

Herfst 2019

Uw vrije vlucht –magazine in België

Fly!

118



Een uitgave van de Belgische Vrije Vlucht Federatie vzw.

Foto : Ikarus

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

WEBSITE
WWW.BVVF.BE

INHOUDSOPGAVE

4	Uitnodiging Algemene Vergadering 2020
5	Stemrecht Algemene Vergadering 2020
6	Volmachten Algemene Vergadering 2020
6	Kandidaturen voor de Raad van Bestuur
7	Nieuwe infoborden vliegplaatsen
8-10	Hoogtes
11-17	2019 Staparalp 4000: Stappen en parapenten in De Alpen
18	Uitnodiging Noodvalschermpdag aan de deathride
19-20	Nieuwe elektronische ontwikkelingen om veiliger te vliegen
22	BPO 2020
23	Verslag van de Raad Van Bestuur van 24/06/2019
24	Verslag van de buitengewone Raad Van Bestuur van 16/07/2019
25	Verslag van de Raad Van Bestuur van 02/09/2019
26-27	Verslag van de Raad Van Bestuur van 14/10/19
28	Verslag van de Raad Van Bestuur van 04/11/2019 – MILFAG - vergadering
29-30	Repatriëring en andere assistentie na een vrije vlucht -ongeval in het buitenland
31	BVVF-Lidgelden en -verzekeringen 2020
32	Mogelijke bijkomende dekkingen bij de BVVF-verzekering

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

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

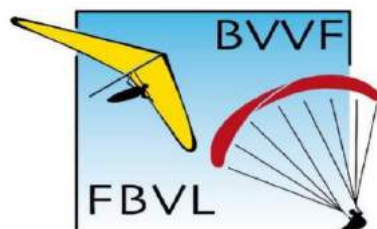
Fabian Hernalsteen
0475 968 222
fabian.hernalsteen@gmail.com

BESTUURDER

Robin Lefebvre
0496 56 64 93
robin@airsport.be

BESTUURDER

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



GEREALISEERD DOOR DE RAAD VAN BESTUUR MET HULP VAN
CHRISTOPHER HAMILTON EN JEAN SOLON

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

JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING van de BVVF

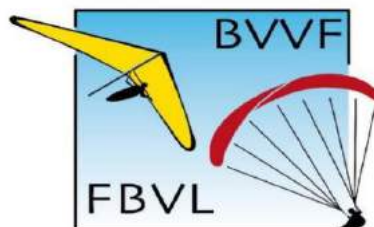
op ZATERDAG 1 FEBRUARI 2020 om 19u30

in de grote zaal van het

« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 te ZAVENTEM

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

*U kunt ook een glas komen drinken en de **stands** van de scholen en clubs bezoeken vanaf **18h30**.*



ALGEMENE VERGADERING - STEMRECHT

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

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

Inderdaad heeft men geacht dat om de hoedanigheid van effectief lid te behouden, men minstens één keer om de 3 jaar moest deelnemen aan de algemene vergadering, in persoon of wettelijk vertegenwoordigd door een ander effectief lid. Wat heeft het immers voor zin effectief lid te zijn als men nooit komt stemmen? Dus zullen effectieve leden, die niet naar de algemene vergadering zijn gekomen of er zich niet hebben laten vertegenwoordigen in 2017, 2018 of 2019, hun hoedanigheid van effectief lid verliezen.

Ze kunnen echter een aanvraag indienen om weer effectief lid te worden voor de algemene vergadering van januari 2019 en daarna, indien ze hun lidgeld betaald hebben in 2018 en 2019. Deze maatregel dient dus enkel om personen van de lijst te schrappen, die echt niet geïnteresseerd zijn in de werking van de BVVF, want het volstaat dus om de antwoordstrook terug te sturen (in principe zal de Raad alle kandidaturen aanvaarden van personen die hun lidgeld de laatste twee jaren hebben betaald).

Voor de andere leden, die zich voor het eerst aansloten in 2019 en die lid zijn sinds meer dan 12 maanden (of terug lid werden na meer dan 3 jaar geen lidgeld te hebben betaald), is het ook noodzakelijk onderstaande strook op te sturen om effectief lid te worden en stemrecht te verwerven.

Voor de aanvaarding van deze nieuwe effectieve leden, twee mogelijkheden : ofwel doet de Raad van Bestuur dit op zijn vergadering van half januari (men moet dus onderstaande strook tijdig opsturen !), ofwel op 1 februari zelf, net voor de algemene vergadering (maar dan moet de strook **voor 19u30 ingevuld afgegeven worden aan een raadslid of de verantwoordelijke aan de ingang, zoniet kan men niet meer aanvaard worden voor de Algemene Vergadering van 2020** en zal het slechts voor het jaar nadien mogelijk zijn). Dit is een bijkomende mogelijkheid om zich in regel te stellen voor de vergadering, maar het is natuurlijk voor iedereen comfortabeler dit op voorhand te doen.

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

Leden die zich voor het eerst aansloten in 2019 en geen lid zijn sinds 12 maanden, kunnen volgens de statuten geen stemrecht verwerven op deze algemene vergadering, ze kunnen dit ten vroegste in 2021, indien ze dan nog (toegetreden) lid zijn. Maar ze zijn natuurlijk welkom op deze algemene vergadering!

Ondergetekende,,
wonende,
stel mijn kandidatuur om effectief lid van de BVVF te worden.
Ik ben toegetreden lid van de BVVF sinds 12 maanden.
Plaats en datum :
Handtekening :

Sturen naar : BVVF, Stationsstraat 103, 2860 St-Katelijne-Waver, naar info@bvvf.be of afgeven aan de inkom van de AV op 1 februari 2019 voor 19u30.

VOLMACHTEN ALGEMENE VERGADERING

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

Ondergetekende,
geeft volmacht aan
om hem/haar te vertegenwoordigen op de algemene vergadering van de BVVF van 1 februari 2020.
Plaats en datum:
Handtekening:

KANDIDATUREN RAAD VAN BESTUUR

Goeiedag iedereen,

De bedoeling van de BVVF is zo dichtbij haar leden te staan als mogelijk.
Hiervoor hebben we vrijwilligers NODIG voor de raad van bestuur, die dit doel onderschrijven en zich wensen in te zetten om als tussenschakel te dienen met hun club(s) en/of andere piloten.

Meerdere huidige raadsleden zijn ontslagnemend of komen aan het einde van hun mandaat en het is dus onontbeerlijk dat ze vervangen worden tijdens de volgende Algemene Vergadering. Inderdaad, volgens de statuten van de BVVF, kan de vereniging NIET werken met minder dan 6 raadsleden, waarbij men moet opmerken dat voor een meer democratische vertegenwoordiging en een betere verdeling van de

taken, het natuurlijk wenselijk is zich niet te beperken tot dit minimum.

Indien het voortbestaan van de vrije vlucht in België u nauw aan het hart gaat, twijfel dan niet om uw kandidatuur te stellen om de raad te vervoegen. Uiteraard, indien u vragen heeft, zal de huidige raad er met plezier op antwoorden.

De BVVF, de clubs, uzelf, hebben U nodig...

De Raad.

Stuur uw kandidatuur naar het secretariaat of aan de Voorzitter van de Raad van Bestuur (Stationsstraat 103, 2860 St-Katelijne-Waver).

Ondergetekende,
wonende
stel mij kandidaat voor de verkiezing van de Raad van Bestuur van de BVVF op de algemene vergadering van 1 februari 2020.
Plaats en datum:
Handtekening:

NIEUWE INFOBORDEN Vliegplaatsen

Geachte leden,

We zijn al aan het einde van het seizoen 2019 en we hopen dat dit goed voor u geweest is. Het is ook het perfecte moment om een kleine flashback te doen naar het nieuws over onze vliegplaatsen. U zult zich zeker herinneren dat de Federatie, met de waardevolle hulp van de verschillende vliegplaatsverantwoordelijken, een project lanceerde dat bestond uit een actualisering van de informatieborden.

Het idee achter dit project was enerzijds onze informatieborden op te frissen en tegelijkertijd de presentatie van informatie voor de verschillende vliegplaatsen eenduidig te maken, om het lezen en begrijpen van de verstrekte informatie te vergemakkelijken. Een tweede doelstelling, die voortkomt van de constatering dat steeds meer onder u op afstand gaan vanaf onze Belgische vliegplaatsen, was om u te voorzien van een nuttig geheel aan informatie voor de voorbereiding van uw overlandvlucht (zoals bijvoorbeeld de luchtruimgebieden die u op uw weg zult vinden, een herinnering aan de toegelaten vliegniveaus, links via QR-code naar de OpenAir-bestanden enzovoort).

Als de realisatie van de borden tijd kostte, was het omdat het nodig was om al deze informatie te verzamelen, ook van de mensen die de vliegplaatsen het beste kennen, dat wil zeggen de lokale clubs en vliegplaatsbeheerders.



Al dit werk werd in de zomer voltooid en de borden werden verdeeld om te worden geïnstalleerd op onze sites.

Dankzij het uitstekende werk van lokale beheerders en clubs, die de nodige tijd hebben genomen om de frames, die nodig zijn om de panelen te omkaderen, te maken of aan te passen, zijn de borden eindelijk te bezichtigen op onze vliegplaatsen.

Wij willen de mensen bedanken wiens lijst te lang is om hier te worden opgesomd, met steeds het risico dat men iemand vergeet.

U vindt hierna een aantal foto's die naar ons zijn opgestuurd en die de geplaatste borden tonen.



Dus het project stopt hier niet. Deze borden worden naar verwachting periodiek geëvalueerd. Ofwel om de steeds mogelijke fouten te corrigeren, ofwel om informatie toe te voegen die we zouden hebben gemist.



U kan als lid ook bijdragen aan dit project door uw feedback, mening, voorgestelde wijzigingen mede te delen. Wij zullen deze bij de volgende evaluatie in aanmerking nemen.

Namens de federatie wil ik iedereen bedanken die dit project mogelijk

Olivier



HOOGTES

AMSL, FL, QNH, ...

Ondanks de vele artikels die dit behandelen, worden al deze benamingen

–bovendien acroniemen of obscure codes– die verwijzen naar onze positie in de derde dimensie, vaak verward in de geesten van de beginnende piloten... en zelfs in die van anderen.

Maar waarom is het dan zo ingewikkeld ? Zouden we het niet eens kunnen worden over één enkele universele en eenvoudige methode om deze positie te bepalen?

Wel, jammer genoeg niet echt, en we zullen proberen de redenen hiervoor uit te leggen.

Alles hangt af van de meting

De oorzaak van de moeilijkheid ligt in de indirecte manier om deze “hoogte” te meten.

Zoals iedereen weet, neemt de luchtdruk af wanneer je omhoog gaat. Het is vrij eenvoudig te begrijpen: de luchtkolom boven ons wordt steeds kleiner en kleiner en weegt steeds minder op ons... en op onze hoogtemeter. Omdat het ook gemakkelijk is om deze druk nauwkeurig te meten, is het redelijk logisch dat deze methode werd aangenomen door de luchtvaartpioniers en voor hen zelfs door bergbeklimmers en geografen.

Het probleem is dat deze druk afhankelijk van locatie en tijd varieert. Inderdaad, als op zeeniveau de “normale” standaardwaarde gelijk is aan 1013,2 hPa, kan deze bij ons in de praktijk variëren tussen 950 en 1050 hPa. Wetende dat gemiddeld in de lagere atmosfeer 1 hPa ongeveer 28 ft “waard” is, kan dit verschil een potentiële fout van 2800 ft vertegenwoordigen, dus meer dan 800 meter!

