

# Fly!

# 119



## 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](mailto:info@fbvl.be)

### **WEBSITE**

**[WWW.BVVF.BE](http://WWW.BVVF.BE)**

## BESTUURSORGaan V/D BVVF

### **VOORZITTER**

**Jean-Yves Squifflet**

0474 555 961

[mail.jy.squifflet@gmail.com](mailto:mail.jy.squifflet@gmail.com)

### **BESTUURDER**

**Olivier Georis**

0486 31 34 36

[olivier.georis@skynet.be](mailto:olivier.georis@skynet.be)

### **BESTUURDER**

**Nathanael Majoros**

0473 28 98 13

[fbvl@majoros.net](mailto:fbvl@majoros.net)

### **BESTUURDER**

**William Sterckx**

016/203281

[william.sterckx@telenet.be](mailto:william.sterckx@telenet.be)

### **BESTUURDER**

**Patrick Brison**

0479 900 166

[pbn@skynet.be](mailto:pbn@skynet.be)

### **BESTUURDER**

**Koen Michiels**

0470881119

[paraglidingkoen@gmail.com](mailto:paraglidingkoen@gmail.com)

### **BESTUURDER**

**Robin Lefebvre**

0496566493

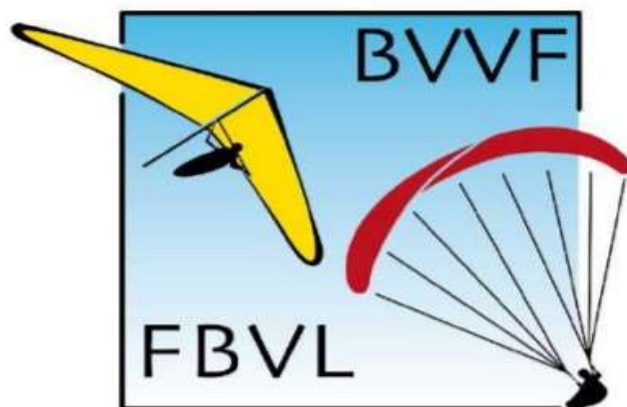
[robin@airsport.be](mailto:robin@airsport.be)

### **BESTUURDER**

**Aron Michiels**

0472090104

[aron.michiels@gmail.com](mailto:aron.michiels@gmail.com)



### **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](http://WWW.BVVF.BE)**

- 4-5** De nieuwe generatie noodparachutes
- 6-7** Parapente en verdrinking
- 8-9** Glider Aereas Ardennes: een nieuwe hoop?
- 10-11** U-Space, Geozones, waarover gaat het ?
- 12** The Belgian Paragliding Team
- 13** Vliegplaatsen: leshelling van Han sur Lesse
- 14-15** Mededelingen PAP Franse Ardennen
- 15** Initiatiestage voor tieners
- 16-17** Vrije vlucht en COVID-19 in België
- 18** Sluiting Beauraing en Opaalkust
- 20-21** Tiende Belgian & Chamois Open
- 22-31** Lode's flight
- 32-40** Verslagen vergaderingen Bestuursorgaan
- 40** Verslag Algemene Vergadering BVVF
- 41-42** BVVF-Lidgelden en -verzekeringen 2020

# DE NIEUWE GENERATIE NOODPARACHUTES

Ik volgde onlangs een videoconferentie van Supair. Deze werd geleid door het Supair-team, van de leidinggevenden tot de ontwerpers van de schermen, harnessen en noodvalschermen. De discussie interesseerde me erg, vooral het deel over noodparachutes. Ik geef U hieronder mijn bevindingen:

## Ronde parachute VS vierkante parachute

### Voordelen van de vierkante:

1. Sneller open, omdat de opening explosiever is. Dit is overigens ook een zorgpunt voor lichte vierkante parachutes omdat ontwerpers lichte maar resistente stoffen moeten vinden.
2. Zodra hij wordt geopend, stabiliseert het valscherf bijna direct bij een vierkant model. Terwijl het bij een ronde parachute tussen 3 en 4 oscillaties duurt.
3. Tijdens de afdaling van het koppel piloot/scherf onder de parachute na een opening, is de daalsnelheid vaak veel beter bij een vierkante, want deze is stabiel, minder gevoelig voor verstoringen van de luchtmassa.
4. Bij de landing, waar de luchtmassa vaak meer verstoord is (valleibries, thermiekbellen de loskomen, turbulentie als gevolg van obstakels), zal de vierkante veel "safer" zijn, want zodra een ronde parachute begint te oscilleren, zal hij 3 tot 4 schommelingen nodig hebben om terug te keren naar een evenwichtstoestand. De kans om stabiel op de grond neer te komen, zal dus veel groter zijn met een vierkante parachute. We kunnen stellen dat met een rond valscherf, als dit begint te oscilleren, de piloot veel minder kans heeft om op de grond neer te komen in een juiste oscillatiefase.

### Keuze van grootte:

Als je op de grens tussen twee maten zit en je echt gewicht wil winnen op je materiaal en je sportief en in perfecte vorm bent, kan je kiezen voor de kleinere maat van de twee. In andere gevallen, neem de grotere maat. Voorbeeld: Het gewichtsverschil tussen Supair Fluid size S en M is 170 gram of tussen de Gin Yeti Cross maat 26 en maat 32 is 200 gram.

### Veroudering van de parachute:

Iemand vroeg naar de levensduur van een parachute. Gebruikelijk wordt aanbevolen om het noodvalscherf na 10 jaar te vervangen. Maar er zijn geen normen of voorschriften op dit punt. Men kan op dit ogenblik niet zeggen dat een parachute van 10 jaar oud (goed onderhouden en regelmatig geplooid) niet langer effectief zal zijn of gevaarlijk wegens veroudering van de materialen... hij kan nog steeds goed zijn.

Niettemin zouden er (en ik gebruik de voorwaardelijke wijs zoals de technische verantwoordelijken ook deden in deze videoconferentie), variaties kunnen optreden in de lengte van de vanglijnen van de koepel en/of van de apex (Pull Down Apex waarvan de afregeling nauwkeurig is om de beste prestaties te verkrijgen) en dit kan leiden tot meer instabiliteit, schommelingen tijdens een opening en verslechtering van de daalsnelheid. Deze variatie in lengtes van de vanglijnen zouden op een vierkante parachute veel minder invloed hebben vanwege de vierkante vorm.

### De evolutie van het materiaal:

Laten we ook realistisch zijn, in 10 jaar zijn onze schermen in elk opzicht erg geëvolueerd: glijgetal, snelheid, gewicht en wendbaarheid. De harnessen hebben deze evolutie gevolgd en zijn ook stabiel geworden. De "grote" cocons onder de wedstrijdschermen werden niet voor niets gemaakt. Ze zijn er om de schermen te stabiliseren. De dagen van "zittend op een ei"-harnessen zijn voorbij. Bovendien kunnen deze oude modellen van harnessen gevaarlijk zijn in combinatie met de nieuwste generatie schermen. Deze oude harnessen bewegen te veel en "sturen" te veel onevenwicht naar het scherf, dat nu veel wendbaarder is. De stuurtechnieken zijn tegenwoordig niet dezelfde als in het verleden, toen er een sterke nadruk lag op het sturen met het harnas. De schermen van vandaag worden niet langer op dezelfde manier bestuurd (ik ga niet in details treden, ik zou het kunnen doen in een volgend artikel).

De noodvalschermen zijn niet achtergebleven. Ze zijn ook technisch geëvolueerd. Het verschijnen van de vierkante parachute, Hybrid en onlangs de UL van gin met een "Plan"-vorm (ik heb nog geen goed zicht op deze nieuwe parachute, de lichtste op de markt en pas verschenen), zijn belangrijke ontwikkelingen in termen van openingstijd, stabiliteit en valsnelheid.

De EN-norm voor valsnelheid is nu max. 5,5 m/s (20 km/h). In het verleden was het 6 m/s en de LTF had 7 m/s. Dit alleen al is een hele evolutie. Sommige parachutemerken gaan zelfs lager dan de aanbevolen standaard. Dus nog beter voor onze veiligheid. Ik nodig u dan ook uit om de technische specificaties van de parachutes goed te bestuderen indien u er een aankoopt.

**Tot slot,** ik was al overtuigd van de technische vooruitgang van de "vierkante" of "hybride" parachutes bij de verschillende openingen die ik kon zien tijdens SIV/stuurvaardigheidsstages in Annecy. Maar na de discussies die ik had tijdens deze videoconferentie met de ontwerpers van de valschermen, ben ik meer dan ooit overtuigd. En ik heb slechts één advies, als op een dag uw parachute moet trekken, zult u uw kansen geoptimaliseerd en uw veiligheid verhoogd hebben als u een nieuwe generatie "vierkante" of "hybride" parachute wierp. Mijn keuze is gemaakt, maar was al gemaakt voor deze videoconferentie. Hoe langzamer ik de grond bereik met minimaal schommelen, hoe beter !

Bekijk een video van de opening van een vierkante parachute:

[www.facebook.com/watch/?v=1344973548944935](https://www.facebook.com/watch/?v=1344973548944935)

Zie de openingstijd, de snelle stabilisatie na het openen, de kleine oscillatie tijdens het dalen (hoewel de piloot zijn scherm niet binnenhaalde is er geen "spiegeleffect") en de daalsnelheid voordat het water bereikt werd. Er is een goede achtergrond is die ons in staat stelt om de daalsnelheid te zien.

Meer info over de belangrijkste merken die deze nieuwe generaties van valschermen:

Supair: <https://www.supair.com/produit/fluid-solo/>

GIN: <https://www.gingliders.com/fr/rescues/>

Advance Companion: [companion.aero/fr/#produits](https://companion.aero/fr/#produits)

Skywalk: [skywalk.info/fr/project/pepper-cross-light/](https://skywalk.info/fr/project/pepper-cross-light/)

Niviuk: [niviuk.com/fr/octagonal](https://niviuk.com/fr/octagonal) (toegevoegd - NVDR)

Als je technische vragen hebt, kun je contact met mij opnemen.

Thierry Moreau, BVVF-Monitor Nr. 14.

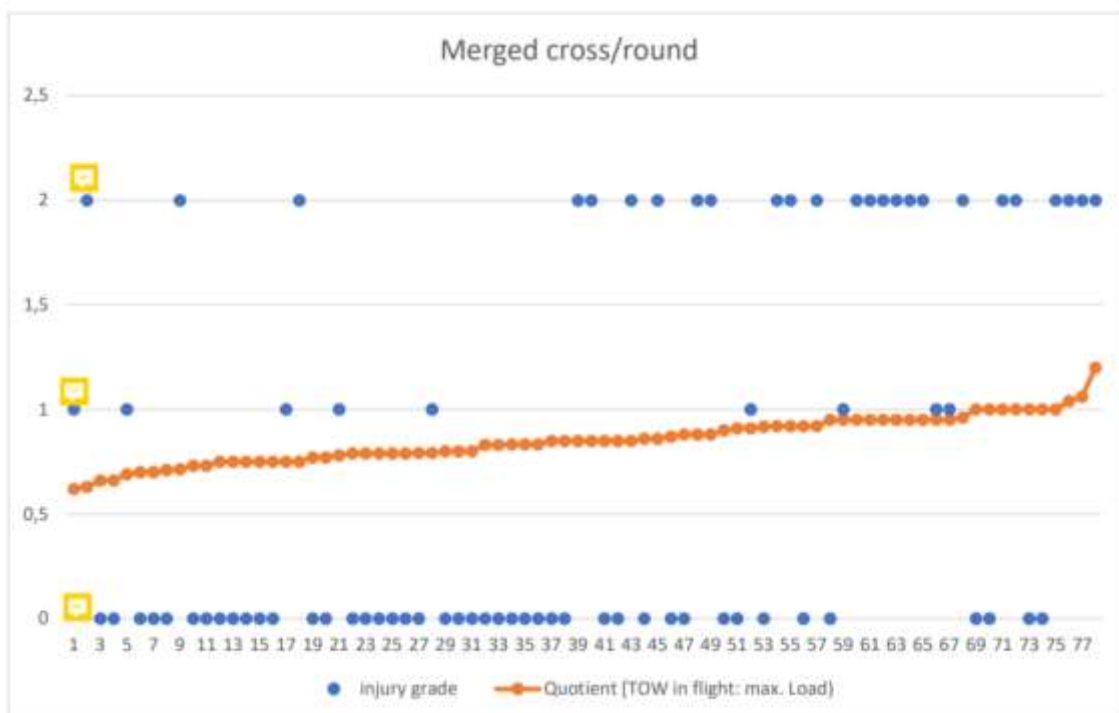
## MAXIMALE BELASTING VAN NOODPARACHUTES

Als bijvoeging bij dit artikel hebben we informatie van Karl Slezak, hoofd Veiligheid en Technologie bij de DHV, die ooit naar de AV van de BVVF kwam voor een conferentie.

Volgens de statistieken over verwondingen na landing met de noodparachute (volgens de EHPU-ongevallendatabase) neemt het risico op ernstig letsel duidelijk toe naarmate het gewicht van de piloten dichterbij de maximale belasting van de noodparachute ligt.

Daarom is het belangrijk dat het gewicht van de piloten ten minste 20-30% onder de maximale belasting van de noodparachute moet liggen.

Er werden geen bestuurbare parachutes in beschouwing genomen, maar alle andere soorten zijn vertegenwoordigd. Aangezien ongeveer 50% van alle landingen met een noodparachute in de bomen eindigt (meestal zonder verwondingen), gaat het hier voor alle gevallen in dit diagram over landingen op de grond.



Verticale schaal: 2 - ernstig letsel / 1 - lichte verwondingen / 0 - geen verwondingen  
 Horizontale schaal: Totaal vlieggewicht gedeeld door de maximale belasting van de parachute

## PARAPENTE EN VERDRINKING

De laatste jaren zijn er aan de kusten in Europa verschillende verdrinkingen geweest bij het beoefenen van onze sport, ook in rivieren en zelfs in een beek in de Alpen. Eigenlijk is het water onze ultieme bescherming bij een stuurvaardigheids-training... maar dan dragen we een reddingsvest. Net het water herbergt één van de grootste gevaren bij parapenten.

Zelfs in rustig water wordt een waterlanding levensgevaarlijk. De rugbescherming of airbag draait de piloot onmiddellijk met zijn hoofd naar en in het water. Alleen door actief te zwemmen kan de piloot er in slagen om zijn hoofd boven water te houden. Het tweede gevaar is het scherm of de reserve en de 300m lijnen waarin we verstrikt geraken. Elke zwembeweging maakt dat we verder verstrengeld geraken, wat uiteindelijk het zwemmen bijna onmogelijk maakt.

### Wat kan ik doen?

- ❖ Eerst en vooral: waterlandingen vermijden! Het is beter in een boom of in struiken te landen.
- ❖ Indien je in de nabijheid van grote waterplassen vliegt, draag dan een zwemvest (automatisch opblazend en die heel je uitrusting drijvend kan houden)
- ❖ Ontdoe je zo snel mogelijk van je uitrusting.
  - Heb je genoeg tijd, doe dan zo veel mogelijk sluitingen van je harnas los, landt tegen de wind en glijdt uit je uitrusting wanneer je net het water raakt. Je scherm valt dan een meter of 2 achter je in het water.
  - Krijg je de sluitingen van je harnas niet open, landt tegen de wind en stall je scherm op +/- 1 meter hoog, zo valt je scherm ook een meter of 2 achter je.
  - Bij een landing met rugwind wordt aangeraden om NIET te remmen. Het scherm zal voor je opgeblazen in het water vallen. De wind houdt de lijnen strak en je kan na het openen van de

sluitingen onder de lijnen wegzwemmen.

