

FLY! 117 - *Special 20 jaar Corimont !*



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	20 jaar Corimont
5-8	De vliegplaats van Le Corimont
9-16	Dossier vliegplaatsen : La Roche Corimont
17	De vijf van de Corimont
18-20	XC La Roche Corimont – Coo
21	Security: FinsterWalder
22-23	Ongevallendatabase
24-29	Kampioenschap precisielandingen
30-35	Delta-Record : 275 km
36-37	AVIA AIRSPORTS Beauvechain
38	Uitwisseling van ervaringen : Chamonix
39	Ranking is King
40	Kort
37-38	Verslag van de RVB van 25/03/2019
39-40	Verslag van de RVB van 24/04/2019
41	Verslag van de RVB van 27/05/2019
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

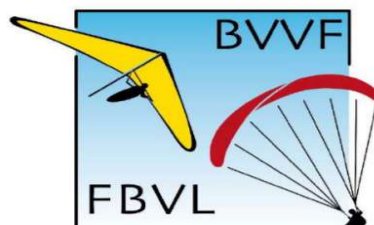
Fabian Hernalsteen
0475 968 222
fabian.hernalsteen@gmail.com

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, Christopher Hamilton en Robin Lefebvre.



georganiseerd
in samenwerking
met de BVVF

20 jaar CORIMONT

van 15 tot 18 augustus '19

Vrijdag 16 en zaterdag 17

details van de activiteiten op www.laroचाiles.be, te bevestigen afhankelijk van het weer

- Tweedehandsbeurs (vrienden piloten, ledig uw zolder).
- Stands scholen en verkopers.
(meldt u aan bij pascal@lhoas.com)
- Duovluchten.
- Precisielandingswedstrijd.
- 's Avonds optreden coverband CCR.
- Parapente-filmvoorstelling.
- Parapente-fototentoonstelling.
- Theoretisch en didactisch atelier: hoe vliegt een parapente.
- Praktijkatelier: scherm opzetten en initiatie.
- Demonstraties Cage en oud materiaal.
- Knutselatelier voor kinderen (gericht op vliegende tuigen).

Heel het weekend (van 15 tot 18 augustus)

- Bar en worstenbroodjes vanaf 11u.
- Kom in alle gezelligheid vliegen.

Het evenement zal plaats hebben aan de voet van de Route de Cielle, tussen La Roche en Vecpré (naast het waterzuiveringsstation)

DE Vliegplaats van Le Corimont

Zegt men « Corimont » of « Corumont » ?

Zelfs de inwoners van La Roche zullen de neiging hebben om u op het verkeerde pad te zetten, door « Corumont » te antwoorden.

Echter, zelfs al is het inderdaad de helling van de Corumont die La Roche domineert aan haar noordkant, en er een bewegwijzerde wandeling wordt voorgesteld, die start van de Place du Bronze en over de parapente-startplaats loopt alvorens verder te lopen naar Beausaint, zal men opmerken dat de locatie van de startplaats op NGI-kaarten opgetekend werd onder de naam van « sous Corîmont ».

Ontstaan van de vliegplaats

Toen hij begon met parapente, in 1997, bedacht Pierre-Eric dat zijn directe omgeving heel zeker andere vliegplaatsen zou kunnen herbergen dan deze van de Crestelles (Bérisménil-Maboge), enkele jaren eerder geopend door het plaatselijke Syndicat d'Initiative en zijn drijvende kracht, Jean Guillaume.

Een eerste piste werd overwogen: een noordstart achter de Gendarmerie, een beetje verder dan het hotel Floréal, op de weg naar Houffalize. Na vele maanden opzoekwerk en onderhandelen, waren alle toelatingen (gemeente, DNF, terreineigenaars...) en samenwerking-sakkoorden (Syndicat d'Initiative, gemeente voor de werken) verzameld, toen we een allerlaatste eigenaar van een minuscuul perceel ontdekten... die zich volledig tegen het project heeft verzet, ondanks de tussenkomst van de toenmalige burgemeester, die het belang van het project aanvoerde.

Op dat moment is een toeristische actor van La Roche tussenbeide gekomen, Marc Zimmer (Ardennes Aventures), die Pierre-Eric naar een ander terrein heeft geleid, een noordwestkant, stroomafwaarts van La Roche. Er waren weer vele maanden kadastraal opzoekwerk, diverse demarches en toelatingen, maar begin augustus 1999 gaven de eigenaars van de start de toelating om de bomen te kappen.

Op 16 augustus viel Himo, de werkmán van het SI, in zijn eentje de helling met zijn ketting-zaag aan en op 30 augustus, vergezeld door Jean-Paul Therer, « opende » Pierre-Eric de (nog niet aangelegde!) vliegplaats door er een eerste vlucht te maken... die vereeuwigd werd in een postkaartje van destijds!

Vervolgens werd de start aangelegd, 22 vrachtwagens aanvulgrond gestort, gras gezaaid, daarna de voorbereidingszone en startzone vergroot...

DE Vliegplaats van Le Corimont

Weerstation en club

Teruggekomen van een stage in de Ardèche, nam Pierre-Eric zich voor het eerste weerstation te installeren te La Roche. Nee, niet via radio, omdat deze officieel verboden zijn in België, maar met een systeem van telefoonbeantwoorder. Dit project werd voorgelegd aan het Syndicat d'Initiative van La Roche en aan zijn toenmalige voorzitter, Jean-Marc Defays, die meteen akkoord waren om de aankoop te financieren met de hulp van Action-Animation-Tourisme (de culturele VZW van de gemeente La Roche). Hiervoor werden er destijds 130.000 franken uitgegeven!

Maar wie zou dit geld, dat uit de hemel viel, beheren ? Omdat hij weigerde er alleen de verantwoordelijkheid voor te nemen, besliste Pierre-Eric dan de club van La Roch'Ailes op te richten, met Christophe, Jean-Paul, Roland en Pierre. La Roch'Ailes zag het licht in oktober 2000 met als enig doel het beheer van het geld voor het weerstation.

Heel snel vroegen lokale of verder wonende parapentisten om er deel van uit te kunnen maken, en in januari 2001 wordt La Roch'Ailes een « echte » club, die nu een zestigtal leden sterk is.

Beroemdheden

In de loop van zijn bestaan, en speciaal in het begin ervan -wanneer parapente nog niet door iedereen gekend was- was de Corimont het onderwerp van vele honneurs : heel veel televisiemomenten werden er gedraaid, zowel door de lokale als nationale zenders (van beide zijden van de taalgrens) ... of buitenlandse. Met name Nederlandse, Franse en... Poolse!

Maar onze geliefde vliegplaats kende ook bezoek van beroemdheden : op 8 april 2001, voor de inwijding van de vliegplaatsen van La Roche en Marcourt, vloog Charles Michel –toen een jonge regionale minister- er een duovlucht met Michèle Baptiste, voor de lenzen van meerdere media's en het Belga-agentschap.

Vanaf 2002 werden er taken van het Belgisch vlaklandkampioenschap georganiseerd door de plaatselijke club in samenwerking met Thierry Moreau, en zag men er de beste Belgische (en soms enkele buitenlandse) piloten met elkaar strijden.

Maar wellicht huivert de vliegplaats nog van plezier als hij zich herinnert dat hij, in juni 2004, Raul Rodriguez zelf ziet starten alsook Barbie (zijn echtgenote) en Dominique Cizeau (die Niviuk zou oprichten), en in 2005 dezelfde maar deze keer vergezeld door de gebroeders Green en Kti Devos.

DE Vliegplaats van Le Corimont

Gevaarlijk, de Corimont ?

We moeten het er wel over hebben : parapente is een risicosport en de Corimont is niet de gemakkelijkste vliegplaats. De zone waar men de schermen klaar legt om te starten loopt in de slechte richting af (we mogen deze helling niet wijzigen) en zijn bijzondere aerologie doet de kleinste vlucht soms meer denken aan een beurt in een wasmachine dan een gezondheidswandeling.

Voor deze reden is het brevet er vereist en is lesgeven er verboden.

Er zijn ook valstrikken : namelijk het feit dat de vallei de wind kanaliseert en een gunstige windzak presenteert, terwijl er een noordoosten-tendens aanwezig is of zich aan het installeren is : men bevindt zich dan onder de wind (lijzijde), met de moeilijkheden en gevaren die dat met zich inhoudt.

Anderzijds biedt de Corimont een echt overlandpotentieel, voor wie er weg geraakt -wat niet altijd makkelijk is- : het is vanaf La Roche dat de lat van 200 km voor het eerste werd gebroken, in 2005 (zie elders in deze Fly).

Allo, de brandweer ?

Brandweermannen zijn schitterende mensen, we weten dat... maar in het bijzonder die van La Roche en Houffalize (het GRIMP-team : Groupe de Recherche et d'Intervention en Milieu Périlleux).

Men kan het niet genoeg zeggen : als je in een boom belandt, probeer niet op je eentje naar beneden te komen, en als je pijn hebt aan de rug na een val, BEWEEG NIET MEER en wacht dat men je komt halen !

Bij gelegenheid worden er oefeningen georganiseerd met de brandweer en/of de ambulanciers van La Roche, om de eerste hulp -handelingen die aangepast zijn aan onze sport, te herhalen en om simulaties te doen van reddingen in de helling.

Gelukkig blijven ongevallen zeldzaam, één enkele keer -in augustus 2003- heeft men beroep moeten doen op een helikopter die van Luxemburg kwam om een ernstig gekwetste op te lieren.

DE Vliegplaats van Le Corimont

Waaraan bent u ontsnapt ?

Nogal wat voorwaarden werden ons opgelegd, door overeenkomst met de gemeente of het DNF, om de vliegplaats te kunnen openen. Vele daarvan zijn vanzelfsprekend en logisch : geen vuur, geen georganiseerde picknicks, geen verblijf vooral, respecteren van de parking, van de rust in het bos, enz....

Maar bij de autoriteiten van de hoogste niveaus (provinciaal, regionaal...) vinden we er mensen die zich niet echt rekenschap geven van de realiteit op het terrein. Zo wilden ze ons opleggen (en er moest veel onderhandeld worden om dit te vermijden !):

- Een betaling van iedere piloot en elke dag, op voorhand te doen bij de gemeente en het SI.
- Een beveiliging van de vliegplaats « zodat de wandelaars niet in het gat zouden vallen ». (Een muur ? Een afsluiting ?).
- Een kabel die dwars over de start gespannen zou worden, vastgemaakt met een hangslot waarvan men de sleutel zou hebben moeten halen bij het SI (en deze daarna terugbrengen natuurlijk).
- Een dagelijkse toelating, aan te vragen met een formulier.
- Een systematische sluiting gedurende heel de jachtperiode (dank aan de jagers van de streek die zich steeds begripvol en weinig veeleisend hebben getoond : ze vragen dat de vliegplaats de dag van de jacht -ook wij hebben dit liever !- en de dag ervoor gesloten wordt, en er zijn zelden meer dan 5 jachtdagen per seizoen, vaak op werkdagen).

Gelukkig hebben we steeds op de plaatselijke autoriteiten kunnen rekenen om ons te steunen en de gekste eisen af te blokken ! :)

DOSSIER Vliegplaatsen : LA ROCHE CORIMONT

Ziehier eindelijk en voor deze zomerse en speciale Fly! het vierde dossier van de serie die aan onze Belgische vliegplaatsen gewijd is.

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 : LA ROCHE CORIMONT



Dit vierde dossier zal gewijd zijn aan de befaamde vliegplaats van de Corimont (of Corumont, het debat blijft open), gelegen in een geprononceerde bocht van de vallei van de Ourthe, net naast het mooi kleine stadje van La Roche-en-Ardenne. Aanbeden door sommigen, gevreesd door anderen (of zelfs soms door dezelfde), wordt deze vliegplaats met een twijfelachtige reputatie vaak beschreven als moeilijk, turbulent of simpelweg « krachtig » voor de meest ervaren en rustige piloten. Wij gaan nu proberen de redenen en oorzaken hiervan te begrijpen.

Algemene voorstelling

De startplaats ligt op de helling van de Corumont die boven La Roche uittorent. Hij wordt -een beetje zoals in Rochefort- doorsneden door een wandelpad dat redelijk druk gebruikt wordt, zeker op mooie weekenddagen of tijdens vakantieperioden. We hebben regelmatig passanten die even stoppen om te kijken hoe we ons in de lucht begeven.

Al is de stad niet direct zichtbaar vanop de start, moet men niet veel klimmen om ze te kunnen bewonderen en is het voor de zeer vele toeristen die haar bezoeken perfect mogelijk om ons te zien vliegen door de hemel. Deze vliegplaats is dus een heel belangrijke vitrine voor onze activiteit, die in staat is toekomstige roepingen te inspireren...

Ondanks deze zichtbaarheid en de nabijheid van de stad, zijn zowel de start als landing echter voldoende verwijderd van elke woning om ons te vrijwaren van elk mogelijk burenp probleem. De zon, de maan en de sterren tegelijkertijd...