Het gebruik van de QNH

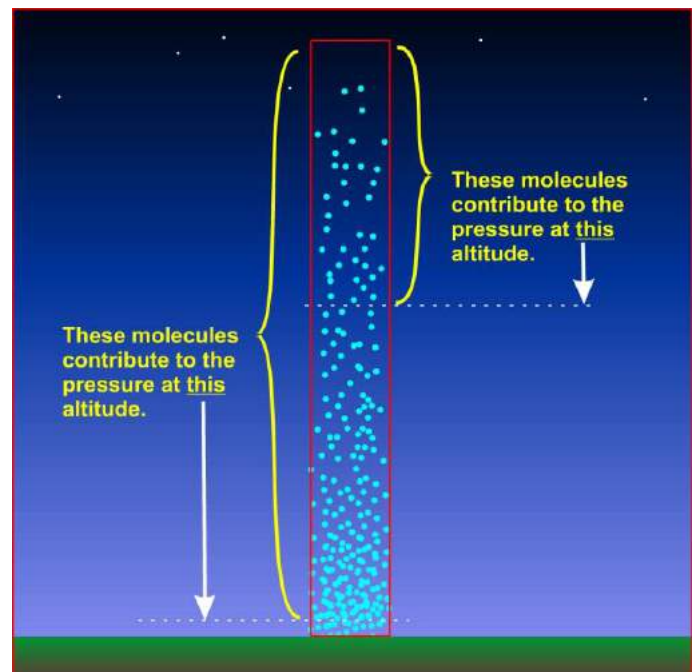
Om dit probleem te verhelpen, is de oplossing eenvoudig: u moet de hoogtemeter kalibreren met de juiste plaatselijke luchtdruk van dat moment, namelijk de beroemde QNH (Nautical Height). Dit is de waarde van de druk die u op een bepaalde plaats zou hebben (bijv. een luchthaven, een regio) als u zich op zeeniveau bevond. Omdat het moeilijk is om overal gaten tot op zeeniveau te graven om de waarde direct te meten, wordt deze berekend op basis van de lokale druk waarop een correctie wordt toegepast, rekening houdend met de hoogte van de meting in een “standaardatmosfeer” aan 15 °C.

OK, het klinkt een tikkeltje complex, maar wees gerust, deze waarde wordt door de weerdiensten voor ons op regelmatige tijdstippen bepaald per regio. Het enige wat we moeten doen is de laatste regionale QNH introduceren in onze hoogtemeters (vario’s) om een zeer nauwkeurige meting van onze AMSL-hoogte (Above Mean Sea Level) te verkrijgen.

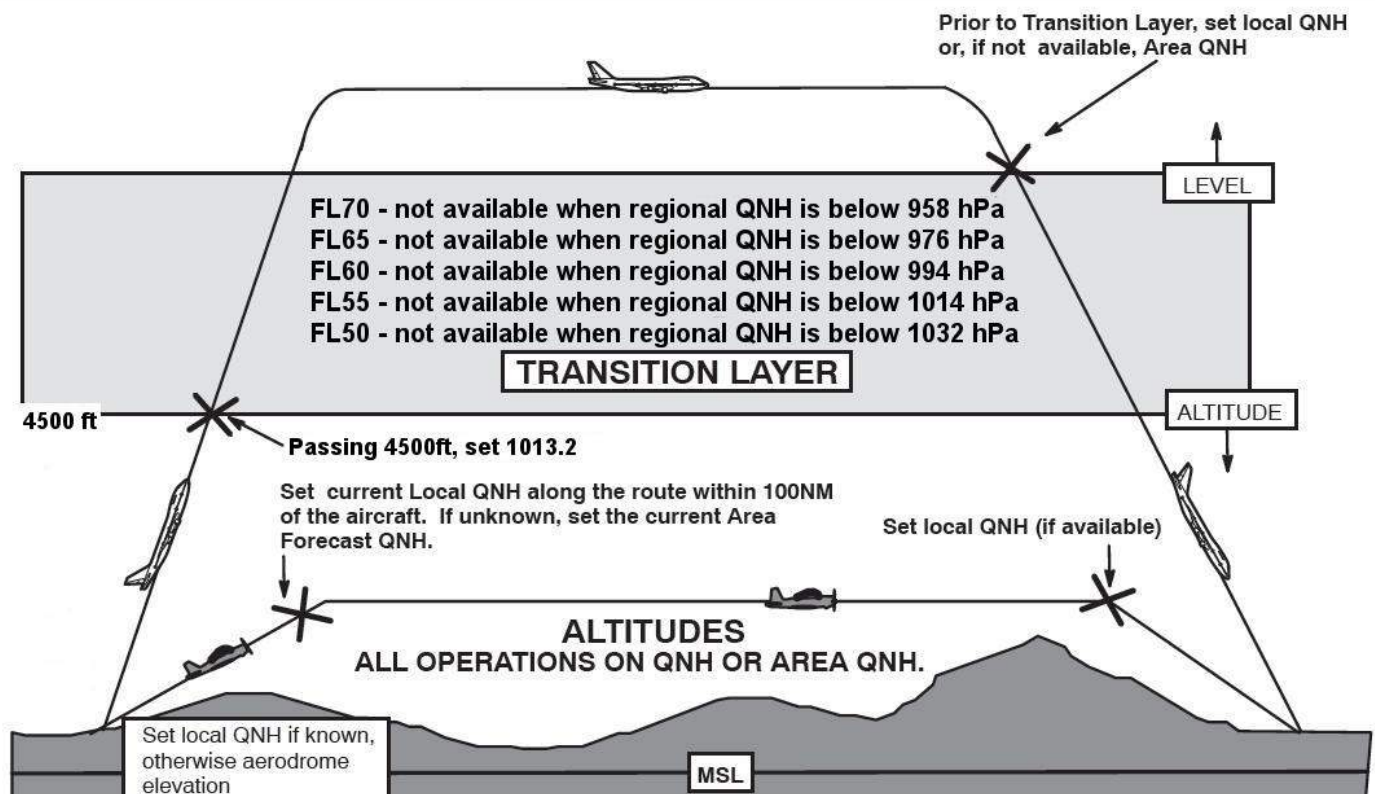
Probleem opgelost? Ja, voor eventjes, want...

Zoals we zonet hebben gezien, is deze QNH slechts geldig op één plaats en op één bepaald moment en de waarde ervan kan min of meer snel en sterk evolueren in de tijd of bij het zich verwijderen van het meetpunt. Men kan dus makkelijk begrijpen dat commerciële vluchten, die snel (heel) lange afstanden afleggen, daarom constant (om de paar minuten) een nieuwe QNH zouden moeten vragen om op hun hoogtemeter in te brengen, met alle bijbehorende risico's op fouten...

Onpraktisch, en natuurlijk volkomen onaangepast.



HOOGTES



Vliegniveaus

Om deze permanente verschuiving te voorkomen, gebruikt men boven een bepaalde hoogte (de vrij logisch genaamde overgangshoogte, 4500 ft AMSL in België) een (andere) hoogtemeter die dit keer gekalibreerd is op een "standaard" QNH van 1013,2 hPa.

Deze hoogtemeter duidt natuurlijk geen precieze hoogte aan (behalve in het weinig voorkomende geval dat echte QNH inderdaad 1013,2 hPa is), maar biedt wel een universele referentie voor iedereen om doorlopend een relatieve hoogte te behouden ten opzichte van anderen en dus... om botsingen te vermijden.

Bovendien, om het verschil goed weer te geven, hebben we het boven deze overgangshoogte niet meer over hoogtes, maar over vliegniveaus. Aangezien deze niveaus alleen dienen om voldoende afstand ("separation") tussen vluchten te houden, moeten ze niet extreem nauwkeurig zijn en worden ze slechts elke 100 voet gedefinieerd. Om ze te bepalen, doet men twee nullen weg van de aangegeven "standaard" hoogte en voegt men er "FL" (voor Flight Level, vliegniveau) aan toe. FL55, bijvoorbeeld, is het niveau waarop de standaard hoogtemeter 5500 ft leest.

Kortom, als men op een vliegniveau vliegt, vliegt men aan een constante druk en niet op een constante hoogte.

En daartussenin?

Het is evident dat bij de overgang tussen twee hoogten en drukverwijzingen, er een verwarrende zone is die overgangslaag (transition layer) wordt genoemd, waarin geen enkele "kruisvlucht" toegestaan is, om eventuele problemen te voorkomen. Kortom, je mag ze op de één of andere manier "oversteken", maar (in principe) mag je er niet blijven vliegen...

De ondergrens hiervan is natuurlijk de overgangshoogte waar we het net over hadden en de bovenlimiet... wel deze is... het overgangsniveau. Simpel, nietwaar? Ja, maar... hoe hoog is dat niveau? In zeer kort: het hangt ervan af, verdorie toch...

Merk wel op, het is logisch. Het doel is om voldoende afstand tussen de verschillende vliegtuigen te behouden, men zou het zich niet veroorloven om deze laag te zien verschrompelen tot vrijwel niets op sommige dagen met lage luchtdruk, of omgekeerd een enorme laag te reserveren op dagen van hoge luchtdruk. Het overgangsniveau, dat het minimale bruikbare niveau is, wordt daarom aangepast zodat de dikte van deze laag tussen de 1000 en 1499 ft blijft en dit gebeurt afhankelijk van... de QNH. Pff... het wordt (weer) ingewikkeld! Eigenlijk, maar geen paniek, staan er tabellen in de AIP (ENR 1,7 Altimeter Setting Procedures) om de berekening niet te hoeven doen en daarenboven -goed nieuws- worden we slechts indirect beïnvloed door deze vliegniveaus (omdat we niet in staat zijn om ze te respecteren) en helemaal niet door de dikte van de transition layer !

In de praktijk

Inderdaad, als vrijvlieger in België kunnen we op werkdagen in principe niet hoger dan 4500 ft vliegen en in dat geval... hoeven we ons geen zorgen te maken over het concept vliegniveaus. We kunnen onze vario gewoon kalibreren met de QNH van de dag of de hoogte waarop we ons bevinden. Beter nog, als je een vario met inge bouwde GPS hebt, zoals de meesten onder ons, kan je deze instellen om zich automatisch te kalibreren! Mooi! Dus we kunnen al dit gepraat over vliegniveaus vergeten? Nou, als je geen zin hebt om gebruik te maken van de activering van de LFA Golf -zones om boven 4500 ft AMSL te vliegen, ja, absoluut... maar dat is niet het geval voor de meesten onder ons! Buiten de uren van militaire activiteit wordt de LFA Golf 1 zone automatisch geactiveerd en laat ons -in principe- dan toe om hoger te klimmen, tot FL55 excluded (dus a priori FL50 voor de veiligheid en zeker niet meer dan FL54). Waarom "in principe"? Omdat we net hebben gezien dat de werkelijke hoogte van een vliegniveau afhankelijk is van de werkelijke QNH.

Als de QNG afneemt, bevinden de vliegniveaus zich "lager". Met een QNH van minder dan 996 hPa (nou ja, dat is wel niet vaak zo, maar mogelijk) is FL50 op 4500 ft en rond 980 hPa, is het FL55 dat op de overgangshoogte belandt...

Anderzijds, laten we positief blijven, als er hoge druk is, kunnen we hoger gaan. Bij 1030 hPa ligt FL55 dicht bij de 6000 ft en niet 5500 ft!

Wat moeten we onthouden? Het is simpel: als je stijgt boven 4500 ft AMSL, is het absoluut noodzakelijk om - zoals alle andere vliegtuigen- het concept van vliegniveau te gebruiken als u elk risico van botsing of Air Miss wilt voorkomen.

Voor degenen die erop zouden wijzen dat men in de overgangszone altijd gebruik mag maken van hoogtes in voet of meter en die denken er zich gemakkelijk af te kunnen maken... pech. In theorie, zodra u boven 4500 ft gaat, wordt u verondersteld over te schakelen naar de FL's, om bij het afdalen pas terug te keren naar hoogtes in voet of meter na ontvangst van de regionale QNH. Natuurlijk, in de vrije vlucht blijft u zeer waarschijnlijk in deze overgangszone zonder zo ver te vliegen dat de QNH zou kunnen veranderen, maar hoedanook, om er zeker van te zijn dat je er in zit moet je de bovengrens ervan kennen en dus... de FL's. Merk op dat de meeste van onze instrumenten de mogelijkheid bieden om direct het vliegniveau waarop men zich bevindt, weer te geven, maar indien niet, moet men de conversie zelf doen. Er zijn tabellen om de taak te vereenvoudigen.

Wat betekenen QNH en de andere Q-codes?

In tegenstelling tot wat veel mensen denken, is QNH geen acroniem, maar -net als vele andere afkortingen- een willekeurige code die dateert uit de vroege dagen van radio-telegrafische communicatie in morsecode. Zoals hierboven besproken, geeft het de atmosferische druk weer, teruggebracht tot zeeniveau (in een standaard atmosfeer).

Voor degenen die hun brein echt in verwarring willen brengen, bestaan er twee andere "Q"-codes die betrekking hebben op hoogte: De QFF wordt berekend als de QNH, maar houdt rekening met de werkelijke atmosfeer en met name de temperatuur. Het is dus een nauwkeurigere schatting van de feitelijke druk die men op zeeniveau zou hebben, maar aan de andere kant een minder precieze referentie ter hoogte van het -meestal elders gelegen- meetstation. De QFE (Field Elevation) vertegenwoordigt de druk op grondniveau bij het meetpunt (over het algemeen het vliegveld), waardoor de hoogtemeter de werkelijke hoogte aangeeft ten opzichte van dit punt en niet langer een hoogte ten opzichte van het zeeniveau.