- ❖ Draag een hook knife, ergens waar je er vlot aan kan.
  - Krijg je de sluitingen van je harnas niet open, snij ze door.
  - Ben je verstrikt in de lijnen, snij ze door.
  - Test eerst je mes, goedkope koop is dikwijls slechte koop.
- ❖ Tracht te landen in de nabijheid van potentiële reddinghulp.
  - bvb kleine boten.
  - maar blijf weg van grote schepen.
- ❖ Blijf rustig en beweeg zo weinig mogelijk.

Maak enkel kleine zwembewegingen met de armen, houd je benen stil en samen om te verhinderen dat je nog meer verstrikt geraakt in de lijnen.

### Het gevaar van bewegend/stromend water!

Stromend water brengt dezelfde gevaren als stilstaand water maar is dramatisch erger. Het scherm beweegt zich onvoorspelbaar wanneer het in het water ligt en ontwikkelt enorme zuigkrachten. Een parapente van 22 m<sup>2</sup> kan ongeveer 4 m<sup>3</sup> water bevatten. Dat is 4 ton en tegen deze massa hebben we geen kans. Landt dus bvb ook nooit in de branding van de zee. Ook al lijkt dit soms heel ludiek, het kan je dood betekenen.

### Wat kan ik doen?

- Waterlandingen absoluut vermijden...
- Ken de getijden van de zee, je moet weten wanneer hoog en laag water komt.
- Informeer bij de lokale piloten over de bijzonderheden van de vliegplaats.
- Zijn er geen zwemmers of surfers? Vermijdt het water!
- Land nooit op of in de buurt van nat zand.

- Leg je scherm na de landing gecontroleerd neer en in geen geval in het water. Ook een klein deel van het scherm kan je toch nog in het water trekken.
- Is een landing in nat zand of in de branding niet te vermijden, open je harnas voor de landing en maak dat je wegkomt.
- Vergeet je uitrusting! Tracht ze nooit te recupereren, je zal daar bij sterven. Geraak je niet uit je harnas, snij alles door met je “hook knife”. Vlieg nooit bij water en branding zonder een goed “hook knife”. En zelfs daarmee zal het heel moeilijk zijn om je te bevrijden.
- Is een waterlanding onvermijdelijk, vlieg dan over de branding en landt wat verder in zee. Hier breken de golven niet zo erg en kan een boot je komen redden. In de branding ben je verloren!

### **Het gevaar van water en wind.**

Bij een landing in water met wind wordt de parapente voor een deel een kite. Het scherm oefent enorme krachten uit en sleurt de piloot door het water. Het is moeilijk om het hoofd uit het water te houden. Zelf met een zwemvest wordt water in het aangezicht gedrukt. Nog erger wordt het met een reservescherm. Dit blijft meestal helemaal open en ontwikkelt nog meer trekkracht. Tracht een zijlijn of de centrale lijn te pakken... maar de slaagkans is eerder klein.

#### ***Wat kan ik doen?***

- Evident waterlanding vermijden... maar dat wisten jullie al ☺
- Bevrijd je van al je materiaal.
- Geraak je niet van je materiaal los, tracht de zuigkracht te verminderen. Stall je scherm met de stuurlijnen of de achterste lijnen. Ledig de reserve door een zijlijn naar je toe te trekken, of met de centrale lijn.

### **Eb en vloed.**

Landingsplaatsen aan de kust zijn variabel. Naargelang de getijden kan je er landen ... of niet. Terwijl je vliegt, houd je de tijd in het oog en welke landing bij vloed nog te gebruiken is... en welke niet. Houdt ook noodlandingsplaatsen voorhanden.

### **Het zwemvest als wondermiddel???**

Spijtig genoeg niet! Een zwemvest (als ze al genoeg opwaartse druk genereert) helpt bij stilstaand of licht bewegend water. In de branding, eigenaardig genoeg, maakt het zwemvest na een geslaagde scheiding van het materiaal, het wegzwemmen moeilijker met een zwemvest. Het duiken onder de hoge golven bvb. wordt onmogelijk. Dit bevestigen professionele surfers. Zij gebruiken zwemvesten met een “quickdeflate” systeem, dit laat snel aflaten mogelijk.

### **Golven met witte koppen... en de branding.**

Om uit de zone van de branding te geraken is het niet altijd de beste oplossing om recht naar oever te zwemmen. Zwem parallel naar een zone waar kleinere golven zijn met minder witte koppen. Daar zijn “kanalen” die het zwemmen naar de oever vergemakkelijken. De golven breken daar ook meestal niet zo hevig. Alleen in zo een rustigere zone is een redding mogelijk. Vecht niet tegen de stroming ... je zal het niet redden!

### **Het gevaar van de redding.**

Als je een parapentepiloot in een branding ziet landen, start onmiddellijk een noodroep. Maar ga nooit zonder plan in het water om te helpen. De kansen op succes zijn zeer klein. De kans dat je er zelf bij sterft is groot. Meerdere personen met geschikte hulpmiddelen (touw, boot, surfplank) kunnen een gecoördineerde redding wagen. Een professionele redding is steeds de beste keuze.

### **Tot slot:**

Diegenen die al een stuurvaardigheidsstage hebben gevolgd en hun reserve hebben moeten smijten in deze “laboratorium” omstandigheden, weten ondertussen beter dan wie dat het water een serieuze bijkomende stressfactor is... weet ook dat de temperatuur van het water ons handelen op korte tijd kan beïnvloeden! Het water is niet altijd boven 27°!

Simon Winkler (in DHV-info)  
(Vertaling William Sterckx)

### ... om onze speelruimte te vergroten ?

Dit is een ander uiterst belangrijk project, waarvoor de deelname van ons allen, delta- en parapentepiloten, cruciaal zal zijn. Eerst een beetje geschiedenis en aardrijkskunde om in een paar woorden het concept van Gliders Area Ardennes (die we voortaan GAA zullen noemen) uit te leggen.

Jullie weten zeker allemaal, en jullie gebrevetteerde XC-piloten nog beter, dat ons luchtruim is verdeeld in meerdere zones. Er zijn zogenaamde "gecontroleerde" luchtruimzones en zogenaamde "ongecontroleerde" luchtruimzones. Laten we, in het kader van dit artikel, niet vergeten dat we met onze delta's en parapentes enkel mogen vliegen in ongecontroleerd luchtruim, volgens de regels van het vliegen op zicht (VFR)...

In België is de situatie complexer dan in andere landen, omdat het land klein is. Op werkdagen wordt een groot deel van het ongecontroleerde luchtruim boven 4500ft/AMSL gebruikt door het leger. Dat is waarom het ten strengste verboden om op werkdagen te stijgen tot boven 4500ft/AMSL.

In het weekend en op feestdagen is er minder of geen militaire activiteit, zodat een deel van het militaire luchtruim toegankelijk kan worden voor de vrije vlucht (delta's, parapentes, zweefvliegtuigen, ...). Maar dit gebeurt niet systematisch. Daarom werd het LFA Golf -systeem gecreëerd. Dit systeem stelt ons in staat om toegang te krijgen tot bepaalde delen van het luchtruim, dat vrijgegeven werd door het leger.

De activering gebeurt in opeenvolgende fasen en de activering van de verschillende zones kan telkens anders zijn. Eerst activeert men de LFA Golf 1. Dan de LFA's Golf 2 (er zijn er 3) en tenslotte de LFA's Golf 5 (er zijn er 2). Elk van deze zones biedt toegang tot een hoogtelimiet van meer dan 4500 ft/AMSL:

- LFA G1 gaat van 4500ft/AMSL tot FL50
- LFA's G2 gaan van FL50 tot FL70
- LFA's G5 gaan tot FL90

Kortom, op werkdagen is het MAX 4500ft/AMSL, in het weekend en op feestdagen is het variabel volgens de activering van de LFA's Golf.

#### En dus, deze GAA's, waarom interesseren ze ons ?

Wel, het doel van deze GAA's is om, onder bepaalde voorwaarden die afhankelijk zijn van het gebied, op werkdagen toegang te geven aan zweefvliegtuigen (en delta's en parapentes zijn zweefvliegtuigen) in gebieden die hoger liggen dan 4500ft/AMSL. Dit project werd aanvankelijk enkel door de zweefvliegfederatie geïnitieerd.

Om toegepast te kunnen worden, steunt dit GAA-project op overeenkomsten, contracten, die door verschillende actoren worden ondertekend:

- De luchtcomponent van het leger.
- Het Centre National de Vol à Voile (CNVV – St. Hubert)
- De luchtkadetten (BAC)
- Royal Verviers Aviation

Er zijn momenteel twee contracten getekend tussen deze verschillende structuren voor het jaar 2020. 2020 is inderdaad een testperiode en in oktober zal een analyse worden uitgevoerd om te zien of het project zal worden verdergezet. De akkoorden zijn dus zeer kwetsbaar.

Dankzij het enorme werk achter de coulissen van gemotiveerde en vastberaden piloten om onze "speelruimte" te vergroten, waaronder Wim Verhoeve en Paul Schmit de bekendsten zijn (maar er zijn een dozijn anderen, die wij evenveel bedanken), konden de parapentisten en deltisten beginnen onderhandelen met deze verschillende structuren, met als doel een gelijkaardig contract te ondertekenen en met een testgroep deel te nemen aan het project.

Al leek het idee om een "testcontract" voor 2020 af te sluiten een uitstekende strategie, had dit het nadeel van een veel te zware last te plaatsen op slechts enkele schouders.

Vlak voor de COVID-periode wensten deze paar dappere parapentisten dat de BVVF de last van dit project, in naam van iedereen, zou overnemen.



Het nadeel van deze overdracht is dat het contract voor 2020 niet kon worden ondertekend. **Dit betekent dat parapentisten en deltisten in 2020 helemaal geen toegang hebben tot GAA en daarom op wekdagen onder 4500ft/AMSL moeten blijven.**

Sindsdien heeft de BVVF het proces nieuw leven ingeblazen en contact gelegd met de verschillende structuren waarmee het contract ondertekend zal moeten worden, dat toegang geeft tot GAA. Al is er niets op voorhand gewonnen, hebben we geen principiële weigering ontvangen en zijn de contacten constructief.

Met de hulp van een aantal gemotiveerde piloten ontwikkelde de BVVF een project en de eerste versie ervan werd ter beoordeling verstuurd.

De machine is dus in gang gezet met als doel op de A.V. van de BVVF in 2021 een project te presenteren dat valabel wordt geacht door de andere structuren (leger, .....). Wij zijn van mening dat een project van dergelijk belang moet worden gepresenteerd en uitgelegd aan de leden en dat het de A.V. is die het mandaat aan het BVVF-bestuur zal moeten geven om het GAA-contract te ondertekenen.

### En wat ondertussen?

Wel, tot die tijd, en de boodschap van alle andere partners is heel duidelijk: **"2020 wordt een testjaar voor parapentisten en deltisten. Ons wordt gevraagd, en het woord is zwak, dat in 2020, voor vluchten die op werkdagen worden gemaakt, er van onze kant absoluut respect is van de 4500ft-limiet."** ».

De bal ligt bij ons allemaal. Als we een verantwoordelijke houding aannemen, kan de potentiële winst voor onze hele gemeenschap enorm zijn. Aan de andere kant, als er schendingen zijn van de 4500ft-limiet, zouden we dit project wel eens nooit kunnen realiseren.

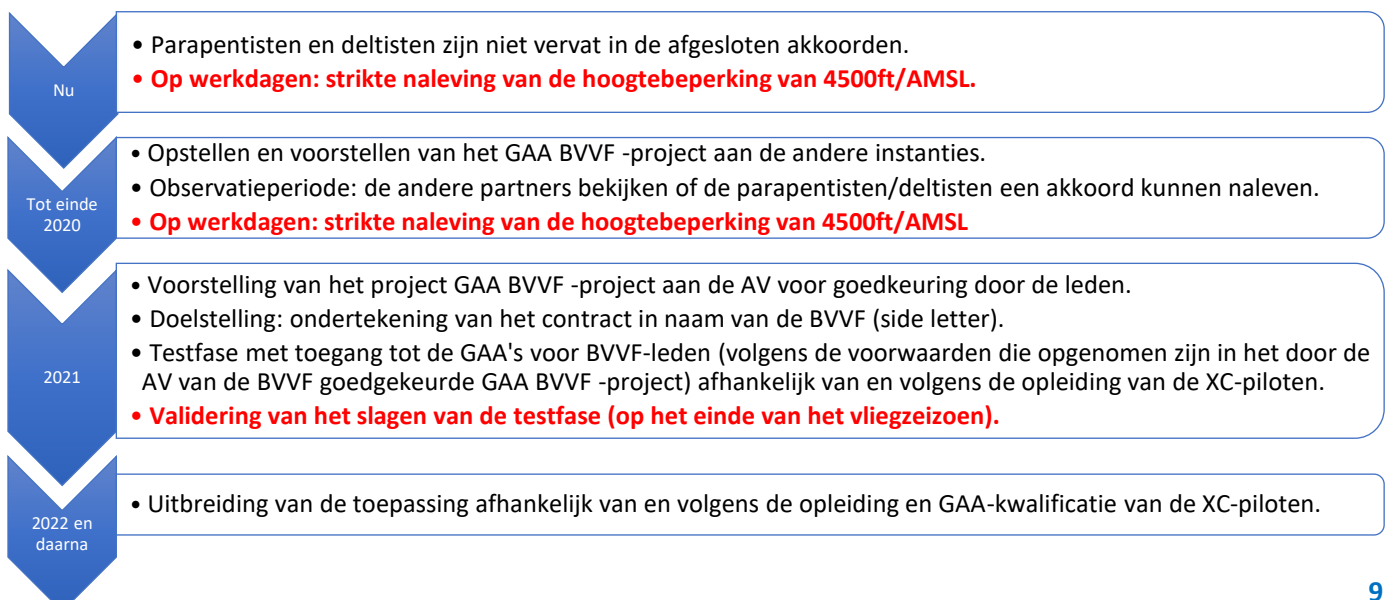
We kunnen er dus enkel nogmaals op aandringen om op werkdagen deze hoogtebeperking na te leven. Uit de berichten die we tot nu toe hebben ontvangen, blijkt dat er al schendingen werden geconstateerd, niet alleen in de korte periode sinds het einde van de lockdown, maar ook tijdens de lockdown zelf (er bestaan zeer duidelijke foto's van parapentes op hoogten ver boven de wettelijke limiet). Dit soort egoïstisch gedrag is typisch hetgene dat alles kan doen mislukken.

Wij zijn ervan overtuigd dat u zich allemaal wil inzetten om, net als wij, onze speelruimte uit te breiden. Dus laten we ons dit samen mogelijk maken.

Onze toezeggingen aan u:

- We werken om dit project zo snel mogelijk realiteit te laten worden.
- Die toegang tot de GAA's is niet voorbehouden aan een "wetende" elite, maar **toegankelijk voor elke XC-piloot en onder toepasbare voorwaarden voor de gemiddelde XC-piloot.**
- We houden u op de hoogte van de voortgang van het dossier, door tijdig ons voorproject te publiceren, zodra dit positief wordt ontvangen door de partijen in dit dossier.

Een tijdslijn om de situatie samen te vatten:



## U-SPACE, GEOZONES,... WAAR GAAT HET OVER ?

Misschien hebben sommigen van jullie al gehoord van U-Space, Geozones en andere vreemde termen. We denken dat de meerderheid van jullie er nog nooit van gehoord heeft en dat is normaal, dit zijn op dit moment slechts projecten. Maar projecten die in de niet zo verre toekomst een impact kunnen hebben op onze vrijvliegersactiviteiten en op de activiteiten van de recreatieve luchtvaart in de breedste zin van het woord.

Daarom vinden wij het belangrijk om u uit te leggen wat het is, om u ook te vertellen dat de BVVF aan de bal is en dat we aan het dossier werken met de verschillende verantwoordelijke instanties. Het doel van dit artikel is niet om in te gaan op alle technische details, maar om de grote lijnen en concepten uit te leggen, zodat u zich realiseert hoe belangrijk het is voor de BVVF om deze dossiers op te volgen om uw belangen te kunnen verdedigen.

Laten we beginnen met het U-Space project.

