

Winter 2020

Uw vrije vlucht –magazine in België

Fly!

120



INFO

BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW

Vereniging zonder
winstoogmerk

Belgisch Staatsblad van 22
februari 2005.

Ondernemingsnummer:
0416058635.

Maatschappelijke Zetel:
Montoyerstraat 1 bus 6 te
1000 Brussel.

SECRETARIAAT

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

WEBSITE

WWW.BVVF.BE

BESTUURSORGaan V/D BVVF

VOORZITTER

Jean-Yves Squifflet

0474 555 961

mail.jy.squifflet@gmail.com

BESTUURDER

Olivier Georis

0486 31 34 36

olivier.georis@skynet.be

BESTUURDER

William Sterckx

016/203281

william.sterckx@telenet.be

BESTUURDER

Koen Michiels

0470881119

paraglidingkoen@gmail.com

BESTUURDER

Aron Michiels

0472090104

aron.michiels@gmail.com

BESTUURDER

Nathanael Majoros

0473 28 98 13

fbvl@majoros.net

BESTUURDER

Patrick Brison

0479 900 166

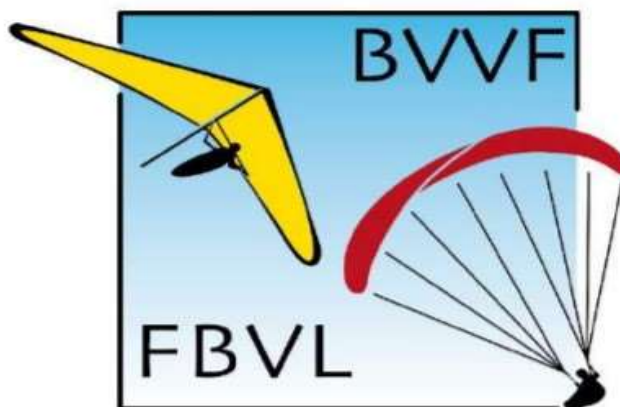
pbn@skynet.be

BESTUURDER

Robin Lefebvre

0496566493

robin@airport.be



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

4-6	Algemene Vergadering van de BVVF
7	En wat nu met het herplooien van onze noodvalscheren ?
8-9	Nieuwe parapente-Pilotenbrevetten
11	Jeugdopleidingsproject
12-14	Belgisch Kampioenschap precisielandingen
16-24	Hike & Fly
25	Oproep Opaalkust
26	Veiligheidsmededeling duovliegen
27-30	Verslagen vergaderingen Bestuursorgaan
31-32	BVVF-Lidgelden en -verzekeringen 2021

Het Bestuursorgaan van de BVVF nodigt u hartelijk uit op de

JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING van de BVVF

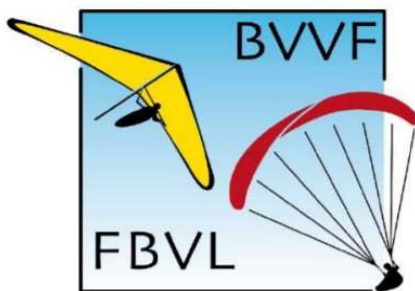
op ZATERDAG 30 JANUARI 2021 om 19u30

in de grote zaal van het

« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 te ZAVENTEM

Indien de COVID-maatregelen dit toelaten, anders kan de vergadering op elektronische wijze gebeuren of zal de datum uitgesteld worden.

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



ALGEMENE VERGADERING 2021- STEMRECHT

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

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

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

Dus zullen effectieve leden, die niet naar de algemene vergadering zijn gekomen of er zich niet hebben laten vertegenwoordigen in 2018, 2019 of 2020, hun hoedanigheid van effectief lid verliezen.

Ze kunnen echter een aanvraag indienen om weer effectief lid te worden voor de algemene vergadering van januari 2021 en daarna, indien ze hun lidgeld betaald hebben in 2019 en 2020. Deze maatregel

dient dus enkel om personen van de lijst te schrappen, die echt niet geïnteresseerd zijn in de werking van de BVVF, want het volstaat dus om de antwoordstrook terug te sturen (in principe zal het bestuur alle kandidaturen aanvaarden van personen die hun lidgeld de laatste twee jaren hebben betaald).

Voor de andere leden, die zich voor het eerst aansloten in 2020 en die lid zijn sinds meer dan 12 maanden (of terug lid werden na meer dan 3 geen lidgeld te hebben betaald), is het ook noodzakelijk onderstaande strook op te sturen om effectief lid te worden en stemrecht te verwerven.

Voor de aanvaarding van deze nieuwe effectieve leden, het Bestuursorgaan zal dit doen op zijn vergadering van half januari (men moet dus onderstaande strook tijdig opsturen !).

