimte te behouden en correct te landen.

Alle landingsaanvluchten zijn uiteraard mogelijk, men moet echter de windzak goed in het oog houden om de tijd te hebben om te kiezen en de beste aanvlucht te maken in functie van de windrichting. Zoals eerder reeds gezegd, kan deze snel veranderen en het is dus nuttig om de mogelijkheid te bewaren om zijn landingsrichting licht te wijzigen indien nodig. Men kan nog opmerken dat het terrein licht stijgt naar het noorden toe en dat het zich dus licht "onder de wind" bevindt op de dagen dat men er vliegt. Dit is enkel te voelen bij (heel) sterke wind en vooral op het linkse gedeelte van het terrein dat steiler oploopt op het einde, na het stuk afspanningsdraad.

DOSSIER Vliegplaatsen: ROCHEFORT

Alternatieve landingen

Men zou verleid kunnen worden om in één van de vele andere weiden vlakbij de vliegplaats te gaan landen. Men moet echter voor ogen houden dat deze geen enkel voordeel leveren ten opzichte van het officiële landingsterrein. Buiten het feit dat we geen toelating hebben ze te gebruiken, zijn de meeste klein, verdeeld door prikkeldraad of omringd door bomen en dus turbulent, vooral bij sterke wind. Aangezien ze allen meer risico's inhouden dan het officiële terrein, dient dit altijd verkozen te worden voor een lokale vlucht.

Te voet naar boven gaan

Zoals we eerder al vermeld hebben, is terugrijden naar de start per auto gemakkelijk en snel, met een weg in goede staat over zijn hele lengte en comfortabele parkings ter plaatse. Ondanks alles kan het soms nodig zijn te voet naar boven te gaan en velen weten niet dat dit ook redelijk gemakkelijk en snel kan, zonder de grote omweg die men met de wagen doet. Er bestaat inderdaad een brugje om de rivier over te steken net tegenover de ingang van het zuiveringsstation, maar weinigen kennen dit omdat het verborgen is door de bomen. Eens aan de andere kant van de rivier, kan men kiezen voor een conventionele maar veel langere weg door naar links te gaan tot bij het binnenkomen van Rochefort en daar op rechts een wandelpad te nemen dat naar boven loopt.

Men kan ook een andere "weg" nemen, veel officieuzer en moeilijker in het begin, maar duidelijk korter en sneller. Geïnteresseerd ? Steek de weg recht over na het brugje, klim op de muur en over de afsluiting zonder deze te beschadigen (iemand heeft het goede idee gehad om een systeem te bricoleren om deze open en dicht te kunnen maken... praktisch). Ga vervolgens zo recht mogelijk naar boven in de helling. Toegegeven, het is nogal moeilijk in het begin, maar een beetje verder wordt de helling minder steil, voor men een wandelpad bereikt. Op dit punt is het moeilijkste achter de rug en de rest is een wandeling in het bos. Als men recht naar boven is gegaan, moet men deze weg naar rechts nemen over een lengte van 50 meter, voor een aftakking, waar men links moet nemen. Vervolgens is het steeds rechtdoor en lichtjes omhoog tot aan de start. Uiteindelijk zal deze een beetje ruwe route de meeste piloten moeten toelaten om in 15 à 20 minuten terug boven te geraken, zoals in Beauraing. Goede wandeling...

Bedankingen

Dank aan allen die van nabij of verre betrokken waren bij het opstellen van dit artikel door hun ideeën, hun constructieve kritiek of eenvoudigweg om me in de loop der jaren te hebben geleerd wat ik hier heb geprobeerd door te geven. Heel speciaal dank aan Denis Lebrun voor zijn toewijding als vliegplaatsverantwoordelijke. Hij heeft bergen energie gegeven om de vliegplaats te onderhouden, de start te verbreden en ervan te maken wat het nu is. En natuurlijk, zoals altijd, veel dank aan Alain Peraux die de fakkel heeft overgenomen om deze vliegplaats van Rochefort alsook vele anderen minutieus te onderhouden. Daarenboven, net als de vorige keren, heeft hij ons prachtige foto's gestuurd om dit artikel te illustreren.

Duizendmaal dank, Alain ! Goede vlucht aan allen, te Rochefort en elders !

BELANGRIJKE INFORMATIE Vliegplaats van Zuydcoote (Frankrijk)

Hieronder de vertaling van een mededeling van de Franse club die zich met deze vliegplaats bezig houdt.

“Hierna volgt een belangrijke mededeling betreffende de vliegplaats van Zuydcoote, waar er een zekere vorm van wildvliegen plaats heeft met veel Belgische en Franse piloten. Wij (= Club Razmotte) hebben drie dagen geleden deel genomen aan een vergadering met het gemeentebestuur van Zuydcoote ten gevolge van vele overtredingen.

We onderhandelen op dit ogenblik over een officiële soaring-vliegplaats, maar vooreerst moet de reglementering nageleefd worden. Op voorhand dank.

Hartelijke groeten, Jean-Pierre Montuelle, lid bestuur Razmotte.”

“Belgische en Franse parapentisten weden gecontroleerd en geverbaliseerd door de toezichters van het kustgebied en de Gendarmerie.

De gemeente Zuydcoote (die het strand beheert) en het “Conservatoire du Littoral” (beheerder van de duinen) herinneren eraan dat **parapente verboden is tussen Zuydcoote en Bray-dunes** :

- 1) De « Dune Marchand » is een beschermd natuurgebied dat verboden is voor sportactiviteiten, het is een kwetsbaar gebied dat moet gevrijwaard worden.
- 2) Het strand zelf is een publiek toegankelijke plaats maar is GERELEMENTEERD. De gemeenteraad nam een gemeentelijk besluit om parapente te verbieden op het strand aan de kant van de Dune Marchand.
- 3) **Overtreders zullen systematisch bestraft worden.**

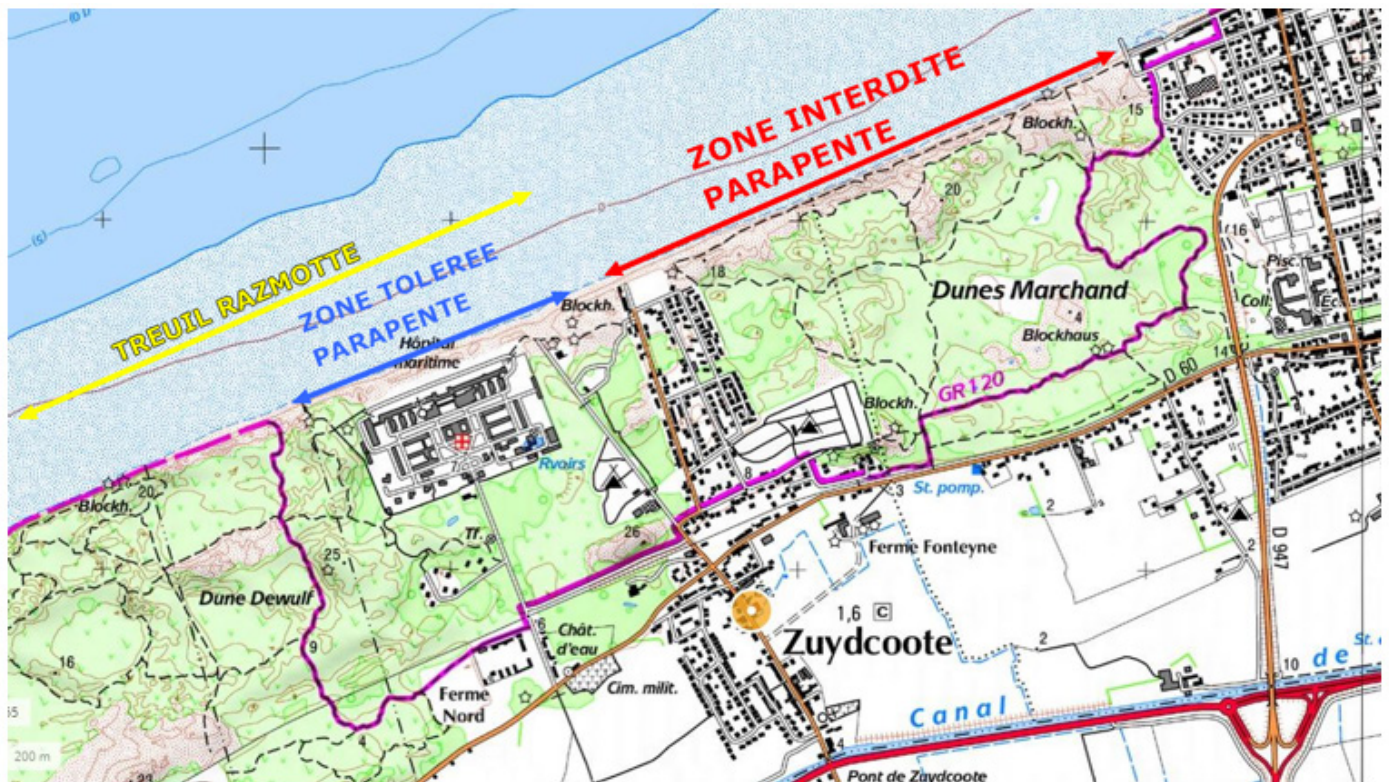
Sommigen hebben gedacht dit te kunnen betwisten bij de gemeente door te verwijzen naar het bestaan van een officiële FFVL-vliegplaats te Zuydcoote. Deze vliegplaats bestaat inderdaad, maar is strikt voorbehouden voor de lier en het voertuig van de club RAZMOTTE en voor vluchten boven het strand zelf (tenminste die op lage hoogte).