Hoe zit het met de GPS in dit alles?

GPS is afhankelijk van een constellatie van satellieten en absoluut niet van drukmetingen om hoogte aan te geven. De GPS-hoogte duidt daarom altijd op een AMSL-hoogte. Daarom zou het een unieke referentie kunnen zijn die zou toelaten het begrip van vliegniveaus te verlaten. Helaas is het niet zo nauwkeurig of betrouwbaar. Bovendien is het relatief nieuw en... fundamenteel een militair systeem onder controle van één land.

Als het denkbaar is dat op een dag zo'n systeem (of een geheel van systemen) de barometrische hoogtemeters vervangt, is het waarschijnlijk niet voor nu en ondertussen blijven vliegniveaus onvermijdelijk...

Patrick

Verwijzingen

De AIP, de officiële referentie; ENR 1.7 Altimeter Setting Procedures https://ops.skeyes.be/html/belgocontrol_static/eaip/eaip_Main/pdf/EB_ENR_1_7_en.pdf

Magazine Voler.info (Free.aero in English) over hoogtes

<http://voler.info/media/altitudes-VolerInfo.pdf>

<http://www.free.aero/en/media/altitudes-E.pdf>

Een ouder artikel (2009) verscheen in Cross Country magazine:

<http://www.xcmag.com/2011/07/gps-versus-barometric-altitude-the-definitive-answer/>

De officiële weersinformatie van Skeyes (Belgocontrol) na registratie:

<https://ops.skeyes.be/oper-meteo-info>

Gratis toegang tot METARS van over de hele wereld. Ze hebben ook een mobiele versie en "brief":

https://www.orbify.com/member/metmap.php?region_choose=BNL&mode=metar&lang=ENG&view_color=metars

<https://www.orbify.com/member/orbibrief.php>

MRI, nauwkeurige metingen elk uur in het hele land:

<https://www.meteo.be/fr/meteo/observations/belgique>

2019 STAPARALP 4000 : STAPPEN EN PARAPENTEN IN DE ALPEN



22 - 28 juni 2019

Cris, Klaus, Ruben, Eric en onze ervaren berggidsen Mathias en Bertrand.

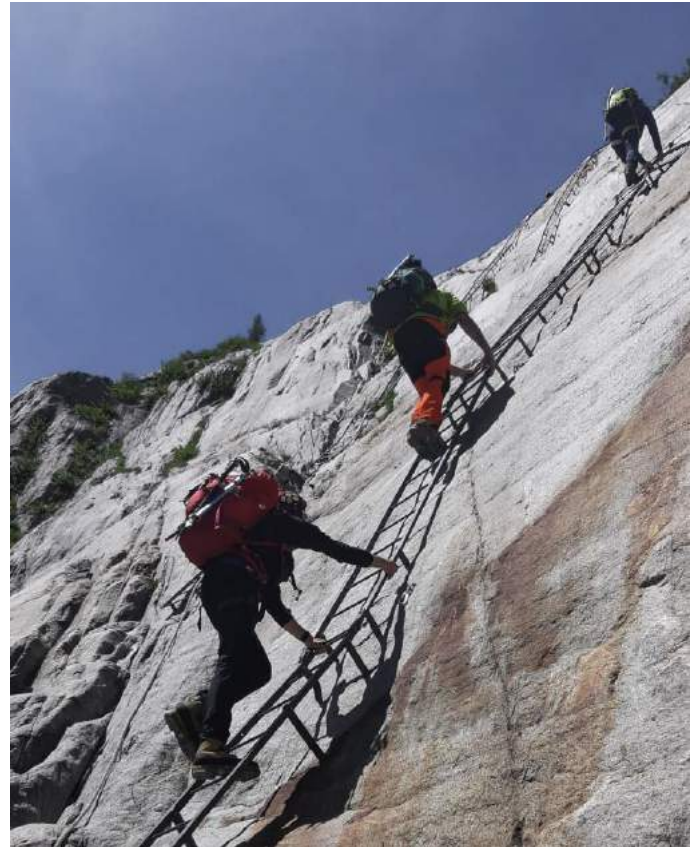
2019 STAPARALP 4000 : STAPPEN EN PARAPENTEN IN DE ALPEN

Zaterdagochtend 22 juni, daar gaan we weer ... of toch bijna ...

Klaus is nergens te bespeuren en niet te bereiken, aangezien we toch al met een zeer beperkt gezelschap dit avontuur tegemoet treden, proberen we via alle kanalen contact te krijgen met onze spoorloze makker. Na enige tijd hebben we succes, blijkt dat Klaus heilig overtuigd was dat we op zondag zouden vertrekken. Maar laat "flexibiliteit" nu net "de" basiseigenschap zijn van een goed staparalper. Terwijl Klaus in sneltempo alles pakt en zakt, komen Cris en Ruben met de minibus tot bij ons thuis waar Bieke en ik snel een kleine brunch geïmproviseerd hebben. Er zijn ergere dingen in het leven dan genieten van een lekker ontbijt op ons terras in het zonnetje. Wanneer Klaus uiteindelijk ook bij ons arriveert zijn we voltallig en klaar voor vertrek. De sfeer zit goed en ook het weer ziet er alvast heel erg veelbelovend uit! We hebben er zin in! De rit richting Chamonix verloopt vlekkeloos. Nog een lekkere pizza in een restaurantje dat Cris en ik al bezocht hadden tijdens de "flying-light" beurs in oktober vorig jaar en we slaan onze tenten op naast de landing in Chamonix. Er is nog een feestje op landing van de plaatselijke parapenteclub en met muziek op de achtergrond dromen we weg.

De volgende ochtend zijn we al vroeg uit de veren, sommigen van ons hebben de nacht doorgebracht in een tentje, anderen slapen met hun matje op de vloer van de minibus waar er voor de gelegenheid een paar banken gedemonteerd werden zodat we ook hier een zee van plaats hadden. Opnieuw schitterend weer en na een heerlijk ontbijtje nemen we het treintje dat ons naar "Montenvers Mer de Glace" zal brengen. Bertrand zal ons deze ochtend gletsjertraining geven ...

Het is bij mij ook alweer enkele jaren geleden, eigenlijk van de memorabele Staparalp van 2014 waar we de Aiguille du Midi (3842m) en de Col de la Bérangère (3425m) bedwongen hebben, dat ik nog crampons aan mijn voeten gebonden heb.



Wanneer we onbeveiligd een honderdtal meters naar beneden klauteren, langs metalen laddertjes die aan de steile rotswanden bevestigd zijn, beseffen we dat het deze keer opnieuw menens is ...



Niemand geeft een krimp en iedereen bereikt veilig de gletsjer, maar wil toch zelf niet ontkennen dat ik blij was dat ik veilig met twee voeten op de gletsjer stond. We binden onze crampons (stijgijzers) aan en steken onze piolet "à la bretelle", we lopen, springen en stappen langs steile hellingen tot iedereen vertrouwd is met het materiaal dat ons moet helpen de steile sneeuw en ijswanden te bedwingen. Het is een ongelooflijk gevoel te wandelen over de rotsblokken, het ijs en de sneeuw met op de achtergrond het geluid van het kolkende water onder de gletsjer, ik besef opnieuw ten volle waarom ik hier zo graag ben. De pracht van de bergen en de natuur hier in het algemeen is moeilijk met woorden te beschrijven.

Wanneer iedereen alles min of meer onder de knie heeft klauteren we op dezelfde spectaculaire manier opnieuw naar boven, het wordt mij ook al duidelijk dat ik voor de zware tochten van de volgende dagen mijn uitrusting qua gewicht nog meer zal moeten proberen te beperken ... het rugzakje van onze berggidsen ziet er dan ook verdacht klein uit in vergelijking met wat er op mijn/onze rug hangt. Het wordt voor mij de eerste stage waar ik beslis om zonder reserve te vliegen net als alle andere deelnemers, een keuze die uiteindelijk ieder voor zich maakt!

We beslissen nog wat verder te klimmen naar Montenvers (2200m) en na wat zoeken vindt Bertrand een startbare plek op een berghelling tussen het lange gras. Tijdens het stappen begon mijn voet wat pijn te doen en ik vrees dat ik hem met het springen op de gletsjer wat overbelast heb. Iedereen kan starten en onze eerste vlucht van de stage is een feit. Na een mooie rustige vlucht landt iedereen veilig op landing van Chamonix, waar we ook de vorige nacht doorgebracht hebben. Wanneer ik mijn bottinnen uittrek zakt de moed mij in de schoenen ... mijn voet is gezwollen en doet erg veel pijn, ik zet me aan de rivier en probeer mijn voet met tussenpozen steeds opnieuw in het ijskoude water te steken om zo de zwelling wat te doen minderen. Dit ziet er niet zo goed uit ... de anderen komen ervan af met wat bleinen en we beslissen toch om op zoek te gaan naar een apotheek van wacht (het is zondag) om wat spullen te halen om ons (mij vooral) op te lappen. Ook moet er hier en daar nog wat gesleuteld worden aan onze uitrustingen, maar gelukkig is in Chamonix, "het mekka van de bergsport", alles te huur of te koop wat je maar kan verzinnen of nodig hebben. We eten iets in Chamonix en brengen de nacht door op dezelfde plek als de nacht voordien. Van slapen komt er

voor mij niet veel in huis, steeds word ik wakker van de pijn, wat mij wel ook de kans geeft om geregeld mijn voet in te smeren met Flexiumgel. Tegen de ochtend beginnen de ontstekingsremmers hun werk te doen en kan ik toch nog een paar uur slapen. Wat nu ... tijdens het ontbijt ben ik in gedachten verzonken en twijfel wat te doen ... uiteindelijk hak ik de knoop door, neem opnieuw een ontstekingsremmer en Cris helpt me met het intapen van mijn voet. Als ik mijn bottinnen aanspan staat het wenen mijn nauwer dan het lachen, maar we zien wel ... indien het niet lukt kan ik nog altijd boven bij de Aiguille du Midi starten en richting Chamonix vliegen. Vandaag wordt ongetwijfeld een heel bijzondere dag, op het programma staat de Mont Blanc du Tacul (4249m), meteen ook de hoogste top van alle staparalps.

Deze vlucht moeten missen zou voor mij nog veel pijnlijker zijn dan mijn gezwollen voet. Er worden twee cordées gevormd voor de klim: Cris, Eric en Bertrand en Klaus, Ruben en Mathias. Was het de adrenaline of de ongelooflijke drang om dit te willen meemaken die ervoor zorgde dat ik uiteindelijk samen met de rest van het team na een zware drie uur durende klimt onder een stralende zon wegvloog met zicht op de top van de Mont Blanc en de Aiguille du Midi. Ik wou dat ik dit gevoel tot in detail kon beschrijven maar woorden schieten te kort.

Ik zou gewoon iedereen aanraden om dit zelf op zijn bucketlist te zetten. Ik land op landing 2 (zie kaartje) van Chamonix die dicht bij de lift en de minibus gelegen is zodat ik wat minder ver hoeft te stappen, de rest van de groep land opnieuw aan de steengroef. We treffen mekaar in een cafeetje en praten fier na over onze prestatie.

Ik denk dat ik mag zeggen dat iedereen op deze stage zijn grenzen weer wat verlegd heeft en laat het juist dat zijn wat elke Staparalp tot een onvergetelijke ervaring maakt.

Voor Cris die na een stevig herniaoperatie amper de tijd gehad heeft om te revalideren, voor mij met mijn pijnige voet en voor Klaus en Ruben die voor het eerst Ultra-Light vliegen is het alvast een meer dan stevige dag geweest om nooit meer te vergeten en worden we met de neus op de feiten gedrukt.

Maar onvergetelijk is deze dag zeker! Cris en Ruben maken nog een vluchtje van Passy Plaine-Joux terwijl Klaus en ik met de minibus naar beneden rijden en hen oppikken aan de landing van Chedde.

We sluiten deze mooie dag af aan het "Lac de Passy", waar we na het koken van een overheerlijke curry met zicht op het meer, een frisse welverdiende duik nemen.

2019 STAPARALP 4000 : STAPPEN EN PARAPENTEN IN DE ALPEN

We kruipen in het gevlochten net aan het ponton en kijken hoe de zon ondergaat met de Mont Blanc op de achtergrond.