Dit project is een initiatief van EASA (*European Union Aviation Safety Agency*) en heeft tot doel een wettelijk kader te bieden voor het gebruik van drones in ongecontroleerd luchtruim, voornamelijk het luchtruim van klasse G waar de regels van het vliegen op zicht (VFR) van toepassing zijn. Dit luchtruim is ook en vooral onze "speelruimte".

Het drones-luchtverkeer -en later andere autonome voertuigen- zal sterk groeien. Jullie zijn zeker allemaal op de hoogte van de projecten van bedrijven zoals Amazon, die drones willen gebruiken om leveringen te doen, zoals te zien is op deze foto...



Stel je hetzelfde voor met DHL enz. Bovendien hebben de toepassingen, waarvoor het gebruik van drones wordt overwogen, geen grenzen.

Je begint zeker te zien waar we heen willen gaan. In het kader van deze evolutie stelt EASA voor om te werken aan een wettelijk kader, "U-space" (Autonomous of Unmanned aircraft airspace) dat het luchtruim zou zijn waarin alle soorten drones zouden kunnen vliegen... Deze U-Space zou worden gecreëerd in het VFR-luchtruim.

Zoals vaak het geval, is de verleiding voor particuliere entiteiten groot om zich de openbare ruimte toe te eigenen. Dit risico is hier wel degelijk aanwezig.

Er is veel druk van lobby's om de andere historische gebruikers van het VFR-luchtruim op te zadelen met de verantwoordelijkheid om botsingen te voorkomen. Want natuurlijk zijn drones, in de huidige stand van zaken, niet in staat (voor het type drones waar we het hier over hebben) om andere VFR-vliegtuigen met zekerheid te ontwijken. Als men zich kan voorstellen dat het ontwikkelen van een low-cost systeem waarmee drones elkaar kunnen lokaliseren en dus botsingen kunnen voorkomen zonder grote zorgen haalbaar is, is de uitdaging heel anders als het gaat om vluchten met bemande VFR-vliegtuigen.

De verleiding en de druk van de lobby's om de verantwoordelijkheid voor het voorkomen van botsingen door te schuiven naar de historische gebruikers van het VFR-luchtruim, zijn groot. Als we ons zorgen maken, zijn we niet de enigen. De zweefvliegpiloten, ULM-piloten, ballonvaarders hebben dezelfde zorgen. Gelukkig zijn we allemaal verenigd in een gemeenschappelijke structuur, de KBAC (Koninklijke Belgische Aero Club). En we zullen eensgezind moeten zijn over deze kwestie.

We gaan hier niet dieper in op details, maar als je dieper in het dossier wilt duiken, zijn de details hier te vinden:

<https://www.easa.europa.eu/document-library/opinions/opinion-012020>

Deze kwestie wordt momenteel besproken in een orgaan genaamd "BELANC" (Belgian Air Navigation Committee), dat vertegenwoordigers van de DGLV, Skeyes, het leger en de Aeroclub (waarin we dus vertegenwoordigd zijn) samen brengt. Dus we zijn betrokken bij de discussies.

Omdat het U-Space -project zou kunnen leiden tot autonome drones in het luchtruim van klasse G, tot een hoogte van 400ft, wordt een strategie voorgesteld: de Geozones.

Simpel gezegd zouden de Geozones gebieden zijn waar drones volledig zouden worden uitgesloten. Deze Geozones zouden bestaan uit cilinders (of andere vormen zoals rechthoeken bijvoorbeeld) gaande van de grond tot 400ft/AGL. Het doel van de BVVF is om onze vliegplaatsen (bestaande en potentiële) te beschermen door Geozones voor te stellen voor elk van onze sites.

De BVVF heeft in samenwerking met de KBAC-vertegenwoordiger bij het BELANC (u volgt nog?) een project ingediend. Het doel is het eens te worden met de andere federaties in een gemeenschappelijk voorstel, maar de BVVF heeft voor het moment cilinders van 5 km straal rond zijn vliegplaatsen voorgesteld.

Waarom 5 km? Simpelweg omdat 5 km de maximaal toegestane afstand is voor piloten die geen XC-brevet hebben, dus piloten die noodzakelijkerwijze lokaal blijven vliegen. Deze 5 km zijn ook, ten dele, de plaats waar de concentratie van parapentes het grootst zal zijn. Er zullen piloten zijn die proberen weg te vliegen van de site op weg naar een overlandvlucht, piloten die lokaal blijven, die landen of in aanvlucht zijn, XC-beginners die zich op lage hoogte kunnen bevinden op zoek naar de befaamde tweede thermiek.

Hier is een voorbeeld voor Coo van hoe dat eruit zou zien. Deze afbeelding is afkomstig uit het document dat naar het BELANC is verzonden.



Als we ons voortel zouden moeten wijzigen, zouden we dit doen door eenzelfde bescherming voor onze vliegplaatsen te handhaven (bijvoorbeeld, als de straal zou wijzigen om tot cilinders van 4 km straal te komen, zouden we het centrum ervan 1 km opschuiven naar de lijkzijde (onder de wind of met de wind mee) van de startplaats. Aangezien we zelden ver tegen de wind in vliegen, zouden we de zone aan de lijkzijde bevoorndelen.

Op 8 juni vond een eerste bijeenkomst plaats en het onderwerp werd helaas weinig besproken, omdat er een overvolle agenda was.

Onze vertegenwoordiger heeft ons een gedetailleerd verslag van deze bijeenkomst gegeven en het is duidelijk dat we nog niet gewonnen hebben. De druk van de lobby's speelt ten volle en het zal alle energie van de verschillende federaties vereisen om onze rechten te doen gelden.

Ziezo, u weet nu, naar we hopen, een beetje meer over het onderwerp. De BVVF blijft attent en zorgt ervoor dat onze belangen worden verdedigd door de Aeroclub.

Gezien het belang van het dossier en wetende dat er veel kennis en talent aanwezig is in onze federatie: indien u denkt te kunnen bijdragen aan de verdediging van onze rechten en onze vliegplaatsen, aarzel dan niet om ons te contacteren via het adres [info@bvvf.be](mailto:info@bvvf.be).

Wordt vervolgd dus.

Olivier

# THE BELGIAN PARAGLIDING TEAM

## Voorstelling project

Sinds bijna een jaar is er een nieuwe dynamiek ontstaan rond de competitiepiloten in België. Het doel is om samen te vliegen, te leren van elkaar, samen naar competities te gaan, ...

Communicatie gebeurt via een whatsapp groep waarin er vliegplannen worden gemaakt. Het voorlopige team bestaat uit de volgende piloten die veel competities vliegen:

Voor het Europees kampioenschap betekende dit de volgende selectie:

1. Joeri Bal
2. Thibault Voglet
3. Lode Spruyt
4. Aron Michiels
5. Wim De Croock

Door omstandigheden, vooral de corona crisis, hebben Joeri, Lode en Wim afgezegd.

Naam	Race glider
Lode Spruyt	Ozone Enzo 3 (CCC)
Bram Declercq	Davinci Xchord (EN D)
Dimitri Roman	Ozone Zeno (EN D)
Jeff Thielemans	Gin Bonanza 2
Joeri Bal	Ozone Enzo 3 (CCC)
Phillipe Broers (aka The coach)	Flow Spectra (CCC)
Quentin Debras	BGD Diva (EN D)
Rosanne Vaneeckhaute	Skywalk Cumeo (EN B)
Thibault Voglet	Ozone Enzo 3 (CCC)
William Vanaudenhove	Niviuk Peak 4 (EN D)
Wim De Croock	Niviuk Peak 5 (EN D)
Aron Michiels	Niviuk Icepeak Evox

Hoe meer zielen hoe meer vreugde. Wie interesse heeft kan zich altijd kandidaat stellen voor het team!

## Selectieprocedure FAI 1 competities

Uit deze poel van competitiepiloten wordt een selectie gemaakt op basis van de twee beste resultaten uit de vorige drie BPO's. Sinds 2020 is er van de FAI uit een nieuwe regel die stelt dat het minimum van 40 WPRS-punten moet behaald zijn op een competitie om deel te mogen nemen aan een FAI 1 competitie. Verschillende in het team hebben dit nog niet behaald en worden daarom niet meegenomen in de selectieprocedure.

## Europees kampioenschap 2020

Het Europees kampioenschap zal dit jaar doorgaan in Nîs, Servië. Door de Corona-crisis zijn de data opgeschoven naar 23 augustus tot 5 september. Dit zal bevestigd worden op 1 juli. Thibault en Aron zullen België dus vertegenwoordigen indien het kampioenschap doorgaat. We zullen tijdens het kampioenschap de Instagram en FB pagina up-to-date houden zodat wie wil ons kan volgen.

## Sociale media

De groep onderhoudt ook een FB en Instagram pagina.

**FB:** Paragliding Team Belgium

**Instagram:** Paragliding Team Belgium

Hierin worden de belangrijkste gebeurtenissen gepost. Zoals hierboven vermeldt is dit ook de manier om ons te volgen tijdens kampioenschappen, trainingsvluchten, enz...

Aron.

## Vliegplaatsen : Leshelling van Han sur Lesse

Mooie grashelling aan het eind van een groot weiland. Af en toe bezoek van een paar koeien.

**Toegang:** Bij het binnenrijden van Han-sur-Lesse vanaf de E411 (Ave-et-Auffe), neem de eerste kleine weg naar links. De leshelling ligt aan het einde van dit pad, op het einde van de wei links.

**Dank aan:** M. Gourmet, Hotel "Beau Site" in Mirwart, 084/36 62 27.

**Faciliteiten:** Cafés en winkels in Han-sur-Lesse. Het hotel van de eigenaar van de weide bevindt zich een paar kilometers verder: Hotel "Beau Site" in Mirwart.

**Hoogteverschil:** +/- 25 m.

**Windrichting:** Noord.

Deze helling verdraagt tot NNW-wind (wanneer de wind uit deze richting komt, heeft die de neiging meer verstoord te zijn) maar vooral NO-winden.

### Waarschuwing:

- Het is gebruikelijk dat er overdag windstoten optreden en het is dan handig om terug lager in de helling te gaan staan.
- De vliegplaats is kwetsbaar, het is op prive-eigendom, en de eigenaars hebben ons gedurende 30 jaar toegang gegeven om onze sport te helpen. Maar het terrein is al vele keren met permanente sluiting bedreigd geweest, vanwege te veel piloten aanwezig in de weide en de opstoppingen van auto's net voor de weide, daarom moesten we een regeling treffen, hier is ze:
  - Hoe dan ook mogen er nooit meer dan **30 mensen** in de weide zijn (dit is de uiterste limiet voor de eigenaars, ze verkiezen minder), alle personen meegerekend.
  - **Geen enkel voertuig mag geparkeerd blijven voor de leshellingweide.** Voertuigen moeten worden geparkeerd voor de kleine brug wanneer ze van Han komen, goed uit de weg om grote landbouwvoertuigen te laten passeren, en vooral niet voor de ingangen van de weiden. Plaatsen zijn

schaars, indien nodig moet je parkeren op de grote weg die leidt naar Han.

Het is echter toegestaan om uw uitrusting tot net voor de weide te brengen (bij het overstapje), maar het voertuig moet onmiddellijk terugkeren om te parkeren na de kleine brug.

- Begeleidende personen kunnen enkel op de helling aanwezig zijn als zij geen plaats innemen van piloten.

### Weekend en feestdagen:

**6 plaatsen zijn gereserveerd voor autonome piloten.**

Ter plaatse moeten deze piloten onderling overeenkomen om, als er meer piloten zijn, deze plaatsen (in tijd) onderling te delen.

U kunt ook, bij voorkeur de dag ervoor, bellen met Airsport, Imala en Parapente Confluence om uit te zoeken of zij al hun plaatsen zullen gebruiken.

24 plaatsen zijn gereserveerd voor scholen, die zijn verdeeld over voornamelijk 3 scholen, maar ook 3 andere.

### Op werkdagen:

Tel zelf: niet meer dan 30 mensen.

Voor de voertuigen, dezelfde instructies als hierboven.

### Diversen:

- Voor in geval van een ongeluk, de straat heet "Rue de la Source".
- Laat niets in de wei, de sluitingen van blikjes kunnen de koeien schaden.
- Honden zijn niet toegestaan.
- Pas altijd op voor de stier.

Heel erg bedankt,

De vliegplaatsafgevaardigde,

Yves Borreman (0478 25 02 64).

## Nota van 06/06/2020 betreffende de opening van de grenzen, voorzien op 15 juni.

Als preambule:

1. De door het comité uitgevaardigde "aanbevelingen" zijn wel degelijk aanbevelingen een geen bevelen of verboden. Elke piloot of lid wordt verantwoordelijk geacht gewetensvol te handelen.
2. De leden van de commissie zijn echter verantwoordelijk en gemachtigd om hem terecht te wijzen op onze vliegplaatsen als zij tekortkomingen of misbruiken opmerken op het gebied van sanitaire veiligheid.
3. Deze aanbevelingen zijn onderworpen aan de geactualiseerde beperkingen van de autoriteiten.

### Aanbevelingen van het PAP-comité

#### **a) Parkeren bij de landing :**

Afstand tussen voertuigen houden op de gebruikelijke parkeerplaatsen, parkeer slechts elke twee plaatsen. In het geval van een hoge opkomst,

- te Fumay: gebruik de parkeerplaats van de camping (boven);
- te Revin: gebruik de weg van Fallières.

#### **b) Carpoolen naar de startplaatsen :**

De regel: verzamel de schermen in een auto met een bestuurder, de chauffeurs gaan te voet. Het is echter mogelijk dat een andere persoon achterin plaats neemt.

Maximaal één persoon per zitrij (d.w.z. twee personen voor een standaardvoertuig),

Met het dragen van beschermende maskers in de voertuigen en het gebruik van hydro-alcoholische gel voordat je in de auto stijgt (behalve voor mensen die samenwonen).

#### **Voor chauffeurs die direct via de top naar de start van Revin gaan**

Dezelfde afstandregels op de parkeerplaats van de startplaats. In geval van veel volk, parkeren aan de kant van de weg (cf-b) of Place d'Argentine (cf-c)

#### **Voor piloten die te voet naar de start gaan**

Tijdens de klim moet men ook rekening houden met de afstandregel (geen groepen of naast elkaar stappen maar afstand houden volgens voorschriften die van toepassing zijn op datum van de trip).

#### **Aanwezigheid op startplaatsen: Groepen van meer dan 10 personen verboden**

Beperken tot een redelijk aantal, afhankelijk van de capaciteit van de startplaats (met een maximum van 10). In het geval van drukte zijn de volgende piloten verplicht om achter de start te blijven en te wachten tot er een plek vrij komt. De wachtruimte is niet geformaliseerd, niemand zal de "gendarm" zijn die ervoor zorgt dat de regels worden nageleefd. Wij doen beroep op de individuele verantwoordelijkheid van de aanwezigen.

#### **c) Afstand houden op de landingsplaatsen: Groepen groter dan 10 mensen verboden**

Er is voldoende plaats om de veiligheidsafstanden te respecteren.

Geen "discussiegroepen" behalve gedurende korte tijd, met respect voor onderlinge afstand en in kleine aantallen. Geen afterflight-debriefing en borrel op de landingsplaats.

#### **d) Het dragen van een gezichtsmasker wordt sterk aanbevolen**

Iedereen moet in het bezit zijn van een masker, maar dit stelt u niet vrij van het naleven van de afstandregels.

### e) Scholen

Scholen zijn tot op de dag van vandaag niet toegestaan.

### In het geval van massale drukte en niet-naleving van de aanbevelingen:

de commissie zal dan de toegang tot haar vliegplaatsen strikt beperken tot PAP-leden.

### f) Veilige hervatting van de sport

Grond oefeningen zijn aanbevolen voor hervatting. De doelstellingen naar beneden herzien en een aanzienlijke veiligheidsmarge handhaven.