We vragen u dus om de **strook voor 31 december** per post op te sturen.

Leden die zich voor het eerst aansloten in 2020 en geen lid zijn sinds 12 maanden, kunnen volgens de statuten geen stemrecht verwerven op deze algemene vergadering, ze kunnen dit ten vroegste in 2022, indien ze dan nog (toegetreden) lid zijn. Maar ze zijn natuurlijk welkom op deze algemene vergadering!

Ondergetekende,,

wonende,

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

Ik ben toegetreden lid van de BVVF sinds 12 maanden.

Plaats en datum :

Handtekening :

Sturen naar : BVVF p/a Jean Solon, Stationsstraat 103, 2860 St-Katelijne-Waver of naar info@bvvf.be

VOLMACHTEN

Volgens de BVVF-statuten mag ieder (effectief) lid zich laten vertegenwoordigen door een ander (effectief) lid op de algemene vergadering, maar mag ieder lid **slechts één** ander lid vertegenwoordigen.

Als u zich wil laten vertegenwoordigen door een ander (effectief) lid, zal deze laatste voor de vergadering een volmacht en **een kopie van uw identiteitskaart** moeten voorleggen / opsturen.

Ondergetekende,

geeft volmacht aan

om hem/haar te vertegenwoordigen op de algemene vergadering van de BVVF van 30 januari 2021.

Plaats en datum:

Handtekening:

KANDIDATUREN BESTUURSORGaan

De bedoeling van de BVVF is zo dichtbij haar leden te staan als mogelijk.

Hiervoor hebben we vrijwilligers NODIG voor de raad van bestuur, die dit doel onderschrijven en zich wensen in te zetten om als tussenschakel te dienen met hun club(s) en/of andere piloten.

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

een betere verdeling van de taken, het natuurlijk wenselijk is zich niet te beperken tot dit minimum.

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

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

Het Bestuur.

Stuur uw kandidatuur naar het secretariaat of aan de Voorzitter van de Raad van Bestuur.

Ondergetekende,,

wonende

stel mij kandidaat voor de verkiezing van de Raad van Bestuur van de BVVF op de algemene vergadering van 30 januari 2021.

Plaats en datum:

Handtekening:

EN WAT NU MET HET HERPLOOIEN VAN ONZE NOODVALSCHERMEN ?

De jaarlijkse hoogmis voor het werpen en (her)vouwen van onze noodvalschermen, georganiseerd door de Pick Up Club, is dit jaar afgelast. Zoals het communiqué op de federatiewebsite nogal laconiek aangeeft, wordt dit evenement georganiseerd om de veiligheid te bevorderen, maar het samenbrengen van mensen in tijden van pandemie is in strijd met dit idee en dus kan men beide niet verzoenen...

Dit alles is goed en wel, maar -afgezien van de ironische kant van de situatie- wat moeten we doen met onze noodvalschermen? Ze goed opgevouwd en samengedrukt laten diep in onze harnassen en onszelf overtuigen dat we geen keuze hebben? Ons gerustgesteld voelen door het simpele feit dat we er alles aan hebben gedaan om de verspreiding van het virus koste wat het kost te voorkomen en te bedenken dat dit noodvalscherm -jammer- wel betere dagen zal afwachten om er zich mee bezig te houden ?

NEE, natuurlijk niet ! Regelmatig verluchten en plooiën van onze noodvalschermen zal **altijd** noodzakelijk blijven ! Sommigen zullen zeggen dat er weinig kans is dat men deze moet gebruiken... dit is waar, en zoveel te beter. Iedereen hoopt -net als bij helmen, veiligheidsgordel of airbags- dat ze ze **nooit hoeven** te gebruiken, maar het risico is (echt!) niet nul en, indien nodig, is het gebruik ervan onze **laatste** kans. Het verhogen van de risico's aan de ene kant in de hoop deze te verminderen aan de andere kant heeft niet veel zin, vooral omdat, terwijl het virus a priori gezonde mensen kan sparen, een falende noodparachute geen onderscheid maakt...

Het probleem is des te kritischer omdat alle andere clubs die ook vouwsessies organiseren, dit waarschijnlijk ook niet meer zullen kunnen doen in de komende tijd, die al dan niet lang zal zijn.

Het ideaal is, als je enige ervaring hebt en je het ziet zitten, te leren je eigen parachute te herplooiën. Dit is niet per se erg ingewikkeld en het is uiteindelijk een goede investering. Niet alleen op financieel vlak, maar het helpt ook om het materiaal te demystificeren, om de werking ervan beter te

begrijpen en zelfstandiger te worden. Om dit te doen zijn er veel documenten online beschikbaar, te beginnen met de handleiding van de fabrikant die steeds de vouwprocedure bevat die zij aanbevelen.

