

FLY! ₁₁₆



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
5-8	1e BK precisielandingen
9-10	De BPC 2019
11	Veiligheidswaarschuwing PAP
12-14	Noodvalscherp-werpsimulatiedag
15	Incidenten en noodvalscherp
16-17	Safety info Supair'
19-23	Opgelet, het waait !...
24-30	Dossier: soaring
31-34	Den overgang
37-38	Verslag van de RVB van 06/12/2018
39-40	Verslag van de RVB van 14/01/2019
41	Verslag van de RVB van 02/02/2019
42	Verslag van de Algemene Vergadering van 02/02/2019
43-44	Verslag van de RVB van 18/02/2019
45-47	Verzekeringen

INFO

BELGISCHE VRIJE
VLUCHT FEDERATIE
(BVVF) VZW

Vereniging zonder
winstoogmerk

Belgisch Staatsblad
van 22 februari 2005.
Ondernemingsnummer:
0416058635.

Maatschappelijke
Zetel: Montoyerstraat
1 bus 6 te 1000
Brussel.

SECRETARIAAT

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

NIEUWE

WEBSITE

WWW.BVVF.BE

RAAD VAN BESTUUR VAN DE BVVF

VOORZITTER

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

ONDERVOORZITTER

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

BESTUURDER

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

BESTUURDER

Philippe Mal
0477434287
philippe.mal@gmail.com

BESTUURDER

Nathanael Majoros
0473 28 98 13
fbvl@majoros.net

BESTUURDER

Patrick Brison
0479 900 166
pbn@skynet.be

BESTUURDER

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

BESTUURDER

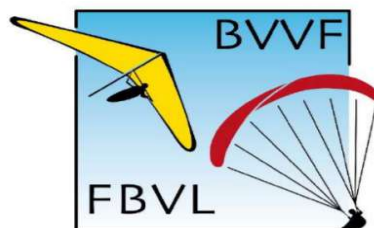
Fabian Hernalsteen
0475 968 222
fabian.hernalsteen@gmail.com

BESTUURDER

Robin Lefebvre
0496 56 64 93
robin@airport.be

BESTUURDER

William Sterckx
016 20 32 81
william.sterckx@telenet.be



Gerealiseerd door de Raad van Bestuur met hulp van Jean Solon.

WOORDJE VAN DE RAAD

Dag iedereen,

De lente heeft lang op zich laten wachten dit jaar, met het einde van de winter vol regen en storm. Maar nu is hij echter teruggekeerd, op de voorziene datum, net zoals jullie Fly! die eindelijk onder jullie gretige ogen toegekomen is.

Het is dus het zolang verwachtte moment om ons vliegmetaal, dat stof aan het verzamelen was, terug uit te pakken en vooral... om bijzonder voorzichtig te zijn. Inderdaad, als er zonder twijfel al enige gelukkigen waren die de mogelijkheid hadden onder een gunstigere hemel "van grond te komen", zijn de meesten onder ons, toegegeven, een beetje roestig... na enkele vluchten zal dit natuurlijk veel beter gaan, maar laten we rustig beginnen, nietwaar.

Doelstelling dit jaar (en de andere jaren): nul pijntjes om er een maximum van te profiteren. Wij wensen jullie een uitstekend begin van het vliegseizoen. Goede vluchten en -in de lege momenten- goede lectuur !

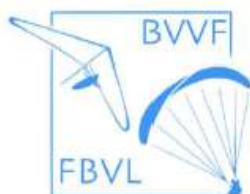
De raad.



Premier championnat de Belgique

de précision d'atterrissage

6 et 7 avril 2019*



(report possible au 13 et 14 avril 2019)

**Choix du site en fonction de la météo*

Cette compétition se veut amicale et ouverte à tous

**Organisation : Au Fil du Vent & Fou d'L
(avec le soutien de la FBVL)**

Info et inscription : PA@voler.be

TESTIVAL

En parallèle de la compétition, Atom Sarl organisera un testival avec possibilité d'essayer les voiles des marques Advance, Axis, BGD, Gin, Nervure, Phi, Skywalk, Sup Air.

Essai possible entre le 6/4/19 et le 14/4/19.

Contact général : Atom sarl, Thierry Moreau (info@atom-paragliding.com)
Téléphone/ Whatsapp : +32 496 22 63 01 ou +33 667 36 89 07

Atom S.à r.l.

Contacts par marque :

Gin et Skywalk : Christophe Gaber : christophegaber@gmail.com

BGD : Quentin Debras : quentin.debras@gmail.com

Advance, Axis, Phi, Sup Air, Nervures : Thierry Moreau : info@atom-paragliding.com

1E BK PRECISIELANDINGEN

**Weekend van 6 en 7 april met mogelijke uitwijkdatum op 13 en 14 april 2019.
Organisatie : scholen Fou d'L en Au Fil du Vent met de steun van de BVVF.**

Deze vriendschappelijke wedstrijd is toegankelijk voor allen, men moet geen toppiloot zijn, noch een topscherm hebben om deel te nemen. Deze wedstrijden zijn in de eerste plaats ludiek maar laten u ook toe uw landingstechniek te verbeteren. Het is dus in dezelfde geest als de « vlieg en ski » -wedstrijden. En ja, ik hoor de « crosspiloten » al lachten, ze zullen zeggen dat precisielandingen geen parapente is, net als vlieg en ski. Maar de crosspiloten, die hebben gedurfd met ons te komen spelen, hebben snel beseft dat het moeilijker was dan ze dachten. Toen ik, nu reeds lang geleden, de eerste overlandwedstrijden in België voorstelde, zeiden velen me dat het niet mogelijk was. Nochtans zijn de piloten vanaf de eerste wedstrijd, die net 20 jaar geleden plaats vond, dat was op 1 mei 1999 te Corbion-Rochehaut (vliegt men daar overigens nog steeds ?), op zondag 2 mei vertrokken voor een taak van 35.3 km met als doel het meer van Baïron. Vandaag de dag zijn de overlandcompetities goed vooruit gegaan in hun organisatie met de BAPO en de BPC... Maar dit soort wedstrijden bestaat dus nog steeds na 20 jaar, en dat is fantastisch ! Waarom dan ook nu niet de eerste stappen nemen met precisielandingswedstrijden !

Voor deze eerste uitgave willen we u de activiteit doen ontdekken en dit organiseren in een ontmoetingsgeest om een prettig WE te delen. Noteer echter dat in de Oostbloklanden en in Azië deze wedstrijden erg gevolgd worden door het publiek en dat de sponsors er met velen aanwezig zijn, want precisielandingen zijn erg visueel en gemakkelijk te volgen. In sommige landen in Azië zijn er zelfs professionals die betaald worden om merken te vertegenwoordigen tijdens de wedstrijden of zelfs door de regeringen van hun land, het zijn dan staatsfunctionarissen. Op de laatste World Air Games waren precisielandingen een heel groot succes.

In Frankrijk werd sinds 2 jaar een competitiecircuit gelanceerd en dit heeft succes bij de piloten. Ik heb tijdens het eerste Franse kampioenschap 2017 gevlogen met kampioenen als Honorin Hamard (Frans team, wereldkampioen overlandvliegen), Eliot Nochez (Frans acro-team), en zelfs Jean-Claude Betemps, één van de parapente-pioniers van Mieussy en het zijn niet zij die gewonnen hebben !

De wedstrijd : heel eenvoudig, je moet op een doel landen.

Het doel :

Dit is een vlak oppervlak waar de punten van de deelnemers worden berekend vanaf een centraal punt. Het is rond en in concentrische stroken verdeeld tot een straal van 5m. De markering van de cirkels is indicatief en is niet bedoeld om de afstand tot het centrum te bepalen, die tot op de decameter juist zal gemeten worden. De cirkels kunnen gemaakt zijn uit stof, canvas of met ecologische verf, plaaster...

Eventueel is er in het midden van het doel een elektronisch apparaat dat een automatische meting van de prestatie registreert.

1E BK PRECISIELANDINGEN

Het doel moet idealiter zo gelegen zijn dat men erop kan landen komende vanuit elke richting. Het doel moet goed zichtbaar tijdens de vlucht. De wedstrijdleader bepaalt de plaatsing van het doel.

Het programma :

Zaterdag 6 april : afspraak om 8u00 voor de administratieve formaliteiten, de (vlieg)plaats zal u meegedeeld worden via de internetsites en de sociale media in functie van de weersvoorspellingen. Mogelijke vliegplaatsen: Rochefort, Ouren, 7-Meuses, Maboge, Coe, La Roche. Deze vliegplaatsen laten ons toe alle windrichtingen te dekken, laten we hopen op weinig wind en zacht weer, dit zijn de beste omstandigheden om glijvluchten te doen !

Zondag 7 april : afspraak om 8u30, de (vlieg)plaats zal u meegedeeld worden via de internetsites en de sociale media in functie van de weersvoorspellingen.

De bijdrage om deel te nemen is 30€ voor de 2 dagen, 40€ voor inschrijvingen na 31 maart. Hierin zit uw deelname, een T-Shirt, het vervoer naar de start, een drink en een prijs voor allen bij de prijsuitreiking.

Uw picknick, die moet u zelf meenemen, zo zal hij naar uw smaak zijn, uiteraard !!! Voor de avondmaaltijd zullen we zien of we een BBQ doen of niet, afhankelijk van de motivatie en de sfeer op de dag zelf, we zullen snel samen ter plaatse het nodige gaan kopen !! We verkiezen al onze energie te besteden aan het voorstellen van zoveel mogelijk manches met doellandingen, wat een andere mooie manier is om met onze schermen te spelen, en we kunnen nog steeds samen gaan vliegen op de vliegplaats als er te veel wind zou zijn om veilig met het doel te spelen.

Oproep aan vrijwilligers: we zoeken nog vrijwilligers om de transportbusjes te bemannen, als u een groot voertuig heeft is het nog beter (Fou d'L en Au Fil du Vent zullen hun busjes ter beschikking stellen). Ook om de rol van jurylid te spelen (zie reglement, het is niet erg ingewikkeld). U kan ook hulp bieden én deelnemen aan de wedstrijd, maak u kenbaar op PA@voler.be

Wedstrijdreglement : dit is gebaseerd op het FFVL-reglement, FFVL die wij bij deze gelegenheid bedanken voor hun samenwerking. U kan het reglement vinden op de websites van de BVVF, van deze van Au Fil du Vent en Fou d'L.

1E BK PRECISIELANDINGEN

Parallel aan dit eerste precisielandingskampioenschap zal er eveneens, in samenwerking met Atom sarl, een dubbel TESTIVAL-weekend zijn van de merken Advance, BGD, GIN, PHI en SKYWALK. Als u gedurende deze twee weekends schermen wil uitproberen, gelieve dan ten laatste op 25 maart een mail te sturen om uw testscherm te reserveren, naar de volgende adressen voor de merken :

GIN en SKYWALK: Christophe Gaber (christophegaber@gmail.com).

BGD : Quentin Debras, piloot van het BGD-team (quentin.debras@gmail.com)

Advance, PHI, Nervures: Thierry Moreau (info@atom-paragliding.com)

Thierry Moreau

Au Fil du Vent

Jean-Yves Squifflet

Fou d'L

DE BPC 2019

De BPC werd opgestart om Belgische parapente-piloten toe te laten mooie vluchten uit te voeren gedurende het hele jaar, waarbij het ook een motivatie-tool is voor alle XC-niveaus, een educatieve tool -in het bijzonder wat betreft het luchtruim- en een vriendschappelijke wedstrijd tussen de deelnemende piloten.