Nochtans begrijpen de plaatselijke autoriteiten de verzuchtingen en zijn ze trouwens niet gekant tegen de beoefening van parapente. De strand-/duinvluchten zullen dus GETOLEREERD worden, in eerste instantie in het duinengebied voor het maritiem ziekenhuis dat ten westen van het ponton van Zuydcoote ligt. De club Razmotte en het gemeentebestuur moeten mekaar snel ontmoeten om een vliegplaats op deze plaats officieel te openen (of niet !). In de tussentijd zal het gedrag van de parapentisten van nabij geobserveerd worden en zal er hiermee rekening gehouden worden tijdens de onderhandelingen...

De club Razmotte rekent dus op de burgerzin en het verantwoordelijkheidsgevoel van alle parapentisten ! Vliegplaatsen zijn niet dik gezaaid in onze streek en de beoefening van onze sport is erg fragiel !

Bij voorbaat dank.”

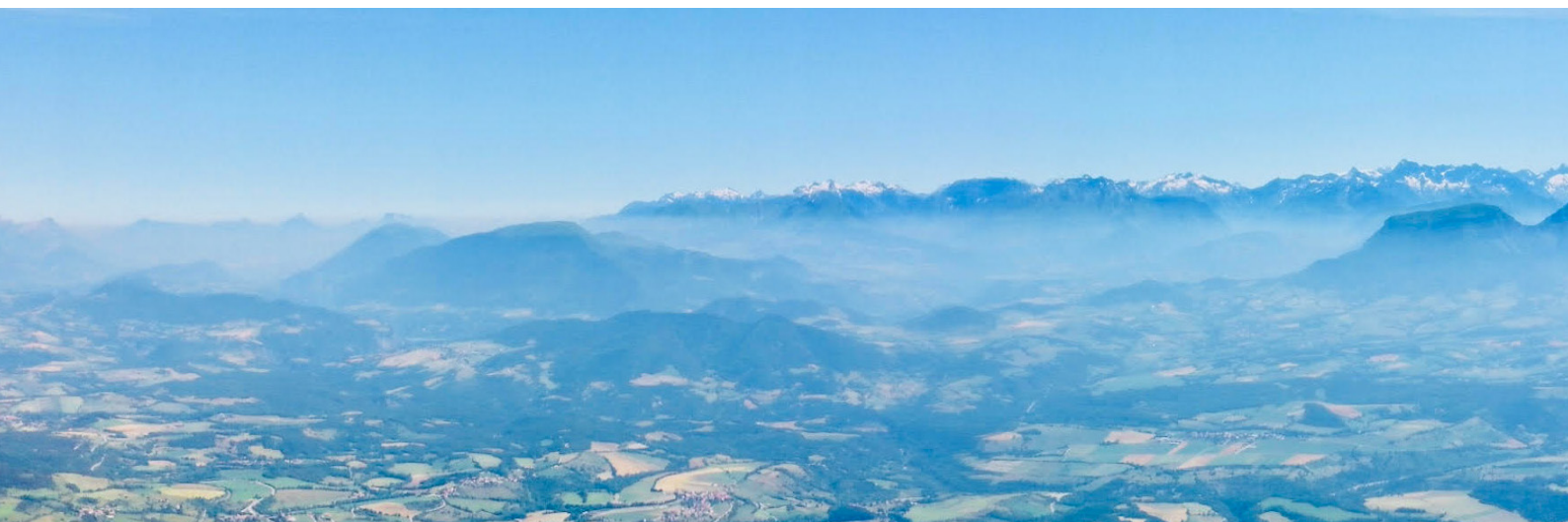
BELANGRIJKE INFORMATIE Vliegplaats van Zuydcoote (Frankrijk)



HIKE & FLY: BELGIUM TEAM IN THE AIRTOUR

In 2019 is het weer zover, een nieuwe editie van de Red Bull X-Alps, een tweejaarlijks event die menig parapenter en ultrarunner doet dromen. Voor velen onder ons is dat de hoogmis van hike & fly: sommigen onder ons gaan langs het parcours staan om de atleten aan te moedigen, anderen staan vroeger op om voor het werk nog eens de positie van hun favoriete atleet te bekijken, voor nog anderen is dat een uitgelezen week om veel bij te leren, te kijken hoe onze favoriete piloten vliegen, welke routes ze nemen en laten we eerlijk zijn: wie valt er af en wie haalt het einde van de week? De laatste editie ontvouwde zich als een echte thriller. De winnaar van de afgelopen vijf edities is dan misschien al gekend, hij krijgt het steeds moeilijker, een paar piloten zitten hem alsmaar korter op de hielen.

Zal Chrigel (Maurer) in 2019 weer op het hoogste schavotje staan, of gooien Benoit Outters, Maxime Pinot, de broertjes Petiot of pakweg ancien Antoine Girard roet in het eten, of staat er een nieuwe lichting jonge piloten klaar om de fakkel over te nemen?



Neen, dit is geen marketing praatje voor de volgende X-Alps aflevering in 2019, maar een intro voor een gedeelde passie van Marc Delongie en mezelf.

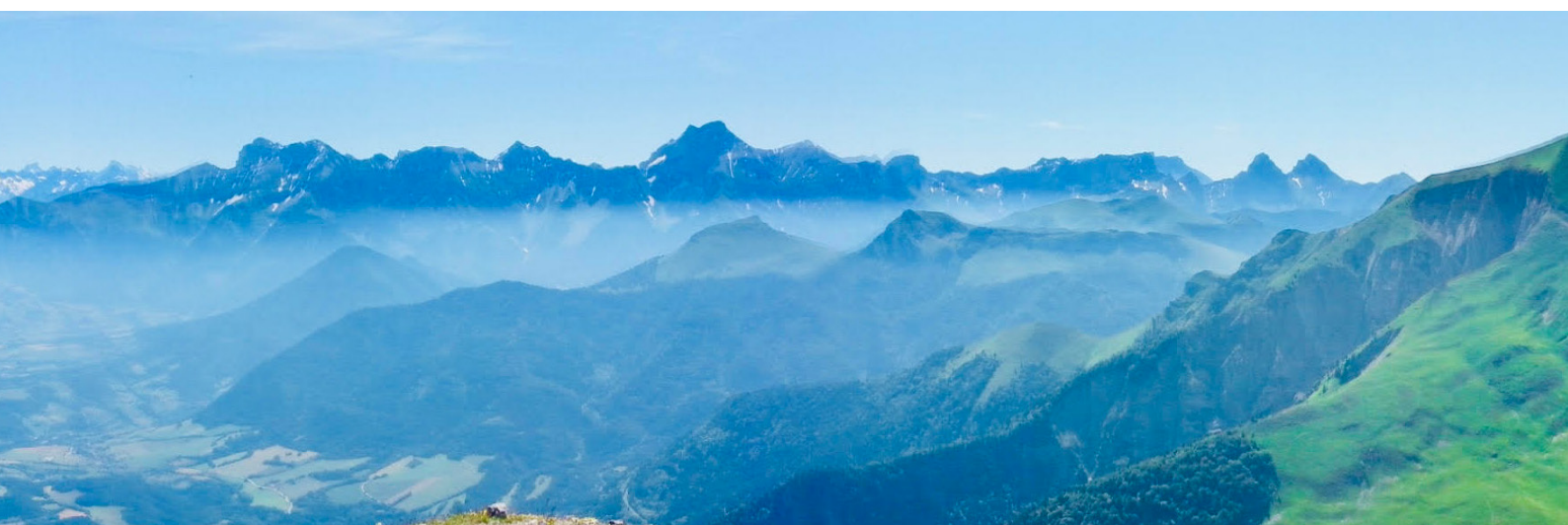
Het is deze passie voor hike & fly en de Alpen dat ons iedere twee jaar opnieuw naar de Alpen doet afzakken en meer specifiek de Chartreuse waar de Airtour van start gaat.

In de oneven jaren gaat de Red Bull X-Alps door, en in de even jaren zijn er gelijkaardige hike & fly competities zoals de Airtour en de X-Pyr. Dit zijn competities waar atleten die dromen van de X-Alps zichzelf kunnen bewijzen en zo hun ingangsticket kunnen bemachtigen voor de X-Alps. Zo wisten Antoine Girard (2014), Maxime Pinot (2016, 2 minuten verschil met Benoit Outters) en dit jaar Tanguy Renaud-Goud deze mini X-Alps al te winnen. Stuk voor stuk namen (behalve misschien die laatste) die voor de goed geïnformeerde parapenter geen introductie meer hoeven te krijgen.