### g) Vluchttype

Afstandsvluchten zijn nu toegestaan. De CFD wordt opnieuw geactiveerd.

Ophaaldienst: Iedereen is verantwoordelijk voor het organiseren van zijn eigen terugkeer.

### h) Duovliegen

Nog opgeschort behalve voor mensen die samenwonen volgens federale aanbevelingen.

### h) Aanbevelingen delen

De PAP wil zijn gedachten delen met de vliegende burens (Icarus, clubs de la Marne, BVVF).

### Volgens de evolutie ervan na te leven regels die niet afhangen van het comité:

In Frankrijk: respect voor de limiet van bijeenkomsten van maximum 10 personen.

### Lees de laatste federatie-aanbevelingen op:

<https://federation.ffvl.fr/sites/ffvl.fr/files/VG20015-communique-02062020vdef.pdf>

Het comité van de club PAP op 06/06/2020.

### Waarschuwing:

**Momenteel is de landing van Fumay beschadigd, verplichte verkenning ervan voor de vlucht.**

## INITIATIEKURSUS VOOR TIENERS

In de derde week van augustus, van 17 tot en met 21 augustus, wordt een initiatiestage voor tieners georganiseerd. Het doel is tweeledig: het organiseren van een stage die pedagogisch gezien aangepast is en het creëren van een wisselwerking tussen hen, in zekere zin het begin van hun eigen netwerk.

De cursus wordt georganiseerd in samenwerking met een nieuwe en zeer dynamische parapenteschool gelegen in Savoie, aan de Mont Lambert, een bekende vliegplaats, aan de oostkant van het Bauges-massief, tussen Albertville en Chambéry.

Hoewel de school nieuw is, is het team ervaren.

De kostprijs van de stage is 600 € voor de week, dat is een normale prijs. Uiteraard wordt alle benodigde materiaal ter beschikking gesteld.

Opdat deze specifieke stage zou kunnen doorgaan, is het noodzakelijk om acht deelnemers te hebben. Twee Belgen zijn al ingeschreven.

Als uw tiener kandidaat is, neem dan contact op met Yves Piron op 0479.399.725 of [y.piron9@gmail.com](mailto:y.piron9@gmail.com). Hij is de Belgische tussenpersoon voor deze stage.

Het is ook mogelijk voor ouders om zich te organiseren om de week niet ver daarvan door te brengen en misschien samen te vliegen ....

Aanbeveling: dwing je tiener niet, stel de activiteit voor en laat ze reageren. Het is noodzakelijk dat de goesting van hen komt...

Yves Piron.

Beste piloten,

In deze pandemie-context maken we samen een bijzondere situatie door wat betreft het goede beheer van onze sport.

De vrije vlucht is immers een individuele activiteit die als specificiteit heeft een centraal punt, de startplaats, nodig te hebben om ze te kunnen beoefenen. En om ervoor te zorgen dat alles goed verloopt, moet elke piloot voldoende zelfbeheersing hebben om de officiële aanbevelingen zo goed mogelijk op te volgen.

Toch hebben we allemaal in de afgelopen weken situaties gezien die bijzonder moeilijk te beheersen waren. Gezien vanuit het perspectief van een buitenstaander lijkt onze activiteit op een groepsbijeenkomst, wat niet gemakkelijk te begrijpen is voor bewoners en autoriteiten, terwijl zij nog steeds verhinderd worden om samenkomsten te organiseren. Met verschillende consequenties die zich lieten gevoelen: Beauraing moest worden gesloten, de vliegplaatsen van La Roche worden beperkt in opdracht van de autoriteiten ...

Als beheerders van de vliegplaatsen in België willen wij koste wat het kost, zoals u, onze vliegvrijheid behouden. Daarom veroorloven we u onze algemene aanbevelingen en adviezen mede te delen, die gelden tot het einde van deze gezondheidscrisis:

- **Om te startplaatsen niet te overbelasten, kom alleen vliegen** (geen metgezellen, familie of vrienden);
- **Houd de afstand tussen uw woning en de vliegplaatsen redelijk** (zie het ministerieel besluit hier onderaan);
- **Probeer zo veel mogelijk te voet naar boven te gaan om de parkings niet te vol te laten lopen;**
- **Scholing is niet toegestaan op de gewone vliegplaatsen maar wel op de leshellingen;**

**Sommige beperkingen werden opgeheven (La Roche), maar Beauraing blijft nog gesloten op dit moment (zie ander artikel in deze Fly).**

We willen alle piloten bedanken die hun volwassenheid hebben aangetoond door hun respect voor de regels, ingesteld bij de hervatting van de activiteit, en zo een duidelijk en positief signaal afgegeven hebben bij de verschillende actoren in het dossier. Dit gedrag heeft ons erg geholpen bij onze onderhandelingen.

Maar opgelet, de sfeer blijft gespannen in België. Dus verdubbel jullie voorzichtigheid en respecteer de afstandsregels alsook alle andere door de autoriteiten aanbevolen richtlijnen, die nog steeds van toepassing blijven (het dragen van het masker in het openbaar vervoer, social distancing, ...).

**Wat betreft dagen met een mogelijke grote toeloop op bepaalde gevoelige vliegplaatsen:** de beheerders behouden zich het recht voor om het aantal piloten te beperken via specifieke organisatorische regels (bijvoorbeeld inschrijven in een register en brevetverplichting) als zij dat nodig achten. Deze regels worden dan minstens 2 dagen van tevoren meegedeeld.

Deze aanbevelingen zijn uiteraard van toepassing **naast de gebruikelijke maatregelen:**

- **Blijf thuis als u ziek bent.**
- Was uw handen regelmatig
- **Houd voldoende afstand (1,5 meter) wanneer u buiten bent.**
- **Vermijd handen geven, kussen of knuffelen.**
- **Let op voor risicogroepen.**
- Nies of hoest in de binnenkant van de elleboog.
- Bedek uw neus en mond met een mondmasker als u de fysieke afstand niet kunt garanderen.
- **Op drukke plaatsen kan u ook een mondmasker dragen om de anderen te beschermen.**

**Bericht geschreven door de gezamenlijke beheerders van vrije vlucht -vliegplaatsen in België.**



## **15 MEI 2020. – Ministerieel besluit houdende wijziging van het ministerieel besluit van 23 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus\_COVID-19 te beperken**

**Art. 3.** Artikel 5 van het ministerieel besluit van 23 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 te beperken, wordt vervangen als volgt:

**“Worden verboden, behoudens andersluidende bepaling voorzien door dit besluit:**

**1° de samenscholingen;**

**2° de privé- en publieke activiteiten van culturele, maatschappelijke, feestelijke, folkloristische, sportieve, toeristische en recreatieve aard;**

**3° de ééndaagse schooluitstappen;**

**4° de meerdaagse schooluitstappen;**

**5° de activiteiten in het kader van jeugdbewegingen, op en vanaf het nationaal grondgebied;**

**6° de activiteiten van de eredienssten.**

**In afwijking van het eerste lid, worden toegestaan:**

– begrafenisceremonies, maar enkel in aanwezigheid van maximaal 30 personen, met een afstand van 1,5 meter tussen elke persoon en zonder de mogelijkheid van blootstelling van het lichaam;

– burgerlijke huwelijken, maar enkel in het bijzijn van maximum 30 personen;

– religieuze huwelijken, maar enkel in het bijzijn van maximum 30 personen;

– religieuze plechtigheden die zijn opgenomen met de bedoeling ze via alle beschikbare kanalen te verspreiden en die alleen met maximaal 10 personen plaatsvinden, met inbegrip van de personen die voor die opname verantwoordelijk zijn, met het behoud van een afstand van 1,5 meter tussen elke persoon, en voor zover de plaats van eredienst tijdens de opname voor het publiek gesloten blijft;

– wandelingen en fysieke activiteiten in open lucht die geen fysieke contacten impliceren, alleen of in het gezelschap van personen die onder hetzelfde dak wonen en/of in het gezelschap van maximum twee, steeds dezelfde, andere personen, met respect van een afstand van 1,5 meter tussen elke persoon;

– regelmatige trainingen en lessen in de buitenlucht die geen fysieke contacten impliceren, in georganiseerd verband, in het bijzonder door een club of een vereniging, met een groep van maximum 20 personen, steeds in de aanwezigheid van een trainer of een meerderjarige toezichter, en met het respect van een afstand van 1,5 meter tussen elke persoon;

– ritten te paard, en dit enkel met het oog op het welzijn van het dier en met een maximum van drie ruiters.”

...

**“Art. 5.** Artikel 8 van het ministerieel besluit van 23 maart 2020 houdende dringende maatregelen om de verspreiding van het coronavirus COVID-19 te beperken, wordt vervangen als volgt:

**“De personen zijn ertoe gehouden thuis te blijven. Het is verboden om zich op de openbare weg en in openbare plaatsen te bevinden, behalve in geval van noodzakelijkheid. Worden onder meer beschouwd als noodzakelijk, verplaatsingen zoals:**

– om zich te begeven van en naar de plaatsen waarvan de opening is toegelaten op basis van art. 1, 2 en 3;

...”

### **Vanaf 1 juli gaat fase 4 van de afbouw in**

**“ Groepsactiviteiten mogen niet meer dan 15 personen omvatten, inclusief kinderen. Dit geldt voor alle niet-gekaderde samenscholingen, ongeacht of ze binnen- of buitenshuis plaatsvinden.”**

(Fragment uit de mededeling van de eerste minister op 24 juni 2020).

## Vliegplaats Beauraing gesloten

Beste leden,

Na vele weken lockdown en vele uren van vergaderen met de verschillende autoriteiten, waren onze vertegenwoordigers erin geslaagd een akkoord te bekomen om onze passie te kunnen beoefenen ondanks de verboden met betrekking tot recreatieve activiteiten in België op dat moment. En dat was niet gemakkelijk.

Jammer genoeg, na één weekend vliegen te Beauraing, hebben we onderstaande e-mail van de burgemeester van Beauraing gekregen:

« **Objet: interdiction de vol-Martouzin**

**Date:** 15 mai 2020 à 16:06:14 UTC+2 »

*(Wat volgt is een vertaling vanwege de BVVF):*

“Mijnheer de Voorzitter,

Dank u voor uw mail,

Helaas moeten we constateren dat meerdere leden van uw Federatie niet hetzelfde begrip hebben over het respect van het privéleven als onze medeburgers, door op een gevaarlijke manier over en rond privétuinen en huizen te vliegen.

Een van uw leden heeft ook een ongeluk gehad op de start.

Onze brandweer heeft moeten ingrijpen, dit is niet de eerste keer.

Maar erger nog, jullie respecteren geen enkele elementaire veiligheidsregel van social distancing, informatie die bevestigd werd door de politie en de brandweer, waardoor onze bevolking in gevaar komt.

**Daarom verzoek ik u uw activiteiten in Martouzin te staken en de veiligheid van de Beurinois te respecteren.**

**Ik informeer de politiediensten.**

Met mijn beste groeten,

Marc Lejeune,

Burgemeester van Beauraing,

Voorzitter van de Zone Houille-Semois “

Na dit slechte nieuws namen Paul Schmit en Stéphane De Roover, met de volledige steun van het bestuursorgaan van de FBVL, contact op met de burgemeester om te onderhandelen over de geleidelijke heropening van de site, wat niet eenvoudig zal zijn gezien de delicate situatie in de gemeente wat betreft COVID-19 (zie de nieuwe pagina van de Sciensano-website: <https://epistat.wiv-isp.be/covid/covid-19.html>) en het verzet van de omwonenden.

Ook alternatieve oplossingen zullen worden onderzocht.

In de tussentijd vragen wij natuurlijk om dit verbod te respecteren om het voortbestaan van de vliegplaats niet verder in gevaar te brengen.

## Vliegplaatsen Opaalkust gesloten (Frankrijk)

Een belangrijke mededeling betreffende de vliegplaatsen van CAP BLANC-NEZ (Sangatte, Escalles, Cran-aux-Œufs, la Crèche – alle vliegplaatsen tussen Calais en Boulogne) werd ons opgestuurd door de Franse club Raz'motte.

Ten gevolge van studies van sommige groepen vogelbeschermers zal een besluit genomen worden om deze vogels te beschermen. Dit zal tot gevolg hebben dat het de beoefening van parapente op deze sites sterk beperkt zal worden.

De club die dit beheerde (Paralaile62, die de toegangsbadges afleverde) heeft geen verlenging

getekend van de overeenkomst met de publieke beheersautoriteit en eigenaar van de terreinen (Conservatoire du Littoral).

Bijgevolg is het -zonder overeenkomst- nu verboden om parapente te vliegen vanaf deze vier vliegplaatsen.

Er hebben reeds interventies plaats gehad tegenover parapentisten die (zonder het te weten) dit verbod hebben overtreden.

Info : Jean-Pierre Montuelle,  
Voorzitter club Raz'motte.

# Even ervuít..

## Las Palmas - Canarische Eilanden



Zin in zon en mooie vluchten deze Winter ?

We verwelkomen jullie midden in de Finca Azul del Cielo van november tot maart.

Vlakbij de voornaamste startplaatsen, kan u in familie ou in groep genieten van de rust en de schoonheid van het eiland van de eeuwige lente.

Studio : 1 à 3 personen.

Villa : tot 7 personen.

## Anney - Giez



Kom onze gloednieuwe gîte ontdekken die tot 11 personen kan herbergen.

Gelegen 5 minuten van het meer, Naast de golf van Giez, vlak langs het fietspad en aan de voet van de start van Montmin, biedt hij al het confort de ruimte om families of groepen te ontvangen.

Voor geslaagde vakanties, waarbij het vlieg- en bergplezier samen valt met watersportactiviteiten.

Stages en gidsingdiensten mogelijk.

Meer info :

[tmoreau.parapente@gmail.com](mailto:tmoreau.parapente@gmail.com)

+32 496 22 63 01



**DUC DE PRASLIN BELGIUM®**  
Belgian Chocolates of Distinction  
Filip BLONDEEL dit CHOCO  
Chocolatier et pilote !

## TIENDE CHAMOIS EN BELGIAN BVVF OPEN

### Manche van de FFVL-Challenge 2020

Na niet de makkelijkste weekstage Vlieg en Ski met Fou d'L, werd het weer terug goed om ons een succesvol wedstrijdweekend te gunnen.

Maar liefst 42 piloten (Belgen, Italianen, Zwitsers, Fransen, Luxemburgers) streden in drie manches van het WE, twee op zaterdag en één op zondag, om de Belgische piloten de kans te geven niet te laat naar huis te reizen.

Ik had een vrij toegankelijk parkoers getekend waar iedereen punten kon pakken.

Zodra er een succesvolle start was, werden er punten toegekend. Onmiddellijk na de start waren er twee poorten waar men doorheen moest vliegen, vervolgens -bij de kleine klif- moest men parallel aan de stoeltjeslift zweven naar de paaltjes om deze in de vlucht of al glijdende aan te raken (3 zones te doen) en vervolgens de skipiste volgen om een lijn te snijden in de buurt van de sparren en te vervolgen met een paaltje. De landingszone bestond uit een touch and go, d.w.z. de grond raken in een bepaalde zone en weer opstijgen en daarbij over lijnen vliegen die op de grond zijn gemarkeerd. Altijd erg spectaculair en niet gevaarlijk omdat je op de ski's kan glijden.

De tweede ronde was hetzelfde op het bovenste gedeelte, maar bij de intermediaire start moest men een uitgebreide oefening doen, met een te glijden zone, een grote bocht met open scherm waarbij men op de ski's twee poorten moest nemen (een lijn moest doorsneden worden) en een paaltje. Vervolgens moest men boven de piste

vliegen voor de oefenzones beneden, spar, paaltje en touch-and go landing.

Mooie zaterdag dus, die 's avonds eindigde met een aperitief en stevige maaltijd bij onze vriend Carlo, de eigenaar van de Auberge Belle-Vue, die ons al meer dan 20 jaar verwelkomt voor de zomer- en winterstages van Fou d'L. Het skitation stelt u ook in staat om heel goed te vliegen in de zomer en met de stoeltjesliften is het niet ongewoon om er 5 tot 6 vluchten per dag te maken.