De deelnemer beslist wanneer, vanaf waar en tot waar hij gaat vliegen in functie van een keerpuntenlijst, en dit het hele jaar door.

Het principe is de 6 beste geldige vluchten van dat jaar te laten meetellen. Een groeiende moeilijkheidsgraad om deze vluchten te realiseren, laat iedereen toe om er zijn gading te vinden, wat ook zijn niveau is. In tegenstelling tot de eenvoudige XC-vlucht, waarbij de piloot zich enkel "door de wind" laat meevoeren om een zo groot mogelijke afstand te doen, maakt het langs BPC-keerpunten vliegen de vlucht veel interessanter.

Vervolgend is het het aantal Km's om een keerpunt te bereiken, dat het verschil gaat geven in moeilijkheid. 10 ,20, 30 of 40 Km voor een keerpunt, daar ligt de voornaamste uitdaging. Om de 6e vlucht in volgorde van moeilijkheid te valideren, moet men niet enkel 40 Km voor het keerpunt gevlogen hebben, maar daarenboven zijn het aantal keerpunten beperkt... wat de taak bemoeilijkt.

In de BPC is het bereiken van het keerpunt geen doel op zich. Heel het vervolg van de vlucht zal meetellen om de score te verhogen.

Aangezien het niet noodzakelijk is om de 6 vluchten in de volgorde van moeilijkheid te vliegen en dat een vlucht van een bepaalde moeilijkheid mag vervangen worden door een betere vlucht, kunnen de piloten, die de gewoonte hebben om samen te vliegen, hetzelfde vluchtplan hebben, wat ook hun reeds gevalideerde vluchten zijn.

Of het nu gaat over de vluchtvoorbereiding, de vlucht zelf, de vluchtverificatie of gewoon om de vlucht van een andere piloot te bekijken, de BPC heeft tools gemaakt om piloten toe te laten zich de juiste vragen te stellen, de analyse te vergemakkelijken en zo betere keuzes te maken. De Friendly Airspace Tool werd ontwikkeld om te beantwoorden aan deze verschillende uitdagingen.

In het kader van de BPC werd een werkgroep opgericht om een Openair-bestand te produceren, dat overeenkomt met het luchtruim dat per dag toegankelijk is. De Friendly Airspace Tool laat niet enkel toe om het laatste gevalideerde Openair-bestand te downloaden, de verschillende zones met de BPC-keerpunten op kaart te visualiseren, maar ook op het einde van de dag zijn vlucht te verifiëren om er zeker van te zijn dat men geen niet-toegestane zones is binnengevlogen. Dit jaar zal deze tool daarenboven de piloten toelaten hun vluchten zelf te pre-valideren. De bedoeling is om de piloten toe te laten nog beter de link te maken tussen wat ze beleefd hebben tijdens de vlucht en de toegankelijk luchtruimzones. Eén van de objectieven van de BPC is de pilotengemeenschap toe te laten vooruitgang te boeken in de kennis van en het respect voor het luchtruim, terwijl men plezier beleeft bij de uitdaging van het afstandsvliegen.

DE BPC 2019

Concreet spreidt de BPC zich in 2019 uit van 1 maart tot 30 september 2019. Deze tijdsperiode laat ook aan om het even welke piloot toe om familielevens en vluchten zonder al te veel moeilijkheden te verzoenen. De piloten hebben de gelegenheid om in hun eigen streek te vliegen. Veel keerpunten werden over het Belgische territorium verspreid, in het oosten van Duistland en in het noorden van Frankrijk, om toe te laten vluchten te maken vanaf de vliegplaatsen die frequent gebruikt worden door De Belgische en Franse piloten (uit het noorden van Frankrijk). Ook dit jaar is de BPC gratis. De BVVF neemt de directe kosten, die verbonden zijn aan het platform XContest, op zich.

Ik wil van de gelegenheid gebruik maken op de BVVF te bedanken voor zijn ondersteuning, Jean-Luc Gilson voor zijn heel grote bijdrage in de ontwikkeling van de informatica-tools en alle piloten die deelnemen aan de validering van de Openair-bestanden.

Bertrand Fontaine GSM: +32(- (0) 495249656 - Mail: bertrand@lesfontaines.be

VEILIGHEIDSWAARSCHUWING PAP

POINTE ARDENNES PARAPENTE

Agrément Jeunesse et Sport n° S 08 93 008
Affiliation FFVL n° 27079
Activité Parapente du CAF 08



Het seizoen herbegint eindelijk en met haar de eerste incidenten en boomlandingen.

De « eekhoorns » van de Club de la Pointe Ardennes zijn vanaf februari tussenbeide gekomen om het scherm van een parapentist die te Revin gestrand was, te recupereren op ongeveer 15 m hoogte. Enkel het scherm moest losgemaakt worden want het slachtoffer is zelfstandig naar beneden gegaan door zich aan de stam van een berk vast te houden, vrijwel zonder takken, vanaf een hoogte van minstens een tiental meters !!!

Het is geen plezier om te ploeteren in de bomen in plaats van te vliegen maar vanzelfsprekend laten we nooit iemand in moeilijkheden achter. Anderzijds verkiezen we het met zijn allen samen een biertje te drinken eerder dan een gewonde makker te vinden, **of nog veel erger**, doordat deze op zijn eentje naar beneden wil klimmen.

BELANGRIJKE HERRINERING: wanneer men in de takken hangt, zonder mogelijkheid om veilig naar beneden te klimmen, blijft men in zijn harnas en beveilgt men zich zo goed als mogelijk (idealiter beschikt men over een veiligheidsskit). Gezien de moeilijkheid die we meestal onder vinden om het scherm te recupereren, is er werkelijk weinig kans dat het vanzelf los komt !

1. **Zich beveiligen** en geen risico nemen om een bijkomend ongeval te veroorzaken (door naar beneden te gaan bijvoorbeeld !)
2. **De vrienden roepen (radio en telefoon bij de hand)** en zien of zij hulp kunnen bieden. Afhankelijk van het geval, zullen ze de tussenkomst van een "eekhoorn" of de brandweer vragen. Indien het niet mogelijk is de vrienden te bereiken, bel de 112 !

VEILIGHEIDSKIT: bereikbaar in het harnas en bevat minstens een touw/riem om zich aan de boom vast te maken (kit moet minstens een riem of een voldoende stevig koord en een snelkoppeling voor meer gemak bevatten). Het wordt ten stelligste aangeraden om dit te vervolledigen met een fluitje om te helpen met uw lokalisatie, een koordje van een twintigtal meters om een reddingstouw te kunnen optrekken, een riemcutter, een zaklampje, verbandplakkers, ontsmettingsmiddel, sleutel voor de snelkoppelingen, ...

Veel meer informatie kan u hier vinden : <http://www.pap08.eu/Securite.html>

VOORRANG AAN UW VEILIGHEID !

Johan

Verantwoordelijke veiligheid en eekhoorn van de club Pointe Ardennes Parapente. POINTE ARDENNES PARAPENTE

– Website : <http://www.pap08.eu> - Tel : 06 78 68 87 40. mail : pointeardennesparapente@gmail.com

Voorzitter: Remi Flamain - 38 rue Charles de Gaulle - 08090 AIGLEMONT - 03 24 33 55 24 06 80 14 24 77

NOODVALSCHERM-WERPSIMULATIEDAG

Dat de Smijtdag zijn vruchten afgeeft is ondertussen bij velen van jullie gekend. Ieder jaar zien we meer en meer collega piloten afkomen om hun reserve te gooien.

Meer dan ooit tevoren wordt het gooien van je reservechute belangrijk. Rigger Ronny Mariën vertelde me dat dit hoogst uitzonderlijk is dat dit in veilige en zo goed als realistische omstandigheden kan geoefend worden. Uiteraard dit naast het controleren; luchten en herplooien van het noodscherm.



Het gooien van het noodscherm, zonder dat je het ogenblik van start weet, met de handen aan de stuurtokkels, daar moet je snel voor zijn en het automatisme in je hebben. Dit kan je leven redden als het erop aankomt. Beheers je de goede reflex, dan zien we je scherm mooi open komen, nog voor je beneden bent in de Topsportthal in Gent.

Het doet ons deugd dat vele piloten daar ondertussen in slagen. Toch blijft het een noodzaak jaarlijks dit automatisme te oefenen voor je eigen veiligheid.

NOODVALSCHERM-WERPSIMULATIEDAG



Wat het materiaal zelf aangaat, ook dit dient jaarlijks gecontroleerd te worden. We geloven onze eigen ogen soms niet. Enkele voorvallen op een rijtje;

- *Elastieken die het boeltje vastkleven (jaarlijkse controle is dus niet gedaan);
- *line over op het noodscherm (fout bij het plooiën of inbouwen);
- *stuurbare noodchutes die dus achterste voor aangekoppeld zijn (inbouwen);
- *de koppeling naar het zitharnas niet goed (musketon niet aangedraaid of zelfs niet aangekoppeld);
- *handvat komt niet voldoende makkelijk los van het zitharnas;
- *pod schuift niet makkelijk uit het harnas;
- *verbindingslijn tussen handvat en POD te lang of te kort;
- *en er zijn nog wel voorbeelden aan te halen.

Belangrijk is dat we dit controleren en bij het inbouwen beredeneren op goede werking.

Soms zit het onheil in een klein hoekje, daar moeten we bijzonder aandacht voor hebben.

NOODVALSCHEM-WERPSIMULATIEDAG

Bij foto zien we de aangenaaide lus door het oogje getrokken zijn. Dit aangenaaide lusje belette net dat dit niet door het oog gleed maar bleef haperen achter het metalen oogje... het niet openen tot gevolg... De oplossing is een lusje die dus niet achter het oogje kan blijven steken.

Bij foto Zie je duidelijk dat deze pod voorzien was van stevige elastieken... ooit was een elastiek stuk, deze gewoon achteloos aan elkaar binden, zodat die pod niet loskomt? Wel die POD kwam niet los. De noodchute zat nog mooi ingepakt na de oefening.

Hadden deze realiteit geweest... zou dit kleine euvel fataal geworden zijn voor onze vliegvrienden...



Naast de bittere ernst staat de ganse Pick Up Club en medewerkers garant voor de veiligheid en werking. Aangevuld met het beschikbare natje en droogje, om de hongerigen te spijzen en de dorstigen te lessen.



De sfeer van een kleine Coupe Icare is er te proeven, in een Vlaanderen zo vlak als een pannenkoek. Naast het werken over de grenzen van de vele clubs en scholen heen blijft het een belangrijk evenement voor iedere parapente- en delta-piloot. Zodra we de definitieve agenda van Topsport Vlaanderen alsook de Vlaamse atletiek liga kennen wordt ons een nieuwe datum voorgesteld. We laten niet na jullie deze dan zo spoedig mogelijk kenbaar te maken zodat ook jij aanwezig kunt zijn.

Met dank aan alle Pick Up Club leden en partners voor de medewerking, kijken we uit naar een volgende editie waarop jij niet mag ontbreken.

Tot dan of eerder op een vliegsite, Veilig vliegseizoen!