Iedereen is het erover eens “this is life, our life”

Een lichte en goed doordachte uitrusting blijkt bij dit soort stages eens te meer van onschatbare waarde. In de namiddag rijden we met de 4x4 van Bertrand langs hobbelige grindwegen de Mont Joly op. We pikken onderweg nog twee mooie meisjes op, waaronder de vriendin van Mattias, en geven ze een lift in onze laadbak.



Dinsdagochtend spreken we af met onze berggidsen op een zonnig terrasje. Vandaag staat er een kortere tocht op het programma. Een mooie wandeling naar “Plateau de Platé”. Deze tocht hebben Cris en ik vorig jaar in oktober ook gemaakt tijdens de “Flying lite” -beurs te Chamonix. Om mijn voet wat te laten recupereren beslis ik dan ook om deze tocht aan mij te laten voorbijgaan. Op een hoger gelegen parking neem ik tijdelijk afscheid van mijn mede staparalpers en terwijl mijn makkers nog wat meer bleinen cultiveren doe ik als goede huisvader de afwas en ruim de rommel in de minibus wat op. Er werd afgesproken dat er zou geland worden op de landing van Batistoc waar ik een paar uur later met de minibus sta te wachten. Cris, Matthias en Bertrand landen zoals voorzien op de afgesproken plaats, terwijl Klaus en Ruben uiteindelijk landen in Chedde.

Fantastisch toch dat daar ergens hoog in de lucht iedereen zijn eigen vluchtplan bepaalt om vervolgens uiteindelijk weer ergens veilig te landen.

Diezelfde namiddag brengen we nog een bezoek aan de “Decathlon Mountain Store” in Passy, een paradijs voor elke bergsporter. Opnieuw is iedereen in de weer om zijn uitrusting nog meer te verfijnen.

We rijden bijna vast in de sneeuw maar bereiken uiteindelijk toch ons doel. De condities zijn nog niet ideaal, en op aanraden van Bertrand gaan we met z’n allen wat gonfleren. Zoals steeds blijkt dat we dit eigenlijk veel te weinig doen.

Want wie zijn scherm op de grond perfect beheerst plukt hiervan zeker de vruchten tijdens deze (en andere) stages, waar we vaak starten op kleinere en technisch wat moeilijkere startplaatsen. Aangezien we bovendien op grotere hoogte het luchtruim kiezen is de kans op extremere condities toch ook wat groter. Maar de eerlijkheid gebied mij om hier toch ook nog even bij te vermelden dat onze “grote leider” Cris steeds het zekere voor het onzekere verkiest en dat indien twijfel, we steeds opnieuw te voet afdalen. Tot dusver is er op elke staparalp al minstens één beklimming geweest waar we uiteindelijk, om diverse redenen, op onze stappen moesten terugkeren, te weinig water, te veel wind, geen eten meer, geen startplaats gevonden en noem maar op ... elke tocht is een avontuur waarvan het einde onmogelijk te voorspellen is.

2019 STAPARALP 4000 : STAPPEN EN PARAPENTEN IN DE ALPEN

Maar dit jaar zal dit echter voor de eerste keer “niet het geval zijn”, zo zal blijken, elke beklommen berg wordt deze keer bevlogen.

Op “Mont Joly” doen Cris en Ruben eerst een ploefke en landen aan het kruispunt op een boogscheut van de startplaats. Daarna brengt Bertrand Cris, de twee meisjes en mijzelf nog wat verder waar we na wat wachten een poging wagen, maar de condities zijn niet sterk genoeg, en we landen opnieuw op de top bij de anderen. We beslissen om terug naar beneden te rijden, maar wanneer we wat lager langs de officiële startplaats komen, zien we plots dat daar de windzak in de goede richting wappert. Een paar tellen later hangen de 4 Ikarussen van deze stage in de lucht, terwijl de berggidsen en de twee meisjes met de 4x4 verder naar beneden rijden. We zoeken ons een weg over de hoogspanningslijnen en landen op de toch wel vrij kleine landing naast de skilift. Toch nog weer een mooi vluchtje meegepikt!

Opnieuw wordt het een prachtige avond met een duik in de zwembijver van les Contamines. We slaan onze tenten op aan de rand van de rivier en maken een kampvuur ... er worden verhalen verteld en er wordt gelachen. Zowel Ruben, Klaus als ik hebben een niet te onderschatten scoutsverleden ...

niet te verwonderen dat deze soort stage ons op het lijf geschreven is. We vallen in slaap met het gekolk van de rivier op de achtergrond en ik droom alvast van een volgende onvergetelijke dag.



De volgende ochtend doen we het iets rustiger aan. We staan op rond 7u, waar we al de andere dagen al om 6u uit de veren waren, we maken onze uitrusting klaar en na een stevig ontbijt rijden we richting Italië, onze volgende uitdaging tegemoet. Op het programma staat de prachtige “Monte Rosa”, opnieuw één van de hoogste bergen van de Alpen, een mooi geschenk voor Cris die vandaag jarig is. De rit duurt wat langer dan voorzien omdat we bijna 50 min moeten wachten voor de tunnel richting Italië, maar “time flies when you’re having fun” en voor we het goed en wel beseffen staan we in Staffal, Aosta de landing te verkennen. Als alles goed gaat zullen we de volgende ochtend hier landen. Ik vraag mij af of het mij zal lukken om dit plekje terug te vinden vanuit de lucht en bekijk al even een luchtfoto op Google Earth, misschien vergroot dit mijn kans om hier ooit terecht te komen, we zien wel ...

We nemen de lift zo hoog mogelijk en tijdens de rit met de lift krijg ik via een berichtje het verschrikkelijke nieuws dat een vriend overleden is, Kris de Pauw heeft de strijd tegen kanker verloren, sneller dan verwacht, een onwaarschijnlijk verhaal ... deze man van amper 50 jaar heeft twee jaar geleden zijn lieve echtgenote verloren aan dezelfde vreselijke ziekte, twee maand later wordt ook bij hem kanker vastgesteld en nu laat hij twee kinderen achter van 14 en 17 jaar oud. Dit is niet fair, te erg voor woorden, maar het doet mij eens te meer beseffen dat ik van elke moment moet genieten en dat het niet fout is om je dromen achterna te jagen. In gedachten verzonken bereik ik samen met de rest van de groep, na een korte tocht, de refuge “Citta di Montova” op 3498m.



2019 STAPARALP 4000 : STAPPEN EN PARAPENTEN IN DE ALPEN

We drinken een pintje en willen de verjaardag van Cris vieren met een heerlijk stukje tiramisu ... echter wie Cris kent, weet dat deze reus, als het op eten aankomt, eigenlijk een kleine jongen is ... m.a.w. eten we onze tiramisu gewoon allemaal zelf op, met het nodige leedvermaak wel te verstaan.

Wanneer ik 's avonds op mijn kamer kom ligt er op mijn rugzak een kaartje geschreven door Klaus, heel mooie woorden die op dat moment de pijn zeker verzachten ... nogmaals bedankt Klaus!

Geweldig om te zien hoe iedereen met elkaar begaan is. We zijn een hechte groep, iets dat mij steeds weer opvalt bij deze bergstages. Uiteindelijk is er geen mooiere plek om even stil te staan bij het leven dan een berghut op 3500m met een onbeschrijfelijk uitzicht over de Alpen en de stilte...

Na het avondeten kruipen we onder de wol, onze uitrusting ligt volledig klaar om ten strijde te trekken. Het is midden in de nacht wanneer onze wekkers bijna synchroon het startschot geven... 4u... het is nog donker buiten, maar in deze berghut heerst er al een gezellige drukte.

Het is mooi om te zien hoe al deze "gelijkgestemden", na een ontbijtje met toast en confituur, in cordée hun eigen avontuur tegemoet gaan. In alle windrichtingen vertrekken kleine groepjes met "de piolet à la bretelle" om het in vakjargon te zeggen. Wij vormen opnieuw dezelfde vertrouwde cordées en tot voldoening van onze berggidsen houden we er stevig de pas in. Opnieuw een wonderlijk moment wanneer de zon opkomt en het ijs en de sneeuw schittert onder de opkomende zon. We voelen ons de koning te rijk wanneer we een paar uur, en enkele energy bars, later de top bereiken die Bertrand in gedachten had op een slordige 4500m. Onze berggidsen laten ons wat genieten van het uitzicht en de overwinning maar beslissen vervolgens dat het toch misschien niet de meest geschikte plek is om de starten ... we hervatten de tocht, dalen een stuk verder af en beklimmen een andere top ... nog steeds niet overtuigd keren we een tijd later op onze stappen terug. Er wordt beslist dat het nu of nooit is, uitstel is afstel, de wind is met momenten iets te sterk, maar zwakt dan opnieuw steeds wat af. Het komt er dus op neer het juiste moment te kiezen. Cris bijt de spits af en kiest het perfecte moment om te starten, gezwind zien we hem verdwijnen richting vallei, we merken ook dadelijk dat, bij het wegdraaien na de start, de wind voor een stevige versnelling zorgt, het is dus belangrijk om eerst ver genoeg van het reliëf weg te vliegen alvorens richting vallei te draaien.

De rangorde is bepaald, na Cris is het de beurt aan Klaus, gevolgd door Ruben, daarna ben ik aan de beurt en onze twee berggidsen sluiten de rij. Ik meen mij te herinneren dat we allemaal een 3-tal pogingen nodig gehad hebben om uiteindelijk één van de mooiste vluchten uit onze carrière te maken.

De wind wordt steeds sterker en de intervallen minder voorspelbaar. Ruben draait iets te snel in en schommelt op toch wel spectaculaire wijze weg richting vallei, stabiliseert uiteindelijk de rolbeweging en kan vervolgens beginnen genieten van zijn vlucht. Ook Klaus en ikzelf hebben een paar pogingen nodig om te starten. Bertrand en Matthias houden tijdens de windstoten elk een wingtip van mijn scherm vast. Maar één van de twee lost terwijl de andere vasthoudt, waardoor ik de sneeuw van kortbij bestudeer terwijl ik de remlijnen in ijlt tempo rond mijn polsen wikkel om het scherm in bedwang te houden.

Resultaat van de operatie, scheur in mijn scherm, maar gelukkig niet al te erg. De ripstop moet er maar voor zorgen dat het niet verder scheurt. Een rustig moment ! ... en voor ik het weet hang ik te genieten met zicht op de Matterhorn, de gletsjers onder mij schuiven voorbij, ik maak wat filmpjes en neem wat foto's maar geniet vooral van de spectaculaire natuur. Genieten met de grote "G"...

Dankbaarheid naar onze monitor en gidsen Cris, Bertrand en Mathias. Ik denk dat ik voor mijn twee kompanen mag spreken wanneer ik zeg dat dit avontuur zonder deze kerels voor ons onmogelijk was. Bedankt voor opnieuw een onvergetelijk avontuur, een topweek met een fantastisch team.

We landen met een brede glimlach allemaal op de juiste plek, Google Earth heeft zijn werk gedaan (-: En om het met de woorden van Toon te zeggen ... we hebben opnieuw een paar momenten beleefd die ik alvast opsla bij de afdeling " de mooiste van mijn leven".

We nemen afscheid van onze berggidsen ... geen vaarwel ... maar hopelijk tot heel binnenkort!