Op zondag was er een manche zoals die op zaterdagochtend en dan rond 14u de prijsuitreiking met een drankje en een hapje. Zoals altijd hadden we, dankzij onze gulle sponsors, een prijs voor iedere deelnemer. En laten we de heerlijke Belgische chocolade, aangeboden door onze monitor-piloot-chocolatier "Choco" van Duc de Praslin, niet vergeten!

Het is jammer, maar dit jaar waren er minder Belgen. Het sombere weer moet sommigen ontmoedigd hebben.

Wat mij betreft was dit de 10<sup>e</sup> organisatie van de Vlieg en Ski -wedstrijd in ongeveer 15 jaar. Het is een mooi getal om de stok door te geven aan het team van Fou d'L, waarvan ik zeker weet dat het de traditie van "vlieg en ski" en de Belgische manche van de FFVL-Challenge Vol et Ski zal voortzetten.

Thierry Moreau - School Au Fil du Vent.

Monitor bij Fou d'L.



# RESULTATEN TIENDE CHAMOIS EN BELGIAN BVVF OPEN

Algemeen classement			
	Naam	Voornaam (of naam 2e piloot voor de tandems)	Punten totaal
1	Nochez	Eliot	3150
2	Chong	Gerard	3100
3	Eliot	Renaud	3050
4	Nochez	Renaud	2900
5	Seveno	Jean-Yves	2875
6	Moreau	Thierry	2725
7	Mollier	Pierre	2725
8	Treins	Nicolas	2700
9	Jeandroz Mathieu	Maxence	2675
10	Huttaux	Stéphane	2675
11	Mollier_bi	Brunier	2600
12	Coupez	Marie-Jo	2500
13	Seveno_bi	Bernier	2450
14	Kohler	Noé	2425
15	Treins_bi	Bessière	2425
16	Lerique	Françoise	2425
17	Folonnier	Yan	2425
18	Pouteau	Valérie	2275
19	Hamichi	Philippe	2275
20	Brunier	Jeremy	2100
21	Depireux	Didier	2100
22	Achir	Yanis	1950
23	Lachat	Daniel	1750
24	Blondeel	Filip	1625
25	Bessière	Aurélié	1525
26	Zoppé	Sam	1500
27	Dadoumont	Benoit	1500
28	Denninger	Raphael	1450
29	Zucchi	Alberto	1425
30	Jeandroz 2	Karin	1375
31	Oudin	Jean-Michel	1250
32	Detollenaere	Bruno	950
33	Pecqueur	Thierry	925

34	Casse	Didier	900
35	Blondeel_bi	Depireux	875
36	Ferrani	Enrico	850
37	Joukovsky	Pascal	700
38	Bernier	Antoine	650
39	Borrello	Andrea	600
40	Menegato	Paola	550
41	Vidal	Michele	325
42	Fogazzi	Massimo	200
43	Fagnant	Nathalie	0
44	Soultany	Elsa	0
45	Gomez	Mathias	0
46	Castellarnau	Sarah	0

Categorie Vrouwen			
	Naam	Voornaam (of naam 2e piloot voor de tandems)	Punten totaal
1	Lerique	Françoise	2425
2	Pouteau	Valérie	2275
3	Bessière	Aurélié	1525
4	Jeandroz bi	Karin	1375
5	Menegato	Paola	550
6	Vidal	Michele	325

Catégorie Tandems			
	Naam	Voornaam (of naam 2e piloot voor de tandems)	Punten totaal
1	Eliot	Renaud	3050
2	Jeandroz Mathieu	Maxence	2675
3	Mollier_bi	Brunier	2600
4	Coupez	Marie-Jo	2500
5	Seveno_bi	Bernier	2450
6	Treins_bi	Bessière	2425
7	Blondeel_bi	Depireux	875



**Atom** S.à r.l.  
Matériel et accessoires parapente et paramoteur  
[ATOM-PARAGLIDING.COM](http://ATOM-PARAGLIDING.COM)



**GIN**





G I N



SKYWALK  
PARAGLIDERS

## Testival in België van 25 juli tot 8 augustus 2020

Profiteer ervan om heel het gamma van schermen en harnessen te testen van de merken Gin Gliders, Neo en Skywalk, met onder andere :



**De Gin Calypso :** intermediair scherm, licht en gemakkelijk voor beginnende piloten en vrijetijdspiloten die een scherm zoeken dat vertrouwens inboezemt, gemakkelijk te transporteren en te besturen is, en toch heel wat mogelijkheden biedt om overland te vliegen.

**De Skywalk Cayenne 6 :** de perfectie in de sportklasse ! De Cayenne 6 voelt zich helemaal thuis in alle overlandgebieden van de planeet ! Ze biedt een goed dosis vrijheis aan de de cross-liefhebbers die nieuwe horizons zoeken. Of het nu in thermiek draaiend is of bij het doorsteken, niets zal de Cayenne 6 van zijn doel kunnen houden.



**De Gin Genie lite 3 :** als crossharnas bij uitstek, maakt de Genie lite 3 geen enkel compromis over de essentiële kwaliteiten van een overlandharnas. Ze biedt de perfecte harmonie tussen comfort, veiligheid, stabiliteit en duurzaamheid.

Om een test te organiseren, contacteer zonder dralen **Christophe Gaber** ([christophegaber@skynet.be](mailto:christophegaber@skynet.be)). De keuze van de vliegplaats hangt af van de weersomstandigheden en wordt u meegedeeld door Christophe.

**Algemene verdeler** Gin Gliders, Neo, Skywalk: Neo SAS (Doussard – France) : [neo@flyneo.com](mailto:neo@flyneo.com)

**Verdeler België Luxemburg** Gin Gliders, Neo, Skywalk : Atom Sàrl (Thierry Moreau)  
[info@atom-paragliding.com](mailto:info@atom-paragliding.com) / +32 496 22 63 01

*U bent een club of school en wenst producten van de merken Gin Gliders, Neo, Skywalk te verdelen, twijfel dan niet om ons te contacteren ([info@atom-paragliding.com](mailto:info@atom-paragliding.com)) om onze verdelersvoorwaarden te vernemen.*

# TWEEDE BELGISCH KAMPIOENSCHAP PRECISIELANDINGEN

## Datum:

Weekend van 5 en 6 september met mogelijk uitstel naar oktober.

Organisatie, scholen **Fou d'L** en **Au Fil du Vent** met de steun van de **FBVL**.

Na het succes van de editie van 2019 nodigen wij u uit om ook dit jaar weer deel te nemen aan het 2e Bk Precisielandingen. Deze wedstrijd is vriendschappelijk en toegankelijk voor iedereen, je hoeft geen toppiloot te zijn of een topscherm te hebben om deel te nemen. Deze wedstrijden zijn in de eerste plaats bedoeld om leuk te zijn en laten ook toe om uw landingen te verbeteren. Dus waarom niet vandaag uw eerste stappen in een PL-wedstrijd !

## De wedstrijd:

Het is simpel, je moet landen op een doel.

## Het doel:

Het is een plat oppervlak waar de scores van de deelnemers worden gemeten vanaf een centraal punt. Het is cirkelvormig en begrensd door concentrische cirkels tot een straal van 5m. De markeringen van de cirkels is indicatief en niet bedoeld voor het meten van prestaties die tot op de decameter worden gemeten. De cirkels kunnen worden gemaakt met behulp van stoffen, dekzeilen, ecologische verf, plaaster...

Eventueel wordt er in het midden van het doelvlak een elektronisch apparaat geplaatst, die een automatische meting en registratie van de prestaties.

De locatie van het doel moet idealiter een landing vanuit alle richtingen toestaan. Het doel moet duidelijk zichtbaar zijn tijdens de vlucht. De positionering van het doel zal bepaald worden door de wedstrijdleader.

## Het programma:

Zaterdag 5 september: afspraak om 8:00 uur voor de formaliteiten, de vliegplaats zal u via de website en sociale netwerken worden doorgegeven afhankelijk van de weersvoorspellingen. Potentiële locaties: Rochefort, Ouren, 7-Meuses, Maboge, Co,

La Roche. Deze sites stellen ons in staat om alle windrichtingen te dekken, hopelijk weinig wind, mild weer, dit zijn de beste omstandigheden om ploefs te maken!

Zondag 6 september: afspraak om 8u30, de plaats, de site zal worden meegedeeld via websites en sociale netwerken afhankelijk van de weersvoorspelling.

Deelname is 40 € voor de 2 dagen, 50 € voor inschrijving na 31 augustus.

Dit omvat uw deelname aan de wedstrijd, shuttles naar de start, een drankje en een lot voor iedereen op de prijsuitreiking.

De lunch moet je zelf meebrengen, dus het zal vanzelfsprekend naar uw smaak zijn !!! Voor de avondmaaltijd zullen we ter plaatse zien of we een bbq organiseren of niet, afhankelijk van de motivatie en de sfeer van de dag, we zullen snel gaan kopen wat we samen nodig hebben !! We geven er de voorkeur aan om al onze energie te steken om u een maximum aan precisielandingtaken voor te stellen, een andere mooie manier om te spelen met onze parapentes, en we kunnen samen gaan vliegen op de vliegplaats als er te veel wind is om veilig met het doel te spelen.

Oproep aan vrijwilligers: We zijn op zoek naar vrijwilligers om de shuttles te verzorgen, een groot voertuig aan te bieden is ook geweldig (Fou d'L en Au Fil du Vent zullen hun minibussen beschikbaar stellen). Ook om de rol van scheidsrechter te spelen (zie reglement, het is niet erg ingewikkeld). U ook beide doen, hulp bieden en deelnemen aan de wedstrijd, laat iets horen via e-mail op [PA@voler.be](mailto:PA@voler.be)

## Wedstrijdreglement:

Het is gebaseerd op het reglement van de FFVL, die wij danken voor hun medewerking. U vindt de wedstrijdregels op de websites van de BVVF, Au Fil du Vent en Fou d'L.

Thierry Moreau  
Au Fil du Vent

Jean-Yves Squifflet  
Fou d'L

## LODE'S FLIGHT

**June 8<sup>th</sup>, 12h48, Rochefort, Belgian Ardennes.**

I just got off the phone with The (Belgian national team) Coach aka Philippe Broers, discussing flying options for the rest of the week. We are sitting on the Rochefort take-off ramp, getting rained upon after an early morning Fly & Hike. We agree the weather forecast is shitty for the time to come, and hang up without further immediate flying plans.

We (Karlien and I) are on the road with our new van and not very decisive on our next option. On

for north wind. The question is not if there will be a feasible take off, but rather which one to choose. None of us has ever flown in the region before, we did one excursion on foot in 50 kph wind 3 years ago on the Cote des deux amants, but that's it.

A bit flimsy to go by as experience, so when Karlien takes over the wheel I post a message to Facebook about one of the take offs (Lalandelle) asking if my airspace understanding is correct. Reactions are slowish and not very enthusiastic. We don't really feel the vibe for the day yet.



*Figure 1: Lode and Martin together on glide.*

Facebook I accidentally spot a post by Martin Morlet, on the possible deactivation of some airspace zones in France on tuesday....hm...the first bell rings in my head. We have time, we are free, let's check that meteo forecast again. North wind, always a winner, instability OK, humidity, hmm, a bit high. Cloud cover: dangerously close. Looks like a narrow window, however, if the forecast is right, we may just have 12 hours of cumulus clouds: 09h00, AM to PM.

Google maps says 4 hours drive, we are 13h00 by now. Arrival in Beauvais possible by apero time; sun is forecasted, and bars and restaurants are open in France. Done deal, off we go!

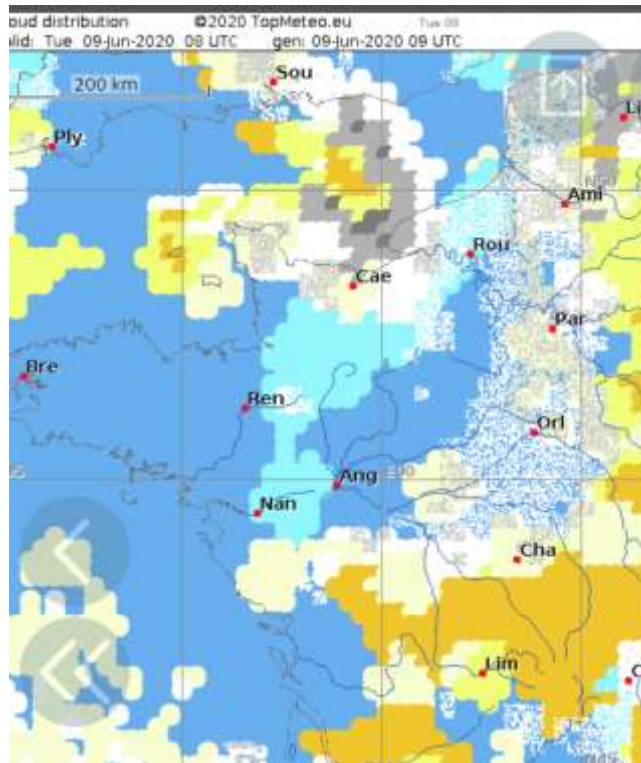
Karlien rechecks meteo while I drive, and starts exploring take offs in the region. Plenty of options

Arriving to Beauvais we are just in time for a short visit to the beautiful cathedral, where at first we are hardly allowed to enter, but afterwards we get a short-guided tour of the warrant after closing time.

We have a great dinner with beer and Cafe Gourmand for dessert. Meteo checks now confirms steady winds around 25kph at base, mainly north with perhaps a little bit of east in it; Skew-T plots are looking great, no morning inversion, very instable to cloud base, some risk of spread-out, but it looks like it will dry during the day, cumulus clouds predicted from very early in the day till sunset. The second bell goes off in my head. Instability, good winds, take-offs available, no fixed plans for the days to come. What's not to like. It's looking perfect.



I sent a message to Martin as soon as we headed for France. I don't actually know Martin, I just attended one of his XC conferences back in the winter of 2019. It was a very, very inspiring session for me. I learned a lot on flight preparation, but mostly learned and decided that I needed to free up space in my life if I wanted to chase the big dreams. Plans were made and executed, strongly rooted in the pure ambition and motivation I took home from that conference with Martin. On the 30<sup>th</sup> of May 2020 I quit my job to have my hands free for the XC season.



Back to Martin, I sent a message "Are you perhaps looking at Lalandelle or Jeufosse for tomorrow?". This is of course basically spamming, because you shouldn't send mails or messages to sky gods you don't actually know expecting them to share their secrets with you. I was however not in a mood to be held back by shame or politeness, we were on a mission. Martin always kindly answered me, telling me there are plenty of good sites in the region like Osmoy, Barneville, Les deux amants,... His attempt to confusion works in the afternoon as we explore all these new take offs, compare it to wind forecasts and find out Jeufosse is not perfect in orientation with the north wind predicted. Barneville being too far, Osmoy being too low (30m, I know it is a good XC site, but I did not want to bet all my money on 30 small meters), we set for Lalandelle or Jeufosse anyway. Only after dinner I realise my error and I say to Karlien "The more Martin is telling us there are other options than Jeufosse, perhaps the more we should be looking only at Jeufosse and disregard any other options".

We decide to spend the night at Lalandelle and move in the morning to Jeufosse. Jeufosse, the

famous site of so many records, the site for big distance cross country flying, even if the day is not perfect, at least it will be very useful site exploration.