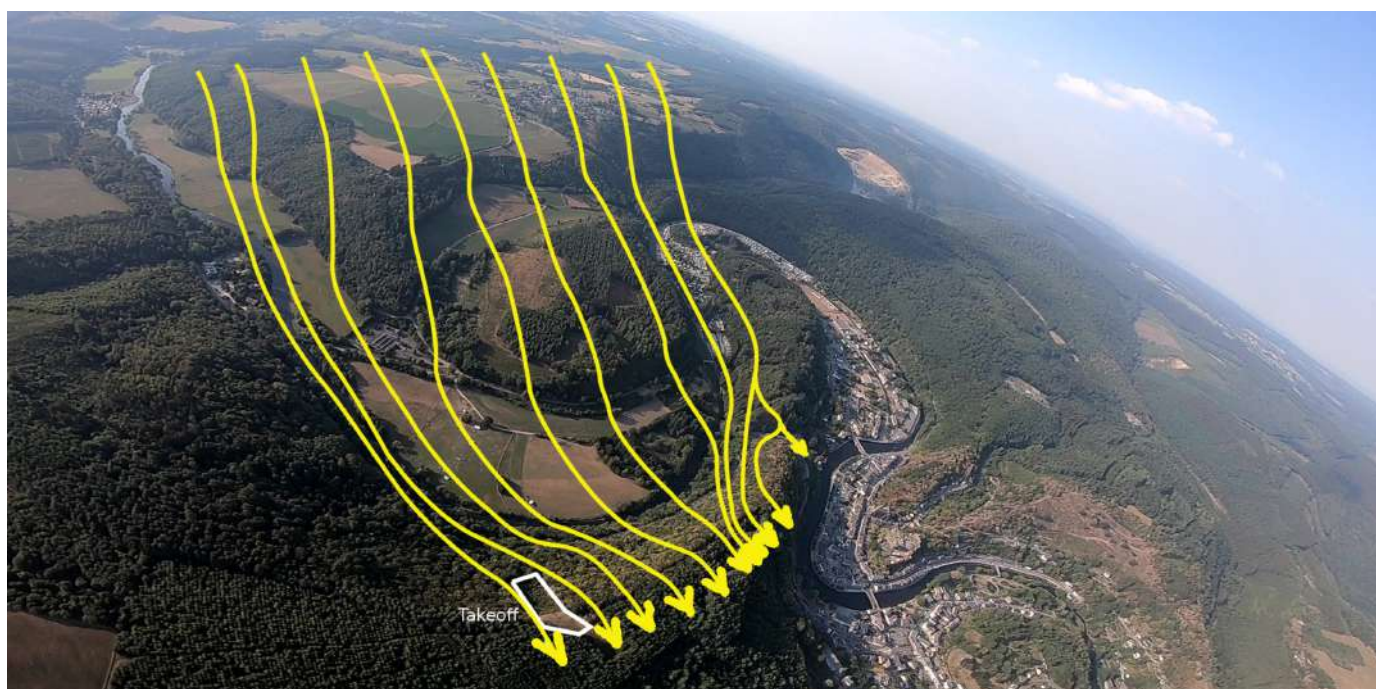
Tenslotte, om dit idyllisch beeld te vervolledigen, moet men eraan toevoegen dat de twee plaatsen makkelijk bereikbaar zijn, zowel te voet als per wagen, zelfs al moet er een beetje gestapt worden om op de eigenlijke start te geraken (maar niet veel meer dan te Beauraing en minder dan in Coë).

DOSSIER Vliegplaatsen : LA ROCHE CORIMONT

Aerologie

De vliegplaats ligt op een nogal speciale plaats van de vallei van de Ourthe, met een complexe topografie die soms een verrassende en bewogen aerologie veroorzaakt.

Om te beginnen moet men opmerken dat de hele flank van de vallei aan de kant van de start erg steil is en hoger ligt dan de andere kant, die ook veel zachter oploopt. Bij typische vliegcondities op deze vliegplaats kan de meteowind makkelijk in de vallei afdalen om op de kant die ons interesseert te botsen en ons dynamische stijgwind te leveren, we zullen er later op terugkomen.



Links van de naar het noordwesten gerichte start is de vallei bijna recht over ongeveer 2 kilometers, met een as die 30° verschoven is ten opzichte van de startrichting. Deze redelijke kleine hoek heeft de neiging de wind in dit gedeelte van de vallei te kanaliseren, wat uitlegt dat de windrichting op de landing vaak redelijk stabiel blijft.

Daarentegen, rechts van de start draait de vallei nogal sterk, en gaat snel over op een noordwesten-oriëntatie, maakt daarna een haarspeldbocht naar rechts en komt zo terug parallel te liggen met het gedeelte ervoor. Verder draait ze nogmaals om zich te verwijderen, maar dit deel heeft geen invloed meer op de aerologie van de vliegplaats.

Dynamiek

Het voornaamste effect van deze configuratie is, gezien de ligging van de start, een beetje alsof men zich net bij de samenvloeiing ("confluence") van de twee valleien bevindt. De wind die gekanaliseerd wordt door het linkse gedeelte en deze die in het rechtse gedeelte stroomt, komen samen ter hoogte van de vliegplaats en hebben geen andere keuze dan te stijgen, waarbij een doeltreffende stijgwind ontstaat. Dit effect hangt uiteraard heel erg af van de precieze windrichting, eventueel beïnvloed door een eventuele thermische activiteit.

Bij (heel) zwakke wind maakt dit er eigenlijk een perfecte vliegplaats van, waar het makkelijker boven te blijven is tussen de thermiekcycli.

DOSSIER Vliegplaatsen : LA ROCHE CORIMONT

Jammer genoeg veroorzaakt deze convergentie van luchtverplaatsingen en het afbuigen ervan door de helling ook de bijhorende turbulenties, die zonder meer moeilijk te beheersen kunnen zijn bij hardere wind, vanwaar de reputatie dat deze vliegplaats soms een “wasmachine” is. Het nuttige deel om in dynamiek boven te blijven bevindt zich meestal rechts van de start. Ze is redelijk beperkt wegens de kromming van de helling en omdat deze in die richting lager wordt, wat het rendement beperkt. Bij zwakke condities kan het dus snel moeilijk worden om de beschikbare ruimte te delen. Voorzichtig dus. Zoals altijd : goed zijn bedoelingen duidelijk maken, de voorrangsregels naleven en -vooral- niet aandringen als het te druk wordt ! Let ook op want de aflopende helling kan bedrieglijk zijn als je hierop rekent om je hoogte in te schatten. Als deze naar rechts volgt, kan je makkelijk kostbare meters verliezen zonder je hiervan bewust te zijn...

Thermieken en turbulenties

De vliegplaats is eveneens gunstig voor thermiek. Met een goede zonbeschijning warmt de vallei goed op en wordt de warme lucht naar de startplaats gekanaliseerd, waar het convergentie-fenomeen en de steile helling de rol van trigger spelen. De thermiekbellen, die soms verassend sterk zijn, kunnen soms heel laag uitgebaat worden. Jammer genoeg accentueren ze erg de turbulente kant van de vliegplaats, die te wijten is aan zijn topografie. 's Avonds echter kan de zon de noordwestelijke helling beter opwarmen en zachtere en gelijkmatigere thermiek bieden, die soms toelaat beter te vliegen dan in de namiddag.

Niet zelden kan men nog op afstand gaan na 18u30 !

Ten slotte, bij sterke(re) wind zullen de abrupte hellingovergangen op sommige plaatsen turbulenties creëren, voornamelijk op de startplaats, op het plateau achter de kamlijn en in mindere mate onderaan de helling.

Restitutie

Zoals we net gezien hebben is de Corimont vaak een delicate vliegplaats die vaak als « hels » wordt beschreven, en waar men moet vechten om er bovenuit te geraken of zelfs gewoon maar in de lucht te blijven.

Echter, op sommige dagen kan de vliegplaats heel anders zijn op het einde van de dag en het is inderdaad één van de weinige vliegplaatsen in België die mooie restitutiethermiek biedt. Tussen mei en augustus, bij warme en zonnige dagen met een zwakke wind van noord tot noordwest, kan de vallei goed opwarmen en de hel omzetten in een « Magic Corimont ».

De aerologie wordt dan heel sympathiek, net olie, en je blijft overal hangen, zelfs in de vallei. Het gebeurt dat men in deze condities slechts na 21u moet gaan landen... terwijl de makers die in de stad een glas drinken kwijlend toekijken en tegen zichzelf zeggen dat ze, goedbeschouwd, toch terug naar boven hadden moeten gaan om deze laatste vlucht te maken !

Zijwind

Linkse zijwind (westen-tendens) is al gauw een probleem. Inderdaad, de start ligt een beetje “verzonken” in de helling die aan deze kant omhoog loopt, de startplaats zal dus snel “onder de wind” liggen. In deze omstandigheden riskeert de vlucht niet erg aangenaam te zijn.

DOSSIER Vliegplaatsen : LA ROCHE CORIMONT

Rechtse zijwind (of zelfs NNW-wind als hij zwak is) kan er meestal mee doorgaan. Men zal natuurlijk heel erg moeten opletten tijdens de start, die dan waarschijnlijk een beetje onder de wind (lijzijde) van de bomen ernaast zal gebeuren, maar eens in de lucht zou u geen speciale problemen mogen tegenkomen.

Verder dan NNW echter, begint men onder de wind te geraken van de bergrug die ons scheidt van La Roche. In deze omstandigheden vliegen kan dan heel gevaarlijk worden en is volledig afgeraden.

Start

Zonder helemaal een « klipstart » te zijn, is de starthelling zo steil dat ze niet toelaat erop te lopen en zeker geen enkele mogelijkheid biedt om te stoppen éénmaal ze bereikt werd. Daarenboven loopt heel de startzone lichtjes af naar achteren toe -wat de overgang met de helling nog accentueert- en is ze achteraan afgezoomd met dennenbomen. De start loopt minder op aan de linkerkant van de start, maar de bomen staan er dichterbij de starthelling en laten er minder aanloopruimte over. Op rechts is het net het tegengestelde : een grote aanloop maar meer helling-op.

Het eerste gevolg hiervan is een duidelijk aanwezige « rolwind » zodra er de minste wind staat. De schermen krijgen aan de grond niet alleen geen enkele wind van voren, maar het gebeurt niet zelden dat ze letterlijk naar de helling worden geduwd. In deze omstandigheden spreekt het vanzelf dat de starts technisch zijn, vooral bij sterke wind, en dat een goede schermbeheersing noodzakelijk is. Men kan de onelegante en soms brutale salto's, die ofwel de rug, of tenminste de eigenwaarde van velen heeft gekwetst, niet meer tellen...

Dit gezegd zijnde, starts met zwakke wind zijn ook niet noodzakelijk gemakkelijker. De korte aanloop op links en de helling-op op rechts maken het moeilijk om te versnellen. En de starthelling laat geen enkele fout toe...

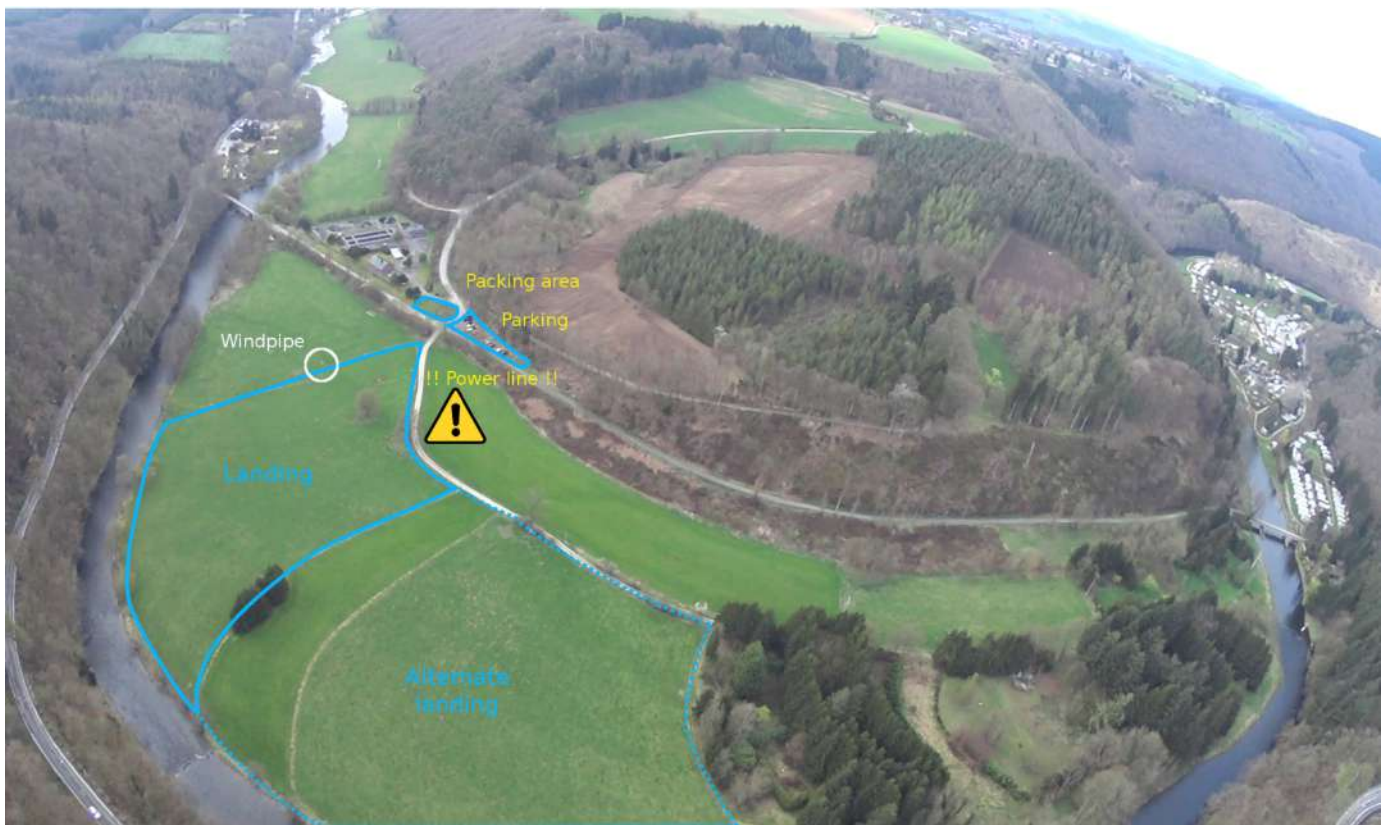


DOSSIER Vliegplaatsen : LA ROCHE CORIMONT

Landing beneden

Het officiële landingsterrein is een grote, platte weide die een beetje op links ligt, net voor de start. Er staat een windzak (op de linkse rand ervan, gezien van de start) hoewel, zoals we eerder hebben gezien, de wind daar over het algemeen gekanaliseerd wordt door de vallei en dat zijn richting er dus zelden verrassend is. De afmetingen van dit terrein zijn à priori meer dan voldoende om er zonder veel problemen te landen, welke ook de type aanvlucht en het gekozen toegangspad is.