Dit gezegd zijnde, **OPGELET**, deze handeling is niet onschuldig ! Inderdaad:

- er zijn veel fouten in het plooiën of monteren in het harnas mogelijk;
- de meeste van deze fouten kunnen maken dat de parachute niet open gaat;
- de parachute is de laatste kans om zich te redden in geval van nood.

Kortom, een slecht gevouwde of gemonteerde parachute zal nog slechter werken dan een parachute die vergeten werd in het harnas! Vooraleer deze handeling uit te voeren, is het beter om dit een paar keer te hebben gedaan samen met een ervaren persoon... en bij twijfel kan je je best onthouden!



Piloten die er zich niet klaar voor voelen, moeten absoluut iemand vinden **die ze vertrouwen** om dit noodzakelijke onderhoud van hun noodvalscherm voor hen te doen, of zelfs op een individuele manier samen met hen. Het beste is dat ze contact opnemen met hun club, een school of een piloot die ze kennen om te zien of het niet mogelijk is een verzamelsysteem voor parachutes en harnassen te organiseren of om een afspraak te maken voor een individuele sessie.

Tot slot kunnen we de clubs, scholen en andere ervaren personen slechts oproepen om positief te reageren op deze verzoeken. We mogen trouwens ook hopen dat ze niet zullen wachten op verzoeken en spontaan alternatieve oplossingen zullen voorstellen voor dit potentiële grote veiligheidsprobleem.

Ter herinnering, een noodparachute moet minstens één keer en idealiter twee keer per jaar worden geplooid.

Succes met de zoektocht en goed plooiën !

Patrick Brison (Foto : Niels Van Weereld).

NIEUWE PARAPENTE-PILOTENBREVETTEN

Beste leden,

Sinds enkele jaren werken we samen in de commissie Opleidingen om onze brevetten bij te werken. We hebben hier goed over nagedacht om het best mogelijke resultaat te verkrijgen.

We hebben een lijst van vaardigheden opgesteld, die we natuurlijk met onze leerlingen hebben uitgetest.

Daarna hebben we een nieuw vliegboekje gemaakt, gebaseerd op wat de FFVL had (we danken hen overigens). Het vliegboekje werd eerder dit jaar afgewerkt.

Nu hebben we ook de teksten van de nieuwe brevetten gestemd.

Vanaf nu moet elke piloot die het BVVF-brevet wil hebben, de vaardigheden in zijn vliegboekje hebben vervuldigd.

Praktische examens worden ook alleen aanvaard als ze afgetekend werden in het BVVF-vliegboekje.

Natuurlijk gebruiken alle Belgische scholen dit al, maar u kan uw praktijkexamen ook afleggen bij een buitenlandse monitor. Het volstaat dat hij het BVVF-vliegboekje aftekent met zijn contactgegevens.

Tenslotte zijn we ook bezig met het afronden van een tekst voor het praktisch examen. Examens die we ook van plan zijn om in België te organiseren.

Tot snel en tegen dan wensen wij u een goede verderzetting van je opleiding.

Voor de commissie Opleidingen.

Jean-Yves Squifflet.

Basisbrevet

Soaringbrevet (IPPI 3 - optioneel)

Pilotenbrevet (IPPI 4)

XC-Pilotenbrevet (IPPI 5)

Alle vaardigheden voor deze brevetten zijn opgenomen in het BVVF-vliegboekje. Dit is beschikbaar in BVVF-scholen of op het secretariaat van de federatie.

De piloot moet alle vaardigheden kennen en kunnen toepassen.

Hij zal ze nagaan in zijn vliegboekje en zijn voortgang laten ondertekenen door zijn/haar instructeurs.

Enkel de brevetattesten die ingevuld werden in het BVVF-vliegboekje zullen aanvaard worden.

Pilotenhandvest

Voor het vliegen

- *Ken de luchtvaartregels en het luchtruim (tot hoe hoog mag je vliegen).*

Ken de voorrangsregels.

- *Een BA-verzekering voor luchtsporten hebben afgesloten.*
- *Zorg ervoor dat je de telefoonnummers van de hulpdiensten kent.*
- *Ken je vleugel (is het aangepast aan je niveau en nog steeds in goede staat).*
- *Beschikken over de juiste uitrusting (helm, noodparachute, radio, reddingsvest als je over water vliegt).*
- *Ga de weersomstandigheden na en vlieg alleen wanneer ze geschikt zijn.*
- *Zorg ervoor dat je je uitrusting hebt gecontroleerd.*
- *Verifiëer de ruimte om je heen (zodat je niet start op hetzelfde moment als andere piloten of hen hindert).*

Landing:

- *Plooi je scherm aan de zijkant van het terrein om andere landingen niet te hinderen.*