"What time should we move tomorrow in the morning?" Karlien asks me casually while we take an evening walk on Lalandelle take off admiring the view. "Engine starting at 08h00AM, croissant and baguette on the way, 09h00AM Jeufosse parking for coffee and breakfast, 10h00AM ready to fly" I answer without

much thinking, knowing that one of the all too often made mistakes is simply to be late on take-off when the day is already pumping. We go into the night studying French airspace maps. We are ill prepared, to be honest. We never prepped this flight before, or this region. All zones are new to me. I memorise the axis (north-south basically), and the flight levels. TMA Paris 4, 3500ft, TMA Paris 5, 4500ft, TMA Paris 7 FL065, CTR And TMA Tours, stay out, R85 active zone, fly around or stay below, TMA Orleans maintain listening watch on TWR frequency. A proper nightmare... I have no airspace file prepared. I stop preparing at 300kms or so, in the end, no need to make it more complicated than needed. Who flies that far anyway? My personal record sits at 250km, flown on the day of the current French record. Courtesy to Martin who told me to prepare 250km at least when you plan to fly 100, because you never really know how good the day will be, and once you started, you don't want to stop by lack of preparation. A mistake that will be gracefully covered for by my 3 *compagnons de route* on the day: Martin, Fredo and Franck. I don't know any of them, but the champagne is on me next time we meet. I owe the flight to them, they have maintained contact with the different towers to get clearance for us to fly through some of the zones, while I only needed to be focussing on my own flying. Hats off to them.



### June 9<sup>th</sup>, 07h30, Lalandelle.

Nature calls me to get out of bed, and when I get back to the van, Karlien is up and about, reminding me of the time and the fact we said to leave at 08h00. Right. Sky above is flat grey and cloudy. Winds as predicted. Doesn't look exactly yet like a record day. Sat24 confirms that the 30K or something we need to cover to Jeufosse, will bring us to exactly where we need to be: in the middle of a blue band of sunshine stretching from the north to the south of French along our intended flight path. Shortly after we are cruising in the morning sun and even before arriving I spot an isolated cumulus at 08h30AM. Third and final confirmation: today is on, it's big, and we are where we have to be. Great. Now croissant first. We are in France, one must know the priorities.

We arrive according to plan to the parking at Jeufosse at 09h00AM. It is deserted, except for a nice 80-year-old lady making her morning walk. Strange, are we the really the only ones? I can hardly believe it. The Facebook group went mute, little to no answers on my innocent question for another take off, Martin did not come back to me

in the evening to update me on his plans (of course not ;-)). Are we not at the right spot? Well, too late to worry over that anyway, let's put the coffee on and have breakfast while we slowly prepare the gliders.

Literally, before the coffee has had time to cool down, let alone drink it, 3 or 4 cars have arrived, and I spotted some of the big names in French flatland cross country flying. We are shortly quizzed on our site knowledge (specific rules apply, there is no official landing, only for proper cross country flying, etc...we are newbies to them, but we explain we know the rules and tell them we are also here to fly XC). Most teams however arrive in similar fashion: screeching tyres, doors open, gliders out, car locked, pilots gone to take off in less than a minute. The air is suddenly full of good vibes, cumulus are popping overhead at 9h15, everybody arriving is making speed and clearly nervous for the day ahead. We realise all if any doubts have been ridiculous, everybody is here, it is happening, and we risk to be late even though we arrived first. Breakfast is force-fed in 2 minutes, gliders packed and we chase the rest to the take off.

We prepare the gliders while we anxiously try to get our airspace info together and routes are discussed. Some propose a more westerly route circumventing some airspace. Not my preference, as the wind will be straight from the north, I prefer a direct downwinder, even if it means we need to stay below some airspace. Cloud base is predicted thankfully low, so we should be able to stay low and make speed at the same time (Thanks Regis for taking the time to try to brief the airspace, even though it is too complicated to be done on take-off in 5 minutes).

My plan is in my head, I know the airspaces, where they are more or less, but I need to rely on the generic XCtrack airspace file for France which

contains all the zones. It will be a mess, but manageable I believe.

As we prepare the glider, Martin Morlet appears on the take-off. "Weren't you *busy with work?*" is what sounds through my head, as he smiles broadly, greets us, and says "I see you managed to make the right choice for the take off in the end." Choosing a take-off is simply not something you can outsource, you need to make your own analysis and decision and then hope to meet the right people once there. Today it worked for us. For me, I know Martin is the golden ticket on this day, because I know he is such a great pilot and combines excellent flying with experience and airspace knowledge.



*Figure 2: A Street to infinity with Fredo Delbos*

### **10h34: Launch.**

Courtesy, politeness, and lack of site knowledge all insist we let the French squad get airborne first. After I fail my first launch attempt, the second one nearly so, I'm lying in my exocet on the ground, but the glider still open, the queue pushing. The glider remains open, I manage to stand up, control the glider and take off. I see the

others already climbing, and one pilot is clearly climbing to base in front of the hill. Perfect. Shade is moving in though. We are lucky enough to catch a thermal relatively quick. It is well behaved and we are going up with 2m/s. The first gaggle is leaving overhead. By the time we are at 600m altitude, the thermal is slowing and we are drifting quickly now. Decision to be made: we are 5-6 searching for lift, but nobody is pushing back

to take off. Shade is moving in and will ground Karlien and Stephane Drouin who launched just after us. We find a core and climb to base. 10H55, 1080m, first glide straight to the south. The sky is now organised in truly perfect cloud streets, without interruption, but with a low base at just above 1000m, and with enormous blue holes in between the streets. One glider attempts to change street, I see him disappearing far into the distance, and very very low. No idea if he made it (I learned later from the tracklogs he did make it – good work). Instead I focus on catching the lead gaggle, a competition habit, and the competition experience kicks in to close the gap. The only problem with being at the front, is the need to take decisions. The street is taking us quickly in the direction of TMA Paris 4. Easily enough avoided, but not with this strong streets and blue holes. There is no decision to take, there is no other option than to follow the street and dive under the TMA which is limited at 1070mAMSL. We are lucky with day and a low base and all goes fine. I switch radio frequency and establish contact with the blue and white Enzo 3 that is charging with me at the front, but that I don't know to identify him. After a while, every time Martin comes on the radio, he is crystal clear and I realise it's only 12h00, we just did our first 50K in a fast and good rhythm, the days looks fabulous, our speeds are regularly over 80kph, we cruise at base and I'm flying with one of my hero's, one of France's finest flatland XC pilots. Could it be any better at this point in time? I could have a pee tube. That would have made a significant difference.

Courtesy, politeness, and lack of site knowledge all insist we let the French squad get airborne first. After I fail my first launch attempt, the second one nearly so, I'm lying in my exocet on the ground, but the glider still open, the queue pushing. The glider remains open, I manage to stand up, control the glider and take off. I see the others already climbing, and one pilot is clearly climbing to base in front of the hill. Perfect. Shade is moving in though. We are lucky enough to catch a thermal relatively quick. It is well behaved and we are going up with 2m/s. The first gaggle is leaving overhead. By the time we are at 600m

altitude, the thermal is slowing and we are drifting quickly now. Decision to be made: we are 5-6 searching for lift, but nobody is pushing back to take off. Shade is moving in and will ground Karlien and Stephane Drouin who launched just after us. We find a core and climb to base. 10H55, 1080m, first glide straight to the south. The sky is now organised in truly perfect cloud streets, without interruption, but with a low base at just above 1000m, and with enormous blue holes in between the streets. One glider attempts to change street, I see him disappearing far into the distance, and very very low. No idea if he made it (I learned later from the tracklogs he did make it – good work). Instead I focus on catching the lead gaggle, a competition habit, and the competition experience kicks in to close the gap. The only problem with being at the front, is the need to take decisions. The street is taking us quickly in the direction of TMA Paris 4. Easily enough avoided, but not with this strong streets and blue holes. There is no decision to take, there is no other option than to follow the street and dive under the TMA which is limited at 1070mAMSL. We are lucky with day and a low base and all goes fine. I switch radio frequency and establish contact with the blue and white Enzo 3 that is charging with me at the front, but that I don't know to identify him. After a while, every time Martin comes on the radio, he is crystal clear and I realise it's only 12h00, we just did our first 50K in a fast and good rhythm, the days looks fabulous, our speeds are regularly over 80kph, we cruise at base and I'm flying with one of my hero's, one of France's finest flatland XC pilots. Could it be any better at this point in time? I could have a pee tube. That would have made a significant difference.

The rest of the day I would worry about 2 things mostly: where is the next cloud and how long can I still keep my pee?

The day evolves from very clear cloud streets, to 5/8 cumulus clouds, read that as: perfect clouds everywhere, and we chain one after the other. Honestly, the flying itself was not so difficult, but I was happy for training hard in the last years in order to be able to keep it up for 10 hours.



*Figure 3: On the road with Fredo Delbos and Martin Morlet. Franck would catch up with us later.*

We pass Chartres, big town with skyscrapers, but after that we will only be seeing French country side for the rest of the day. We make a first lowish safe at 200m AGL, Martin and I are very close together and he radio's me he found a +2 core. I decide to stay in my own core anyway, but it is exemplary for the excellent cooperation we have in the air. At km 150 I realise even if I land, it will be a very nice flight. But with this sky, at this point in time landing is simply no option. The climb does not take us to base, but we are at 1200m which was comfortably high for the day, and we push on as soon as the thermal slows down. No time to lose! My personal best is at 250K and I we are approaching it fast now.

Next we arrive at the Loire river, famous for its castles and wine, unfortunately also for restricted airspace zone R85. Unknown to me, but Martin has been holding long conversations with the control tower, but we are not granted access. Bugger. We spiral down next to a big thermal trigger to 1000m and continue the flight, Unfortunately I am greeted after that by the sink zone of the thermal. Amboise is a nice town no doubt, but I have no plans for exploring it here and now.

I follow the line forest/fields in the hopes of finding a thermal but find nothing. Martin is now behind trying to go up in O's. I'm losing altitude and need to make decisions: big forest ahead with blue sky above, but after the forest thermal triggers with a beautiful cloud above. I am at 724m, under pressure of the wind I push onwards. The forest unfortunately does not work and I receive hammering sink. Full speed bar on the Enzo 3 and full alert for birds and lift. Forest is behind me now, but I'm at only 83 meters above sketchy landings with many cables and strong wind, when I find some lift. The wind must be locally strengthened by the thermal ahead, but I don't have any altitude to play with so I drift in O's assessing landing options if it would really be needed, even though my mind is focussed on going up. I find a core and climb out, I can see Martin now arriving at the same low altitude. He also finds the thermal and we are joined by Fredo Delbos cruising in at a more comfortable altitude. "C'etait chaud" I say on the radio, and I can feel everybody's joy upon leaving this place. The next glide will take us from under the airspace and from there we are free to go, at last.



*Figure 4: Cloudbase well defined Loire river*

I go on the radio “Martin, so many thanks for the first 200K. Now let’s attack the next 200!”. I know that without Martin, I would be lost in airspace, and if I lose him, I would probably have to land for safety reasons. But it’s 15h00, the day is still long, we are all together and we are aiming plain south. I am not calculating anything anymore, the goal is simple: stay high and push onwards. My personal best is just on the horizon if I stay airborne, and next, well what’s next... the Belgian record is out of reach as I started in France, and at 409km it is anyway still into an abstract future, far, far away.

By now the audience in Belgium is growing and Facebook and WhatsApp are starting to be very active. I send some messages left and right to relax and think about something else. 10 hours is a long time. We will stay high for the rest of the day. I misjudge a cloud and meet long +4m/s lift on my way out and get sucked into the white room. I stay in for longer than I feel comfortable with (about 2.4 seconds is my comfortability level inside the cloud, I stay in for a minute or so) and

top out on 1704m, max altitude for the day.

The rest of the day is just pushing, and thermalling, pushing, and thermalling. We play hop over in the lead position, pushing out low to find the thermal to then be greeted by someone else sailing in above and searching for the next thermal. The pace is fast, but unfortunately the wind is gradually decreasing a little, it will cost us some kilometres in the end.

At kilometre mark 300, around 17h00 I am still only thinking about 2 things: when can I pee, and when can I pee. I cannot continue like this. 300 is a nice number, and I HAVE TO PEE. Even if it costs me the flight, I have to. I never peed in my exocet before, and it proves to be an adventure. In the end I had to untie my pod, unzip one side of my cockpit and hang it overboard to free up some space in the harness. For the gentlemen who want to know the details, I can provide, otherwise just know that about 97% of it went overboard and the remaining 3 percent was the last of my worries.



*Figure 5: Cumulus hopping*

I could finally think about flying again. Wrap up the harness, re-connect cockpit, everything in place. 300m above ground, but lost contact with the others. Shit. On the left some cloud cover is moving in, and I drifted to the east strongly during my pee-action. The other went right/straight and I lost contact. Adding to that, I'm in a shady area, but joined by Franck who I haven't seen in hours on his violet Evox. We spend some time in O's before finally finding something that takes us back to where we need to be: base. I radio Martin and try to estimate his position, decide on the next cloud and push full on the bar. Bingo! I spot them miles ahead in the distance, but I have a target. A target, another 2-3 hours of sunshine, a sky full of clouds still, an empty bladder and I check my battery levels. Looking good. The screen on my XCtrack is by default off to save battery since many hours, I only turn it on to check the distance already done every now and then. The radio has become very silent as I'm only guessing that everybody can recognize the faint smell of record potential in the air... I have been live tracked all day long on my Flymaster Live.

People now start telling me exact kilometres for the Belgian record (not possible because not launched in Belgium), French record (can it be held by a foreigner? Surely the French would not be happy), and European record. I don't pay too much attention, I focus on the flight and the day. Both remain brilliant.

By the end of the day I end up in front, I don't want to start waiting and let someone else take the lead, I have been pimping and using the knowledge of my buddies enough, so I decided to keep going and see when and where the ship strands... small streets are still forming ahead of us and the rhythm becomes small street, long glide, climb, small street, long glide... even at 19h30 we still need to be careful not to be sucked into cloud. This day is a gift that keeps on giving. Until suddenly I run out of thermals... there are still clouds, I try a few of them on final glide, but the ones I pick are no longer working.



*Figure 6: Final glide into sunset*

The final glide puts me back with my feet on the ground after a flight of 9 hours and 45 minutes. I have travelled 416km in this timeframe. Well into the 400K club. Incredible, I can't really believe it at this point. I pee, drink and eat first, in this order. I haven't drunk anything since the morning, and ate just 1 cookie, courtesy to an impromptu and insufficient preparation. As I relax, I see my new friends coming overhead.

This was only my second serious attempt at big distance, I was not prepared for or aiming for any records. I land short 1 km of the French record and 11 or so for the European record. It sounds alien to me, but I am only happy, very very happy. There is plenty of time left to improve those records, not the slightest disappointment! I cheer on the others in the air, but forget to radio them or take a picture, too tired and still in some kind of shock of what just happened, I guess. Martin, Franck and Fredo go on to improve the French and European record by taking one thermal more than I did\*\*. Tracklogs show I just passed next to the same thermal that they took by a few meters. No regrets though, only happiness and

thankfulness. I owe the flight to the French gentlemen who did the entire flight preparation, and were kind enough to allow me to hop on the train. I tried to thank them for that by not pimping them the entire day.

Meanwhile Karlien and Stephane enjoyed their adventure escaping from the island in the Seine river that hosts the emergency landing. Once realizing I was too far out to ever come back on my own, Karlien has started driving with our van in my pursuit... too kind! She meets me about one hour after I land, the area we end up is not exactly filled with highways. Many thanks for that fantastic retrieve.

### **Important Remarks:**

#### **\*\* Airspace Infringement**

All 4 of us have briefly entered into the R85 zone which was active on that day. We thought to have clearance, but it was revoked during the day with difficult communication. We stayed below as soon as we realised the error, but entered the zone too high with about 200m. It means none of the records can be ratified.





**Covid-19 closed borders**

On the 9<sup>th</sup> of June, foreigners were not actually allowed to enter the French territory. We crossed the Belgian-French border on the 8<sup>th</sup> of June, which at that point in time was not allowed by the French authorities.

I wish to explicitly apologize to anyone feeling upset because of this individual action against the French national regulation. At no point in time, I

realised it would cause this attention or such strong reactions.