Opgelet echter want aan de overzijde (t.o.v. de start) zijn er bomen en -vooral- een elektriciteitslijn ! Men kan dus best een aanvlucht van die kant vermijden.



Ondanks de grootte van het terrein gebeurt het redelijk dikwijls dat thermiekbellen en/of een straffe windgradiënt roet in het eten komen gooien bij een nochtans goed opgebouwde aanvlucht. Daarenboven staat er vaak vee in het landingsterrein die soms onwillekeurig over een groot deel van de weide verspreid zijn en heel enthousiast zijn om de schermen te komen vertrappelen...

Voorzichtigheid en voorzienigheid, dus. Indien nodig is het mogelijk en getolereerd om te landen in één van de twee weiden rechts (gezien van de start, dus aan de kant van La Roche). Trouwens, wanneer de scouts het officiële terrein bezetten – wat ze regelmatig doen tijdens de maand augustus- is het zelfs verplicht, voor de veiligheid, te landen in deze alternatieve terreinen.

In ieder geval moet men steeds onmiddellijk het terrein verlaten met gebruik van de overstapjes en zijn scherm plooiën op de daarvoor voorziene plaats naast het kleine kruispunt en het zuiveringsstation.

DOSSIER Vliegplaatsen : LA ROCHE CORIMONT

Toplandingen

Als men een beetje hoogte gewonnen heeft, is het mogelijk om te gaan landen op het plateau, op één van de twee terreinen die langs de toegangsweg naar de start liggen. Zelfs al zijn deze heel groot, moeten ze met voorzichtigheid benaderd worden, want dit plateau daalt eerst lichtjes maar daarna steeds meer. Ze zijn dus niet vlak en liggen onder de wind. Met stevige wind kan men er dus overeenkomstige rolwinden verwachten. Noteer dat er hier geen enkel overstapje is, wat geen voorwendsel mag zijn om de afsluitingen -zelfs een beetje- te beschadigen ! Dus, ofwel kan men er zonder schade onderdoor geraken, ofwel zoekt men een plaats die voorzien is om te openen... en die men nadien zorgvuldig terug sluit ! In ons algemeen belang is het de plicht van eenieder om deze elementaire wellevendheidsregels te (doen) respecteren...



Te voet terug naar boven

Een weg laat toe om terug naar de start of de autoparking te wandelen (2300 m – 25 minuten). Volg vanaf het landingsterrein de oever gedurende ongeveer 50 m vooraleer links af te takken en een kleine bosweg te beklimmen tot aan een dodenmonument bij het binnenkomen van La Roche. Steek over en ga naar beneden op deze weg voor het hotel, tot aan een kleine trap 350 m verder.

Neem bovenaan deze trap de weg naar rechts, die 900 m verder bij de start uitkomt.

Om naar de autoparking boven te gaan, neem de weg die links naar beneden gaat gedurende ongeveer 50 m en volg de toegangsweg naar de start.

DOSSIER Vliegplaatsen : LA ROCHE CORIMONT



Dankbetuigingen

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 club van **Laroch'ailes** die de vliegplaats beheert en die actief heeft bijgedragen aan dit artikel.

En natuurlijk, zoals altijd, veel dank aan **Alain Peraux** die -lid van deze club- ook heel actief deel neemt aan het onderhoud van de Corimont. Daarenboven, net als de vorige keren, heeft hij ons prachtige foto's gestuurd om dit artikel te illustreren. Duizendmaal dank, Alain !

Goeie vluchten aan allen, in La Roche en elders!

Patrick

DE VIJF VAN DE CORIMONT

Er zijn geruchten die men graag wil natrekken. Het volgende maakt deel uit van de legende van de Corimont en zou teruggaan, zegt men, tot het ontstaan van Maboge, hoewel...

Ik heb vaak horen praten van nuttige vogels op de Corimont, ze kondigden gunstig weer aan, vervingen de macralles (Ardeense heksen) en andere wintermannen die bij het begin van de lente in rook opgingen op de brandstapels die zo eigen zijn aan onze streken. Maar wat was er van deze legende die men elkaar nog steeds vertelt rond een biertje of twee achter de auto's éénmaal de schermen opgeplooid zijn, of zelfs soms op de start zelf, wanneer één of andere oudere er het bestaan van in herinnering brengt ?

Op een dag besliste ik deze legende na te gaan. Terwijl ik wachtte op deze magische startplek die de Corimont is, zocht ik naar vogels. De zon was er, maar zij niet. Moe van het wachten zette ik mijn scherm op, liep en... probeerde ik in de lucht te blijven (herinneringen Michèle ;-)) Helaas, een lange rustige glijvlucht. Caramba, nogmaals mis, zoals iemand die we goed kennen zou zeggen.

De volgende keer, beslist om geduldiger te zijn, wachtte ik en uiteindelijk zag ik één van deze vogels langs de start vliegen, snel, opzetten, en zoef, start... , een beetje langer maar toch weer een ploef. Caramba. Ontgoocheling. Bis repetita.

Sommigen probeerden tevergeefs kraaien te volgen, maar iedereen kent het indiaans gezegde dat zegt : « Als kraaien vleugels slaan, zuipen parapentes af als loden vleugel ». We moesten dus geduldig zijn. Ik herinner eraan dat we nog in de vorige eeuw zaten en dat de dennen sindsdien goed gegroeid zijn.

Twee of drie vogels vertoonden zich nogmaals, dan nog twee anderen, vijf, ze waren met vijf voor mij aan het zweven, rondtollend. Ik begeef me ook in de lucht en net bij het uitkomen van de start heft een sympathieke bel me boven de bomen, het gebiep van de vario geeft het tempo aan. Ik kan rustig draaien in de bel die verticaal boven de start stijgt. De vogels zijn samen met mij en zoeken insecten. De grashalmen stijgen sneller. Ik kruis spinnen op hun draad. De kam verwijdt zich, de wolkenflarden komen eraan. Een overlandvlucht biedt zich voor mij aan. De vlucht wordt een hele tijd begeleidt door deze vogels, die verder plaats zullen maken voor een magische ontmoeting met twee zwarte ooievaars die samen met mij draaien. Alzo vliëgend van thermiek naar thermiek zal een mooie vlucht vanaf de Corimont me de waarachtigheid van deze legende bewijzen. Ik zal in de toekomst vaak de gelegenheid krijgen om dit te bevestigen.

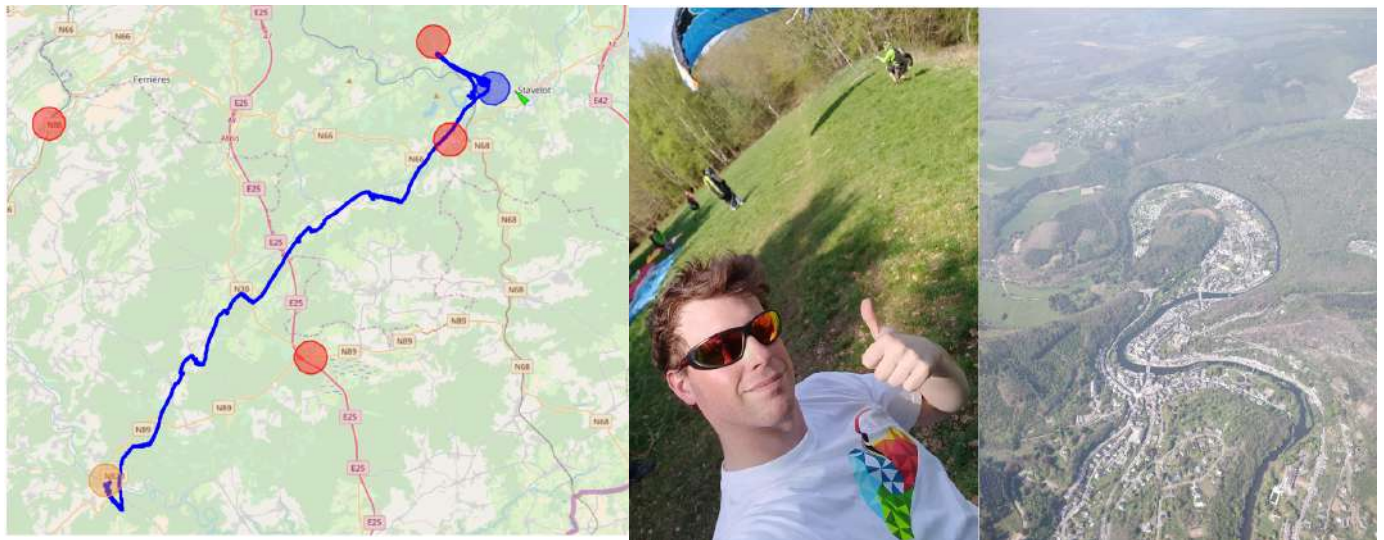
Dank aan de zwaluwen die ons zo vaak de weg wijzen op de Corimont. Vijf, het moeten er minstens vijf zijn opdat de vlucht genereus zou zijn. Waarheid, legende, er zijn er die het weten en de anderen. En daarbij, zit er niet in elke legende een bron van waarheid ?

Goede vlucht, wees voorzichtig.

XC LA ROCHE – COO

Vrijdag 20 april 2018, de weersvoorspellingen geven heel weinig wind en de meningen zijn verdeeld over wat de besten plaats is om grote afstanden te vliegen, gezien de aangekondigde wolkenbasissen.

Wat mij betreft, zal het daar zijn waar God het wil, omdat ik slechts de goedheid van mijn naasten heb om me naar een mogelijke vliegplaats te brengen. Het lot zegt Corimont, en was mij deze keer gunstig gezind. Enfin, tot dan toch, want op dat ogenblik moet ik nog het grootste deel van het werk doen, maar dat komt later.



De afspraak met de piloten van La Roch'Ailes wordt gegeven om 14u op de parking van de landing. Terwijl we naar de start gaan, begint de aerologie vorm aan te nemen. Renaud en François proberen een eerste vlucht, die jammer genoeg niet heel lang zal duren, waarschijnlijk is het nog wat vroeg om van de thermiekcycli, die de vliegplaats ons biedt, gebruik te maken.

Een tiental minuten later voel ik een kleine bel opstijgen, en beslis op mijn beurt om mijn kans te wagen... Ze draagt me lichtjes boven de kam, wat me de mogelijkheid geeft iets langer een reddende thermiek te zoeken.

En dan, de jackpot, een grote en sterke thermiek rukt me uit de kom van de Corimont, wat zeg ik, rukt me van de planeet, katapulteert me naar 1700 m boven de vliegplaats ! (Jaja, de LFA G2 is actief, voor een keer tijdens de week, we profiteren ervan !). En dan... het uur van de keuze !

- Ik vlieg met rugwind, tel de kilometers en waag me in een avontuurlijke terugkeer;
- Ik mik op thuis, tegen de wind in, en minimaliseer zo het terugkeerprobleem (ter herinnering, ik heb geen wagen).
- Ik probeer een nogal zotte vlucht, waarvan ik al een seizoen of twee droom: Coö bereiken, met volle zijwind.

XC LA ROCHE – COO

Ik hou van uitdagingen in de lucht, de condities zijn er, het zal dus Coo worden! Daarenboven zal deze keuze me dichterbij Luik en een mogelijke grote BBQ brengen, die op me wacht als ik goed genoeg vlieg (kwestie van afstand en timing).