Altijd:

- *Respect voor de buurtbewoners (lawaaï, vreugdekreten in de vlucht, afval, rijstijl, plaatselijke aanduidingen en regels).*

Basisbrevet

- In staat zijn om het scherm zelfstandig open te leggen en voor te bereiden.
- In staat zijn het harnas af te stellen.
- Voorwaartse start met visuele controle van het scherm en de lijnen.
- Het scherm laten vallen.
- In staat zijn om te landen met een 8-aanvlucht.
- In staat zijn om te landen met een S-aanvlucht.
- In staat zijn om te landen met een U-aanvlucht.
- Binnen de grenzen van een bekend landingsterrein landen.
- Veilige weersomstandigheden herkennen.
- 15 hoogtevluichten gemaakt hebben in een (erkende) school of club.
- Op 3 verschillende vliegplaatsen hoogtevluichten gedaan hebben.

Soaringbrevet (IPPI 3 - optioneel)

Het Basisbrevet bezitten en volgende competenties bezitten:

- Achterwaartse start.
- Achterwaartse start bij sterke wind.
- Scherm op de grond laten vallen bij sterke wind.
- Cobra-start.
- Oren met versneller.
- Slagen voor het theorie-examen voor het Pilotenbrevet.
- 2 vluchten van een half uur gedaan hebben op een vliegplaats van meer dan 250 m.

Pilotenbrevet (IPPI 4)

Het Basisbrevet bezitten en volgende competenties bezitten:

- De noodparachute kunnen werpen met neutraliseringsprocedure.
- Het noodvalscherf kunnen installeren.
- Achterwaartse start.
- Achterwaartse start bij sterke wind.
- Scherm op de grond laten vallen.
- Oren met versneller.
- Asymmetrische inklapper zonder versneller.
- Een "8" vliegen in 30 seconden (2 aaneengesloten cirkels en geen afgeplatte 8).
- Twee 360ers vliegen in 30 seconden zonder rol- of pitchbeweging bij uitleiden.

- Het scherm kunnen controleren in thermische condities.
- Slagen voor het theorie-examen voor het Pilotenbrevet.
- 35 bijkomende hoogtevluichten gedaan hebben.
- Op 6 verschillende vliegplaatsen hoogtevluichten gedaan hebben.
- Een totaal van 10 vliegreuren hebben.

XC-Pilotenbrevet (IPPI 5)

Het Pilotenbrevet bezitten en volgende competenties bezitten:

- Landen binnen de grenzen van een onbekend landingsterrein.
- Pitchbeweging uitvoeren (tot frontstall /overtrek aanvalsboord)
- Symmetrische inklapper zonder versneller.
- Autorotatie.
- Spiraal (>45 graden).
- Overtrekken (full stall)
- Slagen voor het theorie-examen voor het XC-Pilotenbrevet.
- In staat zijn om een afstandsvlucht voor te bereiden (weer, vliegplaats, NOTAM).
- Weerscondities die op de grens van zijn kunnen liggen, herkennen.
- Een totaal van 20 vliegreuren hebben.

Aanbevolen vaardigheden:

- Noodvalscherf kunnen vouwen.
- Cobra.
- Toplanden.
- Een pendulaire bocht kunnen maken in de versnellingsfase.
- Een pendulaire bocht kunnen maken in de opgaande fase.
- Asymmetrische inklapper met versneller.
- Symmetrische inklapper met versneller.
- Vrille/ontwijkingsmanoeuver.
- EHBO.

Het theorie-examen

Dit wordt door de federatie meerdere keren per jaar georganiseerd.

Het kan in samenwerking met de federatie worden georganiseerd in clubs en scholen.

Het examen kan voor of na het praktijkexamen worden afgelegd.

Deelname in de kosten: 5 euro.



***Paragarage wordt gecertificeerd Nova Service Partner en
Beamer Packing Center voor de BeNeLux en Noord-Frankrijk.***

De meesten onder jullie zullen nog niet gehoord hebben van Paragarage: het is de naam die enkele jaren terug is gegeven aan een project die nu pas echt gelanceerd wordt. Eind 2017 werd geïnvesteerd in gereedschappen en instrumenten om parapenten te testen, eventuele slijtage vast te stellen alsook de nodige correcties of herstellingen aan te brengen om deze dan terug optimaal vliegwaardig te maken. Na een testperiode is er dan een volgende fase gelanceerd om het atelier te vernieuwen: het resultaat is een grote, aangepaste werkplaats van meer dan 100m² om onder ideale omstandigheden schermen te testen of reserveparachutes te plooien.