It was a personal decision, of which I thought it would not bring harm or distress to anyone in Belgium, or to the Belgian flying community, nor to any flying sites we are maintaining. Whenever in Belgium, I have always strictly followed any rule, whether from the government, the federation or the local club, airspace or covid-19 related.



Figure 8: Link to tracklog:  
[https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:lode\\_spruyt/9.6.2020/08:34](https://www.xcontest.org/world/en/flights/detail:lode_spruyt/9.6.2020/08:34)



Figure 7: Ayvri 3D Simulation of all tracklogs:  
[https://www.facebook.com/sylvain.mathon/posts/10219922630327930?notif\\_id=1592222234879965&notif\\_t=feedback\\_reaction\\_generic\\_tagged&ref=notif](https://www.facebook.com/sylvain.mathon/posts/10219922630327930?notif_id=1592222234879965&notif_t=feedback_reaction_generic_tagged&ref=notif)

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

**Verontschuldigd:** Robin Lefevbre, Leen Mortier, Jan Lauwers.

**Uitgenodigd:** Philippe Van De Vondele, Jochen Zeischka.

## Structuur BVVF

Philippe Van De Vondele legt zijn plan voor een federatie van clubs uit.

Na het horen en uitwisselen van gedachten besluit de raad:

- een rondetafelgesprek te organiseren met de clubs;
- aan de clubs vragen meer betrokken te zijn bij de federatie, inclusief de raad van bestuur;
- een enquête te houden op de Algemene Vergadering over deze kwestie.

## Belgische records en kampioenen

Jochen legt zijn ideeën over Belgische records en kampioenen uit.

Een nieuwe sectie zal worden gepubliceerd op de BVVF-website met sportprestaties.

Belgische records worden opgedeeld in:

- afstanden gemaakt van een Belgische vliegplaats;
- afstanden gemaakt door Belgen. Afstanden gemaakt in België tellen hier ook mee.

De FAI-regels zijn van toepassing op elk nieuw Belgisch record.

BVVF-records die door de Raad werden goedgekeurd, maar niet door de Koninklijke Belgische Aeroclub, zullen worden vernoemd als "beste prestatie" en zullen dienen als een minimale prestatie voor een nieuw Belgisch record.

Een lijst van FAI-observatoren zal ook worden genomen om FAI-records te vergemakkelijken.

Jochen coördineert dit met Jean.

## Luchtruimovertrekkingen

We kregen een antwoord van de FFVL-voorzitter, waarin ze signaleert dat deze zaak werden behandeld door hun club.

## BVVF-verzekering

Jean-Yves tekent het nieuwe contract dat voor 2020 van kracht is.

Philippe wijst erop dat alle wijzigingen moeten worden gemeld aan de leden. Jean zal contact opnemen met Aviabel om de tabel met wijzigingen te krijgen en hij zal dan een e-mail sturen naar alle leden.

## Algemene Vergadering

Het bestuur reviseert de tussentijdse rekeningen.

Door de verhoging van de verzekeringspremies zal een stemming plaats moeten hebben over een lidgeldverhoging van 5 € voor 2021.

Het theorie-examen vindt plaats om 15 u.

De volgende vergadering ter voorbereiding van de algemene vergadering zal plaats vinden op 13 januari.

## Vraag Ailes du Levant

De raad keurt een tussenkomst van 50% goed voor een hegschaar voor het onderhoud van de terrils.

## Nationaal paragliding-team

Olivier en Nathanael zullen een tabel maken die rekening houdt met de CIVL-ranking en andere objectieve en subjectieve criteria (bijvoorbeeld het XC-Pilotenbrevet).

De kandidaten die op tijd hun kandidatuur stelden zijn: Roseanne Vaneekhaute, Francis De Bruyn, Joeri Bal, Gaetan Marique, Lode Spruyt, A aron Michiels, Pierre Therer, William Vanaudenhove, Thibault Voglet, Jeff Thielemans, Quentin Dearn, Bram Declercq, Wim De Croock.

## Reglement van inwendige orde

Er vindt een discussie over dit onderwerp plaats. Een ontwerp zou 13 januari klaar moeten zijn om eventueel voor te leggen op de algemene vergadering van februari.

## Communicatie validering Open Air-bestanden

Olivier zal hierover contact opnemen met Bertrand Fontaine.

(Vervolg op volgende bladzijde)

## Vliegboekjes

De Nederlandstalige versie is nog niet af. William neemt hierover contact op met Koen Michiels. Offertes om ze te drukken moeten worden aangevraagd om ze klaar te kunnen hebben voor de algemene vergadering.

## Brevettekst Monitor parapente

Conform het gunstige advies van de monitors zal de zin "Significante wedstrijdresultaten bekomen hebben" worden aangevuld met "of gelijkwaardig". Jean zal een voorstel van wijziging opsturen naar Jean-Yves.

## Brevetaanvragen

Sam Zoppé kan zijn opleiding van Hulpmonitor parapente doen bij Fou d'L.

Eric Orban kan zijn opleiding van Hulpmonitor parapente starten bij Fou d'L zodra hij zijn XC-Pilotenbrevet heeft behaald.

Rudi Roelens vraagt het brevet van Prapantemonitor aan. Het bewijs van zijn wedstrijdervaring (of gelijkwaardig) ontbreekt, Jean zal in deze zin antwoorden.

Verslaggever: Jean.

# VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 13 JANUARI 2020

**Aanwezig:** Jean-Yves Squifflet, Leen Mortier, Olivier Georis, Patrick Brison, William Sterckx, Robin Lefevbre, Jean Solon (notulen).

**Verontschuldigd:** Nathanael Majoros, Jan Lauwers, Philippe Mal.

**Uitgenodigd:** Serge Cerisier (teleconferentie).

## Nationaal Paragliding Team

Er wordt een brief gestuurd naar de kandidaten om de voorkeuren van elke kandidaat met betrekking tot teamgenoten te achterhalen.

## 20 jaar La Roch'Ailes

Serge Cerisier van La Roch'Ailes vervoegt de vergadering via teleconferentie.

De club organiseert een evenement in het weekend van 13-14 juni met als uitsteldatum het volgende weekend, en zoekt financiële steun van de FBVL. Het budget wordt herzien op basis van het gevraagde bedrag (1.000 €). Indien mogelijk zal een gezamenlijke organisatie met BAPO worden gerealiseerd.

Een presentatie van het evenement zal worden gemaakt op de Algemene Vergadering. Deze wordt door de club doorgestuurd.

Een persbericht zal door de BVVF worden verzonden naar de clubs en scholen, ook dit moet worden doorgestuurd door de club.

## Brevetaanvragen

Rudi Roelens verkrijgt het brevet van Monitor parapente.

## Algemene Vergadering

Karliën Engelen bekommt het statuut van effectief lid.

Het bestuur keurt de jaarrekeningen van 2019 goed.

De begroting voor 2020 wordt besproken en gestemd.

Het bestuur zal voor de algemene vergadering een verhoging van 5 € voor het lidgeld van 2021 voorstellen.

De uitnodiging aan de leden moet ten minste twee weken voor de vergadering worden verzonden.

Agenda:

- Presentatie jaarverslag 2019 - Jean-Yves en Robin
- Presentatie jaarrekeningen 2019 en goedkeuring.
- Presentatie begroting 2020 en goedkeuring.
- Verhoging van de lidgelden in 2021.
- Kwijting van de bestuurders.
- Presentatie van de kandidaten en stemming voor het bestuursorgaan.

Na het officiële deel volgen verschillende presentaties.

Logistiek:

- Sandwiches: Leen.
- Dranken: Jean.
- Geluid: Philippe.

Inkom vanaf 18.30 uur: Kathy Dewinter en Jean.

Aanvang A.V: 19u30.

Leen wil het café houden tijdens de examens (15.00 uur).

Bestuursleden wordt gevraagd hun kandidatuur en/of ontslag schriftelijk in te dienen. Leen is geen kandidaat meer. De Raad dankt haar voor al haar werk van de afgelopen jaren en voor haar hulp bij deze bijeenkomst.

(Vervolg op volgende bladzijde).

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 13 JANUARI 2020 (VERVOLG)

### Intern reglement

Aangezien het intern reglement zou moeten gecombineerd worden met de noodzakelijke herziening van de statuten, zullen we proberen de teksten voor te stellen op de A.V. van 2021, om zo het werk niet te moeten afhaspelen.

### Rondetafelgesprek clubs

Er waren 17 personen aanwezig op de bijeenkomst en verschillende clubs waren vertegenwoordigd, anderen waren afwezig. Iedereen was akkoord om de clubs beter in de federatie te integreren. Er wordt een werkgroep opgericht om voorstellen in te dienen.

### Skype-vergaderingen

Af en toe kunnen deze plaats vinden, indien nodig.

### Verzoek Frédéric Heurion

Dit gaat over de oprichting van een lierstructuur. William zal het niveau van de Liermannen, de lieren (afrollieren) en de manier van lieren gaan controleren.

Verslaggever: Jean.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 10 FEBRUARI 2020

**Aanwezig:** Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Patrick Brison, William Sterckx, Robin Lefevbre, Koen Michiels, Aron Michiels, Jean Solon (notulen).

**Afwezig:** Fabian Hernalsteen.

### Benoemingen

De volgende benoemingen worden gestemd:

Voorzitter: Jean-Yves Squifflet.

Ondervoorzitter: William Sterckx.

Dagelijks beheer (secretariaat): Jean Solon.

### Volgende vergaderingen

Maandag 16 maart.

Donderdag 23 april.

Donderdag 7 mei.

Dinsdag 9 juni.

### Selectie nationaal parapente-team

Aron stelt een nieuwe selectieformule voor, na een interne discussie tussen de kandidaten, die rekening houdt met de resultaten in de laatste drie BPO's. Tussen de laatste 4 van de kandidatenlijst wordt een "wildcard" geloot, de winnaar kan de volgende jaren niet meer worden geloot.

Geselecteerd:

Roseanne Vaneekhaute, Joeri Bal, Thibault Voglet, Lode Spruyt, Aron Michiels en William Vanaudenhove (wildcard).

Als er plaatsen beschikbaar komen in de tweede en derde ronde, zullen ze in volgende orde van voorrang toegekend worden:

1. Wim de Croock
2. Pierre Therer
3. Quentin Debras
4. Gaetan Marique
5. Bram Declerck
6. Jeff Thielemans.

Aron en Jean zullen de kandidaten op de hoogte brengen.

Aron zal een artikel schrijven over de nieuwe selectieformule voor de Fly.

### Algemene Vergadering

Het officiële deel van de AV was zeer kort en zonder problemen.

De projecties waren niet leesbaar: werkpunt voor volgend jaar.

Te weinig toespraken in het Nederlands, de presentaties achteraf waren allemaal in het Frans.

We willen Leen bedanken voor al haar werk op deze AV.

(Vervolg op volgende bladzijde).

## Vliegen en skiën

Zoals vastgelegd in de begroting, zal een subsidie van 250 € worden betaald aan de organisatie als deze wedstrijd heeft plaatsgevonden (weersomstandigheden).

## Mails Jochen Zeischka

Aron zal de verschillende mails van Jochen bestuderen.

## Nieuwe glider area

In september zal een belangrijke deadline vallen. Er is een actieplan nodig. Dit onderwerp wordt voorgelegd aan de vergadering van clubs.

## Jaarplan

Robin stelt voor om een plan voor het komende jaar te maken, de geselecteerde punten zullen als prioriteit moeten worden behandeld op de volgende vergaderingen en verantwoordelijken worden benoemd:

Projecten:

- Vliegboekje - brevetten: Maart: Jean-Yves - Koen.
- Structuur Clubs: Maart: Jean-Yves - Koen.
- Weerstations: Mei: Olivier.
- Statuten en Intern Reglement: Juni: Patrick.
- Luchtruim: April: Patrick.
- XC-examen: April: William.
- Visie BVVF 2030: September: Robin.

Doorlopende taken:

- Aeroclub/FAI/EHPU/autoriteiten: Jean-Yves.
- Wedstrijden: Nathanael, Olivier, Aron.
- Theoretische examens: Jean, Jean-Yves, William, Koen.
- Website/Facebook/MyBVVF/mailgroepen: Nathanael.
- Verzekeringen: Jean.
- OpenAir: Jean en Olivier.

## Communicatie met leden

Er is een discussie over de Fly.

Artikels kunnen al verschijnen op de website en Facebook en periodiek worden verzameld in de Fly.

Daarom is het nodig om artikels te publiceren en de bestuurders worden gevraagd om deze te schrijven.

## Herrinering aan leden van lidgelden en verzekeringen

Patrick zal een tekstje maken dat Jean zal vertalen en versturen naar de leden die hun lidgeld nog niet hebben betaald.

## Brevetten

Bert Adams kan zijn praktijkexamen doen voor het brevet van Hulpmonitor parapente bij Rudi Roelens.

Robin Lefebvre kan zijn praktijkexamen doen voor het brevet van Monitor parapente bij Rudi Roelens en Luc Van Sand.

Davey Sente en Stef Wevers kunnen de opleiding voor het brevet van Duopiloot parapente doen bij Airsport.

## Mail Philippe Mal

Deze e-mail wordt intern besproken en afgewerkt.

Verslaggever: Jean.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 16 MAART 2020

**Aanwezig :** Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Robin Lefebvre, Koen Michiels, Aron Michiels, Jean Solon (notules).

**Verontschuldigd :** William Sterckx.

### Algemene Vergadering 2021

Mogelijke data: 30/1/2021 et 6/2/2021.

Jean zal zien voor de zaal met voorkeur voor 30/1.

### Terugbetaling niet-geselecteerden nationaal parapente-team

Ten gevolge van een laattijdige wijziging van de regels, beslist het bestuur de vliegtuigtickets min het terugbetaalde gedeelte terug te betalen aan Rosanne en William na overhandiging van hun betalingsbewijzen.

### BVVF-verzekering

Een verlenging van de verzekeringsperiode van de duoverzekering voor piloten in opleiding voor het duobrevet is mogelijk na een nominatieve aanvraag bij de verzekeraar door Jean. Aangezien het slechts gaat over enkele gevallen is het niet noodzakelijk nog wenselijk een aanpassing van het contract te vragen.

Betreffende de vraag om passagiers te verzekeren bij duovluchten op mini-schermen die hiervoor niet voorzien zijn, is het antwoord van de verzekeraar negatief. Het bestuur vraagt aan Jean om zich bij de KNVvL te informeren of deze praktijk bij hen verzekerd is. De mening die Jean voorstelt te geven aan de verzekeraar betreffend een ongeval van een lid wordt voorgelezen en goedgekeurd. Jean zal dit naar de verzekeraar sturen.

### Beauraing

Een mogelijkheid om het landingsterrein aan te kopen, min twee bouwkavels aan de weg, biedt zich aan. De situatie is ingewikkeld met twee verschillende pachtovereenkomsten die van toepassing zijn op dit terrein, alle vragen die we best aan een notaris voorleggen, moeten voor woensdag bij Jean toekomen. Jean zal deze eerst voorleggen aan een lid die vroeger notaris was.

Jean zal eveneens Denis Lebrun contacteren om te zien wat er ter plaatste dient te gebeuren.

### Vliegboekje

Jean heeft een offerte gevraagd bij een drukker en het blijkt dat we een verkoopprijs van 5 € zullen kunnen aanhouden voor de leden die direct bij het secretariaat bestellen en 4 € voor de scholen die per volledige doos aankopen. We zouden 1000 exemplaren bestellen, Jean moet zien met welke verdeling tussen NL/FR.

### Open Air bestanden

Jean heeft testen gedaan en hij zal van maandag tot vrijdag de bestanden valideren om 15 u, hij zal ze op Google Agenda plaatsen met een eventuele commentaar.

### BPO en Coronavirus

De club van de Potes en Ciel vragen zich af of ze de BPO 2020 niet moeten afgelasten.