Een eerste korte doorsteek naar de groeve van La Roche, en ziedaar dat ik al terug stevig omhoog draai, een wedstrijdje naar de wolkenbasis houdend met een zwever. Ik win het stijgen, hij blaast me weg bij het doorsteken !

Nogmaals aan de wolkenbasis komt het moment om goed te mikken voor de volgende kaap. Enkele mooie cumuli vormen zich hier en daar en lossen weer snel op, ik moet de juiste keuze maken, de goed lijn nemen, anders zal ik niet erg ver gaan.



Mijn vliegrichting tekent zich transitie na transitie langzaam af: Lamormenil, Manhay, Bra, Trois-Ponts en uiteindelijk Coo en zijn wachtbekkens.

Bij elke nieuwe thermiek een nieuw gevecht, ze zijn krachtig maar moeilijk, en hoe meer ik stijg, hoe turbulenter het verlaten ervan ! Daarenboven doet de daalwind me telkens gemeen afzuipen (zelfs in die mate dat ik bij het overvliegen van de E25 en Bra dacht dat ik al tevreden mocht zijn als ik aan het BPC-keerpunt van Trois-Ponts zou geraken !), niet in de wolkenflarden mogen vliegen is een serieuze handicap, maar goed, men kan niet alles hebben !

Klein overlevingsmomentje tussen Erria en Basse-Bodeux, waar ik me in een kleine 0,5 m/s bevind, die gaandeweg in een 4 m/s verandert en me nogmaals naar ongeveer 2000 m katapulteert. Nu ben ik eindelijk in een positie die me toelaat naar Coo te glijden na 1u30 vliegen !

En, kwestie van de kers op de taart te zetten, bied ik mezelf een laatste thermiek aan, samen met de makkers die te Coo vliegen, om het BPC-keerpunt van La Gleize te gaan ronden !

XC LA ROCHE – COO

Dank aan Julien B. voor het wegvoeren naar Theux, waar ik de trein nam om terug te keren naar Luik. De BBQ die op me wacht, zal een heel aangenaam einde maken aan deze mooie dag !

Ziedaar, toch geen gemakkelijke vlucht, waaraan ik sinds een tijdje dacht, is volbracht !

Ik zat nog maar net neer in de trein of de ideeën voor het vervolg bestormden mijn hoofd reeds. De Corimont en de vliegplaatsen van La Roch'Ailes zullen me nog mooie momenten reserveren (die men weliswaar moet verdienen), ik ben ervan overtuigd !



Track :

<https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:QDebFly/20.04.2018/13:02>



Quentin.

SAFETY NOTICE QUICK-OUT CARABINER

Safety Notice Quick-Out Carabiner on April 01, 2019

When setting up the production of the Quick-Out release buttons in January 2015, about 20 release buttons of one side were produced incorrectly. Some of these release buttons were accidentally mounted and at least one such faulty Quick-Out carabiner was put into circulation. The error eliminates one of the 4 security levels: To open the carabiner, it is sufficient to press only the correct release button instead of pressing both release buttons simultaneously.

At the final inspection, every single Quick-Out carabiner undergoes a load test of 2,000 DaN. However, the error was not noticeable, since the stress test is also passed with only one release button intact.

If the Quick-Out is operated in accordance with the current version of our operating instructions, which are available for download on our homepage, the error will be noticed immediately. There it is described that the insert of the Quick-Out must click into place by strongly pressing it down (without pressing the release buttons simultaneously). A faulty release button prevents this.

We urge all Quick-Out users to check the carabiners before the next use.

We have introduced additional testing procedures for the final inspection of the Quick-Out carabiners to reliably prevent such errors in the future.

Link to download the operating instructions: finsterwalder-charly.de/en/downloads.html

The picture on the right shows a Quick-Out carabiner with a faulty mounted release button:



Finsterwalder GmbH • Pagodenburgstr.8 • D-81247 Munich

Phone: +49 89 8116528 • Mail: office@finsterwalder-charly.de • www.fensterwalder-charly.de

ONGEVALLENDATABASE

In het kader van zijn Europese integratie heeft de BVVF geïnvesteerd in de tool van de EHPU (European Hang Gliding and Paragliding Union) voor het verzamelen van vliegongevallen en -incidenten.

Deze intelligente database is in staat verbanden te leggen tussen verschillende ongevallengetuigenissen.

Ik was nogal onder de indruk van het systeem, want alle details die men zich kan inbeelden kunnen er ingevoegd worden, maar ook door de vrijheid die het aan de getuigen geeft om al dan niet de gegevens in te vullen die ze nuttig achten of niet.

Het is mogelijk om na het inbrengen van de gegevens een PDF-rapport te genereren, dat op verscheidene manieren kan gebruikt worden, onder andere om verklaringen te doen bij verzekeringsmaatschappijen.

De Raad van de BVVF heeft dus beslist dat het verplicht is om een verklaring in te brengen op dit systeem (dat in drie talen beschikbaar is) als u een ongevalsverklaring met vraag tot terugbetaling bij Aviabel wil doen. Dit zal u in herinnering gebracht worden wanneer u hiervoor (de hemel verhoede !) het secretariaat aanschrijft.

Alle andere verklaring van algemeen belang, met name voor wat betreft het materiaal en gevaarlijk gedrag van anderen, mogen ook ingebracht worden. Hoe meer informatie we krijgen, hoe nuttiger de tool zal zijn.

De verslagen zijn enkel toegankelijk voor de raadsleden, die de taak hebben om de verslagen die betrekking hebben op éénzelfde evenement, aan elkaar te koppelen en eventueel bijkomende informatie te zoeken.

U wordt aangemoedigd om de rubriek « Incidenten » op de BVVF-website te bezoeken, of direct op het adres www.bvvf.be/incidents/. U kan zelfs een volledig verzonden verklaring doen om de tool uit te testen. De origineelste verklaring zal enkele biertjes en een publicatie in de Fly winnen. Uiteraard zullen de verzonden verklaringen na lezing verwijderd worden.

Nathanael Majoros.



ONGEVALLENDATABASE

Overview accidents/incidents (2)

[+ New entry](#)

Incident/accident successfully saved

Accidents with similar equipment have been found:

[DEU-2013-64](#) [CHE-2013-355](#) [GBR-2014-811](#) [GBR-2014-821](#) [GBR-2014-850](#) [GBR-2014-1417](#) [ITA-2014-1507](#) [ITA-2015-1744](#) [DEU-2015-1757](#) [DEU-2015-1793](#) [CHE-2015-1841](#) [GBR-2015-2312](#) [FRA-2015-2411](#) [NLD-2015-2659](#) [FRA-2015-2919](#) [GBR-2016-2971](#) [GBR-2016-2984](#) [FRA-2016-3117](#) [GBR-2016-3322](#) [DEU-2016-3348](#) [GBR-2016-3384](#) [FRA-2016-3480](#) [SWE-2016-3501](#) [FRA-2016-3555](#) [NLD-2016-3667](#) [FRA-2016-3981](#) [FRA-2016-4111](#) [CHE-2017-4158](#) [SWE-2017-4228](#) [DEU-2017-4508](#) [GBR-2017-4595](#) [FRA-2017-4654](#) [GBR-2017-4742](#) [CHE-2017-4772](#) [FRA-2017-4839](#) [CHE-2017-4845](#) [GBR-2017-5435](#) [FRA-2018-5585](#) [FRA-2018-6419](#) [CHE-2018-6953](#) [SWE-2018-8936](#) [ITA-2019-9742](#) [BEL-2019-10507](#)

ID	Wing type	Date	Was the pilot injured	Flying site	Manufacturer	Model	Country	Kind of flight
BEL-2019-10507	Paraglider	23.05.2019	0	Col de la Forclaz	Ozone	Delta 2	France	SIV flight
BEL-2019-10474	Paraglider	12.05.2019	0	Beauraing	Skywalk	Chili 4	Belgium	Local flight

Previous 1 Next

Informations générales

Algemene informatie

Pilote

Piloot

Aile

Scherm/Delta

Sellette

Hamas

Unité de puissance

Motortype

Parachute de secours

Reserve

Accessoires

Accessories

Météo

Weer

Déroulement des évènements

Beschrijving voorval

Comportement du parapente

Schermgedrag

Comportement du deltaplane

Deltagedrag

Facteurs contributifs

Piloot / Materiaalfouten

Blessures

Verwondingen

Description

Omschrijving gebeurtenis

Pilote

Piloot

Témoin

Getuige

Ecole

School

Tierce personne

Derde partij

Privé

Privacy

KAMPIOENSCHAP PRECISIELANDINGEN

Bulls-eye !...

Zoals u waarschijnlijk weet, had tijdens het weekend van 6 en 7 april laatstleden het eerste Kampioenschap precisielandingen plaats. Nog relatief onbekend bij ons (en, laten we toegeven, misschien wat gedenigreerd), wordt deze discipline nochtans erkend door de FAI en worden er internationale wedstrijden georganiseerd waar meerdere Europese landen ploegen naartoe sturen. Blijkbaar hebben deze ook veel succes in Azië, waar ze toeschouwersmassa's aantrekken -en dus sponsors-, zelfs in zoverre dat sommigen "Prof" kunnen worden en zich hieraan voltijds kunnen wijden.



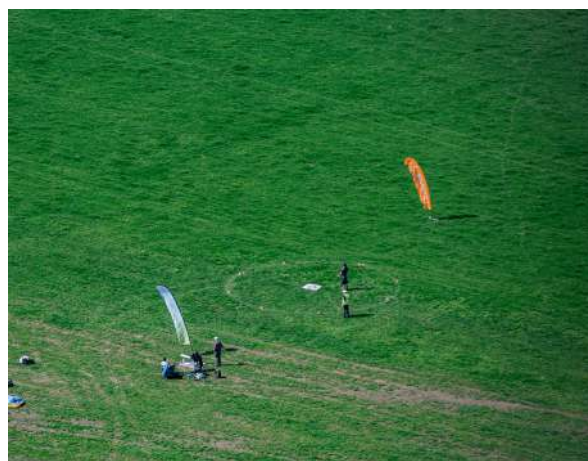
Eén van de redenen is waarschijnlijk dat het naast acrovliegen de meest visuele discipline is. Inderdaad, de « klassieke » afstands- of snelheidswedstrijden zijn niet erg interessant voor toeschouwers die buitenstaanders zijn en er niet veel of niets vanaf kennen. Eénmaal de starts afgelopen en de tros vertrokken is het spektakel afgelopen terwijl de taak slechts begint. Bij precisielandingen daarentegen kan men piloten zien starten en landen, en aangezien iedereen om beurt start, kan het spektakel doorgaan zolang de weersomstandigheden gunstig zijn. Daarbij is het te bereiken doel gemakkelijk te begrijpen, zelfs voor mensen die niet het minste van parapente afweten, en dit kan dus makkelijk hun interesse wekken.

Hoe werken PL-wedstrijden (Precisielandingen) ?

Het doel is eenvoudig : men moet zo dicht mogelijk landen bij het midden van een doel met een straal van 5 meter (roos).

De « punten » zijn eigenlijk de centimeters die men meet tussen de plaats waar de eerste voet de grond raakt en het centrum van de roos. De winnaar is natuurlijk diegene, die het minst van deze « punten » totaliseert.

Aangezien het contact van de eerste voet telt, is het zonder meer mogelijk en geldig om een lange "flair" te doen en de grond op het goede moment te raken. Daarentegen mogen enkel de twee voeten de grond raken, anders krijgt men 500 strafpunten. Zijn dus uitgesloten : landingen « op het achterwerk », glijden en vallen, of het harnas dat de grond beroert.



KAMPIOENSCHAP PRECISIELANDINGEN

Eerste dag, zaterdag 6 april...

Voor onze eerste wedstrijddag wordt er een wind vanuit overwegend oostelijke richting voorspeld, niet noodzakelijk echt sterke maar toch redelijk. De logica zou dus willen dat we naar een vliegplaats gaan met deze windrichting, Marcourt of Ouren.

Marcourt is niet erg aangepast voor deze activiteit want men ziet het landingsterrein niet van de start en daarenboven is de ophaaldienst nogal lang. De beste keuze is waarschijnlijk Ouren, maar de vliegplaats is minder gekend en vooral te ver weg om het risico te lopen er iedereen naartoe te laten gaan zonder garantie op succes. Inderdaad, de voorspellingen zijn nog steeds onzeker en de startplaats, die zoals te Marcourt een gekapte strook in het bos is, verdraagt nogal slecht wind die te veel van opzij zou komen.

Aangezien er à priori een beetje zudentendens is, beslissen we te gaan kijken op de 7M of het mogelijk is om er manches te vliegen. De vliegplaats is zeker niet de ideale keuze maar ligt wel centraal en laat toe om snel te verkassen naar Rochefort als de wind een beetje naar het noorden draait. Aangezien de wind nogal erg van opzij komt en dat sommige deelnemers minder ervaren zijn, beginnen Thierry en ik met een testvlucht. Balans : technische start, maar doenbaar als men zijn startmoment goed kiest.