INCIDENTEN EN NOODVALSCHERMEN

Haaa de reserveparachute...

Hij zit goed opgeborgen in ons harnas, we zien hem niet vaak maar hij is even belangrijk als ons hoofdscherm ! Sinds we de Deathride te Gent doen, zien we steeds minder montage- en ploof fouten... maar niet alle piloten nemen deel aan dit evenement.

Ziehier dus enkele reminders :

Verifieer goed de fabricatiedatum. Op een hoofdvanglijn en/of het eerste paneel ter hoogte van de aanvalsboord moet u een etiket vinden. De laatste jaren zijn de parachutes erg geëvolueerd (in grootte maar ook in vorm !)

Verzeker u ervan dat hij recentelijk geplooid werd (minstens één keer per jaar...). Maar vooral dat hij geplooid werd volgens de voorschriften van de fabrikant.

Het belangrijkste: verzekert u ervan dat hij correct werd geïnstalleerd in zijn container. Het is hier dat de meeste problemen kunnen voorkomen !

Om er zich van te vergewissen dat hij goed geïnstalleerd werd, is de enige oplossing het trekken ervan uit te proberen (met de piloot die in het harnas zit, opgehangen aan een frame bijvoorbeeld !)

Het is het begin van het seizoen, het zal u dus geen kwaad doen uw parachute er even uit te halen en dit alles na te gaan... daarenboven kan u al het zand en steentjes verwijderen die er achtergebleven zijn ;-)

Voor de keuze van de parachute zal uw verdeler u de beste raad kunnen geven... tussen ronde, vierkante en bestuurbare is de keuze groot ! Men mag echter niet bekknibbelen op de grootte ! Inderdaad, de DHV heeft net de ongevalsverklaringen, waarbij de parachute werd geworpen, geanalyseerd. Hieruit blijkt dat men beter tussen 20 en 30 % onder het maximaal toegelaten gewicht van de parachute blijft om er zonder kwetsuren vanaf te komen !

Overigens is deze ongevallendatabase de enige officiële veiligheidsfeedback die de Europese parapentewereld bezit. Reeds vele federaties verrijken deze database.

In de raad hebben we beslist er ook aan deel te nemen. Heel binnenkort zal het dus mogelijk zijn om via de BVVF-website de incidenten die u meegemaakt heeft of waarvan u getuige was, te signaleren.

De rapporten zullen door de raad behandeld worden, wat ons zal toelaten om nog meer op de hoogte te zijn van wat er op onze vliegplaatsen gebeurt.

Natuurlijk hopen we dat er niet te veel incidenten zullen ingevoerd worden in deze database... net zoals wij hopen dat uw noodvalschermscherm lekker warm in zijn container zal blijven zitten...

Goede vluchten, Jean-Yves.

Published date	12/12/2018
Document number	SUPAIR_2018/12/002
Page number	1 / 2



Safety info

STATUT :

☐ LOW

☐ MEDIUM

☒ CRITICAL

SUBJECT : **ACRO BASE harness**
Lateral adjustment straps tear

Problem description :

Caution, the side backrest adjustment strap (higher one) may be damaged in the adjustment buckle.



Concerned products :
ACRO BASE harness
Indice A1 à B4



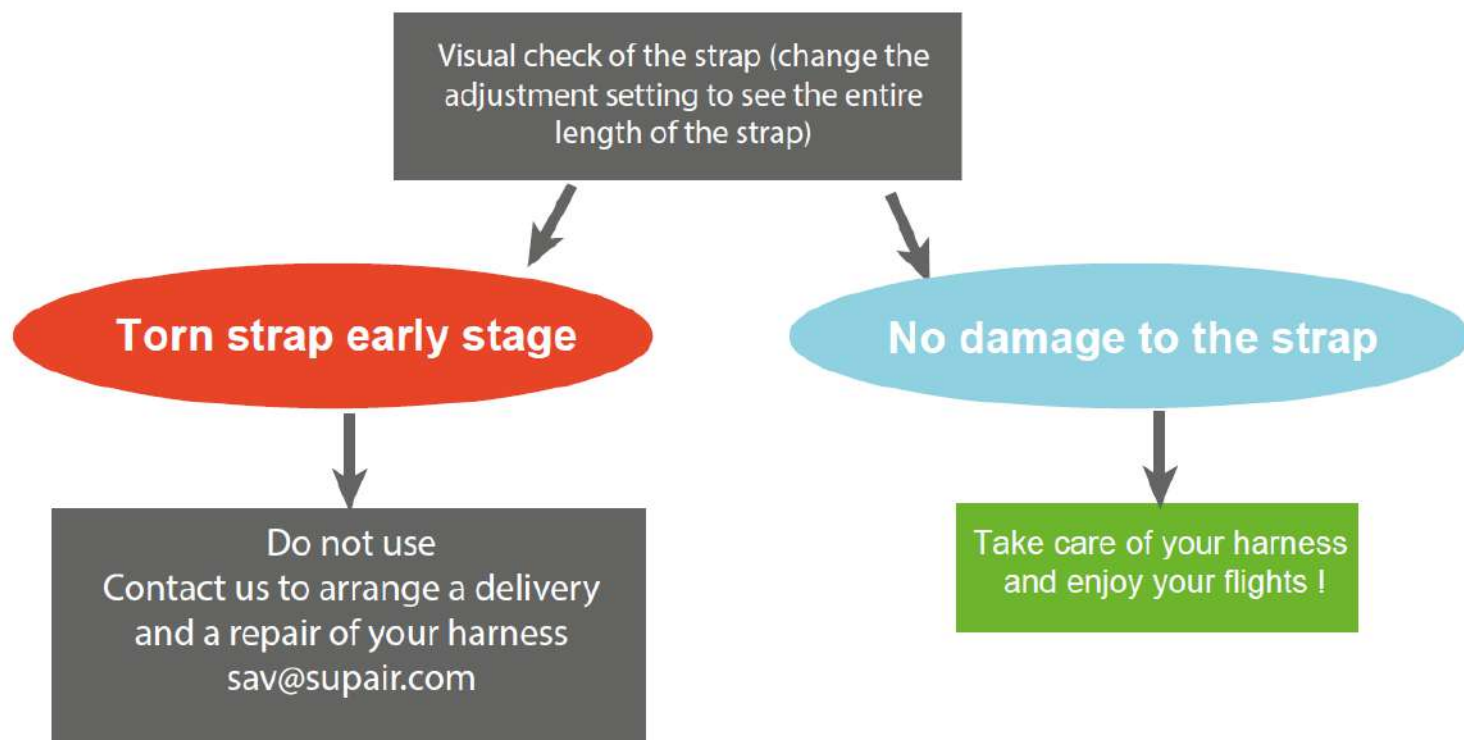
Facts/ Ascertainment :

The upper lateral backrest tilt adjustment strap might start to tear during use. This tear can lead to a complete rupture of the strap. This specific strap does not affect the harness' structure but might impact the support of the pilot, making the harness uncomfortable especially if the second adjustment strap is not set properly.

This can also lead to a lack of position awareness and support of the pilot and might have consequences on certain phases of flight.

Suite page 2 ►

Procedure to follow :



Person able to perform the harness :

☒ USER

☒ DEALER

☒ MANUFACTURER

DELAIS : The inspection must be done immediately

Documents recipients :

☒ USER

☒ DEALER

☒ SCHOOLS

☒ CLUBS

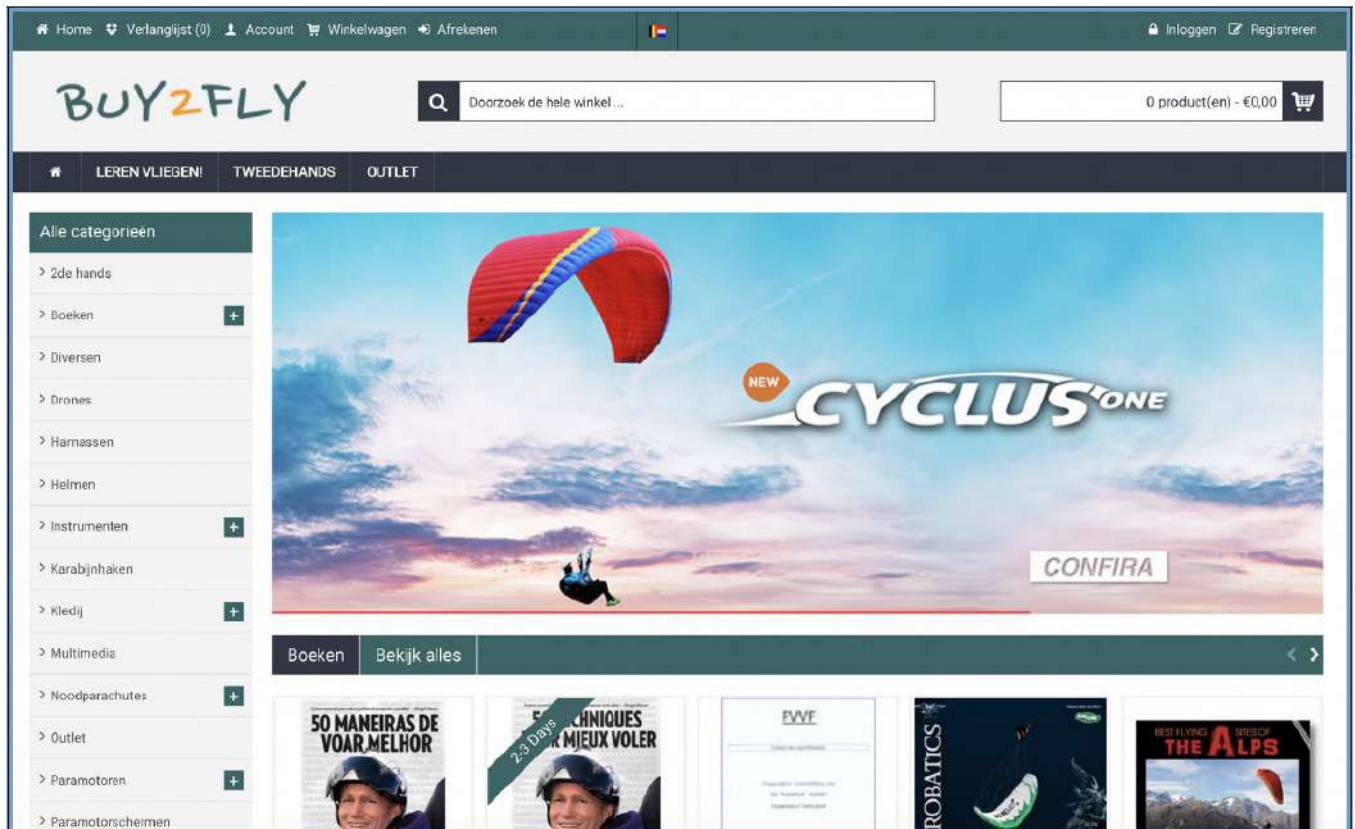
☒ MAGAZINES

☒ ASSOCIATIONS

Communiqué sécurité : SUPAIR_2018/12_002

WWW.BUY2FLY.BE

De shop voor al uw materiaal



OPGELET, HET WAAIT !...