Nova heeft dan weer geen introductie meer nodig. Hun eerste scherm werd uitgebracht in 1989 en sindsdien zijn ze niet meer weg te denken uit onze sport. De hoeveelheid ervaring die ze sinds jaren hebben bijeen gesprokkeld is fenomenaal en dat ziet men o.a. ook aan de diensten serviceprogramma's na verkoop die bij hen bestaat.

Na uitgebreide bijscholing bij Nova in het hoofkwartier in Oostenrijk zijn we dus gaan samenwerken. In de eerste plaats zullen we Nova bijstaan bij NTT (Nova Trim Tuning) als ook de Nova Full Service programma's. Idem dito voor het plooien van reserve parachutes, specifiek de Rogallo Beamer van High Adventure.

Iedereen is natuurlijk welkom om zijn vleugel of reserve (met harnas) binnen te brengen om te laten nakijken/plooien. Ondertussen zijn er nog gesprekken voor nauwere samenwerking met andere constructeurs, meer daarover over enkele maanden. Verdere info kan men vinden op paragarage.com of je kan met je vragen terecht op info@paragarage.com.



Naar aanleiding van verschillende berichten die ik gepost heb op Facebook over de grondoefeningen, leshellingen en duovluchten met mijn kinderen, werd ik gecontacteerd door piloten die nu ouder zijn en wiens kinderen de wens hebben uitgedrukt om te leren vliegen.

Dus ik dacht over een voor jonge kinderen/tieners aangepaste opleiding, want de huidige opleidingen (initiatiecursus in Frankrijk van een week met 3 dagen leshelling, een pedagogische duovlucht en enkele hoogtevluichten op het einde van de week) lijken mij absoluut overhaast. Onze opleidingen in België met veel gronderige leshellingsessies gedurende enkele weken, gevolgd door een week "Eerste hoogtevluichten", zijn al zeker beter aangepast.

Bij de opleiding van een kind zijn er punten waarop men nog alerter moet zijn dan bij een volwassene. De perceptie en beoordeling van afstanden bij kinderen zal pas rond 12 jaar goed functioneren. Het is daarom noodzakelijk om bijzondere aandacht te besteden aan de problemen van lateralisatie, concentratie.... Ook tijdens de eerste hoogtevluichten moet je nog meer aandacht besteden aan het omgaan met de emoties in verband met hoogtebeleving. Al deze elementen deden me denken en proberen om een veel progressievere en aangepaste opleiding te vinden, ook met behulp van de familiale begeleiding van de ouders-piloten. De interesse en betrokkenheid van de ouders lijkt mij van het grootste belang bij het aanbieden van een kwaliteitsvolle "Jeugdopleiding",

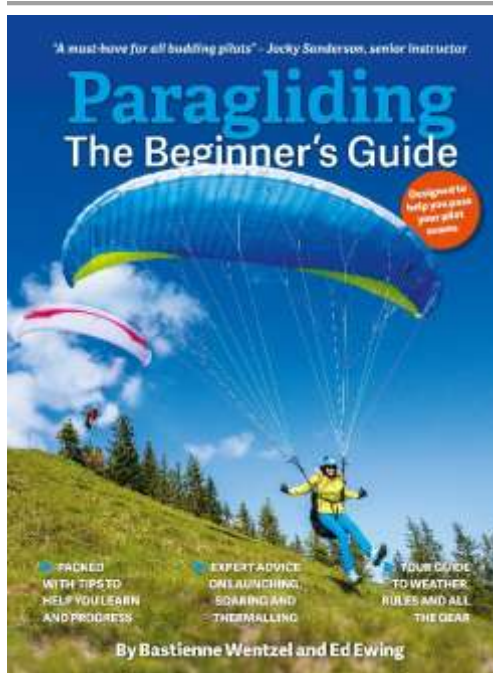
maar het is belangrijk om te luisteren naar de wensen van het kind en zich aan te passen aan zijn wensen en niet aan die van de ouders.

Het eerste belangrijke criterium is de benodigde tijd te nemen. Eerst werken aan de basishandelingen en de coördinatie door grondoefeningen en veel leshellingsessies en daarna veel kleine vluchten om zo geleidelijk te wennen aan hoogte en er zich van te vergewissen dat het kind emotioneel en technisch klaar is voor hoogtevluichten. Het eerste deel van deze opleiding zal uiteraard in België plaats vinden op onze leshellingen in de regio Namen. We zullen zeker een paar sessies met duovluchten aan de lier toevoegen (in samenwerking met de club Touch the Sky) om ervoor te zorgen dat jongeren wennen aan hoogte. We zullen werken met dubbele besturing om hen te kunnen laten sturen en dus het beheer van de bochten, aanvluichten en de landing aan te leren.