Eric

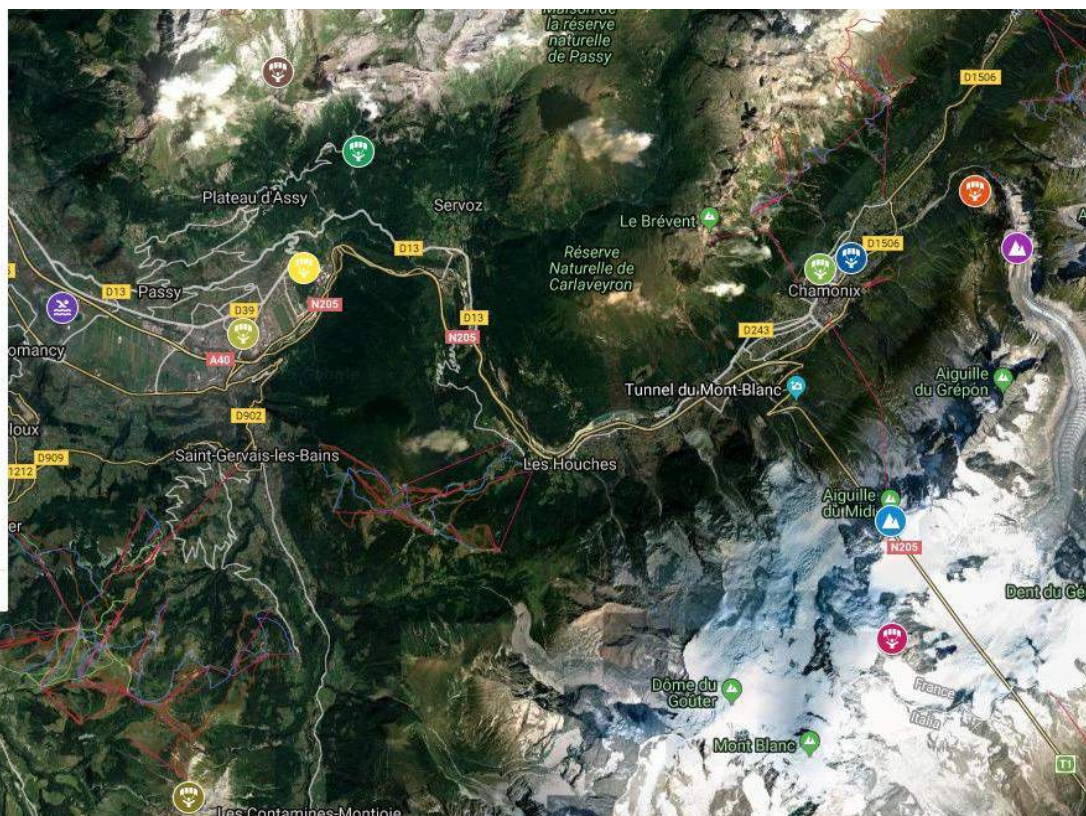
2019 STAPARALP 4000 : STAPPEN EN PARAPENTEN IN DE ALPEN

STAPARALP MONT BLANC 2019

Individuele stijlen

- Chamonix landing1
- Chamonix landing 2
- Montenvers Mer de Glace
- Montenvers
- Aiguille du Midi
- Mont Blanc du Tacul
- Passy Plaine-Joux
- Lac de Passy
- Chedde landing
- Batistock landing
- Plateau de Plâté
- Mont Joly
- Rifugio Città di Mantova
- Staffal, Aosta landing
- Dufourspitze

Basiskaart

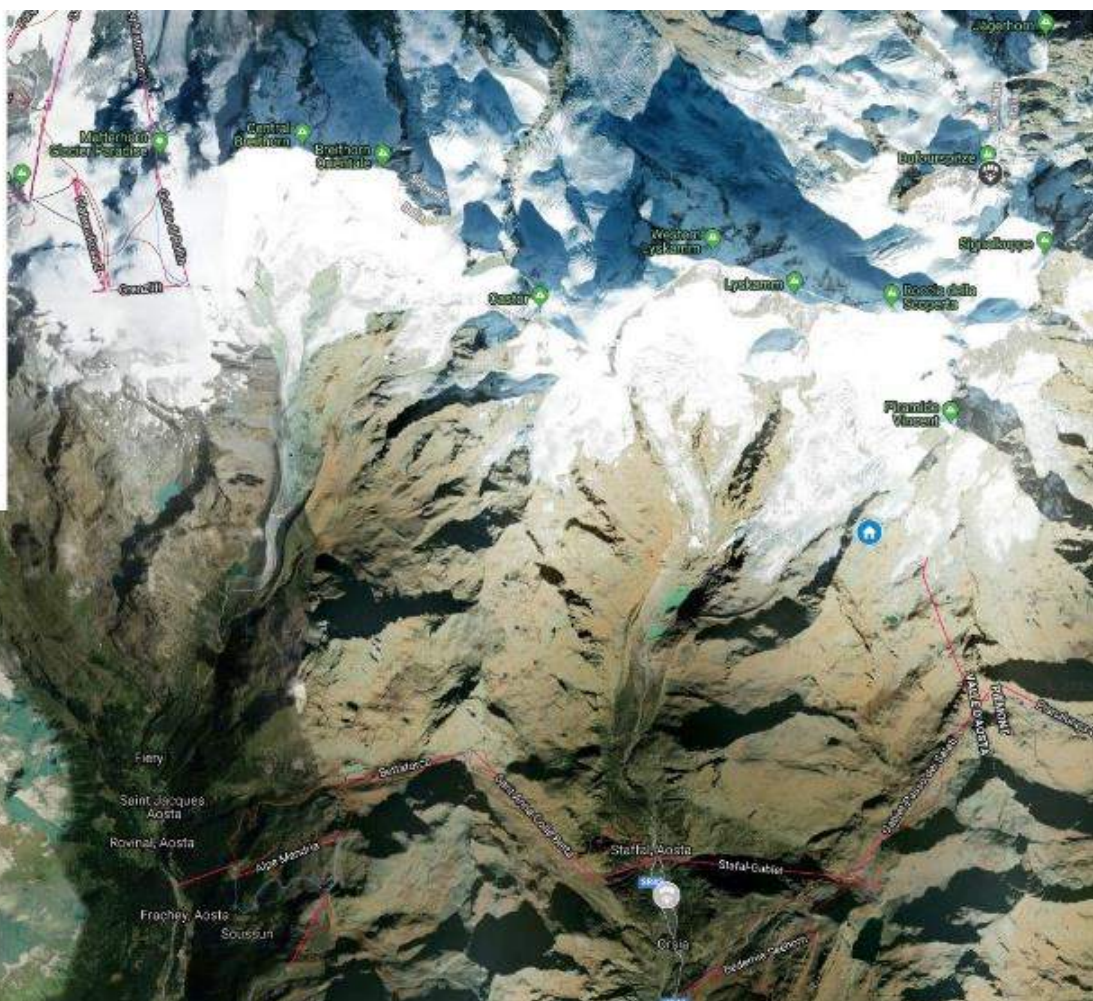


STAPARALP MONT BLANC 2019

Individuele stijlen

- Chamonix landing1
- Chamonix landing 2
- Montenvers Mer de Glace
- Montenvers
- Aiguille du Midi
- Mont Blanc du Tacul
- Passy Plaine-Joux
- Lac de Passy
- Chedde landing
- Batistock landing
- Plateau de Plâté
- Mont Joly
- Rifugio Città di Mantova
- Staffal, Aosta landing
- Dufourspitze

Basiskaart





Pick Up Club vzw organiseert :

INDOOR SMIJTDAG AAN DEATH RIDE

Gent

Topsporthal - Zuiderlaan 14

Zaterdag 14 december 2019

Info en inschrijving :

www.pickupclub.be/inschrijvingspagina

PRESENTATIE "100+ km in België"
door WIM, BRAM en JOHAN
tussen 12u - 13u



Tweedehandsbeurs

Gezellig Pick Up Café

Iedereen welkom !

met dank aan de BVVF

NIEUWE ELEKTRONISCHE ONTWIKKELINGEN OM VEILIGER TE VLIEGEN



“FLARM komt van “flight alarm”,
hierboven het officiële logo.

en

FANET+

Zoals jullie de laatste jaren zien hebben we in de vrije vlucht meer en meer te kampen met incidenten in de lucht, soms ook bijna botsingen...de vraag is dikwijls, zelf in VFR met perfecte vliegomstandigheden: “waar zitten de anderen en zien ze mij?”.

In de luchtvaart kennen we voornamelijk 2 grote systemen om te zien en gezien te worden.

- ACAS : Airborne Collision Avoidance System
- Transponder is een elektronisch apparaat dat een boodschap uitzendt als antwoord op een ontvangen boodschap. Het woord transponder is een samentrekking van de Engelse woorden transmitter (zender) en responder (antwoorder).
- Recent is een nieuw systeem “uitgevonden” FLARM en sinds 2018 “Fanet” en “Fanet+”

FLARM werd uitgevonden in 2004 door 3 Zwitserse piloten/ingenieurs, na meerdere fatale mid-air botsingen tussen zweefstoelen. Ondanks het VFR principe “zie en ontwijk” is het soms virtueel onmogelijk om andere vliegtuigen te spotten. Ze ontwikkelden een systeem dat piloten verwittigt voor een bijna botsing en aanduidt waar de andere piloot zit. Onafhankelijk van luchtverkeersleiding of grondradars kunnen dreigende botsingen vroegtijdig vermeden worden. Maar FLARM zendt geen signaal uit dat ACAS (Airborne Collision Avoidance System) kan zien...misschien nog niet. FLARM is ook niet compatibel met Transponders...wat daarom niet wil zeggen dat de luchtverkeersleiding of militairen FLARM ons niet zouden kunnen zien, ze moeten willen! FLARM is vooral bedoeld om gezien te worden...

FLARM is dus een elektronisch systeem dat piloten selectief verwittigt. FLARM is goedgekeurd door de European Aviation Safety Agency.

FLARM bekomt zijn positie door de ingebouwde GPS en een barometrische sensor en zendt deze gegevens uit. Tezelfdertijd luistert de ontvanger naar andere FLARM toestellen en verwerkt de ontvangen data. Een ander vliegtuig/zwever (ook uitgerust met FLARM) vangt dit signaal op en berekent of er een gevaar voor botsing is. Het instrument geeft aan waar het andere vliegtuig zich bevindt. Op je scherm zie je waar de andere piloot zich bevindt tov jezelf, plus zijn vario, zijn altitude en zijn vliegpad.

Wat is Fanet en Fanet+?

- Een manier om te zien en gezien te worden.
- Het is een ad-hoc netwerk van kleine elektronische toestellen die met mekaar kunnen communiceren in de lucht (Een ad-hoc netwerk is een draadloos computernetwerk zonder hoofdcomputer. Een computer zoekt naar mogelijk andere computers in zijn omgeving. Indien de doelcomputer niet binnen direct bereik is kan er mogelijk toch verbinding worden gemaakt door wel bereikbare computers als tussenstation te gebruiken.)
- Een elektronisch zichtbaarheidssysteem voor de wereld van de vrije vlucht.
- Een Live-trackingtechnologie die onafhankelijk van het telefoonnetwerk werkt.
- Als je programmeur bent, is het een gratis project op GitHub!

Fanet+ is een algemene naam voor een module die Fanet en FLARM chips bevat. Deze module wordt momenteel gebruikt in alle Naviter en Skytraxx apparaten. Fanet is actief op die module, nl het verzenden en ontvangen van de gegevens. FLARM is alleen passief aanwezig, je stuurt je positie via een FLARM protocol.

Hoe het werkt

Jij vliegt. De Fanet module tweet je positie in de lucht. Andere Fanet modules ontvangen uw positie en geven deze weer op het scherm van een andere Oudie 5, Blade, Skytraxx, AirWhere of een ander compatibel apparaat. Je kunt de hoogte en klomsnelheid van de andere piloot zien. Je kunt precies zien waar ze zijn. Het is van onschatbare waarde wanneer u zich in een nieuw en onbekend gebied bevindt. Wanneer je anderen begeleidt. Of wanneer je er gewoon voor wilt zorgen dat iemand weet en bezorgd is waar je bent en wat je doet.

NIEUWE ELEKTRONISCHE ONTWIKKELINGEN OM VEILIGER TE VLIEGEN

Wat is de “+” in FANET+?

Het is een FLARM. Terwijl de open-source Fanet module al het bovenstaande kan, bevat de Fanet+ module, ontworpen en geproduceerd door Skytraxx, maar geïntegreerd in Naviter en andere producten, ook een FLARM zender. Op die manier kan niet alleen de vrije vlucht gemeenschap zien waar je bent, maar ook zweefvliegtuigen en algemene luchtvaart uitgerust met FLARM.

Waarom beide? Waarin verschilt Fanet van FLARM?

Ze dienen twee verschillende doeleinden. Het werk van FLARM is het vermijden van botsingen tussen (zweef)vliegtuigen. Met de toevoeging aan de Fanet+ - module worden paragliders en deltavliegers elektronisch zichtbaar voor de zweefvliegtuigen en General Aviation. Fanet daarentegen richt zich op gegevensuitwisseling op lange afstand van kleine pakketten data.

Wat is het bereik?

Volgens tests met de Oudi5 is het bereik van Fanet+ tot 10 km in de Alpen. De enige voorwaarde is dat de antennes van het apparaat mekaar kunnen “zien” in een rechte lijn. Als er obstakels zijn (d.w.z. bergrug, enz.) zal het bereik van Fanet+ snel worden onderbroken/verkleind. Als je heel hoog vliegt en wanneer er goed zicht is tussen twee apparaten, is het bereik van Fanet+ veel, veel hoger. Bijvoorbeeld: tijdens XC-vluchten in Brazilië was er een uitstekende gegevensoverdracht, ook op 30 km en meer.