Wat nu ? Deze droevige maand maart zou in ideaal gezien moeten overeenstemmen met het begin van ons vliegseizoen, maar de stormwind en de regelmatige stortbuien maken zelfs wandelen, fietsen of elke ander buitenactiviteit (buiten duiken misschien) weinig aantrekkelijk. Hoe kunnen we dan deze vreselijke weersomstandigheden, die we sinds enige tijd ondergaan, in ons voordeel gebruiken ? Door ons te instrueren, zowaar, om (nog) beter voorbereid te zijn op de terugkeer van goede condities...

De mooie principes...

De lectuur van een recent artikel over landingen bij harde wind en de doorbuigende bomen in de tuin hebben me aangezet om dit actueel onderwerp aan te snijden (zelfs al is, uiteraard, de enige manier waarop men wind van 80 km/u kan benaderen, het materiaal mooi opgevouwen in de kast te laten liggen – de slimmeriken, die de pagina al wilden omslaan, hadden dit al lang begrepen).

In het artikel schreef de auteur op een Sibillijnse manier dat vanaf het moment dat men de grond raakt, men het scherm onmiddellijk moest controleren om niet over de grond gesleept te worden... Dit is de evidentie zelf, zullen de slimmeriken, die de pagina al bijna omgedraaid hadden, zeggen en nochtans... door er met nogal veel vliegmakkers over gesproken te hebben over de jaren heen, lijkt deze evidentie vaak een vrome wens die soms moeilijk in praktijk om te zetten is.

Parallel hiermee, en ondanks de vele literatuur die hierover beschikbaar is, ziet men nog (te) regelmatig piloten weinig elegante salto's maken als ze hun scherm recht zetten op de start, buiten het landingsveld terecht komen (wat steeds een schande is) of in de bomen eindigen (ook een schande en slecht voor het materiaal) als het al niet in het ziekenhuis is (door elders te eindigen of... door uit de boom te vallen). Kortom, het kan waarschijnlijk nuttig zijn om de evidenties en het in praktijk brengen ervan te herhalen - eens te meer. Dat zij die nooit verrast werden door een windstoot me de eerste steen werpen en naar het volgende artikel doorgaan.

Starten... of niet ?

"Zolang men de voeten op de grond heeft, vliegt men niet".

"Het is beter spijt te hebben van aan de grond te staan dan spijt te hebben van in de lucht te zitten".

Dergelijke vanzelfsprekendheden gaan zeker en vast de overblijvende slimmeriken vervelen en ergeren, maar het is nochtans belangrijk om aan de verstrooiden te herinneren dat men, zolang men niet gestart is, men nog een keuze heeft. Zolang men het scherm niet recht is beginnen zetten, kan men inderdaad nog steeds een stap terugzetten (ja, ik weet het, de grappenmakers zullen zeggen dat dit in de lucht ook kan, vooral met harde wind, hahaha...).

OPGELET, HET WAAIT !...

Maar heel ernstig nu, het afzien van starten is zelden een schande en, integendeel, soms zelfs het enige redelijke wat men kan doen... zolang men dit nog kan. Bij stevige wind -en welk ook het niveau van de piloot is- behelst het « eenvoudige » feit dat men zijn scherm begint recht te zetten een onherroepelijke start en dus de verplichting om deze situatie te beheersen. Indien men de minste twijfel heeft over zijn capaciteiten om dit correct te doen tot op het einde (aan de grond, zonder blessures, en het scherm geplooid en in de zak), kan men zich beter onthouden.

Indien u uiteindelijk toch beslist te vertrekken, wordt u verondersteld te weten hoe u dit moet aanpakken en dergelijke condities in relatieve veiligheid reeds te hebben ondervonden, zoals verder uitgelegd. Even herinneren dat al uw acties vanaf dat ogenblik inderdaad slechts « één-richtings-verkeer » riskeren te zijn, en de absolute prioriteit is dus zoveel als mogelijk permanente controle over het de vleugel te behouden, want elke correctie zal moeilijk of zelfs onmogelijk zijn.

De gewoonlijke raadgevingen, op een hoopje : een minimale impuls, goed naar het scherm lopen om de energie in het opstijgen ervan te beperken en zo weinig mogelijk te moeten remmen (idealiter helemaal niet) gedurende de temporisatie, onmiddellijk elke afwijkende beweging corrigeren. Zij die de « cobra » -start goed beheersen, kunnen uiteraard deze methode gebruiken, die bijzonder gepast is voor hardere wind.

Sommige andere raadgevingen lijken minder gekend te zijn – of vaker vergeten :

- Zich indien mogelijk lager in de helling plaatsen en niet bovenaan, waar de windsnelheid maximaal is (venturi-effect). Daarenboven zal het scherm, dat zich hoger bevindt dan de piloot, minder moeten stijgen om boven de piloot te komen en zal dus minder energie opnemen. Daarentegen, als de helling erg steil is en/of onregelmatig, riskeren deze voordelen tenietgedaan te worden door een minder comfortabele positie (en moeilijkere verplaatsingen).
- Het beste moment kiezen om het scherm recht te zetten is één van die trivialiteiten die vaak genegeerd of slecht toegepast worden. Zelfs al is het voor vrijwel iedereen vanzelfsprekend dat men bij hardere wind beter kan wachten op een “inzakking”, een windstiller moment, kijken sommigen toch niet voldoende naar de omgeving (beweging van de bladeren, takken, windzak...) om deze momenten te voorzien en vooral, om hun einde ter voorspellen en zich niet “per verassing” meegevoerd te worden door de wind.



OPGELET, HET WAAIT !...

In de lucht word je weggedrukt...

Met sterkere wind is het in principe gemakkelijk om in de lucht te blijven na de start, door gebruik te maken van het dynamisch effect op de helling. Daarentegen is het heel belangrijk zijn positie te kiezen, waarbij men steeds zijn grondsnelheid bewaakt en niet wacht tot deze nul wordt om te reageren en beslissen te bewegen. Men moet inderdaad nooit vergeten dat het verschil in grondsnelheid met wind “van voren” en “van achteren”, t.t.z. de snelheid waarmee men “terrein kan verliezen”, steeds het dubbele is van de windsnelheid. Een slechte beslissing kan dus snel onherroepelijk worden.

Laten we dit proberen te illustreren door enkele eenvoudige berekeningen, vertrekkende vanuit het principe dat we « handen hoog » vliegen aan ongeveer 10 m/s (36 km/u) en dat men twee halve cirkels maakt (bijvoorbeeld om met rugwind te vliegen en daarna terug met tegenwind) in ongeveer 10 seconden (wat me een minimum lijkt)

- Met een wind van 25 km/u (7 m/s), is het verschil in snelheid 50 km/u (14 m/s) . Om onze twee halve cirkels te maken, zullen we dus 140 m afdrijven (10 s x 14 m/s). Met tegenwind vliegen we aan 3 m/s en zullen we dus 47 seconden nodig hebben om deze 140 m terug “in te halen” en terug te komen tot op ons startpunt.
- Met een wind van 29 km/h (8 m/s), is het verschil in snelheid 58 km/u (16 m/s) . In dezelfde omstandigheden zal het afdrijven dus ongeveer 160 m bedragen en zullen we 80 seconden nodig hebben om terug te komen aan 2 m/s.
- Met een wind van 32.5 km/h (9 m/s) en een snelheidsverschil van 65 km/u (18 m/s), drijven we 180 m af en duurt het aan 1 m/s 180 seconden, dus 3 minuten om terug te geraken.

Deze berekeningen tonen aan dat de exponentiële verhoging van de gevolgen van onze acties deze zeer snel onbeheersbaar kunnen maken. Een variatie in windsnelheid van 1 m/s, die ogenschijnlijk onbeduidend is (lager dan om het even welk Venturi-effect), kan in sommige gevallen het verschil maken tussen “terug naar huis” of “naar het ziekenhuis” (goed, laten we positief blijven, laten we eerder zeggen tussen “café” en “uit de boom klimmen”).

Natuurlijk hebben we in de bovenstaande voorbeelden geen rekening gehouden met de bijkomende snelheid die men kan bekomen door de speedbar, maar zijn doeltreffendheid kan redelijk beperkt zijn, vooral bij de “beginnersschermen” van de minst ervaren piloten.

Anderzijds hebben we ook geen rekening gehouden met mogelijke Venturi-effecten, in het bijzonder boven een kam (met het bijhorende liftverlies) noch met enig vliegincident bij turbulentere omstandigheden. In ieder geval is het steeds goed een bepaalde veiligheidsmarge in acht te nemen.

OPGELET, HET WAAIT !...

Tenslotte is het misschien ook goed te herhalen dat de snelheidsaanduiding die door een GPS gegeven wordt, niet altijd volstaat, want ze zal dezelfde zijn of men nu vooruit of achteruit vliegt – zoals de grappenmakers van daarstraks trouwens goed begrepen hadden. Visuele referentiepunten blijven dus onmisbaar.

Terugkeer naar de grond

Van wat voorafgaat kan men afleiden dat het bereiken van het landingsterrein (of zelfs gewoon een ander bruikbaar terrein) soms problematisch kan zijn. In extreme gevallen, kan men zelfs genoodzaakt zijn « ter plaatse » te landen, waarbij men met de versneller moet werken...

Afhankelijk van de « keuze » die men nog heeft, is het raadzaam erop te letten dat men zo ver mogelijk wegblijft van turbulentiebronnen. Bij sterke wind kan een boom, een gebouw of zelfs een lichte helling de oorzaak zijn van rolwinden die tot ver te voelen zijn. Het is dus a priori verkieslijk te gaan landen in het « begin » van het terrein maar -paradoxaal genoeg- is het door deze plaats te viseren dat men het meeste risico loopt om te kort uit te komen en men te weinig plaats (en tijd) zal hebben om achteruit te lopen eens men aan de grond staat (wat in een bepaalde mate onvermijdelijk is, zoals hieronder uitgelegd). Men moet dus het beste compromis vinden.

Na geland te zijn, is het uiteraard noodzakelijk -zoals mensen die begenadigder zijn dan ik overigens al beschreven hebben- om de controle over het scherm te behouden en zo te vermijden dat men op een lamentabele manier over de grond gesleept wordt (wat steeds vervelend is, vooral als er getuigen zijn). Praktisch gezien is het probleem dat, zodra men de grond raakt, de luchtweerstand van het scherm niet meer kan gecompenseerd worden door het daalgetal en plotsklaps merkbaar wordt door een afremming (een tractie in de richting van de wind). Dit fenomeen wordt nog versterkt want de snelheid van de vleugel, die in grote mate afhangt van het gewicht van de piloot, vermindert ook vanaf het moment dat een deel hiervan op de grond landt (wat onmisbaar is om aan de tractie van de luchtweerstand te weerstaan).

Om uit deze vicieuze cirkel te geraken, is er maar één oplossing : naar het scherm toelopen, om het zo veel als mogelijk te ontlasten en het gemakkelijker op de grond te krijgen. Vervelend is het feit dat, tenzij men « getwist » zou landen (wat ik à priori niet zou aanraden), men ofwel achterwaarts moet lopen (good luck), ofwel zich omdraaien, wat niet noodzakelijk gemakkelijk is met de lift en de achterwaartse tractie van het scherm, die onmiddellijk in werking treedt door de gespannen vanglijnen, en de piloot die uit evenwicht is. Om deze reden heb ik het vaak nuttig gevonden om licht ineengedoken de grond te raken. Vervolgens, door zich onmiddellijk en snel op te richten en daarbij zich om te draaien, verlaagt men kort de trekkracht op de vanglijnen, net de tijd die noodzakelijk is om zich naar het scherm te kunnen draaien voor een efficiënte controle.