Voor de "Hoogtevluichten" -cursus zullen we vragen dat de ouders-piloten aanwezig zijn om in contact te blijven met hun kinderen en te zorgen voor een familiale sfeer. Ze zullen gelijktijdig met ons kunnen vliegen tijdens de cursus.

De omkadering zal worden verzorgd door mijzelf, Thierry Moreau, Licentiaat Lichamelijke Opvoeding en sinds 30 jaar monitor, vergezeld door Thibault Voglet, Regentaat LO, Master in lichamelijke opvoeding en psychomotriciteit, hulpmonitor.

Thierry Moreau (thierrymoreau@aufilduvent.net)



NIEUW BOEK

Door Bastienne Wentzel en de heel bekende Ed Ewing, een boek van 318 bladzijden uitgegeven door Cross Country dat u zeker zal terugvinden bij uw parapenteschool. Het is heel aangenaam om te lezen en vol met illustraties ter verduidelijking. Hoofdstukken: historiek, uitrusting, basistechnieken, aerodynamica, meteo, regels en luchtvaartreglementering (basis), navigatie. Dit boek is bedoeld voor beginnende piloten.

<https://beginnersguidetoparagliding.com/>

Voor piloten die niet zo vloeiend in het Engels kunnen lezen of gewoon goede boeken in het Nederlands zoeken, is er ook nog steeds het prima boek "Vrij vliegen" van Bastienne, dat herzien werd in 2019.

theorie.bmedia.nl/boek.php



Tweede Belgisch Kampioenschap Precisielanding onder auspiciën van de BVVF - 5 en 6 september 2020



Het weekend van 5 en 6 september had het 2^e Belgian Landing Precision Championship (PL) plaats. Meer dan 30 piloten kwamen zaterdagochtend om 8u30 te Coe aan onder een nog serene hemel. De tijd om de registratieformaliteiten te doen en het doel op de landingsplaats te installeren en de hemel betrok en de wind begon te waaien.

Ik maakte een vlucht als voorvlieger, maar de snelheidsreserve en de onstabiele omstandigheden deden me beslissen de manche te annuleren. Een paar minuten na teruggekeerd te zijn op de start begon het te regenen. De rest van de dag was het afwisselend douches en opklaringen, die echter toelieten aan geduldige piloten om één of andere vlucht te maken. Hoe dan ook, het was een wijs besluit om geen manche te starten in deze omstandigheden. Het niveau van de ingeschreven piloten was eerder beginner. Vanaf de volgende dag zullen we beloond worden. We hadden afspraak gegeven te Rochefort, het goede weer is van de partij en zal ons een hele mooie vliegday bieden. Sommige piloten die de dag ervoor gekomen waren, geloofden er niet in of waren

belemmerd, maar de aanwezige piloten (23) worden beloond met 7 rotaties! De meerderheid van de aanwezige piloten had weinig ervaring (in de orde van één of twee cursussen met tussen 7 en 50, 60 hoogtevluichten). Ik denk dat ze hebben genoten van het ontdekken van deze discipline door deel te nemen aan deze zeer vriendschappelijke en omkaderde wedstrijd.

Zoals u zult hebben begrepen, staat dit soort wedstrijden hier in België nog in de kinderschoenen. Het is vooral vriendschappelijk bedoeld en de prestaties van de piloten waren niet het belangrijkste. Voor de aanwezige piloten waren het doen van veel starts, 's ochtends en zonder wind, waarbij ze het scherm goed moesten kunnen rechtzetten, en de beslissingen nemen om te starten op een toch vrij korte klifstart, een zeer goede ervaring.

Nadien kwam een lichte wind op die de starts vergemakkelijkte. Tegen het einde van de middag wisselde de wind wat van richting, wat meer aandacht vereiste tijdens het starten.



Uiteindelijk waren er zeven rotaties, of meer dan 160 vluchten op die dag, **zonder incidenten!** Ik was nogal verrast door het technische niveau van de meerderheid van de piloten. Voor velen onder hen was het de eerste keer dat ze startten te Rochefort. Het is zeker dat de huidige schermen, dankzij het startgemak ervan en hun prestaties, het mogelijk maken zeer snel mooie vluchten te maken!

De dag werd afgesloten met een drankje in een van Rochefort's tavernes met een leuke prijsuitreiking. Er was een prijs voor iedereen. Ik wil nogmaals de trouwe firma's bedanken die ons elk jaar steunen voor de Vlieg en Ski -wedstrijd en vandaag de PL-wedstrijd. Ik

vermeld hier BGD (die zeer betrokken is bij PL-wedstrijden en die onze wedstrijd royaal heeft voorzien), Advance, Air Design, Axis, NEO / Gin / Skywalk, Level Wings, Nervures, PHI, Ripair, Supair, Syride.