De eerste manche wordt dus aangevat. Zelfs al moet er soms wat gewacht worden, of moet men twee of drie pogingen doen, slagen 8 van de 15 piloten erin te starten. Maar de wind komt steeds meer van achteren en ondanks de hulp van Thierry die toeziet op de starts, zijn de laatste starts grensgevallen want de voeten beginnen gevaarlijk langs de bosjes onderaan de start te scheren. We beslissen dus de taak te stoppen en Rochefort uit te proberen. Thierry en Thibault gaan toch nog vliegend naar beneden maar ik, na een gemiste opportuniteit en daarna één of twee onvruchtbare pogingen, hou het voor bekeken. De condities worden slechter en het is werkelijk te gerisikeerd geworden.

KAMPIOENSCHAP PRECISIELANDINGEN

Aangekomen in Rochefort, terwijl de anderen het landingsveld gaan ontdekken, ga ik snel met Thierry naar de start om de weersomstandigheden na te gaan. De wind komt er heel erg van rechts maar is soms een beetje minder sterk en een beetje minder van opzij. Enfin, hier komt hij tenminste niet van achteren. Bij de landing komt hij over het algemeen ook uit het oosten maar is er heel onregelmatig en soms sterk, het gaat niet eenvoudig worden. Deze indrukken worden bevestigd door mijn proefvlucht. Na een rondje boven het terrein waarbij ik de windzak volg, vlieg ik recht naar het doel op 2 – 3 m van de grond... om op het laatste moment meer dan 5 m (oftewel de roos !) weggeblazen te worden door een sterke zijwindstoot... gemist !

Zo goed en zo kwaad als mogelijk slagen we erin zonder problemen 2 taken te volbrengen en we vangen de derde aan. We amuseren ons goed, zelf al slagen er weinigen in op de roos te landen. Vlucht na vlucht proberen we ons te verbeteren, wat niet het geval is met de condities. Inderdaad, op de start komt de wind steeds meer van opzij en nu soms zelfs van achteren. Thermiekbellen ? Evolutie van de meteowind ? Beide ? Eén zaak is zeker : we moeten steeds langer wachten op een goed moment om te starten.



Uiteindelijk moeten enkel Thierry en ik nog starten om deze taak af te ronden en te valideren. Ik maak gebruik van een zeldzaam zuchtje wind dat niet te zijdelings is om mijn scherm te starten, dat daardoor beter rechtkomt dan bij de vorige starts, we gaan niet klagen... tempo, omdraaien, versnellen... Het scherm « trekt » nog steeds maar blijkbaar wat minder. De wind valt weg, waarschijnlijk na een windstoot en het scherm versnelt. Ik ook, met een beetje rem om te voorkomen dat het me voorbijvliegt want de overgang naar de helling (zeer abrupt te Rochefort!!) is daar, en niet meer mogelijk om te s... oeps, de rechterrem wordt ineens heel slap, mijn hand zakt om terug druk te vinden, zonder hierin te gelukken... VLAM!

Juist op het moment dat mijn voet de grond verlaat, klapt rechts het scherm dicht (1/3, 1/2 scherm, moeilijk te zeggen), zijdelings geraakt door crosswind. Gelukkig had ik al instinctief tegengestuurd, wat me toeliet mijn vliegtraject te behouden en het ergste te vermijden. Enkel een kleine gierbeweging maar wel een nogal indrukwekkende duik voor zij die mijn scherm (met vanglijnen van toch +/- 7 m) vanop de start volledig zagen verdwijnen alvorens het enkele ogenblikken later terug geopend te zien verschijnen.

Dit incident doet ons begrijpen dat het tijd is om de dag te beëindigen, je moet de duivel niet verzoeken. Thierry doet zijn vlucht zonder problemen om de taak te valideren en we vertrekken om de cafés van Rochefort af te schuimen.

KAMPIOENSCHAP PRECISIELANDINGEN

Zondag, tweede dag...

Voor zondag kondigt men over het algemeen zwakke wind aan, van WNW- tot NW-richting naargelang de plaats, en eveneens regen en risico op onweer op het einde van de dag. Met zijn verbrede start en zwakke wind zou Rochefort nogmaals geschikt moeten zijn. De vliegplaats is goed aangepast aan de PL-activiteit en daarenboven kennen alle deelnemers hem nu. Zoals de vorige dag gaan we onmiddellijk naar boven om de windcondities te evalueren, die deze keer veel gezonder lijken te zijn. Er is uiteindelijk een beetje minder zijwind dan men kon vrezen en vooral is hij heel zwak, dus minder hinderlijk en gevaarlijk. De « klif-start » blijft echter redelijk technisch en we moeten de weinige windstoten uit het westen vermijden, maar Thierry zal er zijn om het rechtzetten van de schermen te controleren en gevaarlijke starts af te breken. Ik maak een snelle testvlucht om bevestiging te krijgen... super!

Deze bijna ideale condities laten ons toe om de ene na de andere vlucht te maken, en de ene na de andere manche. De rustigere lucht maakt onze taak (een beetje) minder moeilijk en we kunnen eindelijk vaker op de roos landen, zelfs al is ons niveau niet erg hoog. We doen ons best en maken vorderingen....

De kers op de taart: men kondigt ons aan dat er een Tv-ploeg van RTL-TVI gaat komen om een item te maken voor het nieuws van 19u. Leuk, er wordt eerder zelden gepraat over onze activiteit en daarenboven -zoals we eerder gezegd hebben- is PL heel visueel. Men ziet ons vanop de start naar beneden komen en Jean-Yves en de anderen vervoegen. De volgende landingen van deze manche zullen dus voor de camera's gebeuren. Gelukkig haal ik deze keer één van mijn betere scores, oef !

Gedurende de volgende manche gaan de journalisten met ons naar boven om van daaruit de starts en landingen te filmen. Ik stel hen voor hun GoPro mee te nemen om tijdens de vlucht beelden te nemen... zagezegd, zo gedaan. Ze hebben er uiteindelijk maar een korte maar leuke montage mee gemaakt met de start (proper en zonder inklapper deze keer !), enkele seconden beelden van tijdens de vlucht en om te eindigen de -nogal ruwe- landing aan de rand van de roos. Verdorie, ze hadden toch de vorige landing kunnen nemen...



KAMPIOENSCHAP PRECISIELANDINGEN

Tijdens de vijfde manche wordt de wolkenontwikkeling een beetje verontrustend, vooral achter de start, maar het klaart wat op en dit laat ons toe te eindigen. We beslissen echter geen andere manche meer te vliegen want we hebben er voldoende (8 in totaal met 3 van de vorige dag) en het risico op regen blijft erg aanwezig. En inderdaad, na alles opgeruimd te hebben, verlaten we de vliegplaats onder de eerste druppels. We hebben werkelijk de dag volledig uitgemelkt tot op het einde !



Klassement en prijsuitreiking

Terwijl Jean-Yves en Thierry de resultaten optelden en het klassement opstelden, gingen we vragen aan de brasserie "La Gourmandise" te Rochefort of het mogelijk was een hoekje te krijgen voor onze prijsuitreiking. Uiteindelijk hebben ze ons, in plaats van een hoekje, heel vriendelijk één van hun aangename en comfortabele zalen aangeboden op de eerste verdieping. Dankzij hen hebben we de proclamatie van de resultaten en de prijsuitreiking in de beste omstandigheden kunnen doen, nogmaals dank !

KAMPIOENSCHAP PRECISIELANDINGEN

Ziehier dus het klassement van dit eerste precisielandingkampioenschap :

Classement	Pilote	Points
1	Moreau Thierry	1374
2	Brison Patrick	2456
3	Casse Didier	2713
4	Zoppé Sam	2836
5	Blondeel Filip	2894
6	Rustem Kaso	3000
7	Roelandts Daniel	3087
8	Daix Fabien	3238
9	Dumonceau Edouard	3283
10	Verheyen Yannick	3307

De drie eersten hebben het prachtig fotoalbum "Stolen Moments" gekregen, net als Kaso die een speciale prijs heeft ontvangen omdat hij als enige een bulls-eye heeft gerealiseerd, bravo aan allen.

Een leuke ervaring...

Laten we realistisch zijn, we waren niet "goed" vergeleken met de kampioenen die erin slagen na alle manches te eindigen met opgeteld slechts enkele tientallen centimeters, maar het was onze « eerste keer » en de discipline kan dan wel eenvoudig lijken maar ze is het zeker niet. Deze kampioenen hebben hun niveau bekomen na tientallen, honderden trainingsvluchten, net zoals bij elke andere discipline. In eerste plaats is het belangrijk om deel te nemen en vooral zich te amuseren en dit doel werd zeker bereikt.

Daarna spreekt het vanzelf dat men zich wil verbeteren en kampioenen wil ontdekken in wat we een lange serie van PL-wedstrijden hopen te zullen worden. Wie weet, misschien kunnen we zelfs een ploeg naar het EK sturen of -waarom niet- dit bij ons organiseren.

In afwachting hoop ik dat dit artikel u een beetje zal gemotiveerd hebben om deel te nemen aan de volgende editie die nog dit jaar zou kunnen plaats hebben, op het einde van het seizoen. Kom met velen en tot dan, goede vlucht... en oefenen !

Dankbetuigingen

Veel dank aan de scholen Fou d'L en Au Fil du Vent, alsook aan de BVVF zonder wie deze wedstrijd niet mogelijk zou geweest zijn.

Eveneens dank aan de sponsors Advance, BGD, Gin en Neo.

De foto's die dit artikel illustreren zijn van « Guillaume Segers - Exocet ». Ze komen van zijn website <https://www.exocet.online/belgique-compet-parapente> swaarop u er nog vele anderen kan terugvinden. Ook veel dank aan hem om deze eerste precisielandingwedstrijd zo goed te hebben vereeuwigd.

Patrick

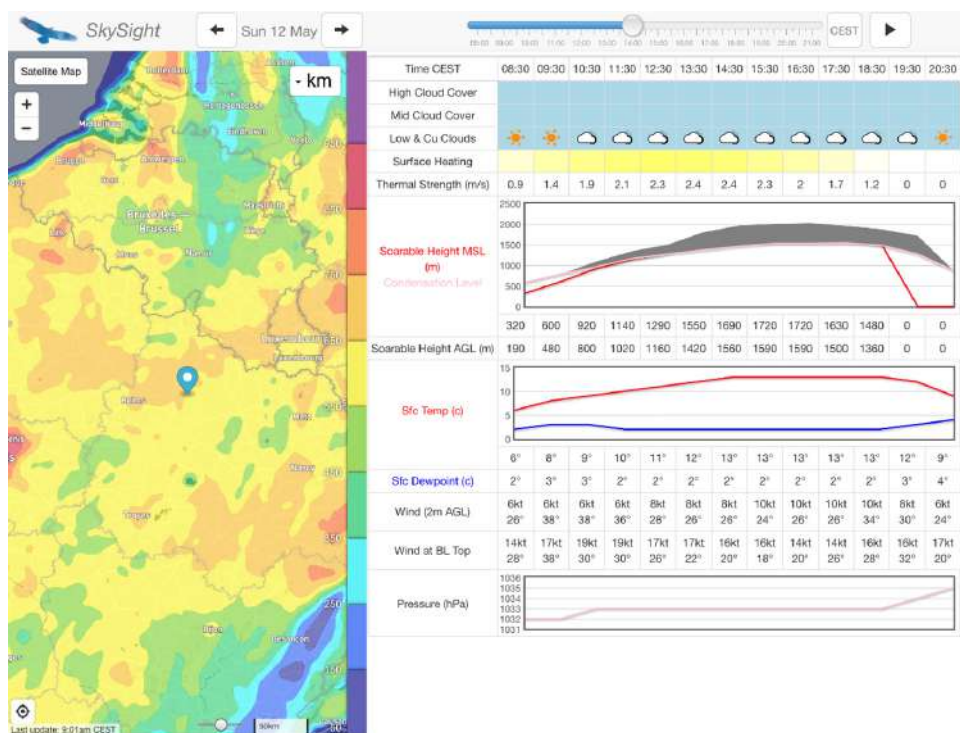
DELTA-RECORD : 275 KM

Hey iedereen! De BVVF heeft me gevraagd om een artikel te schrijven over de vlucht van 12 mei. Ik stond daar zelf nogal weigerachtig tegenover, omdat het moeilijk is om een vlucht te beschrijven, zonder foto's van de wolken, het terrein, ... Maar goed, deze vlucht was wel een speciale omdat ik een Europese recordpoging deed terwijl ik zelf grondige twijfels had over mijn fysieke paraatheid, dus ga ik proberen om het niet teveel over de vlucht zelf te hebben, maar wel om een beeld te schetsen van wat er zich allemaal rond de vlucht afspeelde. Hier is het verhaal:

4 mei 2019. Uitgenodigd door mijn 3 kleine nichtjes om mee te doen aan een klein invitati-etornooitje van hun lokale voetbalclub. Op een kunstgrassterrein. Met voetbalschoenen met normale studs. Blijkt een slecht idee te zijn. Bij het neerkomen van een sprong blijft mijn rechterschoen gewoon ter plekke staan en is het de knie die 30, 40 graden roteert. Ai! Niet nu! Niet vlak voor de recordmaanden en voor het WK...