OPGELET, HET WAAIT !...

Zich zoveel als mogelijk voorbereiden

Zoals iedereen het in dit stadium al begrepen zal hebben, is het niet erg raadzaam te wachten tot men in een kritieke situatie terecht komt alvorens zich vragen te stellen en te oefenen om dit soort situaties de baas te kunnen.

Goed nieuws : de gevolgen van de effecten van sterke wind zijn terug te leiden naar theorie, gezond verstand en anticipatie, en het is mogelijk om zich in alle manoeuvres te oefenen in relatief veilige omstandigheden tijdens opzetoefeningen. Om zich zonder al te veel risico over de grond te laten slepen ingeval een oefening zou mislukken, is een plat en vrijstaand terrein ideaal. Of, met een oud scherm waarvoor men geen schrik heeft het te zullen beschadigen, kan men zich ook aan de rand van een klein bos zetten, dat ons zal tegenhouden in voorkomend geval – niet eleganter maar efficiënt. In ieder geval moet men een helm dragen en -als men beginner is- het op een progressieve manier doen en wachten dat men de basis beheerst alvorens het te proberen in werkelijk (te) harde wind.

Goede voorbereiding dus, en goede vlucht aan allen zodra de goeie vliegdagen er weer zijn !

Patrick

DOSSIER: SOARING

SOAREN

EENTONIG

INSPIREREND

VERSLAVEND

Tekst en foto's: Rudi Roelens

facebook: West Coast Windseekers

Je hoort het vaak bij de bergvliegers
"soaren niets voor mij, van links naar
rechts vliegen veel te eentonig"

We merken de frustratie van de
bergvlieger die wat komt oefenen op
het strand. Vallen en opstaan,
scherm ploft langs alle kanten op de
duinen. In het zand bijten, over de
duin met een flinke smak tegen de
grond.

De soarder moest uitwijken voor een
ongecontroleerde start, komt stil
boven de piloot hangen met de vraag
"alles ok?"

De gevaren (top 5)

- Onderschatten van weer en wind
- Te weinig schermbeheersing
- Vliegen met slecht /gevaarlijk materiaal
- Veel piloten op een kleine ruimte
- Negatief gaan (eenzijdige stall)

Foto ArXperience.be: Rudi Roelens en Mario Deroo

Oefening: wingtippen zonder grondsnelheid

DOSSIER: SOARING

De Franse kust en bepaalde plaatsen langs de Belgische en Nederlandse kust hangen bij gunstige wind vol met schermen. Niet enkel lokale piloten maar ook heel veel Belgen. Ondanks de drukte en de vele ongeclassificeerde schermen die door elkaar vliegen gebeuren er weinig of geen noemenswaardige ongelukken. Als er dan toch iets misgaat is het vaak te wijten aan de piloot die onvoldoende kennis heeft van het materiaal of onvoldoende schermbeheersing heeft in hardere wind.

In dit artikel wil ik dieper ingaan op het soaren en wat tips geven om de nieuwkomers een veilige toegang te bieden. Hoe gaan we van eentonig naar een verslaving voor de sport op een veilige manier.

Soaren- een andere manier van vliegen.

De bergvlieger zal het niet nieuw vinden. In de bergen wordt er reeds jaren gesoard op de stijgwind langs de bergflank. Op de duinen vliegen is dan weer een totaal andere discipline. Er wordt op lage hoogte gevlogen en het starten gebeurt vanaf het strand. Met het scherm in cobra stijl lopen we de duinen op tot we in de stijgende windkoepel komen. Deze techniek vergt een hele goede schermcontrole en wordt beter aangeleerd bij minder harde wind. Tenzij je natuurlijk graag proeft van het zand en de doornen achter de duinen. Met standaard vliegmaterialen kan een goede schermbeheerser vliegen met windsnelheden tot 25 km/u. Met miniwings kan dit tot windsnelheden om en bij de 45km/u. Het kan natuurlijk altijd meer hoe harder de wind hoe lager de foutmarge.

De ideale wintertraining, spelenderwijs de schermbeheersing oefenen.

Waar we vroeger afhankelijk waren van een lierclub of een lange rit naar de bergen kunnen we op deze manier vliegen op de natuurkrachten zonder externe hulp. Voor de meeste Belgen is de Nederlandse/Belgische/Franse kust minder dan 2 uren rijden. Het grote voordeel, je kan er tientallen starts maken en uren vliegen. Zelf heb ik mijn parapente steeds in de wagen en na mijn werkschift hang ik dan ook vaak boven de duinen. We zien vaak piloten oefenen op het strand. Het is dan ook geweldig om veilig te kunnen trotseren met onze schermcontrole bij stevige condities. Als extra meerwaarde wordt de startvaardigheid verder getraind wat op een bergstart een rustig gevoel biedt voor de vlucht. Wat ik echter als nadeel voel bij mezelf is het niet meer voorwaarts starten. In de bergen bij nul wind op de start heerst er dan wel enige twijfel bij mezelf al komt dat steeds goed. TIP: voorwaartse start ook blijven oefenen!

DOSSIER: SOARING

Is duinsoaren gevaarlijk?

We vliegen op lage hoogte wat soms een verkeerdelijk beeld geeft van de aanwezige gevaren. Door de geringe hoogte mag er niets misgaan of we knallen tegen de duinen. Op lage duinen hebben we al snel 25km/u wind nodig. Als deze cross op de duinen staat halen we met (half) rugwind snelheden tot boven de 40km/u. Door de laminaire zeebries hebben we niet of minder te maken met inklappers door onstabiele lucht. De grond is altijd dichtbij, de duinhelling en stranden zijn niet minder hard dan een droog akkerveld.

De vliegcondities

Om te soaren hebben we hardere wind nodig dan bij het bergvliegen. Schat de condities goed in volgens je eigen vliegniveau. Het heeft geen nut om de wind op het strand te meten, boven op de duin zal er door de venturi-wind een veel hardere wind staan. Loop eerst even de duinen op en voel de wind op het hoogste punt.

Bij aankomst aan de duinen zijn de andere piloten geen marker om te beslissen om te vliegen. Kijk goed welke schermen er in de lucht hangen. (miniwings, EN-A, EN-B, EN-C...)

Wie met zijn bergscherm aankomt en enkel miniwings ziet hangen moet al niet meer de moeite doen om de wind te gaan meten op de duinen.

Een goede tip hierbij: ga met je gezicht in de wind staan en voel de wind, maak dan voor jezelf een berekening en plaats daar een windsnelheid bij. Pas dan doe je de controle met een windmeter om jezelf al dan niet te corrigeren.

Gustwinden

De condities kunnen optimaal lijken met maximum windstoten tot 25km/u. Echter kan het gevaarlijk zijn om met ver uiteen liggende min. en max. windsnelheden te vliegen. Door het wegvallen van de wind zal de lift verdwijnen met gevolg dat je verder achter de duinen gaat vliegen om in de hoogste liftband te blijven, een plotse windstoot kan je achter de duin plaatsen. Met sterk variabele windsnelheden verhoogd het risico op een front Stall.

Crosswinden

De wind mag maximum 30 graden cross staan op de helling. Bij meer dan 30 graden verlies je de liftband omdat de moleculen dan langs de duin scheren. Hoe rechter (haaks) de wind op de duin hoe aangener vliegen. (grondsnelheid lager dan bij deels rugwind)



Foto: Rudi Roelens
(Belgische kust)

DOSSIER: SOARING

Materiaal

Een oud scherm maar toch nog visueel in goede staat is voldoende om te soaren? NEEN deze schermen kunnen nog dienst doen om te groundhandlen maar mag je in geen geval mee vliegen. Soarschermen worden net zoals een bergscherm gekeurd. De duurzaamheid is afhankelijk van het merk en de manier hoe je je materiaal behandelt. Het hoeft niet gezegd dat zand een grote vijand is van onze schermen, daarenboven komt er nog de zoutlucht bij. Een goede soarder mag in principe geen zand in het scherm hebben. Een poreus scherm of/een een slechte trim kunnen levensgevaarlijk zijn om mee te vliegen. Ook in dynamische stijgwind kunnen slechte schermen onbestuurbaar worden. Een gevaar voor jezelf maar tevens ook voor de mensen die in de buurt vliegen of onder jou op het strand vertoeven. Het harnas en helm moeten dezelfde bescherming bieden als in de bergen. Ik raad iedereen aan om een harnas te vliegen met een (dikke) mouse airbag. De reserve haal ik er uit om aan de duinen te vliegen. Door de lage vlieghoogte kan deze enkel voor problemen zorgen en/of vol zand komen te zitten. Aan de Opaalkusten vlieg ik dan wel met een harnas met reserve, daar haal je al snel hoogten tot 300 meter boven de waterlijn. Stevige handschoenen zijn geen luxe om de lijnen van het scherm te besturen tijdens het starten en corrigeren van het scherm tijdens het naar boven stappen op de duinhelling.



Foto AirXperience.be: Rudi Roelens en Mario Deroo

DOSSIER: SOARING

Vliegen met andere piloten in een dynamische koepel

Er hangen vaak vele piloten samen in de lucht. Door de geringe ruimte vlieg je dan ook heel dicht naast elkaar en het vergt wat ervaring om te keren zonder andere piloten te hinderen. Bij het kruisen zit de piloot die langs de helling vliegt even uit de wind wat voor de beginnende piloot meestal als onaangenaam ervaren wordt. Als er piloten in de lucht hangen probeer dan niet te starten onder deze piloten, zoek een plekje waar op dat moment niemand vliegt.

Het komt maar al te vaak voor dat een piloot ongecontroleerd start en over de duin getrokken wordt. Stel dat je daarbij een piloot die langs de duin vliegt meeneemt met de lijnen... Vlieg niet langer dan een klein half uurtje en ga dan even landen. Na een half uur, of bij sommigen zelfs na enkele minuten verdwijnt de concentratie. Dan nemen ze bochten zonder eerst te kijken of er iemand achter hen hangt. Je bent snel terug op het strand om even te rusten, als je er immers tegenopziet om opnieuw te starten dan betekent het dat je niveau "start-techniek" onvoldoende is. Op een kleine site kan je met veel volk een beurtrol maken zodat iedereen wat kan vliegen. Het groundhandlen is aan zee ook een discipline op zich dus je hoeft niet stil te zitten als je even niet vliegt.



Negatief gaan

Een gevaar bij het soaren dat onze aandacht verdient. Dit is tevens een gevaar in de bergen maar door de geringe hoogte bij het soaren en de hogere grondsnelheid kan dit gevaren met zich meebrengen. De klap waarbij je de grond raakt kan dan ook hevig zijn en gaat meestal gepaard met een draaiende beweging (helico).

De factoren die bijdragen tot het negatief gaan zijn;

- . ongemerkt aangeremd vliegen vanwege de grondsnelheid dicht bij de grond met cross wind in de rug.
- . schermen met hoge performance hebben een hoger stall punt. EN-C schermen en hoger hebben al vlug een remweg die 20 cm korter is dan bij EN-B en EN-A schermen.
- . poreuze schermen of verkeerde trim hebben een lager stall punt.
- . de windgradiënt langs de duin (hoe oneffener het reliëf hoe meer gradiënt, vooral bij cross wind)
- . tegen de wind in willen landen en te diep aanremmen om op het laatste scherp te bochten.