HIKE & FLY: BELGIUM TEAM IN THE AIRTOUR

Als ik mini zeg, dan moet dit toch gerelativeerd worden. De atleten krijgen steeds een lus voorgeschoteld die ze in zeven dagen moeten voltooien. In 2018 was deze opnieuw een 500 km in vogelvlucht. Met turnpoints in de Vercors, Ecrins en het Mont Blanc massief. Op voorhand kennen we alle turnpoints, deze liggen in een lus met de vorm van een 8, de richting waarin deze gevlogen moet worden is echter niet gekend. Dat laat de koersdirectie toe om in functie van de meteo de race gemakkelijker of moeilijker te maken. Iedere editie opnieuw zijn er nieuwe verrassingen, turnpoints die wegvallen of die verplaatst worden.

De editie 2018 kondigde zich weer veelbelovend aan, een mooi internationaal deelnemersveld, meestal een 35-tal piloten. Marc was zich ook dit jaar weer aan het voorbereiden, zowel fysisch als mentaal voelde hij zich heel goed. Dit jaar had hij zijn trainingsprogramma uitgebreid met fietsen en zwemmen, naast de obligate marathons die hij ieder jaar loopt. Marc is er al bij van de eerste Airtour editie in 2011, en hij neemt jaarlijks deel aan een vijftal hike & fly competities doorheen Europa. Hij kent dus zijn lichaam door en door en weet wat hij moet doen om fysisch klaar te geraken voor deze competities.

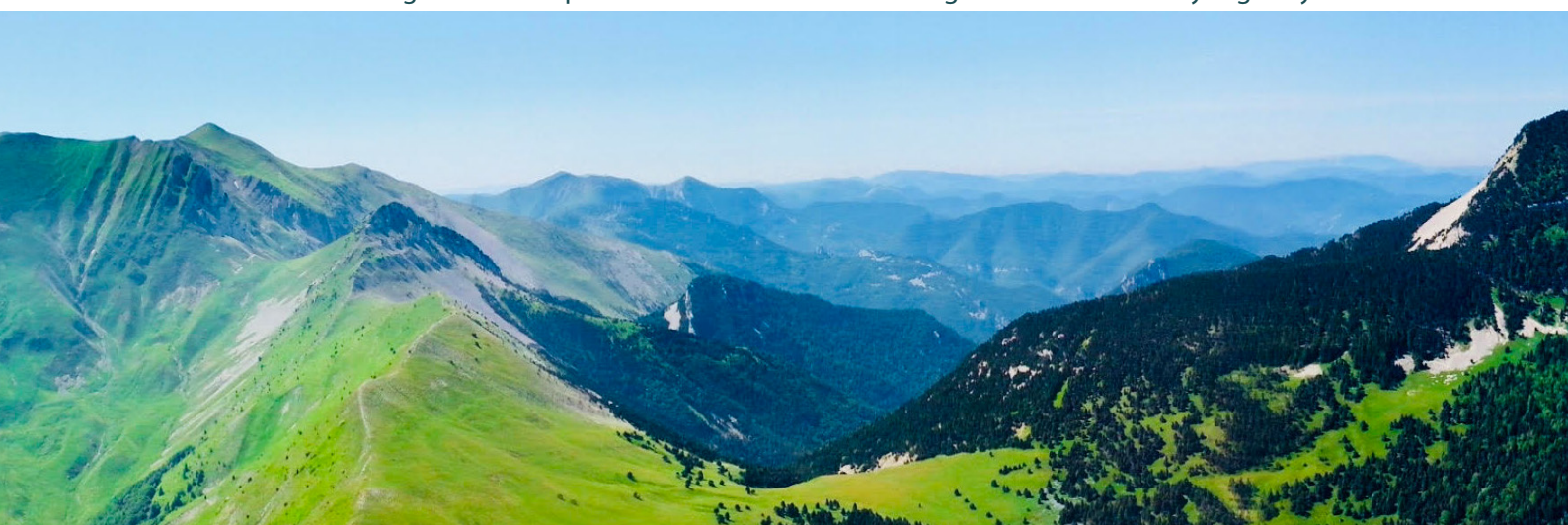


Nochtans liep de voorbereiding naar deze Airtour niet ideaal, het probleem lag niet bij Marc maar bij mezelf (de assistent). In 2017 hebben ze tijdens een standaard knieoperatie zenuwen beschadigd, resulterend in veel pijn en stijfheid in die knie, zonder het te beseffen was die aan het afsterven, ten tijde van de Airtour was ik daarvan nog niet op de hoogte. Het was pas net na de Airtour dat ik het verdict heb gekregen, 10 maanden na de initiële operatie. Tot op de dag van vandaag ben ik aan het vechten om terug meer dan 100 meter per dag te kunnen wandelen, vliegen zat er dus in 2018 niet in, hopelijk wordt 2019 een beter jaar...

De Airtour naderde en het zag er niet goed uit voor ons; de Airtour doe je op zijn minst met twee, een piloot en een assistent, en ik wou Marc niet in de steek laten. Sommige teams pakken het veel professioneler aan en hebben thuis voor de computer een legertje aan personeel: eentje om de meteo constant op te volgen, eentje om de route van de dag uit te stippen en nog iemand om de dichtst bijzijnde start uit te zoeken. Maar tot nu toe waren we steeds met twee en dat is altijd uitstekend gelukt; Marc neemt ook deel voor zijn plezier en is zeer autonoom.

HIKE & FLY: BELGIUM TEAM IN THE AIRTOUR

We stonden dus voor de opgave om een nieuwe of een extra assistent te zoeken, in België vonden we maar moeilijk iemand. Vorig jaar was ik in Saint-André-les-Alpes Alex Godfrey tegengekomen, een gemotiveerde Brit die net was begonnen met vliegen en daarvoor naar Frankrijk zou verhuizen. Toen ik hem opbelde zat hij nog in de jungle in Thailand voor het in kaart brengen van tijgers in het wild. Vanuit zijn hangmat in de jungle zag hij het onmiddellijk zitten om het Belgische team te vervoegen. Hij was heel enthousiast, ik kan hem geen ongelijk geven, want er is geen betere manier om de Alpen te leren kennen. Je bent zeven dagen de beste piloten aan het volgen, je komt op plaatsen waar je anders nooit zou langskomen of zou stoppen, je ziet en hoort piloten en assistenten beslissingen nemen over meteo, vliegroutes, kortom een betere leerschool vind je niet en dit allemaal in een super atmosfeer. Want laten we over één iets duidelijk zijn, onze toppiloten zijn geen voetballers, ze zijn heel toegankelijk, je deelt immers dezelfde passie met hen en dat leidt tot heel interessante, ongedwongen kennismakingen waarbij je steeds heel veel kunt opsteken en waarbij je hun ook kunt helpen: van eten en drinken bezorgen, tot verzorgen van voeten en het uitlenen van krukken of hun terug moed inspreken na de zoveelste regenbui en non-flying day...

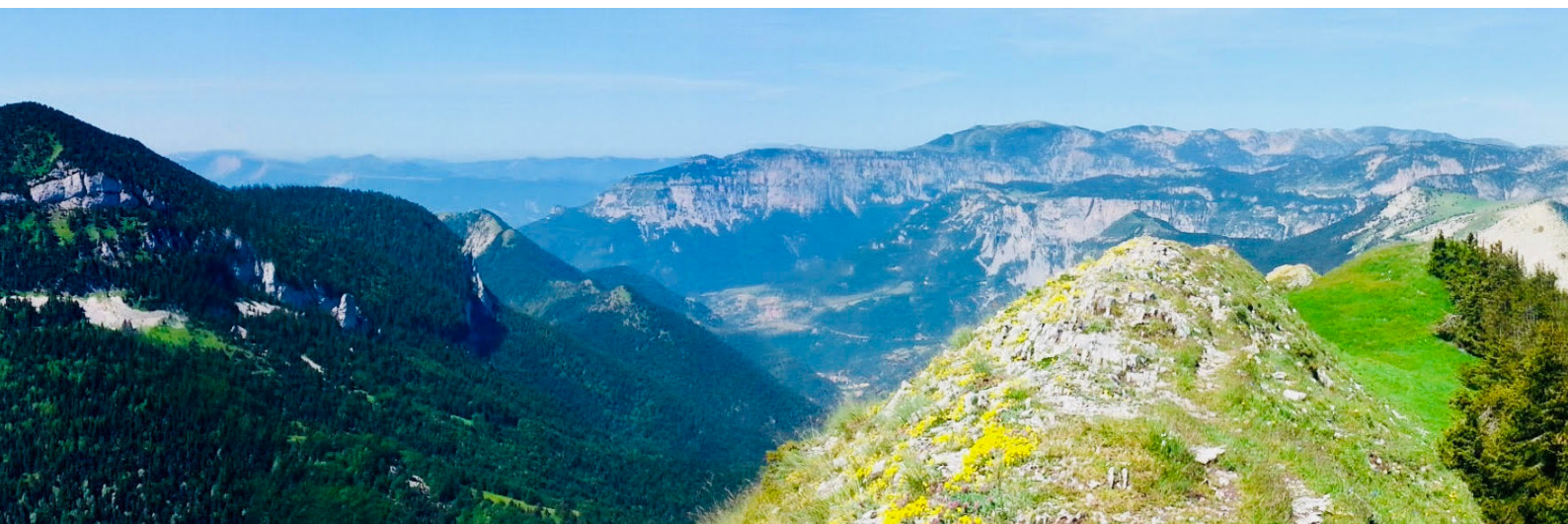


Een week voor de Airtour heb ik dan toch besloten om mee te gaan, mijn mobiliteit was beperkt maar Alex zou me helpen, ik wou het niet missen, de assistent van de assistent als het ware. Zelf kon ik me nuttig bezig houden met de Airtour in beeld te brengen, ik ging toch gekluisterd zitten in de passagiersstoel en het zijn lange dagen, dat liet me toe om iedere dag opnieuw te filmen en een video in mekaar te steken van de dag voordien. Helemaal onderaan vind je dan ook de links van onze montages die ik dagelijks on the road in mekaar heb gestoken. Als we aan hike en fly denken, dan denken we vooral aan de grote fysieke inspanningen die onze atleten leveren, over de moeilijke routes die ze moeten vliegen en hoe ze ondanks alle vermoeidheid goede beslissingen moeten blijven nemen tijdens de vlucht, maar ook op de grond. Te vroeg starten is vaak dodelijk vermoeiend want het betekent dat je een goed window hebt gemist, waar vaak je concurrenten van kunnen profiteren om afstand te nemen, dus rustig afwachten is soms even belangrijk als snelheid. Vaak betekent een te vroege start het einde van een vliegday, want je hebt soms uren nodig om terug aan een start te geraken waardoor je een goede vlieg window aan je neus ziet voorbij gaan en al vliegend kan je je veel sneller afstand afleggen, een goede strategie is dus heel belangrijk.