Ze vragen of de subsidie van 250 € kan dienen voor de reeds gemaakte kosten, behoudens de FAI-sanctioning fee die overgedragen kan worden naar 2021 of terugbetaald worden. Het Bestuur keurt dit goed.

### Ronde tafel van de clubs

Koen en Patrick zullen de organisatie van deze rond tafel nu op zich nemen.

### Nieuwe glider areas

Olivier heeft deel genomen aan een vergadering met de Vortex Club, het is duidelijk geworden dat de club niet langer deze Glider Areas willen beheren voor wat betreft de vrijvliegers.

Olivier en Jean-Yves zullen met de verschillende partijen gaan praten om het beheer over te nemen. Hiervoor moeten de werkgroep Opleidingen, de commissie Veiligheid en Luchtruim, en de ronde tafel der clubs geactiveerd worden. We zullen ook contact opnemen met Bram Declercq, die zich had aangeboden om te helpen.

(Vervolg op de volgende bladzijde).

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 16 MAART 2020 (VERVOLG)

### Commissie Veiligheid en Luchtruim

Patrick brengt verslag uit van de vergadering van de CVLR.

Twee leden hebben de commissie verlaten.

De commissie meent dat een lijst van vliegplaatsen aan het DGLV zou moeten meegedeeld worden om recreatieve luchtvaartzones te verkrijgen zoals op de 7-Meuses en dit om ons te beschermen tegen nieuwe zones voor drones. Jean legt uit dat de BVVF voor deze vliegplaats lang geleden een toelating heeft verkregen maar dat het niet zeker is dat we ze nu nog zouden bekomen. Jean-Yves zal Toon Hylebos van de BPMF contacteren om een informeel contactpunt bij het DGLV te bekomen voor officiële démarches te doen.

### Ongevallendatabase

Na een periode van technische problemen, werkt de database weer en Jean valideert de incidenten wanneer ze worden aangegeven. Jean vraagt ook

om systematisch een aangifte te doen op de BVVF-website wanneer er een ongeval aangegeven wordt bij de BVVF en/of onze verzekeraar.

Jean zal informatie sturen aan Robin opdat deze zou kunnen gaan kijken in de database, maar Jean heeft geen admin-rechten.

### Vraag Ailes du Levant

De club Les Ailes du Levant vraagt financiële steun voor het onderhoud van de vliegplaatsen die ze beheren. Drie voorstellen werden gedaan en Jean moet uitleg vragen over het eerste voorstel, de andere werden niet als mogelijk of wenselijk beschouwd.

### Brevetten

Robin Lefebvre bekomt het brevet van Monitor parapente.

Verslaggever: Jean.

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 23 APRIL 2020

**Aanwezig** : Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Robin Lefebvre, Koen Michiels, Aron Michiels, William Sterckx, Jean Solon (notulen).

### Afbouw lockdown

In Frankrijk heeft de FFVL geprobeerd toelating om te vliegen te bekomen voor 11 mei maar dit werd geweigerd.

Jean-Yves heeft de Waalse minister van Sport gecontacteerd, die aan de Nationale Veiligheidsraad heeft voorgesteld om bij de openluchtsporten ook de luchtsporten toe te laten. Er moet gewacht worden op de beslissingen van de regering van morgen (25 april) om deze te kunnen interpreteren en mee te delen aan de leden.

De eerste minister contacteren zoals een lid voorstelde is in dit ver gevorderde beslissingsstadium niet nuttig en lijkt in het algemeen heel weinig doeltreffend, vooral omdat de betrokken minister op tijd werd benaderd door de BVVF en andere actoren van de sportwereld.

In de communicatie met de leden, waarin de

maatregelen van de regering betreffende de afbouwstrategie uitgelegd zal worden, moet er ook een herhalingsbericht betreffende de algemene voorzorgsmaatregelen met betrekking tot het virus bij zitten. En eveneens een waarschuwing voor de herneming van de vliegactiviteiten in een periode met bijzonder onstabiele weerscondities. Jean-Yves zal de betrokken instanties vanaf maandag contacteren om de afbouwmaatregelen juist te interpreteren en een mededeling aan de leden voor te bereiden.

### Budgettaire impact sanitaire crisis

Op dit moment telt de BVVF 733 leden en de lidgelden komen niet meer binnen, dit zou kunnen hernemen voor de zomermaanden indien de afbouw wordt bevestigd en goed verloopt. Veel zal afhangen van wat in andere landen zal gebeuren.

Bij verlengd vliegverbod zouden we aan de verzekeraar kunnen vragen om een gedeelte van de verzekeringspremie terug te betalen, maar op dit ogenblik zal er nog geen vraag in deze zin gesteld worden en we zullen afwachten.

Jean gaat zich informeren over mogelijke staatssteun.

## Beauraing

Na het bekomen van informatie bij een lid die ex-notaris is en bij de notaris die de verkoop zal realiseren, lijkt het van essentieel belang om eerst en geschreven akkoord te hebben met de landbouwers die een pachtovereenkomst hebben tot 2035 alvorens de aankoop van het betreffende terrein te overwegen.

Eigenlijk moeten we hun mening vragen over welke de beste manier van handelen is omdat zonder hun medewerking er geen goede oplossingen zijn, dus moet er bekeken worden welke optie de beste is om de vliegplaats te bestendigen. De aankoop van het volledige terrein zou de aankoop onmogelijk maken van andere terreinen, die dichterbij liggen maar duurder zijn en waar de verkoop stil lijkt te liggen voor onbekende redenen.

Met de lockdown was het niet mogelijk de landbouwers of eigenaars te bezoeken, hetgeen Denis Lebrun zal doen zodra hij er de mogelijkheid toe heeft want het is hij die tot dusver de contacten op een voorbeeldige wijze heeft onderhouden.

## Coo

Olivier zal Louis Neys raadplegen over het idee om het landingsterrein te Coo te verkopen in ruil voor een permanent landingsrecht op dat of andere terreinen.

## BPO 2021

De club van de Potes en Ciel heeft alle partners van de afgelaste BPO 2020 benaderd voor het uitstel naar 2021, en ze kunnen enkel de week van 29 mei tot 4 juni 2021 voorstellen, de andere weken zijn onmogelijk wegens diverse redenen. Het probleem is dat het samenvalt met het Wereldkampioenschap. Het voorstel zal voorgelegd worden voor advies aan de groep van wedstrijdpiloten die kandidaat was voor het nationaal team.

## Vliegboekjes

Wegens de verhoging van het aantal pagina's en een moeilijker te snijden formaat, is de prijs voor 500 Nederlandse en 500 Franse exemplaren 1590 € BTW inbegrepen. Dit wordt goedgekeurd en Jean zal ze dus bestellen.

## Windzakken

Een voorbeeld werd opgestuurd naar de fabrikant die nu stilletjes aan de productie herneemt.

De windzakken zouden moeten aankomen in de volgende weken. De prijs zal max. 10 € per stuk bedragen, alles inbegrepen.

## Cursus luchtvaartreglementering

Er wordt gewerkt aan een nieuwe cursus over luchtvaartreglementering.

## Han sur Lesse

Yves Borreman vraagt een financiële tussenkomst voor een nieuw infobord en overstapje en de verplaatsingskosten voor drie wagens, de scholen zullen het werk doen. Het bestuur gaat akkoord met de verplaatsingskosten en een drankje na de werken alsook de kosten voor klein materiaal, voor belangrijkere bedragen moet eerst een raming voorgelegd worden.

## Ronde tafel clubs

Koen stelt een actieplan voor om de clubs meer te betrekken bij de werking van de BVVF. Een Zoomvergadering zal na het vliegseizoen (oktober) georganiseerd worden om werkgroepen en een kalender samen te stellen.

Koen en Patrick zullen een mededeling naar de clubs toe voorbereiden.

## Glider areas

Een vergadering had net voor de bestuursvergadering plaats, Olivier zal het verslag ervan opsturen.

Na de lockdown zullen de verschillende partijen gecontacteerd worden.

## Vliegplaatsen en DGLV

Jean-Yves zal de BPMF contacteren om een contact bij het DGLV te bekomen waar we kunnen vragen hoe we het best tewerk kunnen gaan om onze vliegplaatsen te melden aan het DGLV.

## Weerstations

Verschiedende pistes worden besproken, de opzoekingen gaan verder.

## Brevetten

Dirk De Sutter bekomt het brevet van Observator parapente.

Verslaggever: Jean.



**Aanwezig (teleconferentie):** Jean-Yves Squifflet, Olivier Georis, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Robin Lefevbre, Koen Michiels, Aron Michiels, William Sterckx, Jean Solon (notulen).

**Uitgenodigd:** Paul Schmit.

## Beauraing

Paul Schmit, een inwoner van Beauraing die daar ook werkt, nam contact op met de burgemeester van zijn stad om hem samen met Stéphane De Roover te bezoeken met de bedoeling een plan voor te stellen om de vliegplaats te heropenen. Dit plan zou kunnen bevatten (overeen te komen met de burgemeester):

- Een charter van de vliegplaats, te ondertekenen door de piloten voordat ze er kunnen gaan vliegen, om de overlast voor de bewoners te beperken;
- Een mogelijkheid zou zijn: een internetpagina waar je je op voorhand moet registreren en het charter ondertekenen;
- Zoeken naar andere landingsplaatsen;
- Duovluchten aanbieden aan de bewoners van Martouzin en aan blinden of gehandicapten.
- Op de lange termijn een andere start zoeken op een plaats waar er minder of geen woningen zijn (ook in de toekomst).

Paul vroeg ook op om de club Mousquet'air als beheerder van de vliegplaats te erkennen.

Het bestuursorgaan ondersteunt Paul en Stéphane in deze stappen en erkent de club Mousquet'air als vliegplaatsbeheerder.

## Tremplin 7-Meuses

Jean-Claude Bodart herstelde de tremplin van de 7-Meuses naar aanleiding van een bericht van een parapente-lid. Het bestuursorgaan dankt hem voor dit werk, dat zeer snel werd gedaan om schade aan parapenteschermen te voorkomen.

## Task Force COVID-19

Jean-Yves woonde de Task Force bij met vertegenwoordigers van het ministerie, het DGLV en de Aëroclub. Afgezien van het terug toelaten van competities verscheen er niets nieuws voor ons, de algemene regels blijven van toepassing. Wat de BPC betreft zal het nodig zijn om oplettend te zijn met betrekking tot de heropening van de grenzen, omdat het op dit moment verboden is ze over te steken.

## Fly

Er zou een Fly moeten verschijnen nog vóór de zomervakantie.

Artikelen:

- Parapente-waterlandingen: William.
- Noodparachute: Thierry Moreau (zonder het deel over de terugkoop van parachutes).
- Geozones – Glider aereas: Jean-Yves en Olivier.
- Beauraing en La Roche: hernemen/updaten reeds gedane aankondigingen.
- BPO: Olivier.
- Nationaal Paragliding Team: Aron.
- Aankondigings clubvergadering: Koen.

De teksten moeten zo spoedig mogelijk, uiterlijk op **19 juni**, aan Jean worden toegezonden.

Jean zal de vertalingen, de lay-out en een oproep aan adverteerders doen.

## Geozones

Het doel is om "beschermingszones" te definiëren tegen dronevluchten rond onze vliegplaatsen.

Er vond een discussie plaats met Boudewijn Litt, die op de BELANC-vergadering zones van 5 km rond de startplaatsen zal voorstellen, met enige ruimte voor onderhandelingen.

## Glider aereas

Olivier stuurt een project naar Boudewijn Litt, met de volgende voorwaarden om in de Glider Aerea te mogen vliegen:

- Aanvullende opleiding met aansluitend een vliegvergunning voor deze gebieden.
- De piloot ondertekent een charter.
- Voor zone A: verplichte live tracking, radio met luchtvaartband, smartphone applicatie.
- Extra bijdrage voor de kosten van het contact met de verkeerstoren van Sint Hubert.

We zouden een pagina moeten maken op de BVVF-website waar men zich van tevoren moet registreren.

De tegenstrijdigheid tussen de publicatie in de AIP en de overeenkomst met het leger moet worden verduidelijkt, Olivier zal hiervoor contact opnemen met het DGLV. Eventueel moet er aan de leden gevraagd worden niet te vliegen in de Glider Aera B totdat dit probleem is opgelost. Olivier en Jean-Yves volgen dit op. (Vervolg op volgende bladzijde).

## VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 9 JUNI 2020 (VERVOLG)

### Duovluchten en COVID-19

De algemene regels zijn van toepassing, zodat de duopiloot kan vliegen met de tien mensen van zijn persoonlijke "bubbel".

### Windzakken

De levering vertrekt deze vrijdag en wordt binnen korte tijd op het secretariaat verwacht.

### Rondetafel Clubs

Deze rondetafel van de clubs zal plaats hebben op 14 november in Zaventem. Koen stelt een aankondiging op voor de Fly en om naar de clubs en scholen te sturen.

### Tienerstage

Yves Piron vraagt om een oproep te mogen doen aan tienerpiloten voor een stage die speciaal voor tieners wordt georganiseerd in Frankrijk en waar zijn zoon gaat aan deelnemen. Olivier zal Yves een tekst vragen voor de Fly.

### Jaarplan

We blijven zoeken naar nieuwe weerstations. Dit onderwerp wordt verdaagd naar de volgende vergadering.

### Volgende vergadering

3 september via Zoom. De volgende data zullen tijdens deze vergadering worden vastgelegd.

### Opleidingen

Gezien de grote ervaring van deze twee piloten, kunnen Thibault Voglet en Jean-Yves Squifflet hun opleiding beginnen als parapente-leraar bij Frédéric Heurion, William zal van tijd tot tijd gaan controleren en daarom vraagt hij hem te informeren over de data van de sessies.

Verslaggever: Jean.

## VERSLAG ALGEMENE VERGADERING VAN DE BVVF OP 1 FEBRUARI 2020

### Jaarrekeningen 2019, begroting 2020 en kwijting aan bestuurders

Na het verslag van de Raad van Bestuur van de BVVF, de voorstelling van de jaarrekeningen van 2019 en de begroting voor 2020, geeft de Algemene Vergadering kwijting aan de bestuurders voor het werkingsjaar 2019 en keurt ze de jaarrekeningen van 2019 en de begroting voor 2020 goed.

### Lidgelden 2021

De Algemene Vergadering stemt eveneens een verhoging van 5 € voor de lidgelden van het werkingsjaar 2021 en erna.

### Verkiezingen

Vervolgens stellen de uittredende en herverkiesbare leden van het bestuursorgaan en de nieuwe kandidaten voor het bestuursorgaan zich voor, gevolgd door de verkiezingen.

De volgende bestuurders werden verkozen:

- Jean-Yves Squifflet (herverkiesbaar) : verkozen met 75 stemmen op 84;
- Olivier Georis (herverkiesbaar) : verkozen met 65 stemmen op 84;
- Nathanaël Majoros (herverkiesbaar) : verkozen met 65 stemmen op 84;
- Koen Michiels (nieuwe kandidaat) : verkozen met 62 stemmen op 84 ;
- Aron Michiels (nieuwe kandidaat) : verkozen met 59 stemmen op 84.

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

Zaventem, 10 februari 2020.

(Getekend:) Jean-Yves Squifflet, Voorzitter.

# 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 €.**

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.

De leden hebben echter nog steeds de mogelijkheid om een

« Premium-lid » te worden 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. Daarenboven zullen de Premium-leden een « papieren » lidkaart en een sticker ontvangen via de post, de andere leden kunnen hun lidkaart downloaden en afdrucken via hun MyBVVF-account.

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

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

(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:**

**AXIS (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, Mauritanie, 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 Sinā 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**

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.bvfv.be/members/registration>.

# MOGELIJKE BIJKOMENDE DEKKINGEN BOVENOP DE BVVF-BASISVERZEKERING

**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

<b>Optie 1</b> 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 €

<b>Optie 2</b> 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 €

<b>Optie 3</b> 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 €	

<b>Optie 4</b> 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 €	

<b>Optie 5</b> 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.**