DOSSIER: SOARING

Training en opleiding

Heb je interesse om te soaren aan de Belgische/Franse/Nederlandse kust zorg dan voor een goede begeleiding. Je kan zelf het warm water uitvinden en zonder voorafgaande info je materiaal kiezen en de condities inschatten. Maar het loont om een degelijke begeleiding te volgen net zoals bij het bergvliegen. Het voordeel bij het duinsoaren is dat de start en landing heel dicht bij elkaar liggen. Je kan al snel op iemand afstappen en vragen om hulp of nuttige info. Je zal merken dat die soarfreaks best wel aardige personen zijn die graag hun vaardigheden met je delen. Op facebook "west coast windseekers" vind je info betreft het soaren. Dit is tevens een forum waar iedereen kan afspreken met andere leden om samen te gaan vliegen aan de kust. Dit is onafhankelijk van een vliegschool, iedereen is welkom!

AirXperience.be is een vliegschool aan de kust die vooral actief is in het opleiden van schermcontrole, starttechnieken en het soaren. Het is trouwens een goede training voor bergvliegers om hun starttechnieken te verbeteren. Altijd leuk om op een bergstart het scherm bij te sturen zonder dat het ongecontroleerd over de andere schermen scheurt. Een goede start is meestal een rustige vlucht! Met de perfecte starttechniek kan je tevens gonfleren op een hoge bergstart, zo kan je aan je scherm aanvoelen hoe de condities in de lucht zijn, als het rolt op de start zal het niet laminair zijn in de lucht. **Vlieg je nu in de bergen of aan de kust houd rekening met fauna en flora.** Ook aan de kust is er een regelgeving waar en wanneer er mag gevlogen worden. Stel gerust uw vragen via FB "west coast windseekers".

Miniwings

De miniwings zijn populair aan de kust. Dit zijn kleinere vleugels die je kan controleren in hardere wind. Ze werden ontworpen na de speedwings die gebruikt worden om te speedriden, paraski (speedflying op ski-pistes). Miniwings werden zo ontworpen dat ze meer draagvermogen hebben zonder in te boeten op snelheid. Op die manier kunnen we met miniwings vliegen in hardere winden tot wel 50km/u. Deze vleugels zijn eerder stabiel en zitten zo wat tussen de parapente en de acro schermen. Hedendaags is de grens tussen miniwings en de gewone parapente veel kleiner geworden. Miniwings worden groter zonder te moeten inboeten in performance. Miniwings hebben een hoge fun factor door de wendbaarheid en de zeer snelle reactie. Voor je met een miniwing gaat vliegen moet je dit scherm voldoende vertrouwd maken met je eigen kunnen. Alles gaat immers veel sneller, wat ook de reactie van de piloot veel sneller eist. Door de snelheid waarmee je vliegt is de foutmarge veel kleiner. Denk ook aan de andere piloten in de lucht die trager vliegen dan jezelf als je onder een miniwing hangt. De meeste ongevallen met letsels (vooral rugletsels) gebeuren met miniwings. Hou voldoende afstand tussen jezelf en de duinhelling, het is niet iedereen weggelegd om al vliegend de bikini los te maken van de rustende dame op het strand :)



DOSSIER: SOARING

Tot slot nog een samenvatting (tips en tricks)

. Zorg dat je materiaal vliegwaardig is, vlieg met een harnas die voldoende bescherming biedt, goed schoeisel, een bril kan je beschermen tegen oogletsels als je achter de duin in de doornen beland en vooral: DRAAG EEN HELM.

. Als er zand in het scherm aanwezig is reinig dan het scherm na het groundhandlen alvorens te vliegen (STALL). Met een goede schermcontrole kan je het scherm omgekeerd opzetten en zo het zand er uit laten vloeien, let wel: dit train je beter met minder wind tot je deze techniek goed beheerst. Als het scherm ongecontroleerd op de instroomopeningen neerploft kan het scherm ernstige schade oplopen. Je kan het scherm ook gewoon uitschudden op de grond als je deze techniek onvoldoende beheerst.

. Voel je je niet op je gemak door de drukte wijk dan uit naar het strand. Zoek de vrije ruimte, je hoeft niet tussen de menigte te vliegen de duinen zijn voldoende uitgestrekt.

. Vlieg niet te lang, ga af en toe eens landen en neem een pauze. De duur is niet van belang, enkel de fun factor.

. Respecteer de vlieglocatie. Loop niet (onnodig) door de beplanting op de duinen. Vlieg niet bij overbevolkte stranden, de badgasten worden aanzien als bron van inkomsten dus hou daar best rekening mee om de vliegplaats te kunnen behouden. Vlieg niet over badgasten die op de duinen liggen, niet over de strandcabines en zeker niet over terrassen van strandbars. Neem steeds je afval mee en ruim alles netjes op.

. Respecteer de wetgeving. Dit niet enkel wanneer waar mag gevlogen worden maar ook de plaats waar je de wagen achterlaat. De meeste kustsites liggen in natuurgebied. Dat ligt heel gevoelig bij de lokale besturen. Bij inbreuken wordt een site al snel gesloten.

. Observeer, neem inlichtingen en luister!

. Starten bij lage duinen gebeurt vanaf het strand, probeer niet boven op de duin te starten. Als je niet met het scherm op de duin kan lopen duidt dit op onvoldoende schermbeheersing.

. Vlieg je aan de Franse Caps, de Opaalkust, houd dan steeds de zee in het oog. De witte schapen (schuimende golven) zijn een teken van aankomende harde wind. Als je de schuimende golven ziet aankomen vanuit zee ga je best zo snel mogelijk landen.

Opgemaakt door Rudi Roelens naar het Belgisch en Noord Frans (Caps) reglement.
Bron (deels): Martijn Geurts Knvvl Nederlands reglement.

DEN OVERGANG

Op 2 jaar tijd alles vernieuwd: harnas, hoogtemeter en uiteindelijk ook de vleugel. Dat laatste was uiteraard de grootste stap, van een sportklastoestel (met mast) naar een mastloos toestel, een competitievleugel. Jawel, een nieuwe.

Het harnas met metalen schuifstelsel en kick-ass, eens afgesteld is een aanrader. Je blijft in horizontale positie, hoe hard je de speedbar ook aantrekt. Rechtkomen? Voeten intrekken (benen niet gestrekt houden), duwtje op de speedbar en je hangt rechtop. Peace of cake. In horizontale houding kan je nog wat spelen met je hellingshoek door de vergrendeling met je achterwerk te bedienen, kick-ass dus.

M'n (2de) hoogtemeter van 22 jaar oud werkt nog prima, maar eentje met ingebouwde GPS, thermiek-assistent, Pitot-snelheidsmeter, hoogte boven reliëf-aanduiding, grondsnelheid, ... spreekt me nu toch iets meer aan. Deze 3de hoogtemeter in m'n vlieg carrière is een hightechding, waarmee ik zelfs niet meer in het groot 'display' vóór mij hoef te kijken. Gewoon op het instrument kijken en ik zie alles. Hilarisch gewoon, ik ben weer één met m'n leefomgeving.

De vleugel, een verrassing, een eyeopener. Ik wou een handig instapbaar toestel voor 'den overgang' van sport- naar competitieklasse. Ik opteerde voor eentje met geen al te grote spanwijdte, 10 cm minder dan mijn sportklasse-toestel uiteindelijk, van 10,25m naar 10,15m.



Maillen, 15 april 2018: ophanging op juiste hoogte afgesteld, wielen erop, ik ben klaar voor de eerste vlucht ... achter de dragonfly. Ik wou niet wachten op een bergstart, de drang was te groot. Ja ik weet het, overstap naar een competitie-bak, splinternieuw gekocht en dan direct gaan slepen. Gevoel van een 16-jarige of zo?

DEN OVERGANG

Vol zenuwen aan de sleepkabel op de dolly, VG op 50% zoals de handleiding ook voorschrijft. Waarschijnlijk ga ik oversturen, m'n oude vleugel heeft namelijk heel wat meer stuurkracht nodig en dat ben ik nogal gewoon. Dat wordt me ook nog eens gezegd door broerlief, hoewel ik dat niet echt meer hoor. De zenuwen gieren door m'n lijf, de leuze die ik m'n kinderen al die jaren verteld heb schiet me te binnen : 'doe het alsof je dit al jaren doet, laat je lijf reageren en denk niet (teveel) na. Anders zorgt je koppeke ervoor dat je jezelf tegenhoudt'. ... Goed dat ik me dat zelf nog eens vertel.

Ik geef teken, motor gaat volle gas, kabel komt onder spanning en scheuren maar. De vleugel wil snel omhoog, na de dolly los te laten trek ik aan, speedbar met gestrekte armen onder mij, maar hij gaat als een speer omhoog. De zijwind uit het Zuiden maakt de boel nog wat ingewikkelder.

Gelukkig gaat de Dragonfly eenmaal los – sleeppiloot William heeft wat in de gaten en tracht te compenseren – in een steile klim. Dat lukt vrij goed, de sleper komt terug op mijn hoogte, dank u William. Enkel dat het sturen met gestrekte armen niet eenvoudig is. Eigenlijk gaat dit allemaal zo snel, dat ik dit pas veel later allemaal door heb. Ik reageer instinctief, automatisch en overstuur het ding dan ook. Als een klepel onder een klok slinger ik achter de Dragonfly, een hele strijd.

Op 230m koppel ik af, veel vroeger dan bedoeld en kan efkes bekomen, wat een nerveus raketje. Dat werd me iets te onhoudbaar.

Nieuwe bevinding : op m'n oude vleugel heb ik het gevoel een 'solide ballustrade' vast te houden. Je weet wel, als er wat gebeurt heb je 'iets stevigs' om aan vast te houden. Dat gevoel mis ik totaal, net of ik een stuk loszittende buis vastheb. Maar de vleugel reageert wel op elk beweging, raar gevoel, efkes gewoon worden. VG terug naar 25% en jawel het ballustrade-gevoel is weer meer aanwezig. Wat een verschil, over VG gesproken.

Een thermiekske, hup indraaien. Ik merk dat mijn stuurwerk heel wat zachter mag. Deze vleugel reageert heel wat vlotter, zenuwachtiger bijna maar dat laatste is uiteraard een overgangsverschijnsel. Dit ding 'luistert' gewoon naar wat je vraagt, wat een verassing, wat een ervaring. Als ik denk 'naar links' draait-ie al. Ik durf niet aan 'steilbocht' te denken. Ik moet wennen maar ik weet nu al dat ik geen spijt hoeft te hebben van deze aanschaf.

De thermieken zijn aan de slappe kant en rommelachtig, toch win ik toch 120m in een 3-tal pogingen. De 'prullen'die ik tegenkom zijn voldoende om toch te stijgen. Met m'n oude vleugel – nochtans een goed thermiekend toestel – zou dit zeker niet in stijgen geresulteerd hebben, hooguit blijven hangen. Dat kan natuurlijk ook aan mij liggen. Feit is dat ik nu wel stijg, het betere glijgetal laat zich duidelijk merken.