HIKE & FLY: BELGIUM TEAM IN THE AIRTOUR

Zo herinner ik me nog goed onze starts van 2014 en 2016 die de eerste dag telkens heel goed verliepen om dan op de tweede dag teruggeslagen te worden, waardoor we de rest van de week hard moesten vechten om de verloren plaatsen in te halen.

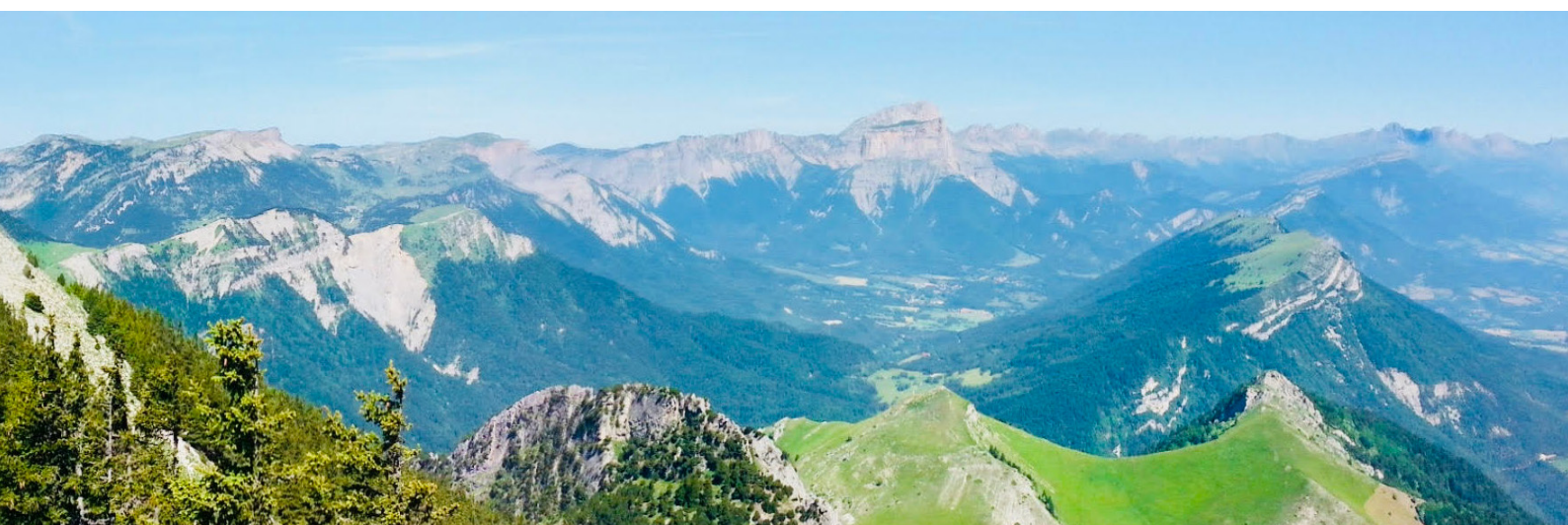
In 2014 was het op de eerste dag regenachtig en moesten de piloten wandelen/lopen in de gietende regen naar Turnpoint 1. Die avond eindigden we bij de top 5, om de volgende dag op te staan met mist in de vallei. De lokale piloten kenden de site goed en slaagden erin om een stuk door de mist te vliegen en een precisie landing uit te voeren op hoogte zodat ze goed gepositioneerd waren voor TP2. Marc daarentegen nam wijselijk de beslissing om de mist te vermijden, maar zo eindigde hij slecht gepositioneerd in de vallei van Col de Glandon en zo verloor hij deze dag onnoemelijk veel plaatsen, om maar te zwijgen van de lange beklimmingen die hij daardoor voor de boeg had. Die tweede dag waren er in onze kielzog al een paar piloten gesneuveld...



In 2016 was er een gelijkaardig scenario, maar deze keer was te veel wind de boosdoener om te vliegen op dag 1. Gevolg was dat Marc terug de ganse dag moest lopen en die avond stonden we op een mooie vierde plaats voor de aanvang van de beklimming van de Dent de l'Arclusaz. Die beklimming is in feite niet zo zwaar, maar na al een marathon gelopen te hebben met een rugzak van meer dan 10 kg op de rug, liggen de kaarten toch net iets anders. Als inwoners van het vlakke hinterland kunnen we dan wel heel goed zijn in marathons, maar als de hellingsgraad plots heel hard stijgt, dan moeten we wel onze meerdere erkennen in de lokale berggeiten; hun spieren en pezen zijn al van de geboorte gevormd door het spelen op hellingen en oneffen paden. Ik heb Marc sterke atleten achter zich zien laten in de valleien, maar eenmaal bergop is het toch een ander verhaal. Uiteindelijk hebben we dag 1 na een korte vlucht in sketchy omstandigheden toch nog afgesloten met een top 5 plaats. De volgende ochtend maakten we spijtig genoeg een foute strategische keuze op basis van verkeerde meteo info. We opteerden voor een start die pas later op de dag goed werkte en zagen alle piloten doodleuk voorbijvliegen aan de andere zijde van de vallei.

HIKE & FLY: BELGIUM TEAM IN THE AIRTOUR

Die avond zaten we bij de laatste 5, om daarna hard terug te vechten en die editie nog mooi af te ronden met een plaats in de bovenste helft van de tabel. Te vaak denken we dat hike & fly een fysieke uitputtingslag is, volledig terecht overigens, maar je kan nog zo goed fysisch voorbereid zijn als je wilt, het mentale aspect is op zijn minst even belangrijk. Het is een lange uitputtingslag, gedurende die zeven dagen maak je onvermijdelijk fouten. In die zin is deze race een mooie metafoor voor het leven, vroeg of laat maak je fouten of krijg je te maken met tegenslagen en het is net het omgaan met die tegenslagen die zal bepalen hoe goed je het doet. Marc en ik hebben meer dan 10 jaar geleden samen leren vliegen. Zelf heb ik ook topsport gedaan op jongere leeftijd, maar ik kan niet tippen aan zijn fysieke capaciteiten en bovenal is hij mentaal heel sterk. Ik heb hem zelden weten klagen, het is puur afzien, en toch hebben we altijd plezier. Soms heeft hij moeilijke momenten en dan heeft hij nood aan brandstof en ademruimte, terwijl op andere momenten een leuke babbel en een lekker restaurantje wonderen doen.



Ik heb ook geleerd dat eerlijkheid het langst duurt. Je moet zaken op tafel kunnen gooien al is dat niet altijd leuk of al ben je fout, het verschaft duidelijkheid en je voorkomt sluimerende irritaties. En niet te vergeten: humor werkt altijd louterend.

Al mijn herinneringen aan die vorige edities zijn mooi en 2018 was niet anders, het was wel de zwaarste editie ooit. Als je ver wilt komen, dan heb je zonder positieve ingesteldheid en een groot incassersvermogen niets te zoeken in deze competities, het is een kleine wereld met stuk voor stuk topatleten. De mate waarin je kunt incasseren en terug opstaat en terugvecht bepaalt hoe je het er vanaf zult brengen, het is een strijd met en tegen jezelf... Mijn bewondering voor die atleten die jaar na jaar terugkomen om zichzelf te meten met vrienden in een strijd zonder echte materialistische prijzen is groot en groeit alleen maar...