Ik wil ook de vrijwilligers bedanken (Céline en Brigitte) die als official hebben gewerkt onder leiding van Jean-Yves, en de chauffeurs (Patrick en Dino).

Tot volgend jaar voor een nieuwe PL-manche.

Thierry Moreau, BVVF-Monitor 14,
Au Fil du Vent, reizen en stages.

Jean-Squifflet, School Fou d'L.



Met de steun van

AtGm S.à r.l.

&

**Advance, Air Design, Axis, BGD, Gin,
Level Wings, Nervures, Phi, Skywalk, Ripair,
Supair, Syride**

BELGISCH KAMPIOENSCHAP PRECISIELANDEN : RESULTATEN

Nummer	Klassering	Naam	Voornaam	Categorie	Scherf	Ptn
1	1	Moreau	Thierry	Homme	BGD - Magic	939
16	2	Degembe	William	Homme	BGD - Magic	1423
3	3	Stiliaras	Alexandros	Homme	Niviuk - Ikuma	1892
14	4	Cuvelier	Loic	Homme	Advance - Alpha 6	1995
17	5	Frasson	Bruno	Homme	BGD - Magic	2249
19	6	Hamaide	Jean-François	Homme	Advance - Alpha 5	2269
12	7	Nieuwland	Benjamin	Homme	Niviuk - Hook	2276
21	8	Lambert	François	Homme	Advance - Iota 2	2300
7	9	Schmidt	Thomas	Homme	Advance - Alpha 6	2341
9	10	Bonte	Guillaume	Homme	Advance - Alpha 6	2354
15	11	Brisson	Patrick	Homme	Advance - Alpha 6	2503
10	12	Lesceux	Denis	Homme	Advance - Alpha 6	2560
23	13	Bancel	Alexandre	Homme	Niviuk - Hook	2562
6	14	Berny	Xavier	Homme	Advance - Alpha 6	2715
18	15	Fisson	Benjamin	Homme	Advance - Alpha 6	2749
4	16	Casse	Didier	Homme	Advance - Alpha 6	2860
11	17	Fiorucci	Hélène	Femme	BGD - Magic	2937
5	18	Martucci	Franco	Homme	BGD - Magic	2953
2	19	Debruyne	Denys	Homme	Advance - Alpha 6	3000
8	19	Knippenberg	Sabine	Femme	Advance - Epsilon 9	3000
13	19	Puzan	Igor	Homme	BGD - Punk	3000
20	19	De May	Daniel	Homme	Niviuk - Hook	3000
22	19	Gilliot	Stéphanie	Femme	Skywalk - Mescal	3000





Een parapente-school :



www.parapenteconfluence.be



Een winkel met vrije vlucht -artikelen
die het hele jaar open is :

Nieuwe en tweedehands parapentes, helmen, variometers, boeken,
vliegoveralls, handschoenen, radio's, ...

APCO, ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK, NOVA, OZONE, SKY, SKYWALK,
SUPAIR, APCO, ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK, NOVA, OZONE, SKY,
SKYWALK, SUPAIR, APCO, ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK, NOVA, OZONE,
SKY, SKYWALK, SUPAIR, APCO, ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK, NOVA,
OZONE, SKY, SKYWALK, SUPAIR, APCO, ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK,
NOVA, OZONE, SKY, SUPAIR, APCO, ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK,
APCO, ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK, NOVA, OZONE, SKY, SKYWALK,
SUPAIR, APCO, ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK, NOVA, OZONE, SKY, APCO,
ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK, NOVA, OZONE, SKY, SKYWALK, SUPAIR,
APCO, ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK, NOVA, OZONE, SKY, SKYWALK,
SUPAIR, APCO, ADVANCE, DUDEK, GIN, ITV, MAC PARA, NERVURES, NIVIUK, NOVA, OZONE, SKY, ...

Winterpromoties

Grote kortingen

Tot 60% op stockartikelen

Denk aan uw eindejaargeschenken !

Aéroclub van Buzet Chaussée de Nivelles, 629 6230 BUZET België	Paraconfluence@scarlet.be	Vanaf 11u : +32(0)478 250 264
--	--	----------------------------------

COVID : Wij nemen alle voorzorgsmaatregelen

Hallo iedereen.

Dit jaar 2020 was heel bijzonder voor ons dagelijks leven maar ook voor onze sportbeoefening. De sanitaire omstandigheden hebben onze gewoonten een beetje veranderd, de drukke shuttles naar de startplaats waren niet langer populair.