In tegenstelling tot conventionele Transponders verbruikt FLARM zeer weinig energie en kost relatief weinig. Een aparte FLARM kan tot meer dan 1000€ kosten maar ingebouwd in onze vlieginstrumenten (bvb Oudi5, XC Tracer, Ffytec, Brauniger, Skytraxx, enz..) minder. In de toestellen van het hogere gamma zit FLARM dikwijls al in.

Een leuke bijkomstigheid is dat FLARM dus het traject voorspelt dat de parapente, delta, zwever (of ULM) zal/kan aanhouden...wat interessant kan zijn in wedstrijden. Je ziet dus ook of een andere, in ons geval, parapente/delta stijgt of daalt...als hij ook het FLARM systeem heeft. Daarenboven kan je buddy's aanduiden, zodanig dat niet iedereen je signaal ziet. Je kan dus zeer efficiënt samen vliegen...of niet...om over na te denken.

Bon...FLARM zendt een signaal uit via een RF transmitter (868.2 MHz) samen met een 30 seconden projectie van het vlieg-pad. Je krijgt hulp bij frontale nadering, van zijkant of achteraan, invliegen van een thermiekbel, spiraal draaien...enz

Op dit ogenblik zijn er ongeveer 40.000 FLARM gebruikers in Centraal Europa bij zwevers, parapenters, ULM's en ook helikopters.

Bijna ALLE zwevers in Vlaanderen en Wallonië zijn al uitgerust met Flarm. De visie van de zweeffederaties is dat alle zwevers hiermee worden uitgerust.

Met onze instrumenten, uitgerust met FLARM en Fanet+, zullen de zwevers ons zien maar wij hen niet! Dit is spijtig genoeg een beperking voor de vrije vlucht...onder mekaar zien we mekaar wel natuurlijk.

Zoals jullie zien is ook de elektronische wereld van de vrije vlucht in volle evolutie....en inderdaad het wordt er niet allemaal simpeler op. Maar we gebruiken vandaag allen een smartphone....waar is de tijd van de Nokia 3310? Gebruiken we die nog? Niets staat stil.

Conclusie

In alle situaties zijn FLARM en Fanet+ een hulp om “zien en gezien te worden”. De basisprincipes van het VFR vliegen mogen nooit verwaarloosd worden. Het toestel is een hulp en het toestel moet gebruikt worden binnen zijn limieten.

Publishing date	07/11/2019
Document number	SUPAIR_2019_10_002_EN
Page number	1/1



SAFETY WARNING

SUBJECT : ACRO 4 Harness : Stitching Flaw

Nature of the Problem

We have identified a problem at one of our client outlets wherein we found a harness missing safety stitching on a ACRO 4 harness produced in March 2019. One of the shoulder webbings was not correctly sewn with the ventral cross strap, but only pre-glued before the automatic manufacturing phase.

We do two inspections on our harnesses. The first is at the end of production, and the second is before expedition to our clients. With the ACRO 4 we reinforced the inspections at the end of manufacturing in particular, and have done so since September 2019.

Product in question : ACRO 4 harnesses produced before September 2019

Procedure to follow :

Check your harness.

We are asking pilots using the ACRO 4 to verify that their shoulder straps are well sewn to the ventral straps (and not merely glued). Check for automatic vertical stitching (3 stitches) to the ventral strap.



STATUT : ☐ LOW
☐ MEDIUM
☒ CRITICAL



The 3 automatic vertical stitching are missing



DO NOT FLY!
Please contact
sav@supair.com
Do not use the harness until properly checked



OK
The 3 automatic vertical stitching are there

Blue Skies!

BELGIAN PARAGLIDING OPEN 2020

BPO2020

Tien jaar geleden namen de Potes En Ciel de uitdaging op om het Belgian Paragliding Open, beter gekend onder de naam van BPO, te organiseren.

In 2020 doen we het nog eens over te Laragne van zaterdag 30 mei tot vrijdag 5 juni 2020. Laragne en zijn startplaats op de Montagne de Chabre ligt in de prachtige streek van de Alpes-de-Haute-Provence.

De inschrijvingen worden geopend op 10 januari om 20u00 uur en de selectie van piloten zal effectief zijn op 05 februari om 10u00.

Alle informatie over het BPO 2020 vind je op de website van Airtribune (<https://airtribune.com/bpo2020/info>)

In de hoop veel van jullie terug te zien.

De Potes En Ciel.



VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 24 JUNI 2019

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

Verontschuldigd : Leen Mortier, Nathanael Majoros, Jan Lauwers.

Uitgenodigd : Toon Hylebos, voorzitter van de Belgische Paramotorfederatie (BPMF).

Samenwerking met de BPMF

Toon Hylebos vraagt om de samenwerking met de BPMF te verbeteren en kaart verschillende onderwerpen hierover aan.

De raad vraagt hem om de parapente-dekking van het BPMF-verzekeringscontract bij zijn eigen leden te verduidelijken, onder andere wat betreft de verplichting om een BVVF-brevet te hebben, en daarvoor lid te zijn van de BVVF (zonder BVVF-verzekering). Toon gaat zich hierover buigen. Van zijn kant wil de raad aan zijn leden die zich voor paramotor willen verzekeren, terug vragen om eveneens het BPMF-lidgeld te betalen, dat de BVVF dan zal doorstorten naar de BPMF, indien de raad van de BPMF aanvaardt om dit eveneens te doen. Toon heeft het ook over het winterevenement van de BPMF te Tubize, met noodvalschermopenings-simulaties met behulp van een deathride, en stelt voor de BVVF hierin ook te betrekken. De raad dankt Toon en betuigt haar interesse voor dit voorstel.

Fly

Alle vertaling werden gedaan door Jean, Robin en Chris (Hamilton) zullen woensdag de redactie doen voor verschijning eind deze week.

Vliegboekje

Jean heeft een eerste vertaling gemaakt, die na te kijken is door specialisten van parapente-opleidingen. Philippe vraagt om alle opmerkingen naar hem te sturen en hij zal zich in verbinding stellen met de redacteur om het boekje af te werken.

Koninklijke Belgische Aero-Club

Paul Schmit en Jean-Yves waren aanwezig op de raad van bestuur van de KBAC en deze verliep gunstig voor ons. Ze hebben de oprichting bekomen van een « Belanc »-werkgroep om de positie van de KBAC te bepalen op de BELANC-vergaderingen, waar het dossier van de Transponder Mandatary Zones (TMZ) behandeld wordt. Wim Verhoeve zal deel uitmaken van deze werkgroep.

Vergadering over de les en het examen over luchtvaartreglementering

Zal deze donderdag plaats hebben met Philippe Vandevondele, Jean-Yves, William en Jean.

20 jaar Corimont

De club La Roch'Ailes organiseert een evenement van 15 tot 18 augustus en vraagt samen te werken met de BVVF, met name voor de dekking van haar verzekeringen. De raad gaat akkoord en Jean zal het nodige doen.

Het evenement zal aangekondigd worden in de Fly en op de website en de FB-pagina van de BVVF

Brevet of vormingsaanvragen

-Bert Adams bekomt het tijdelijk brevet van Hulpmonitor parapente, beperkt tot Airsport. Hij mag zijn examen voor het definitieve brevet afleggen bij Xavier Barbé, Yves Borreman, Jean-Yves Squifflet, Cris Claessens et/of Thierry Moreau.

-Valentin Esquet mag zijn opleiding voor Hulpmonitor aanvragen bij Imala Parapente.

-Antonio Ricardiello mag zijn opleiding voor Hulpmonitor parapente aanvragen bij Fou d'L.

-Dries Cordemans mag zijn opleiding voor Hulpmonitor parapente aanvragen bij Airsport.

-Luca Morini heeft het brevet van Duopiloot parapente bekomen.

-Luca Giordano heeft het brevet van Duopiloot parapente bekomen.

Volgende vergaderingen

Maandag 2 september ;

Maandag 14 oktober ;

Maandag 4 november ;

Maandag 9 december.

Waarde van BVVF-brevetten

Men zou de waarde van de BVVF-brevetten in het buitenland beter moeten uitleggen om zo een einde te maken aan de geruchten hieromtrent. Jean zal de tekst op de BVVF-website in deze zin wijzigen.

So you think you can fly

De raad bevestigt de subsidie van 250 € voor deze vriendschappelijke wedstrijd, zoals voorzien in het budget. Jean zal de betaling uitvoeren.

Verslaggever : Jean.

VERSLAG VAN DE BUITENGEWONE RAAD VAN BESTUUR VAN 16 JULI 2019

Aanwezig: Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Leen Mortier, Nathanael Majoros, Jan Lauwers, Patrick Brison, Fabian Hernalsteen, William Sterckx.

Verontschuldigd: Philippe Mal, Robin Lefebvre.

Nearmiss

Er moet een mededeling opgesteld worden voor de leden + een enquête (Jean-Yves + Olivier).

Aan de twee piloten die in de fout gegaan zijn, moet een schriftelijk verslag van hun vlucht en inbreuk gevraagd worden (timing : tegen vrijdag 19/7).

Tegelijkertijd informeren we ons over hulp bij de communicatie (William).

Parallel hiermee vormt er zich een werkgroep, leden die interesse hebben om deze groep te verwoegen zijn welkom.

Beauraing

De mogelijkheden betreffende mogelijke landingsvelden werden besproken.

Er moet gecoördineerd worden met Denis Lebrun (Olivier).

BPO

Voor 2020, werd er in 2018 al beslist dat de Potes en Ciel het zouden organiseren.

We vragen aan de clubs, die geïnteresseerd zijn om iets te organiseren in 2021, 2022, 2023 om dit te laten weten.

Verslaggever : Jean-Yves.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 2 SEPTEMBER 2019

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

Verontschuldigd: Jan Lauwers.

Mogelijke luchtruimschendingen

De uitgenodigde piloten zijn niet aanwezig en hebben zich, behalve één, niet verontschuldigd. Ze worden opnieuw uitgenodigd voor de volgende vergadering, aangezien de uitnodiging slechts enkele dagen voor de vergadering werd verstuurd.

De enquête had weinig reacties, maar de antwoorden geven aan dat de nodige informatie voldoende beschikbaar is. De Veiligheidscommissie zal het onderzoek nader bestuderen.

Een tutorial op de website zou nuttig zijn.

En eveneens een Veiligheidscommissie-webpagina is gewenst.

Er moet een reglement van inwendige orde/charter van goed gedrag opgesteld worden. Jean zal een voorstel doen waarbij rekening wordt gehouden met een tekst van Bram Declercq en de bestaande regels.

Jean-Yves zal in St-Hilaire met de FFVL de luchtvaartovertradingen bespreken die zich voordoen in het grensgebied.

Advertenties FB-pagina

Het bestuur besluit geen advertenties op zijn Facebook-pagina toe te staan, de advertenties kunnen nog steeds worden bekendgemaakt door de Fly!.

Evenement La Roch'Ailes

Helaas moest het evenement dit jaar afgelast worden wegens slecht weer, als het terug wordt georganiseerd in 2020, zal de BVVF nog steeds zijn steun verlenen, mits het dit jaar nog wordt aangekondigd, om zo de kosten te kunnen budgetteren voor 2020. Olivier zal een antwoord sturen naar de club.

Airmiss

We blijven dit incident opvolgen.

Veiligheidscommissie

Deze werkgroep kwam bijeen en Patrick brengt hiervan verslag uit. Een oproep aan de leden om toe te treden tot de werkgroep dient te gebeuren via de mailinglijst.

Patrick zal ook om dezelfde reden contact opnemen met Bram Declercq.

Incidentdatabase

Philippe, Patrick, William en Robin willen ook toegang tot deze database. Nathaniel zal doen wat nodig is.

Databank inbreuken

De Raad vraagt de Veiligheidscommissie om een Excel-bestand te maken waarin alle incidenten met betrekking tot het luchtruim zullen worden genoteerd.

EHPU

De Raad van bestuur stemt in met de benoeming van Wim Verhoeve als luchtruimafgevaardigde voor de EHPU, als hij dit wil doen.

EHBO-opfrissing

Pierre Therer heeft een attest van 2017 opgestuurd, de Raad is van mening dat dit niet recent genoeg is om verontschuldigd te zijn. William zal hem hierover een antwoord sturen.

Nazicht lier

William kan een lier controleren op basis van gefilmde beelden, aangezien de lier in kwestie een jaar geleden al was gecontroleerd.