HIKE & FLY: BELGIUM TEAM IN THE AIRTOUR



Wil je meer ontdekken over onze avonturen van de Airtour 2018 dan kun je deze hier via deze link bekijken; ik heb een playlist gemaakt van de 6 afleveringen :

<https://www.youtube.com/watch?v=-GHx5PQBCZs&list=PL1OeqwUxOrwWqNYHVPlmIoJY06KlcmzUU>

Patrice Fabry

patrice.fabry@gmail.com



BPC : SCHOUDER AAN SCHOUDER GEDURENDE 600 KM

Het BPC-seizoen loopt van maart tot oktober, maar dit jaar begon het pas echt op de eerste dag van de lente. Thibault (Voglet) maakt gebruik van zijn vrije studenten-woensdagnamiddag en maakt een mooie vlucht van een dertigtal kilometers, maar zonder langs een keerpunt te vliegen. Het klassement is dus nog steeds blanco op zaterdagmorgen, wanneer ik Fred (Neys) terugzie op de start van Meerfeld. Er staat een goed windje maar de duidelijke oostentendens doet me twijfelen om te starten. Fred staat wel hevig en start in een frontaal vlaagje, snelt naar het westen van de caldeira, in de richting van de groeve van Deudesfeld, pakt een goede sterke thermiek, gaat in enkele minuten naar het plafond en vliegt weg richting België vlak onder de basis van een wolkenstraat, waarvan men het einde niet ziet. Terwijl ik nog aan de start sta (Fred is net verdwenen onder zijn wolkenstraat), zie ik enkele schermen aan komen vliegen die waarschijnlijk zijn gestart van Rachtig: Karlien (Engelen), Brecht (Gielen) en Lode (Spruyt). Ik moet me in de lucht begeven. Ik talm nog een dik uur in lokale vlucht en uiteindelijk vertrek ik, om 30 km verder te landen zonder ook maar één keerpunt te hebben gehaald. Die avond heeft Fred de leiding in de klassering genomen door op 110 km van Meerfeld te landen, in 4 uren tijd, op enkele passen van het industriepark van Les Plenesses (Verviers), na het keerpunt van Hockai (Spa) te hebben genomen. Karlien komt op de tweede plaats met een vlucht van 51 km via het keerpunt van Hasborn, Brecht doet een vlucht van 40 km. Wat Lode betreft: die wijdt een grote tendens van deze BPC 2018 in: de keerpunten vermijden. Bertrand heeft het bestand van de BPC-keerpunten geconfigureerd alsof het gereguleerde zones zijn, Lode heeft op zijn GPS het verschil niet gemaakt tussen een keerpunt en een verboden zone en is letterlijk rond de cilinder gevlogen om nauwlettend te vermijden erin te vliegen. Hij land na 75 km, zonder keerpunten te hebben genomen, en komt dus niet in het klassement.



BPC : SCHOUDER AAN SCHOUDER GEDURENDE 600 KM

De volgende ochtend, aan de start van Beauraing, stijgt de spanning nog een beetje. De crème van de Belgische vrije vlucht is aanwezig. De dag kondigt zich atomisch aan, de plafonds zijn niet erg hoog, maar de wolken verraden al goed de instabiliteit van de luchtmassa. In de lucht is het inderdaad explosief, meerdere keren probeer ik niet te stijgen of niet te snel, ik neem het keerpunt D3 van Le Chesnes en land te Vouzier na 80 km, ik kom dus in het klassement op de tweede plaats met 80 punten, vlak na Fred die er 110 heeft. Karlien volgt op 51, daarna Berfon met 40 met op zijn hielen Brecht.

Einde maart en de twee eerste weken van april zijn kalm, maar woensdag 11 april droogt de luchtmassa en de wolkenbasis benadert de 2.000, ik probeer een heen-en-weer van 70 km (Revin – Rocroi – Bourseignes – Revin) dat ik met 10 km mis door te landen in Les Hauts Buttés. De volgende zaterdag probeer ik naar de 7-Meuses te vliegen vanaf Revin onder een bedekte hemel. Na een instrumentenpanne land ik te Warnant, op 3 km van het doel, maar de vlucht telt voor 54 punten wegens het keerpunt van Gimnée.

Vrijdag de 20e lijkt het erg thermisch maar weinig winderig te worden. Op de start van Fumay praat iedereen over niets anders dan de « non flying Day » voor de militairen, de LFA G1 zou geactiveerd worden, we horen « Arlon » in elk gesprek. Ik start en zie Wim de hoogte in schieten, 5 km achter de start, ik werk me pijnlijk langzaam los van de helling, maar de thermiek versterkt met de hoogte en met een plafond dat rond de 2600 m ligt en met een +5 aan de wolkenbasis lijkt me binnen de perken te blijven in België (FL 55 – 1.650 m/zee) een illusie. Ik probeer dus een driehoek van 60 km boven het Ardennes massief: Fumay – Jambon de la Semois – Lac des Vieilles Forges – Oignies – Fumay. Tijdens de vlucht snij ik de hoeken van mijn driehoek een beetje af, die uiteindelijk slechts 46 km telt, maar ik land te Robinson bij de wagen en met de valorisatiefactor voor driehoeken scoor ik 64 punten, en welk een plezier om te gaan landen naast de wagen. Enkel Lode, op de weg naar Aarlen, valideert een vlucht, de anderen hebben zich waarschijnlijk laten vangen door de (te) hoge plafonds in België.

De volgende dag, zaterdag 21/04, heeft de eerste manche van het BAPO plaats te Revin, een parkoers dat ons leidt naar Dinant, dan terug naar Givet via Beauraing. Eens we in de lucht zijn is het duidelijk, de luchtmassa is heel instabiel op de woudmassieven, maar ten noorden op de Calestienne, zal het verloren moeite zijn. Ik blijf hangen aan de kant van Rocroi, waarbij ik me positioneer in een wachtzone tussen vlakland en het massief. In de loop van de namiddag probeer ik naar Couvin te vliegen, waar ik het BPC-keerpunt haal, dan probeer ik terug te vliegen naar het BAPO-parkoers door de vallei van de Viroin te volgen. Na het keerpunt van Gimnée te hebben gehaald, moet ik rond de zone van Chooz vliegen. Ik bevind me redelijk laag te je Doisches, waar ik mijn redding dank aan een vlucht wespenspiegelen in volle baltsparade. De roofvogels brengen me naar Agimont. Ik steek vervolgens de vallei van de Maas over in de richting van Beauraing en eindig in de tuin van Paul.

BPC : SCHOUDER AAN SCHOUDER GEDURENDE 600 KM



De volgende zondag komt de regen terug, maar ik heb de periode beëindigd door eindelijk de eerste plaats te bereiken met 4 gevalideerde vluchten en 268 punten. Berfon is tweede met 3 vluchten en meer dan 100 punten achterstand, Fred is gedaald tot de derde plaats met zijn enige vlucht van 110 km. Ik heb een vlucht van 80 km en twee vluchten van meer dan 60 km, in het klassement is enkel Fred gevaarlijk voor mij, de anderen hebben geen vluchten van meer dan 70 km: ik ga mei en zijn feestdagen met een serene geest tegemoet kunnen gaan, overigens lijkt het begin van de maand regenachtig te worden met een opeenvolging van onweersfronten.

Komt de (voor mij) funeste dag van donderdag 3 mei. Ik zit geblokkeerd op het werk, Wim (Verhoeven) is de hele dag in vergadering, maar de jongens (Quentin en Thibault) zijn 's morgens vroeg bij Paul en Momo gaat de ophaaldienst verzorgen. Ze starten te Beauraing. Op de middag zijn ze al in Frankrijk, om 16u zijn ze al ten zuiden van Reims, maar Thibault lijkt ver langs de BPS-keerpunten te vliegen, deze van Novion, Rethel en Reims. Hij landt na 250 km, Paul doet meer dan 300 km en landt ten zuiden van Montargis. Uiteindelijk is Thibault, per ongeluk, in het begin van zijn vlucht langs het keerpunt van Bogny sur Meuse gevlogen. Hij scoort 250 punten en neemt de kop van het klassement stevig in handen met 310 punten en slechts twee vluchten, terwijl ik er dubbel zoveel nodig had om 40 punten minder te sprokkelen. Het wordt een moeilijke zomer...

BPC : SCHOUDER AAN SCHOUDER GEDURENDE 600 KM

De zondag erop vinden we elkaar terug te Létanne voor een manche van het BAPO. Het doel wordt bepaald te Rethel. Thibault vertrekt met een groep voordat ik start, ik verlaat de vliegp-laats samen met Quentin, ter hoogte van Le Chesnes halen we de groep van Thibault in. Tijdens de volgende transitie gaan Thibault en Quentin naar links, ik ga naar recht, we gaan uiteen in de volgende thermiek, en ze komen aan met één thermiek voorsprong op mij. Quentin land aan het keerpunt, Thibault is nog steeds in de lucht boven de stad, ik land eveneens bij het keerpunt en Thibault komt ons vervoegen.

Het klassement evolueert weinig na dit weekend: Thibault aan kop met 366 punten en drie vluchten, ik ben tweede met 324 punten en 5 vluchten, het verschil verkleint maar hij heeft nog steeds twee vluchten minder dan ik, iedere km die door de BPC gevalideerd wordt tijdens zijn volgende vluchten zal hem evenveel punten voorsprong geven. Berfon is derde met 156 punten en drie vluchten. De Coyote (Laurent Dermine) is 4e met 136 punten en 2 vluchten. In de klassementen per categorie leidt Berfon de dans in de Sportklasse en de Coyote in de Standaard-klasse.