Met serieuze pijn van het veld gekropen, maar na een paar minuten lijkt het wel te gaan. Enfin, voetballen zit er sowieso niet meer in, maar alles lijkt ok. 3 Uur later toch maar naar spoed, waar men mij laat vertrekken met de mededeling dat alles in 2 weken genezen zal zijn. Ik voelde me al wat onnozel dat ik überhaupt naar spoed gegaan was. Maar oef, het mogelijke recordseizoen is gered!

10 mei. Nauwelijks een week later zien de condities voor 12 mei er inderdaad super uit. Geen overdreven hoog plafond, maar een ideale combinatie van windsterkte en vochtigheid. Dat moet een dag met mooie wolkenthermiek worden. Ideaal om ver te gaan vanop Beauraing. Maar mijn knie... die voelt helemaal niet goed aan en ik heb absoluut geen vertrouwen om daarmee te starten of te landen.



DELTA-RECORD : 275 KM

Er worden door andere deltisten plannen gemaakt, maar ik zeg af vanwege de knie. Kort even geprobeerd om een sprintje te trekken, maar dat idee heb ik heel snel laten varen. Sprinten zat er niet in. Hoewel, dat starten, dat moet toch lukken, als er wind staat?

Toch maar vluchtvoorbereiding doen, want zoveel kansen om het Europees record distance to goal aan te vallen, krijg je niet. Urenlang notams checken en restricted zones opzoeken voor een vlucht die je niet eens gaat doen. Waar ben je wel mee bezig?

Ondertussen een Whatsapp berichtje van Tom Haagdorens, die me ook wijst op de wind en dat dat toch wel moet lukken met start en landing? Dan toch proberen? Morgen wel zien wanneer ik wakker word. Vlug een mailtje schrijven naar Jo om mijn poging aan te kondigen. Goal op 275 km. Het is al laat en ik wil nog wel wat uren slapen.

12 mei. Er is om 10u afgesproken in Maillen. Eigenlijk rijkelijk laat voor een potentiële record-dag. Maar ik heb niet geprotesteerd aangezien ik toch niet ging komen. Er wordt ook nog wat getreuzeld in Maillen, waar het plafond er ook extreem laag uitziet. Als ik om 11u de E411 af rij bij Ciergnon ziet het er al een stuk beter uit en hangen er al parapentes bij de wolkenbasis.

Uiteindelijk ben ik om 11u20 in Beauraing. Eigenlijk veel te laat.

Ok, we zijn hier nu en het is vliegbaar, dus, geen gras over laten groeien! Ik zie straks wel of ik de delta kan opheffen en stabiel houden. Delta opbouwen, startcondities nog eens checken, klein hapje eten en om 12u de delta oppakken. Ik heb schrik voor het oneven terrein en concentreer me om zeker niet uit te glijden met mijn rechterbeen of er grote kracht op te moeten zetten. Excuses aan al wie bijna een wingtip of mijn kiel in het gezicht gekregen heeft, maar ik moest me echt op het voetenwerk concentreren...

Maar ik sta er dus wel, met de vleugel stabiel op de schouders. En er is wel wat wind, dat worden maar een paar stappen. Die landing zal ook wel lukken, er is voor heel de dag wind voorspeld. Daar moest ik niet lang meer over twijfelen. Go!

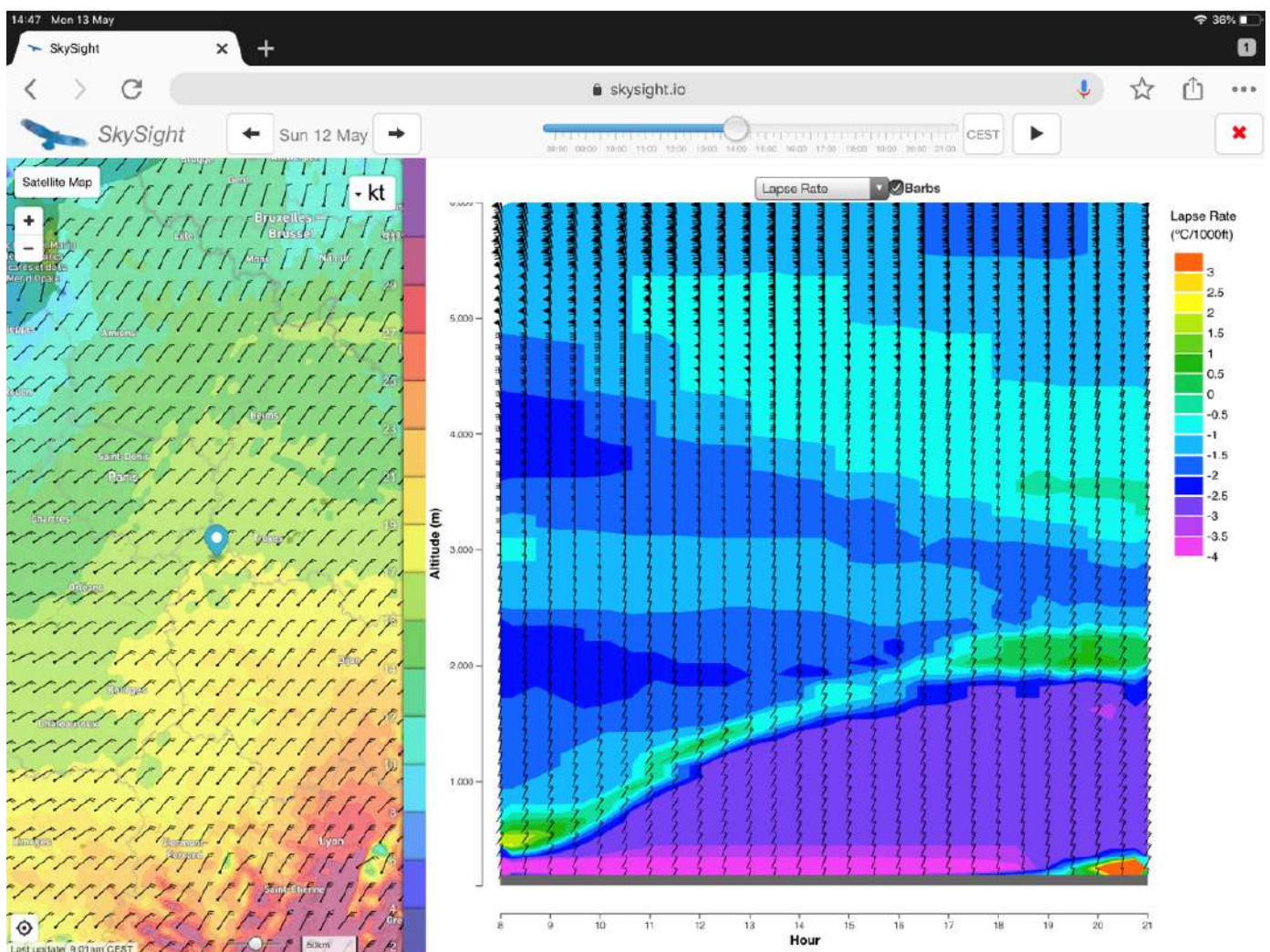
Starten, naar rechts draaien, onmiddellijk goed genoeg om te soaren. Tijd om het harnas toe te doen. Pijnlijke aangelegenheid met een knie die niet volledig wil strekken. Maar het lukt na 3 pogingen. Voeten wat over elkaar, niet ideaal, maar het harnas is toe.

Dan duurt het nog langer dan verwacht om naar de wolkenbasis te geraken. De thermiek is noch goed georganiseerd, noch sterk en de collega's parapenters in de lucht maken het er ook niet gemakkelijker op. Geen klachten, er wordt naar elkaar omgekeken, maar het wordt toch gewoon iets moeilijker in de kleine bellen.

DELTA-RECORD : 275 KM

Maar goed, na 25 minuten op 1100 meter aangekomen en ik kan naar het zuiden vertrekken. Wat aanvankelijk niet zo makkelijk is. Rechts en links van me landen een paar parapentes en zelf moet ik mijn hoop zetten op een lage thermiek in de lijzijde van een heuvel/bosrand, maar dat was wel de goeie gok. De vlucht is gered, ik stijg naar 1400 m onder de wolkenbasis, net wanneer ik het nodig heb voor het bos bij de Semois en vlieg probleemloos van de ene wolk naar de andere. Op de één of andere manier is het wel moeilijk om goed stijgen te vinden en het zit precies ook bij elke wolk op een andere plek. Ik geraak er niet goed aan uit, maar er is op zijn minst 2/8 cumulus en dat helpt enorm.

Mijn voorbereiding is ook niet optimaal, want mijn koers is te ver naar het westen uitgezet en ik kan de wolkenstraten niet volgen. Check de voorspelling met de wind (NO op de kaart, zogoed als N bij de lapse rate). Telkens opnieuw de wolkenstraten 'oversteken' kost onnodig veel hoogte en tijd. Maar ja, goal is in het ZW i.p.v. in het Z, dus dan moet dat maar. Ik kan niet klagen, het is goed vliegen en ik kom in de eerste 200 km helemaal niet meer in de problemen. Het Belgisch record free distance is in elk geval in de sacoché.



DELTA-RECORD : 275 KM

Ten zuiden van Epernay is het plots andere koek. Ik vind maar geen goeie thermiek en verlaat ze telkens vroegtijdig, steeds lager. Uiteindelijk kan ik bij Sézanne vanop 300 m AGL toch weer aanpikken met een goeie bel. Dat was toch maar nipt...

Het gevolg is dat ik serieus mijn best mag doen om de P31 van de kerncentrale van Nogent te vermijden. Ik moet 3 keer minstens 90 graden cross, richting WNW glijden om niet in de prohibited zone af te glijden. Veel werk voor weinig kilometers en het gevolg is dat ik me ook in een blauw gat bevind, terwijl er een machtige wolkenstraat vertrekt vanop de kerncentrale... Ik kom weer laag, maar kan het redden en weer aansluiten op de wolken op minder dan 30 km van goal. Alright! Dat ziet er zeer goed uit!

Goal zelf ligt dan weer midden in een blauw gat. Wat te doen? Toch open distance gaan? Zo een dag ga je niet vlug nog eens krijgen en het ziet ernaar uit dat het nog lang niet gedaan is met de thermiek... En ik heb nog een waypoint bij Sully aan de Loire en weet dat ik van daaruit nog zeker 50 km verder kan vliegen zonder problemen met airspace. 350 km zit er ondanks de late start zeker in. Maar langs de andere kant heb ik al veel moeite gedaan om naar goal te vliegen en op een dag zoals vandaag zal ik daar ook nog wel iets vinden, zeker?

Kom op, vol voor het Europees record gaan en de rest is bijzaak.

En zo ging het dan ook, glijden, glijden en nog eens glijden, goal gevlogen, dik content, maar ook geen spatje thermiek meer, terwijl er nog zoveel mooie wolken zijn, weliswaar buiten bereik. Een paar km ten westen van goal kan ik, geholpen door de wind, zeer zacht landen, wat ook een grote opluchting was.



DELTA-RECORD : 275 KM

Die opluchting, gecombineerd met het feit dat ik na jaren eindelijk eens een topdag meegemaakt had en gebruikt had, zorgde voor een redelijke euforie. Tevreden en ook wel trots!



Tot mijn grote verbazing staat Robin Koyen, retrieve driver met jetlag van dienst, al een kwartier later bij me in het veld. Wow! We eten nog rap iets en vatten de lange weg naar huis aan. Eerst nog langs Maillen om de wagen van Robin op te pikken en om 02:00 zijn we thuis. Wat een dag!

Maar voor een record is de kous nog niet af. Nu moet al het papierwerk in orde gebracht worden.

En hier blijf ik al vlug in de problemen te komen. Er is sinds 1 mei een nieuwe regel van kracht dat je voor de vlucht een elektronische declaratie bij de NAC moet doen. Daar wist ik niet van. Mijn informele mailtje naar Jo kan ook niet dienen als vervanging, want daar heb ik wel goal aangekondigd op 275 km, maar heb er foutief de coördinaten van mijn punt bij Sully bij opgegeven (wat op 330 km ligt).

Geen nood, er is nog de IGC file, daar staat mijn waypoint met de naam ERDTG (European record distance to goal) in de task. Maar dan blijkt de IGC file geen C-record (de task / vlucht-declaratie) te bevatten... De fabrikant informeert me dat dit niet weggeschreven wordt omdat het mogelijk is om tijdens de vlucht de task te wijzigen. En dat is een feature die ze niet kwijt willen.

Dik gejosd dus. Ik kan niet op elektronische wijze aantonen dat mijn goal op 275 km effectief mijn goal was. Big disappointment.

Op dit moment is het dossier lopende om de vlucht goed te keuren als Belgisch record open distance, waarvoor geen declaratie nodig is. Cross your fingers, deze troostprijs wil ik wel in huis halen ;-)

Wat de knie betreft is er ondertussen ook minder goed nieuws. Voorste kruisband volledig afgescheurd en lichte schade aan het kraakbeen door de impact. Operatie begin oktober, maar ondertussen geen stootbelastingen of rotaties meer riskeren. Dat is een dikke vette streep door het competitie seizoen en in het bijzonder door het WK, waar ik (op basis van de 6de plaats halverwege het EK verleden jaar) met top 10 ambitie naar wou vertrekken.