DEN OVERGANG

Ik moet de vleugel wel iets meer tegenhouden om niet te hard in te draaien, beetje 'high-siden' dus. Achteraf in de volgende vluchten blijkt dat, als ik de VG helemaal afgooi (0%) dit ding met 2 vingers in de neus te thermieken is, niks 'high-siden'. Jawel, ik ben verliefd, niet tegen mijn vrouw zeggen.

Na 20 min. is het toch wel op, een zwakke thermische dag maar ik heb er toch heel wat uitgeperst, zeker voor een eerste vlucht met dit nieuwe ding. Nu het landen, nooit mijn sterkste punt geweest. Slik.

Het indelen is geen probleem maar op m'n voeten terecht komen, dat uitduwmoment herkennen, hoe ga ik dit afgerond krijgen? Ik ben ook benieuwd.

De wind staat dwars over het terrein, breedte terrein = 55 m en oh ja, waarvan we slechts 15 m mogen gebruiken. Gebruik van delta- en ULM-strook is namelijk gescheiden.

Er komt geen ULM aangevlogen en er staat er ook geen klaar om op te stijgen, dat is al wat. Dat windje is ook welkom. Nagenoeg alle deltisten staan aan de grond – het is geen sterke thermische dag – en hun ogen staan op mij gericht. Of course, what else ?

Dit toestel blijft veel langer glijden dan m'n oude, dat wist ik al en ondervind ik tevens al de hele tijd. Als ik aantrek neemt-ie snelheid op en duikt 'm nauwelijks. Wat een gerief, binnen sleuren zoals m'n vorige vleugel hoort er niet meer bij.

Ik zit aan de westkant van het terrein boven de akkers. Ok, normaal zou ik allang aan m'n final beginnen op dit punt op deze hoogte (zeg maar 'laagte') maar ik draai nog een 360, dit toestel moet dit kunnen. VG op 25%, ik ga in m'n final naar het oosten over de akkers en zal op het laatste naar het zuiden draaien richting landingsstrook. Als ik te laag zit moet ik vóór de dragonfly en de geparkeerde delta's indraaien, zoniet kan ik erachter landen.

Genoeg hoogte, oef ik ga achter de meute landen. Ik draai op Z, vlieg nog wat uit over de akker, ga over de rand van het landingsterrein en sta 5m verder over het gras op de voetjes. Een doellanding warempel, het laatste wat ik had durven dromen. Uitduwen gaat ook zacht en gemakkelijk. Alles is gewoon gemakkelijk aan dit ding. Ik dacht dat competitietoestel moeilijke vleugels waren ? Dit had ik al veel langer moeten aanschaffen !

Een tweede vlucht sla ik af, 'het kan alleen maar slechter worden nu'.

Neenee, de strijd die ik moest leveren om achter de dragonfly te blijven houdt me nu euforisch tegen. Ik ben niet echt een opgever maar dat ik al op 230m heb moeten afkoppelen zegt me toch iets. Vermoedelijk dat m'n ophangpunt naar voor moet en dat ik mogelijk ook nog wat meer VG zal moeten trekken als ik terug opnieuw erachter ga. Of toch eerst checken in de handleiding wat nu 50% VG is, dat 2de of dat 3de streepje ? Op naar een tweede vlucht, misschien nu toch eerst even een bergstart ... ?

DEN OVERGANG

Wat zeker is, is dat de laatste jaren door de fabrikanten véél aandacht is besteed aan de bestuurbaarheid van deze 'competitie-bakken'. Kleinere spanwijdte (= betere wendbaarheid), lager vleugelprofiel = (minder weerstand) en toch een sterke lift en hoge steeksnelheid. Daar zijn ze dan ook wel in geslaagd. Zo stuurt het ding zonder VG als een enkeldoeker. Toegeven dat je dan wel zoveel bar-druk ervaart dat een snelheid hoger dan 50 km/u niet mogelijk meer is. Niet doen dus bij een landing, wil je nog wat kunnen aantrekken. Ook niet bij een start trouwens, je moet van de berg weg kunnen geraken.

Wil je sneller dan trek je de VG tegelijk aan met het aantrekken van de speedbar. Voor elke snelheid heb je eigenlijk een VG-stand. Deze vleugels zijn voorzien van een serieuze VG (tiens, dat dacht ik van m'n oude ook al ...) en je dient daar dan ook veel meer mee te werken.

Het achterliggend idee is eenvoudig : voor meer snelheid trek je meer VG. Meer VG = minder pitch-up, maar de toegenomen snelheid produceert opnieuw voldoende tegendruk en dus meer veiligheid. Ga je trager vliegen, kan je de VG laten opstaan, maar dat geeft minder pitch-up en dus minder veiligheid. Bij turbulente omstandigheden best te vermijden want je bent tuck-gevoeliger. Zet de VG dan best wat minder bij lage snelheden. Als ze dat nu eens automatisch zouden kunnen maken ...

Jan

Foto: Jerome Maupoint

POUR LES PURISTES DU CROSS

La Bonanza 2 est notre voile perf de cross pour les puristes des vols distance qui apprécient à la fois maniabilité et performance. La Bonanza 2 est née pour pourchasser l'horizon. Le Team R&D GIN a passé beaucoup de temps à perfectionner les caractéristiques de la voile accélérée, élément déterminant pour la performance en cross.

La voile accélère rapidement, offre un plané exceptionnel sur l'intégralité de la plage de vitesse, et excelle en turbulence et vent de face.

EN C // 6 tailles // 60-130 kg

DISTRIBUTEUR BELGIQUE - LUXEMBOURG

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

REVENDEURS

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

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

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

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

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

Coolvision - Luk Vansand
B8400 Oostende
info@coolvision.be - / +32 (0) 476 49 70 31



DISTRIBUTEUR BELGIQUE - LUXEMBOURG

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

REVENDEURS

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

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

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

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

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

Coolvision - Luk Vansand
B8400 Oostende
info@coolvision.be - / +32 (0) 476 49 70 31

Foto: Jerome Maupoint



POUR LES PURISTES DU CROSS

La Bonanza 2 est notre voile perf de cross pour les puristes des vols distance qui apprécient à la fois maniabilité et performance. La Bonanza 2 est née pour pourchasser l'horizon. Le Team R&D GIN a passé beaucoup de temps à perfectionner les caractéristiques de la voile accélérée, élément déterminant pour la performance en cross.

La voile accélère rapidement, offre un plané exceptionnel sur l'intégralité de la plage de vitesse, et excelle en turbulence et vent de face.

EN C // 6 tailles // 60-130 kg



www.gingliders.com/fr/

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 6 DECEMBER 2018

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Fabian Hernalsteen, Philippe Mal, Patrick Brison, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Leen Mortier, Nathanael Majoros, Olivier Georis, Jan Lauwers.

Budgetcontrole

De raad gaat over tot de budgetcontrole die voorbereid werd door Jean.

Lidgelden 2019

Na discussie en omdat een verhoging van het lidgeld op de algemene vergadering gestemd moet worden, zullen er twee lidgelden voorgesteld worden aan de leden: een geïndexeerd lidgeld (5 € meer) en het oude lidgeld zonder indexatie, ten minste tot de algemene vergadering. Een ander « Premium » -steunlidgeld zal eveneens voorgesteld worden (supplement van 40 €). Nathanael zal hierover een artikel schrijven voor de Fly.

Fly

De verschillende artikels die nog door sommigen moeten binnengebracht worden, worden opgelijst.

Volgende vergaderingen RVB

Maandag 14 januari. Maandag 28 januari (repetitie AV). Maandag 18 februari.

Algemene Vergadering

- 15-17 u: theorie-examens.
- 17u30 – 18u30: Bruce Goldsmith.
- 18u30 – 19u30: bar + snacks.
- 19u30: officieel gedeelte AV:
- Jaarrekeningen en budget
- Lidgelden
- Kwijting van de bestuurders
- Verkiezing
- Nadien: workshops en bar.

De oproepen met de agenda en de jaarrekeningen moet 2 weken op voorhand opgestuurd worden. Een deelname van 5 € zal gevraagd worden voor het gedeelte met Bruce Goldsmith, waarvoor men 2 dranktickets zal ontvangen voor de AV.

BPO 2019

Zal plaats hebben in Le Grand Bornand van 30 juni tot 6 juli.

BPMF-verzekering

Een verduidelijking zal gevraagd worden aan de BPMF.

FlyXtool

De Koninklijke Belgische Aeroclub heeft onze aanvraag positief ontvangen en gaat informeren naar de prijs van de verzekering voor het ter beschikking stellen van de gegevens. We zullen een contract-voorstel tussen de BVVF en de KBAC doen. De kosten zullen volledig ten laste zijn van de BVVF.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 6 DECEMBER 2018

Parachutewerpdag

Dit evenement was een groot succes, zoals gewoonlijk. De raad dankt de Pick-Up Club om dit zo goed georganiseerd te hebben.

Vliegboekje

Een akkoord werd gevonden over de kostenraming en de wijze om het vliegboekje te financieren.

Goedgekeurde brevet- en opleidingsaanvragen

Olivier Gillot mag zijn opleiding van Monitor parapente doen bij Ikarus.

François Lambert mag zijn opleiding tot Duopiloot parapente Fou d'L.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 14 JANUARI 2019

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Leen Mortier, Philippe Mal, Patrick Brison, Olivier Georis, Jan Lauwers, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Nathanael Majoros, Fabian Hernalsteen.

Effectief lidmaatschap

Robin Lefebvre wordt effectief lid.

Kandidaturen Raad van Bestuur

Robin Lefebvre is kandidaat, deze kandidatuur wordt aanvaard.

In 2020 zal het mandaat van 4 raadsleden afgelopen zijn.

Erkende scholen

De school Airsport wordt overgenomen door Robin Lefebvre. De noodzakelijke documenten werden getekend. De Raad wenst Robin veel succes.

BVVF-jaarrekeningen

De balans, de resultaatrekening en het budget, voorbereid door Jean, worden goedgekeurd ter voorlegging aan de algemene vergadering.

Lidgelden 2019

De raad is tevreden met de respons van de leden op de oproep om een verhoogd lidgeld te betalen.

Verslag erkende scholen

Philippe stelt voor en rapporten van de scholen te standaardiseren. Hij zal een voorstel doen.

Jean zal een nieuwe oproep doen om de rapporten te bekomen. De scholen die niet binnen twee weken een rapport opgestuurd hebben, kunnen hun erkenning verliezen.

Algemene Vergadering

- 14-16 u : theorie-examens.
- 16u – 18u15 : Bruce Goldsmith (start 18u15).
- 18u30 – 19u30 : Deuren A.V.
- 19u30 : Officieel gedeelte A.V.
- Nadien : bar.

De scholen zullen hun stand voor 16 u moeten installeren.

Projector + geluid: Philippe.

Scherm: Patrick.

Sandwiches: Leen.

Samenkomst om 13 u.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 14 JANUARI 2019

Agenda:

1. Activiteitenrapport 2018
2. Jaarrekeningen en budget + goedkeuring
3. Kwijting van de bestuursleden
4. Stemming lidgelden
5. Verzekeringen
6. Verkiezingen raad van bestuur

Jean zal de uitnodigingen samen met de agenda en de jaarrekeningen opsturen naar alle leden van 2018 en 2019.

Koninklijke Belgische Aeroclub

Zoals overeengekomen, zal de BVVF als lidgeld 5 € per BVVF-lid betalen.