Opleidingen

Scholen moeten beginners eraan herinneren dat ze niet helemaal alleen kunnen gaan vliegen op Belgische vliegplaatsen (behalve op leshellingen), die allemaal relatief moeilijk zijn.

Brevet- of opleidingsaanvragen

-Mario Beeckman bekommt de brevetten van Duopiloot en Observator parapente.

-De SIV/stuurvaardigheidsvorming van Fabian Hernalsteen wordt aanvaard.

-Xavier Saint Amand Daufour mag zijn parapente-Duopilotenopleiding aanvangen bij Fou d'I.

-Jean-Yves zal antwoorden op de vraag van Thibault Voglet.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 14 OKTOBER 2019

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

Verontschuldigd: Leen Mortier, Robin Lefevbre.

Luchtruimovertradingen

Jean-Yves heeft in St-Hilaire met de Voorzitster van de FFVL overlegd betreffende luchtruimovertradingen in de grensgebieden. De FFVL zal bestuderen wat er op dit niveau gedaan kan worden.

Wat betreft de piloten die lid zijn van de Club de la Pointe, zal een nieuwe brief worden verzonden naar de club, met de FFVL in kopie.

Evenement La Roch'Ailes

De verjaardag van de Club La Roch'Ailes zal plaats vinden op 13 en 14 juni met mogelijke uitwijkdata op 20 en 21 juni.

BAPO

Lode Spruyt kondigt de data aan van het BAPO:

-21/22 maart;

-25/26 april;

-16/17 mei;

-13/14 juni;

-29/30 augustus;

-12/13 september.

De Raad moedigt de organisatoren aan om samen te werken met de club van La Roch'Ailes om synergieën te creëren met hun evenement.

Selectie nationale parapente-team

Er moet een oproep gedaan worden om zich kandidaat te stellen voor het team.

De aanvragen moeten uiterlijk op 6 december bij het secretariaat toekomen voor evaluatie door de wedstrijdcommissie.

BPC

Bertrand Fontaine vraagt of de BVVF de kosten van het Xcontest-programma wil blijven dekken. De Raad keurt dit verzoek goed.

Bertrand vraagt ook of Jean op werkdagen de productie van Openair-files niet kan overnemen voor elke vliegbare dag (maart-oktober). De Raad keurt dit verzoek goed, dus dat Jean de bestanden van dinsdag tot zaterdag de dag ervoor maakt, behalve tijdens zijn vakantie- en feestdagen. Gedurende deze dagen zullen vrijwilligers

het werk blijven doen. Olivier zal Jean contacteren om het werk uit te leggen.

Daarnaast zal Olivier met Mark Delongie zien om alle informatie te verstrekken die Nathanael nodig heeft, zodat hij alle informatie over het gebruik van deze bestanden beschikbaar kan stellen aan de leden.

Weerstations

Vanwege problemen met de fabrikant van de Pioupiou's, is de Raad op zoek naar andere weerstations voor 2020. Hiervoor zal een begroting moeten worden voorzien.

Opfrissing EHBO

Jean zal een herinnering sturen aan de lesgevers, duopiloten en BVVF-Observatoren.

Han-sur-Lesse

Yves heeft de scholen aan het vliegplaatsreglement herinnerd, Jean heeft de betalingsherinneringen voor de bijdrage van de scholen die daar lesgeven, opgestuurd.

Huishoudelijk reglement

Een ontwerptekst zou op 9 december aan de Raad voorgelegd moeten worden.

Benodigdheden secretariaat

Na een bezoek van het agentschap voor preventie op het werk, werd de aanschaf van een brandblusser en een stoel met armleuningen aanbevolen. Jean vond een geschikte stoel op 278 € en een geschikte Brandblusser (6 l) van 72 €. De Raad keurt deze aankopen goed.

Windzakken

De voorraad van de windzakken is bijna uitgeput, William zal een nieuwe bestelling plaatsen bij Niviuk (zonder reclame op zak).

Brevet- of opleidingsaanvragen

-Patrick Brison verkrijgt het voorlopig brevet van Hulpmonitor parapente, beperkt tot de school Fou d'I. Hij verbindt zich ertoe de EHBO-basisopleiding zo snel mogelijk te volgen en deel te nemen aan de BVVF-opleiding.

VERSLAG VAN DE RAAD VAN BESTUUR VAN 14 OKTOBER 2019

-Yves van Cauter mag zijn opleiding als Hulpmonitor parapente beginnen met Xavier Barbé van Imala parapente.

-Wim de Wispelaere mag zijn opleiding voor het Duopilotenbrevet parapente doen bij Airsport.

Algemene vergadering 2020

Er wordt een warme oproep gedaan aan kandidaten om lid te worden van de Raad van Bestuur. Kandidaturen zijn welkom op het secretariaat of bij de voorzitter van de Raad.

Premium-leden

Jean zal contact opnemen met Pascal Harpigny voor de stickers voor 2020.

Fly

Er moeten dringend artikels gevonden of geschreven worden. Alle bestuursleden worden gevraagd bij te dragen.

Infoborden vliegplaatsen

De infoborden zijn bijna allemaal geplaatst.

Verslaggever: Jean.

MEDEDELING BVVF-RAADSVERGADERING VAN 04/11/2019 – MILFAG

Een constructief en bedachtzaam debat betreffende de centrale vraag van het naleven van de Belgische luchtvaartreglementering heeft gedurende deze vergadering plaats gehad.

Tijdens het vliegseizoen 2019 werd een experiment uitgevoerd in de schoot van de Vortex Klub om de mogelijkheid om op werkdagen te vliegen in de MILFAG uit te testen

(<https://www.vortexklub.be/2018/11/16/milfag-trial-project/>).

Deze club heeft voorafgaandelijk een akkoord afgesloten met de militairen enerzijds en met de zweefvliegclubs CNVV (Centre National de Vol à Voile – St Hubert), RBAC (Royal Belgian Air Cadets) en RVA (Royal Verviers Aviation) anderzijds. Dit akkoord bepaalt een wettelijk kader en een toelating van één jaar. Een klein aantal piloten van deze club hebben gedurende het seizoen 2019 de doenbaarheid om in deze luchtvaartzones op een niet-ambigue manier te vliegen, aangetoond. Hiervoor waren ze gebonden aan een strikt protocol, moesten ze uitgerust zijn met specifieke instrumenten en live tracks produceren.

De demarches, de contacten, het contract, de uitrustingen en het opvolgen van het strikte naleven van de regels waren het initiatief van de Vortex Klub.

Op termijn is er sprake van dat deze luchtvaartzones eveneens geopend zouden worden aan alle XC-Piloten van de BVVF. Hiervoor werd aan de BVVF voorgesteld de plaats van de Vortex Klub in te nemen om hetzelfde protocol te volgen, uitgerust met dezelfde instrumenten, met live tracks en dezelfde regels te doen naleven door iedereen.

Echter, voor wat betreft het komende vliegseizoen, kan de BVVF het experiment van de Vortex Club niet op een zekere manier verder zetten en uitbreiden door deze akkoorden over te nemen, voornamelijk wegens de volgende redenen:

- Voor de BVVF is de huidige, moeilijke en prioritaire urgentie, het naleven van de 4500 ft AMSL op werkdagen,
- De BVVF moet vooreerst de kennis van haar leden verdiepen en hierbij haar autoriteit laten gelden ;
- De BVVF moet verder bouwen aan tools en structuren om haar autoriteit op al haar leden te kunnen laten gelden (Reglement van inwendige orde, charter...).

Er werd besloten dat de BVVF in de directe toekomst de MILFAG's niet aan al haar XC-leden kan aanbieden. Ze steunt en moedigt echter de voortzetting van het MILFAG-akkoord binnen de Vortex Club aan. De BVVF engageert zich om het MILFAG-akkoord te kunnen tekenen in de toekomst. Ze zal haar leden op de hoogte houden van het dossier om hen deze dienst zo snel mogelijk te kunnen bieden. Ondertussen bestudeert de Vortex Klub een herziening van de akkoorden, rekening houdend met de motivatie van de piloten en niet hun niveau.

De Commissie Veiligheid en Luchtruim voor de BVVF.

Voor de BVVF-leden die dit nog steeds niet zouden weten ondanks de vele herinneringen: de BVVF-verzekering dekt GEEN repatriëring en andere vormen van assistentie ter plaatse na een ongeval in het buitenland (in België ook niet).

De BVVF-verzekering dekt voornamelijk de Burgerlijke Aansprakelijkheid (verplicht in de meeste landen waar wij vliegen) en bijkomend de medische kosten, opsporings- en reddingskosten, overlijden en invaliditeit, maar dit voor zeer beperkte bedragen voor de basisverzekering (lidgeld met verzekering).

De dekkingen voor medische kosten, permanente invaliditeit et overlijden kunnen verhoogd worden mits betaling van bijkomende premies die u in elke Fly en op de BVVF-website terugvindt.

Maar deze kosten zullen pas achteraf terugbetaald worden en zullen, behoudens uitzonderlijke geval misschien, nooit voorgeschieden worden door onze verzekeraar. En hij zal zich ook niet bezig houden met uw repatriëring of deze betalen, trouwens met een basiswaarborg van 2500 € zou het niet mogelijk zijn een repatriëring, die al snel 10.000 € of een meervoud hiervan kost, te betalen.

De verplichte ziektekostenverzekering die u bij uw ziekenfonds hebt (= sociale zekerheid) zal dit ook niet doen, behoudens absolute noodzaak, en het is de arts van het ziekenfonds die hierover zal beslissen (met de mogelijkheid dat men de kosten hiervoor nadien van u terugvordert).

Voor dit soort mogelijks heel belangrijke diensten (assistentie en repatriëring), bestaan er **reisverzekeringen**.

Maar opgelet : veel reisverzekeringen sluiten vrije vlucht of wedstrijden uit, te beginnen met de « **bijkomende** » (dus niet verplichte) verzekeringen van de ziekenfondsen, we hebben er geen enkele gevonden die de vrije vlucht dekte (deltavliegen, parapente).

Om u een idee te geven van reisverzekeringen die de vrije vlucht (niet) dekken, hebben we een klein onderzoek uitgevoerd naar de uitsluitingen in de verschillende reisverzekeringen, en daar waar het niet duidelijk was, hebben we aan de verzekeraar gevraagd of hij de vrije vlucht dekte. Zelfs al hebben ze soms positief geantwoord per mail, informeren we u toch over clausules die volgens ons twijfelachtig zijn, aan u om te zien of ze volgens u een probleem vormen en zelf een bevestiging te vragen voor uw eigen contract, want het gaat bijna steeds om individuele contracten.

Voor dezelfde redenen kunnen de clausules van deze verzekeringen ten alle tijde veranderen, men moet dus steeds in de algemene voorwaarden nagaan of

parapente, deltavliegen en/of wedstrijden ondertussen niet uitgesloten werden (over het algemeen in een link onderaan de pagina waarop men u de verzekering verkoopt, we plaatsen hier enkele links onderaan dit artikel maar ga dit ook na op de pagina waarop u de betreffende verzekering onderschrijft). Men moet de « uitsluitingen » vinden voor het (de) deel (delen) van de verzekering die u interesseren (repatriëring, medische kosten, opsporingskosten, enz...).

We hebben ook opgemerkt dat sommige hospitalisatieverzekeringen zoals DKV de vrije vlucht niet uitsluiten, maar deze verzekeringen gaan u niet repatriëren, dus is het eigenlijk een ander onderwerp. Het is echter interessant om aan de verzekeraar van uw werkgever te vragen wat er gedekt/uitgesloten is. Deze lijst is uiteraard niet beperkend en andere verzekeringen zijn mogelijk, maar men moet steeds goed nagaan wat er verzekerd en uitgesloten is op het moment dat u de desbetreffende verzekering onderschrijft.