DELTA-RECORD : 275 KM

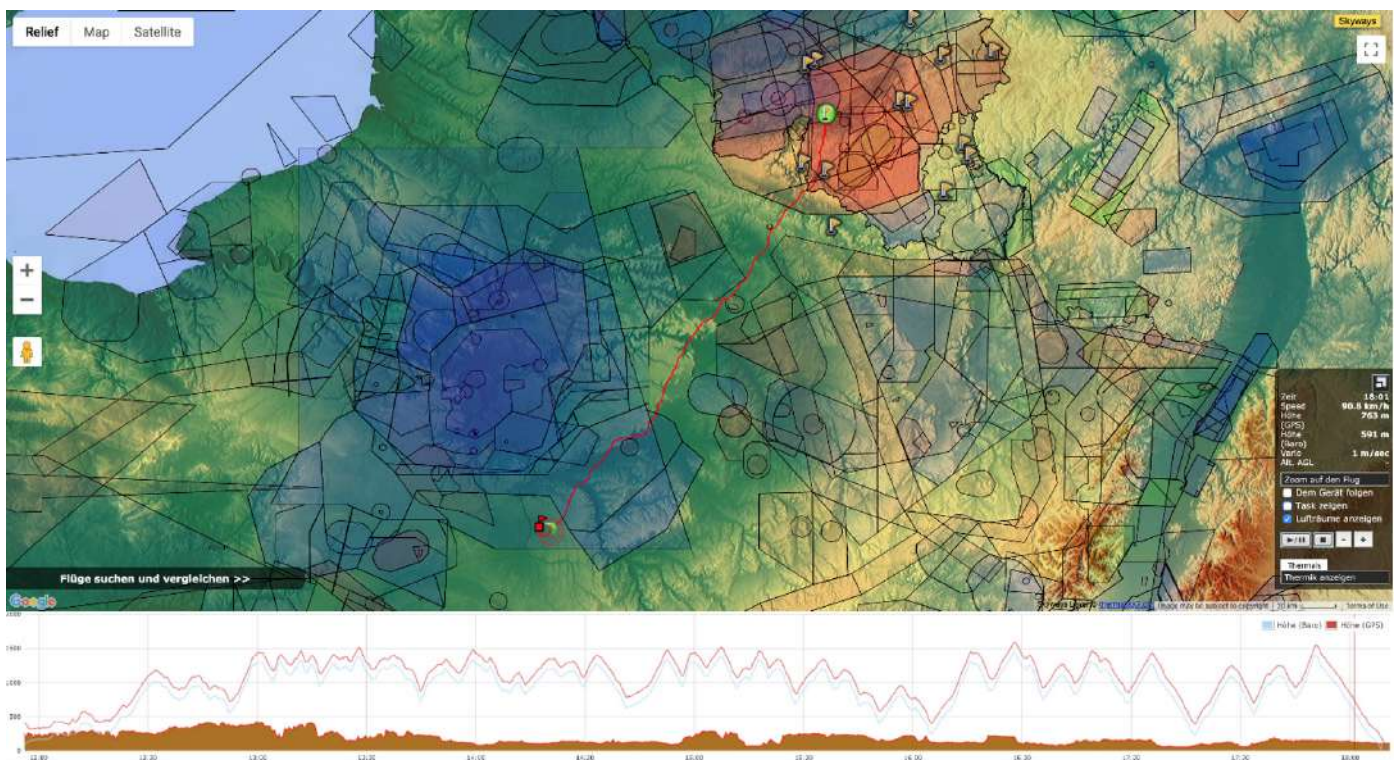
Ik voelde me bijzonder goed onder de RX5 en hoop opnieuw competitief te kunnen zijn in de zomer van 2020, met het EK als hoofddoel.

Tot slot nog eens een dikke, dikke merci aan Tom Haagdorens voor de motivatie en aan Robin Koyen voor de fenomenaal efficiënte retrieve!

En uiteraard ook een dikke proficiat aan Paul Schmidt en Wim Verhoeve, die wel op tijd waren om de hele dag te benutten en die dat op magistrale wijze gedaan hebben met een vlucht van 411 km. Nice job!

Dus, nu even geen deltavliegen voor mij, maar CU all in 2020!

Jochen



AVIA AIRSPORTS BEAUVECHAIN

Royal Avia is de Koninklijke Sport- en Culturele Kring van Defensie. Verspreid over heel België groepeerde ze in totaal meer dan 3000 leden in meer dan 15 verschillende sportactiviteiten en 25 clubs. Eén van deze clubs is Avia Airsports, gehuisvest op de vliegbasis te Bevekom. Dit is een luchtmachtbasis die in 1936 voor het eerst in gebruik is genomen.

Tijdens de Tweede Wereldoorlog werd ze intens gebruikt door de Duitse Luftwaffe. Kort na de oorlog werd er de 1ste Fighters Wing opgericht waarbij de nadruk lag op de jachtvliegerij. Eind jaren 70 werd het ook de thuisbasis voor de F16 Fighting Falcons en in 2010 verhuisden de 20 Agusta A109 van de luchtcomponent ook naar deze basis. Het is eveneens de thuisbasis van de 1st Wing met het 5de en het 9de onderdeel op Aermacchi - Marchetti SF260M en SF260D trainingsvliegtuigen. Ook de Meteo Wing bevindt zich tegenwoordig in Bevekom evenals de muziekkapel van de luchtcomponent, het Competentiecentrum van de luchtcomponent dat instaat voor de specifieke opleiding van het personeel van de luchtcomponent, alsook de Field Accommodation Unit. Het First Wing Historical Center Museum belicht de geschiedenis van de eenheden op de basis van Bevekom van 1935 tot vandaag. De collectie tentoongestelde vliegtuigen omvat onder meer een Gloster Meteor, F-104 Starfighter, een Mirage V en een Mig-21. Daarnaast is er ook een Stampe-Vertongen SV-4 en een Marchetti SF260 in de oude camouflagekleuren te bezichtigen. Open de eerste en derde zondag van elke maand van 13.30u tot 18.00u en ook op afspraak.

Wanneer de basis gesloten is, meestal in de weekends en op feestdagen, wordt ze getransformeerd naar het grootste lierterrein van het land, waar zowel delta- als parapente piloten opgetrokken kunnen worden. Avia Airsports heeft kort bij de lierbaan een shelter ter beschikking waarin al het liermateriaal kan worden opgeborgen.

Op de beide trommels van onze statische lier ligt er 1800 m Dyneema lierlijn waarmee we piloten, bij een mooie startbries, in één ruk optrekken tot tegen het plafond van 3500ft ASL. Op lierdagen waarbij er weinig of geen wind staat, maken we gebruik van onze dynamische lieren.



AVIA AIRSPORTS BEAUVECHAIN

Deze lieren worden bevestigd aan de trekhaak van een wagen. We rijden dan zo'n 1000 m kabel uit in het midden van de startbaan en vangen de startprocedure aan net zoals bij een statische lierstart. Wanneer de piloot los komt van de grond, beginnen we met de lier te rijden aan een snelheid waarbij dat de trommel stil staat of zelfs kabel uitgeeft. We creëren hierdoor een gelijkaardige liersituatie als bij hardere wind.



Op het einde van de 2500 m lange parallel runway hangt de piloot dan heel hoog boven de lier en kan hij de kabel ontkoppelen op een hoogte die meestal wel voldoende is om met succes op zoek te gaan naar een thermiekbel. Boven de kruising van de runway met de Duitse dwarsbaan bevindt zich één van de "house thermals", maar ook rond het gigantische terrein, dat gelegen is op een hoogte van 105m ASL met een oppervlakte van zo'n 5,6 km², passeren vele mooie wolkenstraten die als het ware een uitnodiging zijn voor een lange overlandvlucht.

Naast delta en parapente wordt er bij Avia Airsports ook gevlogen met de Swift (Swept Wing with Inboard Flap Trim).



Dit is eigenlijk een rigide vleugel uit hoogtechnologisch composietmateriaal die via de dynamische liertechniek de lucht wordt ingebracht. We maken ook duovluchten met parapente, delta en Swift.

Wil je eens komen vliegen bij Avia Airsports, zoals de piloten van Pegasus https://www.youtube.com/watch?v=_VvgEFwlaqc, neem dan eerst even contact op met het secretariaat van de club. Je kan de gegevens terugvinden op onze website www.avia-airports.com of op onze Facebook.

Wie weet....? Misschien tot binnenkort op ons lierterrein !

Avia Airport Lierteam.

UITWISSELING VAN ERVARINGEN : CHAMONIX

Hallo

Op algemene vraag, zie hier een klein overzicht van mijn laatste vlucht van Chamonix. Voorziene start in Duingt om 07u30. Een goed kwartier vertraging bij het vertrek. Omdat heu... daarom ! Nog eens een kwartier achter 2 autobestuurders die benzinebidons vullen. Boten ? Grasmachines ? De twee ? Daarenboven vullen ze hun wagen nog !

De file voor de lift naar Plan de l'Aiguille, te voorzien, kortom....

Start om 11u10. Er zijn al schermen boven de Brévent en de Aiguillette, sommige anderen reeds vertrokken. Meer dan de plaatselijke duopiloten aan de start. Maar echt een vliegende start. 13 minuten om de vallei van Cham over te steken en tot 3000 m te stijgen bij de Brévent. De cumuli zijn er al overal, ze zullen de hele vlucht vergemakkelijken.

In rechte lijn naar de Tête du Colonney, die ik bereik na 40 minuten, voorbij de Aravis 1u05, plafond bij Le Grand Bornand 1u20.

Daarna een meer geïmproviseerde vlucht naar de Parmelan, nog steeds geholpen door de wolken. Met een (betere) voorbereiding zou ik tot de punt van de Parmelan gegaan zijn, 2 x 3 km gemakkelijk gewonnen. Doorsteken naar de Dents de Lanfon, dan naar de Roc des Bœufs. Ik ben thuis. Daar komen net 2 schermen naar me toe en ze vliegen onmiddellijk richting Entrevernes. De gewoonte, de routine, de mentale viscositeit ? Ik blijf aan de windzijde van de nul-bries en blijf 20 minuten rondhangen om de thermiek op de westkant te vinden samen met meer en meer volk. De twee eerste schermen zijn snel weer van de oostkant terug-gekomen !

Door mij goed gekend vervolg van de vlucht naar La Savoyarde. Ik ken ook heel goed de strategische ijkpunten om per autostop terug te komen van Chignin naar Doussard ! Ik had misschien moeten doorsteken naar Allevard. Ik heb eraan gedacht, maar het niet gedurfd. In die richting geen parapentes gezien op dat moment. Ik wou rondvliegen. Bocht naar l'Arclusaz en doorsteek naar Grand Arc.

Makkelijke terugkeer (nog steeds wolken) via Grand Arc, la Roche Pourrie (ten onrechte zo genoemd), Bisannes, Aiguille Croche en laatste plafond aan de Mont Joly. Ontgoocheling wanneer ik de vallei van Chamonix invlieg, alles is in de schaduw. Geen pleziervlucht naar de Aiguille du Midi, Verte, Argentière.....

Snelle landing met ontwijking van de zone R30A die me in 2016 al een verdiende nul opleverde.

Ideale vliegcondities, weinig wind, geen buitengewone maar comfortabele wolkenbasissen met deze steeds zo trouwe cumuli. Voilà.

En zoals mijn vriend « Le Zèbre » zei : om meer kilometers te maken binnen een bepaalde tijd, moet men sneller vliegen !