De donderdag van Hemelvaart reserveert ons niet veel goeds, maar de volgende dag, vrijdag 11 mei, maken de militairen de brug, de LFA's GOLF worden geactiveerd, maar Florennes is in QRA, we mogen dus enkel in de zone als we hun frequentie uitluisteren, wat mijn radio niet kan. Ik probeer een plaatselijke driehoek op het Ardennees massief, wat me niet lukt (Paul probeert dezelfde optie met even weinig succes). Wim, die een dual-band radio heeft, probeert de cross richting Beaumont, Bergen, het oosten van Kortrijk, en vervolgt tot Breskens, waar hij aan de zee kant landt. Enkele piloten volgen deze route en doen hierdoor een sprong in het klassement: Berfon en de Coyote verstevigen hun 3e en 4e plaats en sluiten weer aan bij de top twee (op 70 punten van Thibault en op 25 van mij), Johan (Vandenbussche) stijgt naar de 5e plaats, Olivier Legrand doet zijn intrede in het klassement op de 6e plaats en Pascal Marchal, die nog steeds niet bekomen is van zijn vlucht van 140 km, komt in de top 10 op plaats 8.

Zaterdag 19/05 is iedereen of bijna iedereen te Beauraing, behalve Aaron (Michiels) die te Rochefort start. Hij landt te Rethel na een vlucht van 107 km en pakt de heel symbolische 13e plaats. Van mijn kant hoop ik mijn 6e vlucht rond te vliegen, via D4, of zelfs om een vlucht van meer dan 100 km te doen. Maar de temperaturen zijn aan het stijgen, de plafonds ook. Er is geen druppel regen meer gevallen sinds begin mei, de luchtmassa wordt steeds droger en een nieuwe periode van ongelooflijke vluchten gaat beginnen.

BPC : SCHOUDER AAN SCHOUDER GEDURENDE 600 KM

Het begint te Beauraing op zondag 24 juni, in een beetje een grijze ambiance. Men ziet de wolkenbasis niet echt, maar er zijn wolkenplukjes een beetje overal. Ik zit aan de wolkenbasis ter hoogte van Gedinne met Fred Neys, Fred Peri, Gabs, Oli Mesdag en Michel Willemsens. Het gaat niet goed vooruit en we verliezen Gabs en Oli te Sugny. Michel verlaat ons aan het keerpunt van Nouvion. Vanaf Vendresse begint de lucht, die redelijk kalm was geweest, zich in allerlei bochten te wringen, het beweegt op alle hoogten. Na het meertje van Bairon en het keerpunt van Le Chesnes, waar Fred Peri niet heen wou (« Ga daar niet want elke keer ik er kwam, ben ik er geland»), bereiken we betere thermieken, boven de bossen tussen de Argonne en de vallei van de Aisne gaat het overal omhoog, maar ten zuiden van Vouziers gaan we snel geblokkeerd worden door gereguleerde luchtruimzones, ik haast me recht naar het westen, met zijwind naar Reims, de twee Freds gaan meer naar het zuiden. Ik land tenslotte bij de boerderij van Scay na 107 km. Ik heb mijn vlucht van 100 km vast, die me toelaat de club van de 100+ te vervoegen, maar ik heb nog altijd mijn D niet rondgevlogen. Deze vlucht vervangt een vorige, minder goede die ik gedeclareerd had, ik stijg slechts met 50 punten. Maar Thibault scoort ook punten die volledig tellen omdat het nog maar zijn 4e vlucht is, en ons verschil blijft ongeveer hetzelfde: ik ben 2e op 60 punten van Thibault; Laurent en Berfon zitten, zij aan zij, 80 punten achter mij; daarna komen Johan, Fred en Michel 30 punten verderop; daarna de andere Johan, Quentin en Olivier (Legrand) die Pascal buiten de top-10 duwt.

Mijn doel is nu de D4.



BPC : SCHOUDER AAN SCHOUDER GEDURENDE 600 KM

De maand juli is heel droog, we halen zotte plafonds, we komen weersomstandigheden tegen die soms zo gecontrasteerd zijn als in de lente, maar die D4 ontsnapt me steeds weer. Ik beëindig de maand met een memorabele vlucht, samen met Geert vanaf Beauraing. We steken de bossen ten zuiden van de Semois in hun breedte over, van de Jambon naar Sedan. In de lucht lijken alle transitie's mogelijk, maar we geraken niet snel vooruit en ik land op het einde van de dag, na 73 km, aan de kanten van Douzy, na het keerpunt van Nouvion. Dat doet me maar een klein beetje stijgen in het klassement, maar ik heb de weg geopend naar het keerpunt D4 van Torgny, het meest zuidelijk gelegen dorp van België. Twee weken later zijn er overal schermen boven de bossen ten zuiden van Beauraing, tussen Vonèche en de vallei van de Semois is de lucht vol met bakens, het volstaat te mikken op de naar boven draaiende schermen. Boven de vallei van de Maas te Sedan wijzigt de luchtmassa, ik zie schermen naar Reims snellen, waar ik geloof er niet in, ik plaats me boven Frankrijk waar de legale plafonds hoger zijn, tussen de bossen aan de Belgische grens en de vallei van de Chiers, die ik volg tot ten zuiden van Virton. Van daar vervoeg ik, na het keerpunt D4 van Torgny te hebben gehaald, de vallei van de Maas ten zuiden van Stenay. Ik wordt zo de eerste piloot die de 6 vluchten van een BPC vliegt en zo het concept valideert. Thibault is ook goed vooruitgegaan, hij zit aan 5 vluchten en 528 punten, ik heb er 20 minder maar een vlucht meer dan hem. Daarachter heeft Olivier discreet de tandem Coyote/Berfon vervoegd met 150 punten minder dan ik.

De volgende zaterdag zijn we op de start van Fumay, behalve Thibault die familiale verplichtingen heeft. We geraken maar laat weg maar het is de route naar Coë die zich aankondigt. Te Han-sur-Lesse kruis ik Paul, die vroeger vertrokken is en die terugkeert van de Corimont en terug naar huis vliegt. Op de radio hoor ik Michel en Thomas die me volgen, 25 km achter me. De overvlucht van de vallei van de Ourthe is redelijk heftig, daarna, eenmaal Hout-si-Plout voorbij is het de boulevard tot Coë. Ik land te Hockey na een GPS-panne. Terugkeer naar de stal per trein vanaf Verviers, samen met Thibault die tracht te weten te komen waar ik geland ben. De dag kost hem veel, ik ga weer op kop met slechts enkele kilometers (maar met nog steeds één vlucht meer dan hem). Daarachter maken Coyote en Berfon nog het verschil met de andere piloten van de top 10, maar 7 piloten zijn op vinkeslag van de 6e tot de 12e plaats, die nu door Pascal ingenomen wordt.

Na een rustiger intermezzo einde augustus, waarbij Thibault terug op kop gaat met een vlucht van 36 km, welke hem 17 punten voor mij zet en hem ook toelaat om zijn BPC 2018 te voleindigen. We hervinden elkaar allen te Létanne op het eerste weekend van september voor de laatste manche van het Belgisch Kampioenschap. Zaterdag zijn Thibault en ikzelf niet hevig genoeg aan de start en laten we enkele groepen piloten wegglijpen, die het doel te Reims bereiken. Olivier maakt een heel mooie vlucht van 110 km en land te Epernay. Pascal, die zijn Aspen heeft gewisseld voor een Volt3, doet DE vlucht van zijn leven en landt te Sézanne. Op het einde van de dag is Thibault nog steeds op kop, ik ben nog steeds tweede, maar achter mij is Olivier nog slechts op een vijftigtal punten en heeft hij zijn BPC volbracht.

BPC : SCHOUDER AAN SCHOUDER GEDURENDE 600 KM

Lode en Berfon hebben ook hun BPC 2018 volbracht en zijn op meer dan 100 km. Johan (VDB) en Pascal hebben de Coyote op de 8e plaats teruggeslagen, Johan D. en Michel ronden de top 10 af, net voor Fred Neys. Thomas, die zijn vlucht samen met Olivier maakte, vervoegt de club van de +100.