Monitorenstage

Een aantal personen hebben zich geëxcuseerd, ze moeten een antwoord krijgen.

Het doel is eveneens de praktische examens af te nemen om definitieve Hulpmonitoren te benoemen (nadat ze tijdelijk Hulmonitor geweest zijn).

Dit zal gebeuren met hulp van de ller te Bevekom, een budget van 150 € wordt door de Raad toegekend voor de llerbeurten.

's Avonds zal er een maaltijd zijn en een rondetafelgesprek.

Jean moet een lijst van deelnemers opsturen naar Jean-Yves.

Brevetaanvragen

François Adrienne vraagt het brevet van Observator parapente. De raad vraagt aan Jean om advies in te winnen bij Pascal Lhoas van de club La Roch'Ailes, indien positief mag Jean het brevet afleveren.

Jean-Claude Bodart vraagt wat hij nog moet doen om het brevet van Monitor delta te bekomen. Na nazicht van de teksten en rekening houdend met de competenties van Jean-Claude, vraagt de raad hem nog een evaluatiestage te doen van één week in een buitenlandse school in de plaats van de voorziene twee weken en het praktijkexamen voorzien door de teksten.

Vormingsaanvragen

Kris Dierckx mag zijn opleiding van Duopiloot parapente doen bij Airsport.

Glenn Schalk mag zijn opleiding van Duopiloot parapente doen bij Airsport.

Bernard Mevis mag zijn opleiding van Duopiloot parapente doen bij Airsport.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 2 FEBRUARI 2019

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

Jan Lauwers, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Olivier Georis, Fabian Hernalsteen.

Effectief lidmaatschap

Ludovic Reenaerts, Alexandre Bancel, Robert Desmet, Patrick Van Beeck, Johan Van Brussel,

Vincent Molenberg, René Bosman, Peter Vande Casteele, Bernard Mevis, Peter Edel,

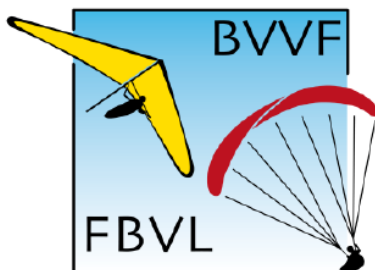
Marc Embrechts, Hilde Van Dyck, Denis Gaeremynck, Gert Van Eynde en Tom Ceunen

worden (terug) effectief lid.

Verslaggever: Jean.

Fédération Belge de Vol Libre a.s.b.l.

SECRETARIA(A)T
Stationsstraat 103
B-2860 St-Katelijne-Waver
TEL/FAX: + 32 (0)15 32 18 20
info@fbvl.be & info@bvvf.be



Belgische Vrije Vlucht Federatie v.z.w.

SIEGE SOCIAL(E) ZETEL
Rue Montoyerstraat 1 b. 6
Brussel 1000 Bruxelles
BBL 310-0902218-10
www.fbvl.be & www.bvvf.be

COMPTE-RENDU DE L'ASSEMBLEE GENERALE DE LA FBVL DU 2 FEVRIER 2019 A ZAVENTEM.

Comptes 2018, budget 2018, décharge administrateurs

Après le rapport du Conseil d'Administration de la FBVL ainsi que la présentation des comptes 2018 et du budget 2019, l'Assemblée Générale décharge les administrateurs pour l'année de fonctionnement 2018 et approuve les comptes de 2018 et le budget pour 2019.

Cotisations

L'Assemblée Générale vote également une augmentation de 5 € pour les cotisations, avec effet immédiat.

Assurances

Philippe Mal fait un point et une clarification sur les assurances.

Elections

Ensuite les membres sortants et rééligibles du Conseil d'Administration et les nouveaux candidats pour le Conseil d'Administration se présentent, suivi par les élections, avec le résultat suivant :

William Sterckx (nouveau candidat) : élu avec 62 voix sur 68;

Robin Lefebvre (nouveau candidat) : élu avec 60 voix sur 68.

Le président déclare l'assemblée générale close après la proclamation des résultats des élections.

Zaventem, le 18 février 2019.

Jean-Yves Squifflet,
Voorzitter / Président.

VERSLAG ALGEMENE VERGADERING VAN DE BVVF OP 2 FEBRUARI 2019 TE ZAVENTEM.

Jaarrekeningen 2018, begroting 2019 en kwijting aan bestuurders

Na het verslag van de Raad van Bestuur van de BVVF, de voorstelling van de jaarrekeningen van 2018 en de begroting voor 2019, geeft de Algemene Vergadering kwijting aan de bestuurders voor het werkingsjaar 2018 en keurt ze de jaarrekeningen van 2018 en de begroting voor 2019 goed.

Lidgelden

De Algemene Vergadering stemt eveneens een verhoging van 5 € voor de lidgelden, met onmiddellijke ingang.

Verzekeringen

Philippe Mal maakt een punt en verduidelijking over de verzekeringen.

Verkiezingen

Vervolgens stellen de uittredende en herverkiesbare leden van de Raad van Bestuur en de nieuwe kandidaten voor de Raad van Bestuur zich voor, gevolgd door de verkiezingen, met als resultaat:

William Sterckx (nieuwe kandidaat): verkozen met 62 stemmen op 68;

Robin Lefebvre (nieuwe kandidaat): verkozen met 60 stemmen op 68.

De voorzitter verklaart de algemene vergadering afgelopen na de afkondiging van de verkiezingsuitslagen.

Zaventem, 18 februari 2019.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 18 FEBRUARI 2019

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Jan Lauwers, Philippe Mal, Patrick Brison, Olivier Georis, Fabian Hernalsteen, Robin Lefevbre, William Sterckx, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Leen Mortier, Nathanael Majoros.

European Hang Gliding and Paragliding Union

Jean-Yves brengt verslag uit van de jaarlijkse vergadering van de EHPU. De raad beslist de DHV-ongevallendatabase te vervoegen, Jean-Yves zal Nathanaël contacteren om te zien of en hoe we dit kunnen implementeren in ons systeem of onze website.

Algemene Vergadering

Er was een goede sfeer op de AV, ondanks het feit dat deze later begon wegens de vertraging van het vliegtuig van Bruce Goldsmith die zijn lezing hield net voor de AV. De lezing was interessant. Jean zal de zaal al reserveren voor de volgende AV op 1 februari 2020.

Benoemingen

Voorzitter: Jean-Yves. Ondervoorzitter: Jan. Secretaris (dagelijks beheer): Jean. Referent Opleidingen: Jean-Yves. Referenten Wedstrijden: Nathanaël, Olivier, Jean-Yves. Referent Vliegplaatsen: Olivier.

Data volgende vergaderingen

Maandag 25 maart; Dinsdag 23 april; Maandag 27 mei; Maandag 24 juni.

Nationale parapente-ploeg

Thibault Voglet vraagt tennetjes (polo's) voor de nationale ploeg. De Raad gaat akkoord en vraagt hem een voorstel te doen. Jean-Yves zal hem dit meedelen.

Weekend van de Monitoren

Het gedeelte aan de lier werd afgelast wegens te veel wind, maar een zeer beperkte groep heeft toch getest om te kijken of het in de toekomst voor herhaling vatbaar is, gelukkig was de groep niet te groot.

De workshop heeft plaats gehad om 17u, gevolgd door de voorziene maaltijd. Er waren 16 deelnemers en men heeft er vooral gesproken over de nieuwe vereisten voor het Monitorenbrevet.

Fly

Artikels binnen te zenden tegen 15 maart:

- Rudi Roelens: soaring aan de kust;
- Hans Foré: parachutewerpdag;
- Jean-Yves: EHPU;
- Philippe: ongevallen;
- Olivier: wedstrijden;
- Thierry Moreau: precisielandingswedstrijd;
- Jan: delta;
- William: clubs.

Philippe stelt voor de Fly op Zinio te publiceren. Er zal een test gebeuren met de Fly's van 2018, Philippe informeert zich.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 18 FEBRUARI 2019

UBO-register

Jean zal deze wettelijke formaliteiten vervullen, hij zegt dat we tot 30 september hebben.

Praktische examens

De raad herinnert eraan dat elke BVVF-Monitor of monitor van een door de BVVF erkende vrije vlucht federatie (lid van de EHPU en/of de CIVL/FAI) een praktisch examen voor het BVVF-brevet van Piloot mag aftekenen.

Brevet- of opleidingsaanvragen

- Jean-Claude Bodart bekommt het brevet van Monitor delta.
- Jasmine Cryns mag de opleiding van Hulpmonitor parapente beginnen bij Airsport.
- De vraag van Valentin Esquenet op een opleiding voor Hulpmonitor parapente te beginnen, wordt geweigerd door de raad en zal gemotiveerd worden door een brief die Fabian zal schrijven.
- De vraag van Gaëtan Mignolet en Florian Ancion om het brevet van Piloot te bekomen zal pas kunnen mits het akkoord en het Monitorattest van Jean-Yves nadat ze aan sommige voorwaarden hebben voldaan (vliegboekje, ...). Jean-Yves zal hen hierover contacteren.

Verplicht circuit op de 7-Meuses

De Raad beslist de verplichting om het links circuit te volgen, op te heffen, wegens veiligheidsredenen.

Verslaggever: Jean.

LIDGELD & VERZEKERING 2019

De lidgelden voor 2019 werden geïndexeerd in februari. Daarenboven is er nu ook een « Premium » -lidgeld voor zij die willen helpen om een spaarpot te vormen voor de aankoop van vliegplaatsen e.a., de meerinkomsten zullen op een afzonderlijke rekening geboekt worden. « Premium » -leden krijgen een papieren lidkaart en stickers via de post, de anderen kunnen hun lidkaart downloaden vanaf MyBVVF, een bevestigingsmail zal verzonden worden om dit mogelijk te maken.

De dekkingen van de BVVF-verzekering blijven dezelfde (zie onderaan deze pagina). Bijkomende dekkingen bovenop de basisdekkingen zijn mogelijk mits bijpremies, zie achteraan in deze Fly!.

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 €.

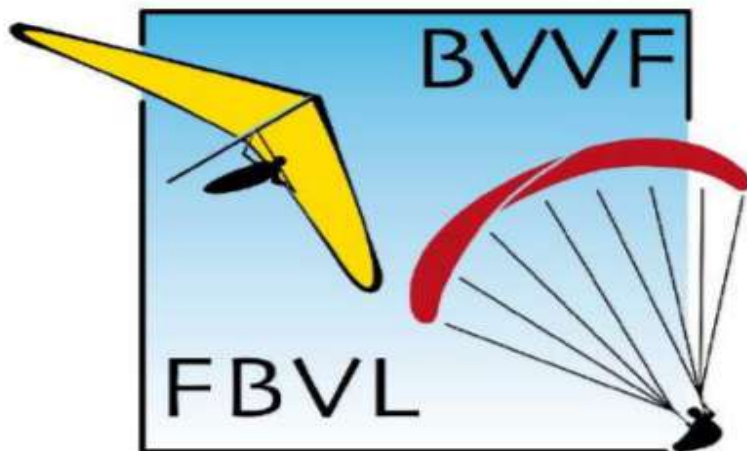
Permanente invaliditeit van verzekerde tot 7500 €, proportioneel aan de invaliditeitsgraad (vrijstelling tot 25 % invaliditeitsgraad).

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.