Anatole (Jean-Claude Hanoteau)

<https://parapente.ffvl.fr/cfd/liste/vol/20266439>

<https://ayvri.com/scene/49j70zowke/cjwf923ve00013b655il8t7rt>

RANKING IS KING

Een nieuwe rubriek die toelaat Belgische piloten in de kijker te stellen en hen in de annalen te doen verschijnen, met name voor de in officiële klassementen weinig zichtbare categorieën. Bron tops: WPRS 1e juni. http://civlrankings.fai.org/?a=326&ladder_id=3&ranking_date=2018-12-01&

Top 5 wereld parapente

rank	name	nation	points
1	Jurij Vidic		404.2
2	Russel Ogden	UK	384.2
3	Julien Wirtz		376.4
4	Ferdinand Vogel		365.8
5	Ulrich Prinz		364.4

Top 5 Sport Belgen Parapente

rank	name	points
1	Nathanael Majoros	90.1
2	Koen Michiels	77.5
3	René Bosman	71.7
4	Wouter Lumen	54.1
5	Olivier Georis	53.7

Top 10 Belgen Parapente

rank	Name	points
1	Francis De Bruyn	211.8
2	Lode Spruyt	207.6
3	Joeri Bal	182.8
4	Thibault Voglet	113.3
5	Wim De Croock	106.0
6	Philippe Broers	102.7
7	Aron Michiels	98.3
8	Pierre Therer	98.1
9	Nathanael Majoros	90.1
10	Quentin Debras	83.2

Belgisch Kampioenschap Parapente St-Jean-Montclar 2018

(Bron: <https://airtribune.com/bpo2018/results>)

Categorie	Name	Land
Heren	Yury Mishanin	
Dames	Rasa Grigoraitiene	
Serial	Francis De Bruyn	
Sport	Stan Radzikowski	

Belgische Kampioenen Parapente St-Jean-Montclar 2018

(bron: <https://airtribune.com/bpo2018/results>)

Categorie	Name
Heren	Francis De Bruyn
Dames	Karliën Engelen
Serial	Francis De Bruyn
Sport	Sepp Inniger

Top 5 Wereld Dames Parapente

rank	name	nation	points
7	Meryl Delferriere		348.6
28	Seiko Fukuoka Naville		278.5
92	Yael Margelisch		223.1
141	Adel Honti		182.0
145	Kari Ellis	AU	164.1

Top 5 Belgische dames Parapente

rank	name	Points
1	Rosanne Vaneckhaute	46.0
2	Ludmila Zalik	35.1
3	Lies Coddens	2.8
4	Dorothee Deneubourg	2.4
5	Kelly Lardinois	0.4

Kampioenen BAPO

(Bron: <https://airtribune.com/bapo2019/results>)

#	Name	Total
1	Lode Spruyt	1027
2	Thibault Voglet	1023
3	Pierre Therer	884
4	Aron Michiels	867
5	Quentin Debras	798

Kings of distance

Categorie	Name	Distance	Vliegplaats	Datum
Delta	Jochen Zeischka	285km (275km goal déclaré)	Beauraing	12/05/2019
	Paul Schmit		Beauraing	12/05/2019
Parapente	Wim Verhoeve	411km		

KORT

Society kolom

De BVVF feliciteert Dorothée D. en Alexandre G voor hun kleine Gustave, geboren op een datum die zijn ontstaan terugleidt naar het Belgisch Kampioenschap te St-Jean de Montclar. Gustave ontvangt dus een levenslange gratis deelneming aan de volgende Belgian Opens.

Toegangskaarten Montmin (FR)

De toegangskaarten voor de startplaats van Montmin zijn niet meer geldig vanaf 16 mei jongstleden. Het systeem werd volledig veranderd. Vanaf nu kan de betaling gebeuren met een bankkaart aan 20 € per passage.

Maar de transportdienst (navette) vanaf Doussard kost 7€ per persoon.

Bij problemen kan men M. Josselin contacteren bij het gemeentehuis (mairie) van Talloires.

Info: Alain Grenier

Veiligheidswaarschuwing Gradient AVAX XC 5

Links:

[Safety note – Gradient AVAX XC 5 – English](#)

Safety notice Finsterwalder Quick Out snelkoppelingen

Via de DHV bereikte ons volgende veiligheidsmededeling van Finsterwalder.

De fout verwijdert één van de vier veiligheidsniveaus: om de snelkoppeling te openen is het voldoende om één releaseknop in te drukken i.p.v. twee releaseknoppen tegelijkertijd.

[Klik hier.](#)

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 25 MAART 2019

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

Verontschuldigd: Jan Lauwers.

Han-sur Lesse

3 koeien, die in de wei van de leshelling verbleven, zijn overleden wegens het opeten van metalen voorwerpen. De boer acht ons verantwoordelijk en vraagt een vergoeding. Patrick zal hem ontmoeten, samen met vliegplaatsverantwoordelijke Yves Borreman.

Boom

Een nieuwe overeenkomst werd getekend met het PCR De Schorre. De BVVF zal vanaf nu niets meer moeten betalen.

7-Meuses

De opheffing van het verplichte circuit moet meegedeeld worden, Olivier zal het op het infobord zetten en zal een mededeling voorbereiden.

Fly!

De Fly! is af en kan verschijnen. Christopher wenst de Fly! niet langer te redigeren wegens professionele redenen, Robin is bereid de fakkel over te nemen, hij zal Christopher contacteren voor een hand-over.

De raad bedankt Christopher heel erg voor zijn uitstekende werk voor de Fly! en Robin voor het overnemen.

Vliegboekje

Het vliegboekje is bijna af en werd naar de scholen gestuurd voor commentaar.

PiouPiou-weerstations

De stations van Coö, Beauraing en Maillen zijn defect. Aangezien de firma failliet is, gaat de raad alternatieven bestuderen.

Polo's nationale ploeg

Het voorstel van Thibault Voglet voor polo's voor het nationaal parapente-team wordt aanvaard. Het maximum budget is 200 €, terugbetaald na overhandiging van de factuur aan het secretariaat.

Newsletter Aviabel

Aviabel wenst hun newsletter via de Fly! of ons ledenbestand te versturen, dit laatste is niet mogelijk wegens de GDPR-wetgeving en strookt ook niet onze filosofie. De raad is echter bereid om voor BVVF-leden relevante artikels uit hun newsletter te publiceren in de Fly!.

Nazicht schermen

Een vraag naar criteria voor schermcontroles wordt afgewezen : de BVVF erkent geen keurders en eventuele keurders (en herstellende) van schermen dienen de criteria en richtlijnen van de fabrikanten na te leven en eventueel een erkenning van de fabrikanten bekomen.

Brief La Roch'Ailes

Patrick zal de club uitnodigen om een artikel over de site van de Corimont te schrijven voor de Fly!.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 25 MAART 2019

EHBO-vorming

William stelt een EHBO-lesgever voor, die in beide talen kan lesgeven, dezelfde die het reeds in het verleden heeft gedaan voor de BVVF. William zal een datum in november zoeken, te Leuven.

Theorie-examens te Luik

Olivier bekijkt of er voldoende kandidaten zijn.

BAPO en brevetten

Er is nog een examen in mei. Philippe zal de piloten, die zich ingeschreven hebben in de BAPO maar die nog geen (XC-)Pilotenbrevet hebben, contacteren opdat ze de theorie-examens komen afleggen.

Brevet- of opleidingsaanvragen

-Jean-Claude Cavorsin bekommt de brevetten van Monitor en Duopiloot parapente door gelijkwaardigheid met zijn Italiaanse brevetten.

-Dirk de Sutter mag zijn opleiding voor het brevet van Duo-lieppiloot parapente aanvatten met Arnold Van Remoortere, maar zal ten minste één dag moeten opleiding volgen met een Monitor, aan de Lier of op de Ieshelling.

-Bram Declercq mag zijn opleiding voor Hulpmonitor parapente aanvatten met Airsport.

-De vraag van François de Neuville om brevetten te bekomen door gelijkwaardigheid wordt afgewezen door de raad omdat de betrokken federatie geen deel uitmaakt van de FAI.

-De tijdelijke Hulpmonitorbrevetten, beperkt tot één school, van Luc Christiaens en Jack Paulissen worden verlengd tot 31/12/2019. Zij zullen niet verder gaan in hun opleiding.

-Jean zal een antwoord formuleren op de brief van Valentin Esquenet op basis van wat hierover besproken werd tijdens de raadsvergadering.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 24 APRIL 2019

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Patrick Brison, Fabian Hernalsteen, Robin Lefevbre, William Sterckx, Jan Lauwers.

Verontschuldigd: Leen Mortier, Olivier Georis.

Han-sur-Lesse

De discussie met de eigenaar is nog bezig. De raad beslist het volgende:

4 scholen (Imala, Confluence, Airsport en Trike Valley) delen samen met de Federatie de huurkost. Dus de huurprijs wordt verdeeld door 5. Elke andere school die gebruikt maakt van de leshelling betaalt 50€ per bezoek, te storten aan de federatie.

Italiaans theorie examen

Jean-Yves mag theoretische examens afnemen buiten de normale examendata.

Fly

Geen nieuws tot dusver van de club La Roch'Aile in verband met de speciale Fly. We nemen verder contact op om te horen hoe het zit.

Meteostations

3 van onze 5 Piou-piou's zijn stuk. We zoeken naar een alternatief.

PL-PA

Op 6 en 7 april was er een wedstrijd doellanden, met bezoek van RTL. Het was een goede competitie. We trachten dit nog eens te doen in 2019. Volgend jaar zeker een FAI-wedstrijd.

Database DHV

We gaan deze database aanbieden. Er wordt aan gewerkt.

EHBO bijscholing

Bijscholing is verplicht voor alle monitoren en hulpmonitoren, ook deze in opleiding. Vrije maar aan te bevelen deelname voor de observatoren en tandem-piloten.

- Prijs is 25€ per persoon.
- Deelname bevestigen voor 15 september 2019, betaling aan de federatie voor 15 november.
- Gaat door in de Waaiberg te Leuven op zaterdag 30 november 2019.
- Nederlands in de voormiddag van 10 tot 12 u, Frans in de namiddag van 14 tot 16 u.
- Tussen 12 en 14 u is er een verplichte maaltijd en tijd om te keuvelen en de broederband te smeden :)

Brevet- of opleidingsaanvragen

- Koen Rits mag zijn opleiding voor Duopiloot parapente aanvatten met Airsport.
- Gert Van Eynde mag zijn opleiding voor Duopiloot parapente aanvatten met Airsport.

Verslaggever: William.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 27 MEI 2019

Aanwezig : Jean-Yves Squifflet, Nathanael Majoros, Philippe Mal, Patrick Brison, Fabian Hernalsteen, Robin Lefevbre, William Sterckx, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd : Leen Mortier, Olivier Georis, Jan Lauwers.

Opfrissing EHBO

De tekst van de uitnodiging wordt goedgekeurd. Worden vrijgesteld wegens recente opleiding : Rudi Roelens, Mario Deroo, Cris Claessens.

Brevettekst van Monitor parapente

Na discussie beslist de raad de betwiste punten voor te leggen aan de monitoren tijdens de EHBO-opfrissingsles.

Fly

Artikels die voor 10 juni opgestuurd moeten worden. Jean zal vertalen en alles naar Robin sturen voor 24 juni.

- P.L. (gemaakt door Patrick)
- Ongevallendatabase (Nathanael)
- Record 400 km
- Deltarecord (Jochen)
- Ranking is king (Nathanael)
- Vliegplaatsen (Patrick)
- Vliegclub Bevekom (vliegclub)

Vergadering BPMF

Toon Hylebos, de nieuwe voorzitter van de Belgische Paramotorfederatie, heeft gevraagd om uitgenodigd te worden om vragen vanwege de BPMF voor te leggen. De raad zal hem op 24 juni ontvangen van 19u30 tot 20u30.

Luchtruim: TMZ-project

Er is sprake van om een Transponder Mandatory Zone te installeren in de Ardennen. Philippe overlegt met de KBAC om een vertegenwoordiging van de BVVF te bekomen in de vergaderingen met het DGLV en de luchtmacht.

Weerstations

Philippe heeft contacten gehad met het KMI om eventueel weerstations te installeren op onze vliegplaatsen. Het KMI bestudeert dit.

Onderhoudswerken – incident te La Roche

De raad is akkoord om de onkostennota voor het onderhoud van de vliegplaatsen van La Roche terug te betalen. Verder zou een parapentist een prikkeldraad overgeknipt hebben op de landing. De raad vraagt om een artikel te sturen over de onderhoudswerken en het incident voor de volgende Fly, samen met de andere artikels over La Roche die reeds in de pipeline zaten.

Opleidings- of brevetaanvragen

- Valentin Esquenet vraagt wanneer hij zijn opleiding als Hulpmonitor mag aanvangen. Fabian zal een voorstel van antwoord naar de raad sturen.
- Jeff Stevens mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Airsport.
- François Berck mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Fou d’L/Au fil du Vent.
- Nathalie Fagnant mag zijn opleiding voor het brevet van Duopiloot en Hulpmonitor parapente doen bij Fou d’L/Au Fil du vent.

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 €.

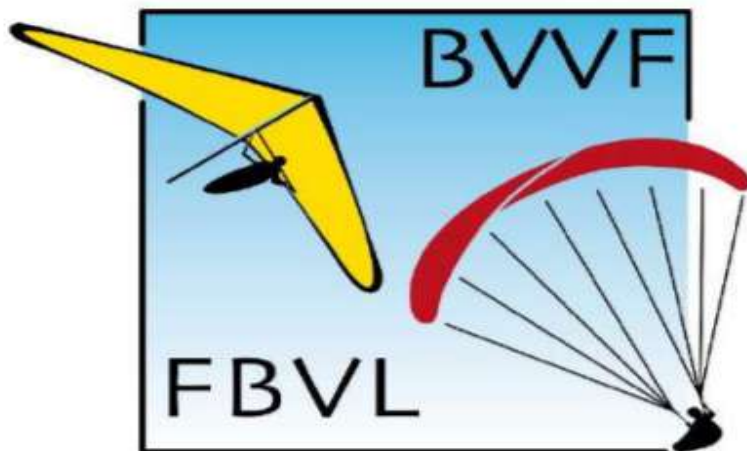
Permanente invaliditeit van verzekerde tot 7500 €, proportioneel aan de invaliditeitsgraad (vrijstelling tot 25 % invaliditeitsgraad).

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 Sinaï 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.

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