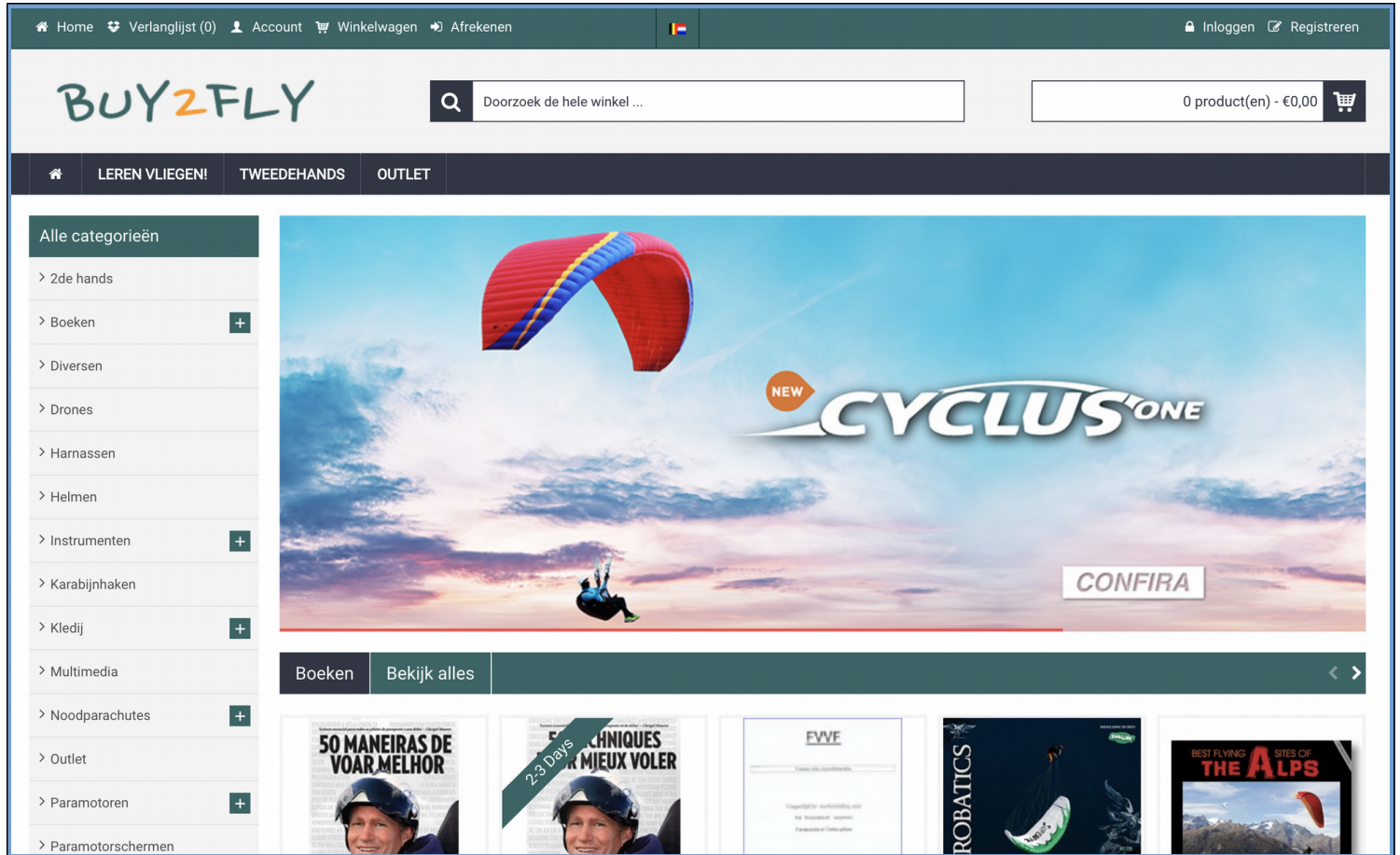
Thibault en ik gaan terug naar Namen, een beetje gefrustreerd over de dag, maar met toch wel hoop: morgen heeft Olivier familiale verplichtingen en zal hij niet kunnen vliegen. Zondagmorgen zijn we weer helemaal gemotiveerd en klaar om ertegenaan te gaan. Thibault vliegt gewoonweg een ongelooflijke manche met een gemiddelde snelheid van ongeveer 50 km/u. Een beetje behoudsgezinder kom ik redelijk hoog aan het doel te Rethel aan, er zijn een beetje overal schermen geland of in vlucht naar het westen. Ik ben me wel bewust dat, indien ik daar land, Thibault de BPC wint: de 60 km van de taak doen me niet stijgen in het klassement, waarin mijn slechtste vlucht 70 km is. Anderzijds ging Thibault met een twintigtal punten vooruit, zijn slechtste vlucht was 37 km. Thibault zat op 565 km, met een snelle berekening zit hij met deze vlucht niet ver van de 600. Met mijn 550 punten (of bijna) moet ik ten minste 120 km vliegen. De hemel naar het westen lijkt me niet erg mooi, een beetje leeg. Tussen Rethel en Le Chesnes daarentegen zitten overal wolkenflarden. De wind komt uit het oosten, ik kan proberen naar Reims te vliegen, dat op 35 km ligt, Epernay is op 60 km. Als ik te Epernay geraak, heb ik een kans om terug aan kop te geraken, alles daarboven zal me voorsprong geven op Thibault. De vlucht gebeurt met veel voorzichtigheid, de tijd (de af te leggen afstand) telt minder dan de afgelegde afstand (de hoogte), ik betonner mijn plafonds. Tegen 16u ben ik te Reims. Ik overvlieg Epernay een half uur later, om 17u15 bevind ik me in het vliegpad van de Airbusen van het vliegveld van Vatry (maar er is niemand in de lucht en de zone is luchtruim met classificatie E). Ik landt te Sézanne om 17u30, ik heb een vlucht van 150 km gedaan die me 25 km voor Thibault plaatst. Om terug te komen zal hij een vlucht van 85 km moeten doen.

Thibault zal in september nog een kleine vlucht vanaf Fumay doen en we landen op enkele kilometers van elkaar, hij komt nog 7 km dichtbij, maar op mijn hoogte komen wordt steeds moeilijker naarmate het seizoen vordert. Eind september is het spel gespeeld, het klassement zal niet meer veranderen. We hebben vier maanden schouder aan schouder gevlogen...



WWW.BUY2FLY.BE

De shop voor al uw materiaal



SUPAIR

amphora
L'ÉDITEUR DES SPORTIFS

FLYMASTER

syride

KENWOOD

AUSTRIAALPIN
TIROL

PEGUET

RIPAIR

VITTORAZI
MOTORS



gloryfy[®]
unbreakable

naviTer

STODEUS

dji

GoPro



NATIONAAL GEOGRAFISCH INSTITUUT
INSTITUT GEOGRAPHIQUE NATIONAL

DUDEK
paragliders

SOL[®]
PARAGLIDERS

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 13 SEPTEMBER 2018

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Fabian Hernalsteen, Philippe Mal.

Verontschuldigd: Nathanael Majoros, Jan Lauwers, Leen Mortier, Patrick Brison.

Presentatie Wim Verhoeve

- Wim is zijn voorstel komen toelichten om naar een geïnformatiseerde versie van de Open Air –bestanden over te gaan (vooral om de informatie betreffende activatie-uren te hebben).

- Philippe zal de Aeroclub contacteren opdat we het nodige kunnen doen om een « user niveau 1 » te worden.

Lessen reglementering

Fabian contacteert de leden van de werkgroep Luchtruim voor actualisering van de lessen.

BPC

De Raad gaat akkoord met 400 € sponsoring.

Selectieregel voor de FAI-wedstrijden van categorie 1

- OK voor het voorstel van de werkgroep competitie, maar bekijken met de werkgroep om in de toekomst (volgende FAI 1, niet deze die eraan komt) een charter van goed gedrag op te stellen (team player, waardig afgevaardigde van België, imago van het land,...)

- Olivier contacteert Nathanaël.

Vraag van La Roch'Aile

De club La Roch'Aile vraagt de steun van de BVVF voor de opening van een nieuwe vliegplaats, en de toelating om deze mede te delen. Dit wordt uiteraard toegestaan.

Feest van de federatie

Patrick stelt voor een bijeenkomst van parapentisten en deltisten te organiseren in de loop van volgend jaar. De raad gaat akkoord.

Luchtruiminbreuk Nederlandse deltist

De raad gaat akkoord met het voorstel van de Nederlandse federatie. Philippe zal aan Jean vragen in deze zin te antwoorden.

Vliegboekjes

Men moet het globaal budget wat beter bestuderen, met inbegrip van de drukkosten.

Parachutewerpdag Pick-Up-club

De vraag om de verzekeringen voor deze organisatie op ons te nemen, wordt aanvaard, zoals elk jaar.

Evolutie BVVF-statuten

We hebben tot 2020. Jean-Yves zal een kopie aan Philippe sturen ter lezing.

Brevetten

- Mario Beeckman mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Ikarus.

- Antoine Patte mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Imala Parapente.

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 1 OKTOBER 2018

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Fabian Hernalsteen, Philippe Mal, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Jean Solon (notules).

Ongeval met Sergiu Enea te Coe

De raad vraagt aan Jean om een mededeling voor te bereiden voor de Fly!, waarin gevraagd wordt ongevallen en incidenten te signaleren aan de BVVF / de raad zodat er tijdig kan gereageerd worden op abnormale situaties. Patrick zegt dat hij een eerste tekst wil maken om Jean te helpen.

In afwezigheid van een adequaat antwoord van Sergiu op de mail, die hem op 17 september werd verstuurd, beslist de raad om met onmiddellijke ingang zijn Observatorbrevet parapente in te trekken en zijn Pilotenbrevetten op te schorten in afwachting van hem te horen op de raadsvergadering van 11 oktober 2018, waarop hij uitgenodigd zal worden.

Jean zal het nodige doen in MyFBVL voor deze intrekking en opschortingen.

Jean zal een brief klaarmaken, die naar Sergiu zal verstuurd worden, waarin de beslissingen, die ten opzichte van hem werden getroffen, zullen meegedeeld worden, en de convocatie voor de raadsvergadering van 11 oktober.

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 11 OKTOBER 2018

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

Verontschuldigd: Jan Lauwers.

Terrein Coö

De Raad is niet tegen het voorstel van Louis Neys om terreinen aan te kopen. De federatie beschikt echter niet over het budget om deze operatie te realiseren.