Links (de tabel van de verschillende verzekeringen staat op de volgende bladzijde):

Allianz: https://www.allianz-assistance.be/content/dam/onemarketing/awp/allianz-assistance-be/documents/B2C_CP_BE_nl_TCs.pdf

VAB: <https://www.vab.be/-/media/vab-online/files/producten/nl/vab-informatiedocument-verzekering-jaarpolis-reis-annulatie-bagage-nl.pdf>

Belfius: <https://www.belfius.be/common/NL/multimedia/MMDownloadableFile/GeneralConditions/assistance.PDF>

Touring: https://www.touring.be/sites/default/files/cg_traveler_a6_nl.pdf

Inter partners : <https://www.assudis.be/files/FR/pdf/CgRefExc2007.pdf>

AXA : <https://www.assudis.be/files/nl/pdf/avfulltravel.pdf>

ING : <https://www.ing.be/static/legacy/SiteCollectionDocuments/ReglementingVisaNeWNL.pdf>

ING Mastercard Business: <https://www.ing.be/static/legacy/SiteCollectionDocuments/ReglementingMcBusRechtspersoonNewNL.pdf>

ING Mastercard et Visa Gold: <https://www.ing.be/static/legacy/SiteCollectionDocuments/ReglementingVisaGoldMcGoldOldNL.pdf>

DKV assistance: <https://biblio.dkv.be/pdfbib.ashx?lang=nl&id=14001.pdf>

Ethias assistance Family: https://www.ethias.be/part/pdf/nl/Algemene_voorwaarden/av_bijstandaanpersonen_nl.pdf

Ethias assistance: https://www.ethias.be/part/pdf/nl/Algemene_voorwaarden/av_assistance_nl.pdf

Europ Assistance Light EUROPA & World: <https://www.europ-assistance.be/tools/cg/001?lngcod=nl>

Europ Assistance Smart EUROPA & World: <https://www.europ-assistance.be/tools/cg/002?lngcod=nl>

Europ Assistance Sport EUROPA & World: <https://www.europ-assistance.be/tools/cg/004?lngcod=nl>

Europ Assistance VIP EUROPA & World: <https://www.europ-assistance.be/tools/cg/003?lngcod=nl>

REPATRIËRING EN ANDERE ASSISTENTIE NA EEN VRIJE VLUCHT ONGEVAL IN HET BUITENLAND

Situatie op 15 september 2019 – Algemene voorwaarden eerst nakijken voor elke contractname

Maatschappij	Verzekering	Vrije vlucht	Wedstrijden + trainingen als amateur	Territorialiteit verzekering voor personen	Opmerkingen
Allianz	Assistance	Enkel vrijetijd	NEE	Wereld	
Allianz	EUROPA Comfort Protection	JA	JA	EUROPA	
Allianz	World Gold Protection World Full Protection Classic Protection	JA	JA	Wereld	
AXA (Assudis)	Full travel Assistance	JA (*)	JA	Wereld	(*) Uitgezonderd overlijden en permanente invaliditeit.
Belfius	Reis	JA	JA	Wereld	
BNP Paribas	= Europ Assistance				
De Europese	Go Safe	NEE			
DKV	Assistance	NEE			
DKV (hospitalisatie)	HOSPI PREMIUM DKV HOSPI FLEXI DKV HOSPI SELECT DKV MEDI PACK HORIZON	JA MAAR GEEN REISASSISTENTIE of REPATRIERING	JA	GEEN REISASSISTENTIE of REPATRIERING	Uitgezonderd “een opzettelijke of roekeloze daad van de verzekerde, tenzij deze het bewijs voorlegt dat het een geval betreft van wettige verdediging. De opzettelijke daad is de vrijwillig en bewust gestelde handeling met de bedoeling om schade te veroorzaken. Een roekeloze daad is een risicovolle en onvoorzichtige handeling die bewust of op een onbezonnen manier wordt begaan; “
DVV	DVV assistance	NEE			
Ethias	Assistance	JA	JA	Wereld	
Europ Assistance	Light Europe	JA – max 14 dagen	JA	EUROPA	Uitgezonderd “bijzonder gevaarlijke sportactiviteiten (extreme sporten) die de beoefenaar ervan kunnen blootstellen aan ernstige kwetsuren of aan de dood indien er fouten optreden in hun beoefening. Deze activiteiten kenmerken zich in de meeste gevallen door het nemen van risico’s die te wijten zijn aan de snelheid, de hoogte of de diepte, en/of de fysieke inspanning van de beoefenaar ervan, en vereisen een specifieke uitrusting. Deze activiteiten zijn echter gedekt wanneer ze beoefend worden of begeleid worden door een persoon die een professionele opleiding heeft genoten waardoor zijn kennis en goede beoefening van deze activiteiten gestaafd worden evenals zijn engagement ten opzichte van het respect van de regels en de veiligheid. Er zal hem een kopie van het officiële attest worden gevraagd.”
Europ Assistance	Light World	JA – max 14 dagen	JA	Wereld	
Europ Assistance	Smart Europe VIP Europe Sport Europe (ontworpen in samenwerking met Tom de Dordodot)	JA	JA	EUROPA	
Europ Assistance	Smart World VIP World Sport World (ontworpen in samenwerking met Tom de Dordodot)	JA	JA	Wereld	
Federale	Mondial Assistance	JA	JA	Wereld	
ING	VISA, Mastercard, ING Card	NEE			
ING	Lion Assistance	NEE			
Inter Partner (Assudis)	Assistance	NEE			
KBC	Reis	NEE			
Mapfre Assistance	Go Safe	NEE			
NOMAD	Assistance	NEE			
NOMAD	Reis	NEE			
Touring	Assistance	NEE			
VAB	Reis	NEE			

BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2020

Eind 2019 heeft onze verzekeraar Aviabel (Axis) ons laten weten dat het nodig zou zijn de verzekeringspremies te verhogen wegens de slechte statistieken van het BVVF-contract over de laatste jaren en een algemene premieverhoging in de luchtvaartsector. **Als tegenprestatie heeft Aviabel de waarborg voor opsporings- en reddingskosten verdubbeld tot 6.000 €.**

Maar ondanks de verhoging van meer dan 10% van de verzekeringspremies, heeft de raad beslist het lidgeld voor 2020 op hetzelfde niveau te houden dan in 2019, en ze zal een kleine verhoging voor 2021 voorstellen op de Algemene Vergadering van februari 2020.

De leden hebben echter nog steeds de mogelijkheid om een « Premium-lidgeld » te nemen door 40 € meer te betalen, we herhalen dat dit Premium-gedeelte op een afzonderlijke rekening gehouden wordt, die enkel zal dienen om start- of landingsterreinen aan te kopen of te behouden. Daarenboven zullen de Premium-leden een « papieren » lidkaart en een sticker ontvangen via de post, de andere leden zullen hun lidkaart kunnen downloaden en afdrucken via hun account in MyBVVF, een bevestigingsmail zal hen opgestuurd worden om dit te kunnen doen.

De duo-passagiers en hulpmotor -opties alsook de bijkomende verzekeroptions zullen echter verhogen, want anders zou de BVVF in de rode cijfers kunnen terecht komen.

	Zonder verzekering (1)	Met verzekering (2)
Gewoon lid	70 €	95 €
Eerste lidjaar	55 €	80 €
Na 31 augustus 2020	25 €	50 €
Supplement papieren Fly!	+ 35 €	+ 35 €
Verzekering BA duo-passagiers (3)	+ 40 €	+ 40 €
Verzekering hulpmotor (4)		+ 55 € / + 150 € / + 300 €
IPPI 4 of IPPI 5 -kaart (5)		+ 30 €
FAI-Sportlicentie (6)		+ 25 €
Gewoon lid		+ 5 €

(1) De lidkaart wordt pas afgeleverd indien u een bewijs van een verzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid voor het deltaxvliegen en/of parapente opstuurt naar het BVVF-secretariaat (polisblad en bewijs van betaling).

(2) Dekking mogelijk van 20 december 2019 tot 31 december 2020. Zie punt (7) hiernaast voor de dekkingen. **Repatriëring is niet gedekt, voor uw verplaatsingen naar het buitenland wordt een reisverzekering (type « assistance ») ten stelligste aanbevolen, waarbij deltaxvliegen of parapente NIET opgenomen is in de uitsluitingen.**

(3) Bijkomende verzekering (bovenop het lidgeld met basisverzekering) Burgerlijke Aansprakelijkheid ten opzichte van vervoerde derden tot 325.000 € per passagier (geen vrijstelling) met "aangenomen" burgerlijke aansprakelijkheid tot 114.500 € en eerste hulp -kosten voor passagiers tot 10.000 €, enkel voor houders van het BVVF-brevet van Duopiloot tijdens niet-commerciële duovluchten. Deze verzekering kan genomen worden per vleugel/scherm, waarbij meerdere gebrevetteerde BVVF-Duopiloten verzekerd zijn als ze vliegen op dezelfde vleugel of hetzelfde scherm. **Premie per vleugel/scherm: 300 €, per individuele piloot: 55 €.**

Niet-commerciële duovluchten met (en zonder) hulpmotor zijn gedekt voor houders van de BVVF-brevetten van Duopiloot en XC-Piloot, mits betaling van de hulpmotorverzekering (zie nota 4) en een bijpremie van 150 €, dus mits bijbetaling van 175 € (delta) of 225 € (dorsale paramotor).

(4) Bijkomende verzekering (bovenop het normale lidgeld met verzekering) uitsluitend voor gebrevetteerde XC-Piloten. Deze verzekeringsuitbreiding dekt enkel parapentes en delta's met hulpmotor die te voet kunnen gestart worden (en dus geen paramotors met trikes noch DPM's).

(5) 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.

(6) Enkel voor BVVF-leden die die houder zijn van het BVVF-brevet van XC-Piloot en die geldig verzekerd zijn voor de vrije vlucht.

(7) VERZEKERING:

AVIABEL, Louizalaan 326,1050 Brussel, TEL: 02 349 12 11.

Burgerlijke Aansprakelijkheid voor de vrije vlucht -sport:

Maximale dekking: 1.600.000 €.

Vrijstelling materiële schade: 150 €.

Vrijstelling schadevrije 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 6000 €.

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.

Voor de landen Algerije en Colombia is de dekking beperkt tot het uitvoeren van solovluchten en uitsluitend indien de piloot het BVVF-brevet van Piloot bezit. Elk incident, alsook elk gevolg, voorspruitend uit een vervolmakings-, instructie- of duovlucht, of een variant hierop, in één van twee voornoemde landen, is niet gedekt.

BETALING ENKEL PER OVERSCHRIJVING MET VOLLEDIGE VERMELDING VAN NAAM EN ADRES (vooral als u met een andere rekening betaalt dan uw persoonlijke bankrekening) EN WAARVOOR U JUIST BETAALT, OP DE BVVF-BANKREKENING:

IBAN: BE41 3100 9022 1810 - BIC : BBRU BEBB - SWIFT BBRU BEBB 200

MOGELIJKE BIJKOMENDE DEKKINGEN BOVENOP DE BVVF-BASISVERZEKERING

Dekking door de verzekering vanaf dat het lidgeld op de bankrekening van de BVVF toekomt, een bevestiging zal per mail gestuurd worden in de dagen die volgen op de betaling, indien u zich ook heeft ingeschreven op <http://www.bvvf.be/members/registration>.

Opgelet ! Gewijzigde premies ! Om deze dekkingen te kunnen onderschrijven dient u eerst de BVVF-basisverzekering te nemen (samen met het BVVF-lidgeld).

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

Lichamelijke letsels ten gevolge van een vrije vlucht –ongeval

Optie 1 Enkel overlijden	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	3.750,00 €		25.000,00 €		28.750,00 €		20,00 €
	3.750,00 €		50.000,00 €		53.750,00 €		40,00 €
	3.750,00 €		75.000,00 €		78.750,00 €		60,00 €
	3.750,00 €		100.000,00 €		103.750,00 €		80,00 €
	3.750,00 €		125.000,00 €		128.750,00 €		100,00 €

Optie 2 Enkel permanente invaliditeit (1)	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	7.500,00 €		25.000,00 €		32.500,00 €		50,00 €
	7.500,00 €		50.000,00 €		57.500,00 €		100,00 €
	7.500,00 €		75.000,00 €		82.500,00 €		150,00 €
	7.500,00 €		100.000,00 €		107.500,00 €		200,00 €
	7.500,00 €		125.000,00 €		132.500,00 €		250,00 €

Optie 3 Overlijden + medische kosten	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	
	3.750,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	5.000,00 €	95,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	7.500,00 €	190,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	10.000,00 €	285,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	12.500,00 €	380,00 €
	3.750,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	15.000,00 €	475,00 €

Optie 4 Permanente invaliditeit (1) + medische kosten	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	
	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	110,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	220,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	330,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	440,00 €
	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	550,00 €

Optie 5 Overlijden + permanente invaliditeit (1) + medische kosten	Dekking basisverzekering			Bijkomende dekking			Totale dekking			Supplement per jaar
	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	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 €	125,00 €
	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 €	250,00 €
	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 €	375,00 €
	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 €	500,00 €
	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 €	625,00 €

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