De opties zijn:

- oproep aan vrijwilligers zoals voor het terrein bovenaan;
- het lidgeld verhogen, maar de reacties zijn op dit ogenblik nog negatief, of anders enkel een verhoging die de inflatie kan compenseren;
- een Fly-card maken => het idee terug lanceren en vooral de instanties van de Club Parapente de la Pointe contacteren om hun mening hierover te kennen;
- aan Louis vragen of hij een idee heeft om de 22.000 € te vinden;
- een andere mogelijkheid die door Nathanael wordt voorgesteld: verschillende lidgelden voorzien voor normale leden, ereleden,... met een oplopend tarief.

Selectie nationale parapente-ploeg

De raad bevestigt het voorstel van de werkgroep zonder wijzigingen.

Commerciële duo

Het probleem werd opgelost.

Weerstation

- Jean-Yves zal zijn station uitlenen aan de club van La Roch'Aile zodat ze kunnen nagaan of de zone gedekt is.
- Gezien de onzekerheden over het voortbestaan van het bedrijf PiouPiou, beslist de RVB niet onmiddellijk te investeren in de PiouPiou V2 (risico van faillissement). De RVB volgt het dossier van nabij op.

Dossier Sergiu Enea

De RVB heeft Sergiu gehoord en akte genomen van zijn versie van de feiten. Sergiu verbindt er zich toe om geen commerciële duovluchten te doen of verder les te geven zolang hij niet over de vereiste brevetten beschikt.

Aeroclub

Prijs Demuyter: de RVB heeft een kandidaat geselecteerd voor deze prijs.

BPO 2019

De RVB moet zijn keuze tegen de vergadering van november bevestigen. Er zijn twee voorstellen in competitie.

Kampioenschap Precisielandingen

- Voorgestelde datum: 6-7 april.
- Geen FAI-wedstrijd.
- Doelvlak: de RVB contacteert de FFVL.
- Budget: de RVB stemt een budget van 250 €.
- Organisatie: Fou d'L-Atom.

VERGADERING VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 11 OKTOBER 2018

Fly

- Oproep lidgelden.
- Oproep algemene vergadering en conferentie Bruce Goldsmith Design.
- Artikel Rochefort.
- Artikel Europees Kampioenschap.
- Verslagen RVB.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 15 NOVEMBER 2018

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

Verontschuldigd: Leen Mortier.

Erkenning BVVF-Club: "Vortex Klup"

De club beantwoordt aan de voorwaarden en de raad beslist deze dus te erkennen. De raad feliciteert de leden van de club voor hun initiatief.

Brief advocaat hoorzitting Sergiu Enea

Jean zal een uitgetypt rapport van de hoorzitting aan de twee advocaten sturen.

Algemene Vergadering

- 2/02/2019
- Voorstelling van een infobord in het echt
- Presentatie Bruce Goldsmith
- Theorie-examens

« Premium »-lid

Om de toekomstige projecten van de federatie te ondersteunen (aankoop landingsterreinen te Coe en Beauraing, onderhoud vliegplaatsen, ondersteuning wedstrijden, ...), zal er de mogelijkheid zijn om een verhoogd lidgeld te betalen (135 € per jaar). Deze leden zullen een « Piloot »-sticker en een « premium »-lidkaart ontvangen.

De meerprijs van het normale lidgeld zal apart in de rekeningen geplaatst worden en enkel gebruikt worden voor projecten.

BPO 2019

De voorstellen zullen gedaan worden aan het valideringscomité.

De plaats moet begin december onthult worden.

De gekozen datum is de eerste week van juli.

OpenAir

Een artikel zal in de Fly verschijnen om het Validatieteam te bedanken.

De raad dankt reeds heel het team voor het uitstekende werk dat in 2018 werd gerealiseerd en verheugt zich dat dit zal verder gezet worden in 2019.

Fly

Uitnodiging/Oproep AV (Jean).

Lidgeld (Jean).

Premium-lid (Nathanael).

Rochefort + EA (Patrick).

Ranking is king.

Airtour (Patrice Fabry).

Verantwoordelijkheden (Patrick).

Europees Kampioenschap (Nathanael).

BPC (Bertrand Fontaine).

Validation OpenAir (Marc Delongie, redactie: Olivier)

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 15 NOVEMBER 2018

BPC

De avond is van datum veranderd, het zal zaterdag 1 december worden.

Aeroclub en Flyxctool

De Aeroclub staat positief tegenover de voorgestelde vraag om gegevens van Eurocontrol te bekomen voor de projecten van Flyxctool.

Google Agenda

Up to date te brengen (vergaderingen RVB, jachtdata, wedstrijden, AV,...).

Brevet- en opleidingsaanvragen

William Sterckx vraagt om duo-opleidingen te mogen geven zonder Monitor te zijn (maar wel Hulpmonitor). De raad is akkoord als dit onder de verantwoordelijkheid gebeurt van

Moedig Michiels van Airsport.

Goedgekeurde brevet- en opleidingsaanvragen:

Patrick Brison mag zijn opleiding van Hulpmonitor parapente doen met Jean-Yves Squifflet.

Philippe Mal mag zijn opleiding van Duopiloot parapente doen bij Airsport.

Fabian Hernalsteen mag zijn opleiding van Duopiloot parapente doen bij Airsport.

Verslaggever: Jean-Yves

LIDGELD & VERZEKERING 2019

De lidgelden voor 2019 blijven dezelfde als in 2018, maar zullen hoogstwaarschijnlijk geïndexeerd worden in februari 2019. U kan nu reeds dit geïndexeerd lidgeld betalen. Daarentegen zijn er nu ook « Premium » lidgelden voor zij die willen helpen om een spaarpot te vormen voor de aankoop van vliegplaatsen e.a. (zie artikel in deze Fly!), de meerinkomsten zullen op een afzonderlijke rekening geboekt worden.

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

Bijkomende dekkingen bovenop de basisdekkingen zijn mogelijk mits bijpremies, zie achteraan in deze Fly!.

« Basic » -lidgeld met verzekering (1) :	90 €
« Basic » -Lidgeld zonder verzekering (2) :	65 €
Geïndexeerd « Basic » -lidgeld met verzekering (1) :	95 €
Geïndexeerd « Basic » -Lidgeld zonder verzekering (2) :	70 €
« Premium » -lidgeld:	+ 40 €
Fly! in papieren formaat :	+ 35 €

(1) Voor de dekkingen zie onderaan deze pagina.

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

BA-verzekering passagier duovliegen (3) :	+ 50 €
Verzekering hulpmotor (4) :	+ 25 €
FAI-sportlicentie (4) :	+ 5 €
IPPI-5 en IPPI-4-kaart (5) :	+ 25 €

(3) Uitsluitend voor door de BVVF gebrevetteerde Duopiloten en voor niet-commerciële duovluchten (commerciële duovluchten: 350 €).

Meerdere BVVF-Duopiloten kunnen verzekerd worden op hetzelfde toestel door 300 € per vleugel/scherm te betalen met vermelding van merk, model en serienummer van het te verzekeren toestel, en de lijst van de op het duotoestel 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) Enkel voor voetgestarte parapente, delta of rigid (dus niet met wielgestel) en op voorwaarde dat men het BVVF-brevet van XC-Piloot bezit.

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

Betaling: Uitsluitend via overschrijving met volledige vermelding van naam en adres op rekeningnummer:

ING 310-0902218-10 de FBVL-BVVF asbl.

IBAN: BE41 3100 9022 1810

BIC: BBRU BEBB

SWIFT code: BBRU BEBB 200

Vermeldt uw naam, voornaam en correct adres indien u niet betaalt via uw persoonlijke rekening EN OOK WAARVOOR U BETAALT. U bent verzekerd vanaf het moment dat uw betaling toegekomen is op de BVVF-bankrekening, u ontvangt een bevestigingsmail in de dagen die op de betaling volgen, indien u zich ook ingeschreven heeft op:

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

DEKKINGEN BVVF-VERZEKERING

Verzekeraar

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 €.

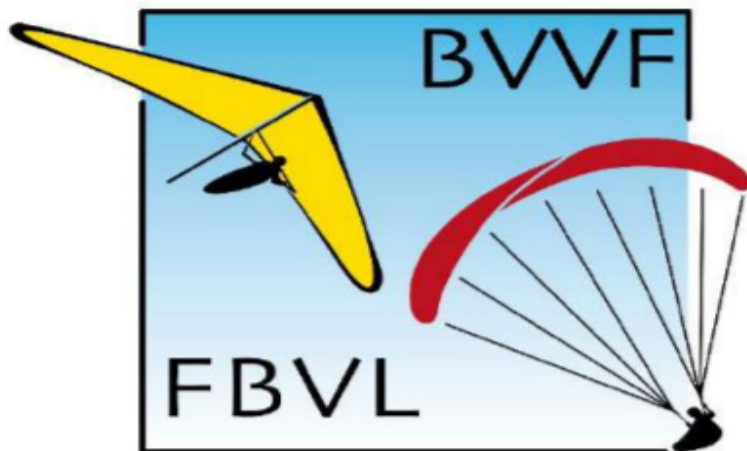
Permanente invaliditeit van verzekerde tot 7500 €, proportioneel aan de invaliditeitsgraad (vrijstelling tot 25 % invaliditeitsgraad).

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.



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.

FLY! ¹¹⁵



PIERRE NAVILLE