Velen onder ons hebben meer en meer de keuze gemaakt om te voet naar de startplaats te gaan. Beetje bij beetje zijn we met steeds meer piloten die zich realiseren dat dit vele voordelen heeft. Als men hier, sinds enige tijd, de aantrekkingskracht van evenementen zoals Xalps, de St-Hil' Airtour, de Borne to Fly... aan toevoegt, worden praktijken van het type Hike and Fly

steeds populairder. De trend werd verder bevestigd in 2020 toen sommigen onder ons er een goede manier in zagen om hun passie te blijven beoefenen door bijeenkomsten en drukke vliegplaatsen en transporten te vermijden.

Wij geloven dat deze trend blijvend zal zijn. Dus wilden we het woord geven aan een aantal van onze leden die aan Hike & Fly doen. U zal zo kunnen ontdekken hoe ze daartoe kwamen, wat ze ervan vinden, wat ze eruit halen... en wie weet zullen ze u hun passie voor dit facet van onze sport doorgeven.

We willen Thibault, Marc, Nicolas, Frédéric en Dimitri bedanken om hun ervaringen te delen.



BVVF: Hoe ben je bij deze praktijk van vrije vlucht gekomen? Hoe heb je deze ontdekt ?

Thibault:

In eerste instantie, door noodzaak, ik kon vliegen voor ik mocht autorijden, de enige manier om me te verplaatsen was te voet. Vervolgens hou ik enorm veel van sport en de natuur, hike&fly werd dus een logische voortzetting van mijn beoefening. Tenslotte heeft de zoektocht naar verschillende doelstellingen bij de klassieke vluchten mij gesterkt om deel te nemen aan deze discipline.

Marc:

In mijn hoofd is het nooit anders geweest: ik wou leren vliegen als aanvulling van het lopen/stappen. Ik was zo naïef om te denken dat dat hier in de Vlaamse Ardennen perfect mogelijk was, er zijn hier immers heuvels genoeg. Ondertussen, met wat meer ervaring en betere vleugels, heb ik hier wel al gevlogen :)

Frédéric :

Het was Dimi (NVDR: Roman) die me bewust maakte van het bestaan van toegankelijke evenementen tijdens een open in Spanje. Vroeger bekeek ik dat als iets voor doorgewinterde

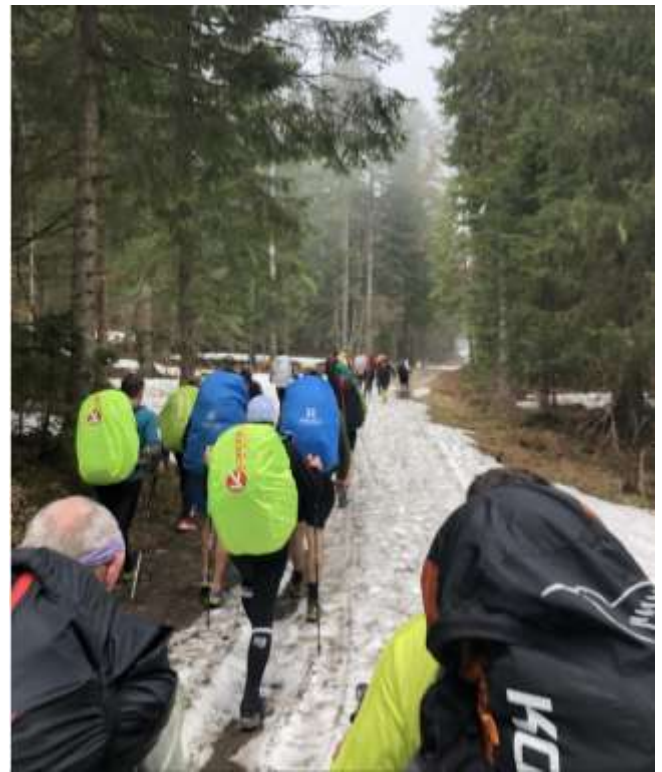
avonturiers. 7 maanden later nam ik deel aan mijn eerste wedstrijd, de Jura Hike&Fly.

Nicolas:

Helemaal toevallig. In de eerste plaats ben ik gepassioneerd door de bergen, ik ben gids in het middengebergte en amateur bergbeklimmer. In oktober 2011 vroeg een vriend me of ik met een van zijn parapentevrienden de leiding kon nemen over een expeditie. Het doel is de Mont Blanc, met een mogelijke duovlucht als slot. Ik beland aan hetzelfde touw als Olivier Stamford. We hebben moeten stoppen bij de Tacul vanwaar hij ons in de lucht brengt. Zo ontdek ik een buitengewone manier om de bergen te benaderen, die volledig complementair is aan bergbeklimmen. De week erop schrijf ik me in op de leshellingsessies van Fou d'L met het doel vliegend naar beneden te komen vanop de toppen, met de stijgijsers aan de voeten. Dan ontmoet ik Dimitri Roman en ontstaat er een heel hechte en sterke band ! We kunnen perfect met elkaar opschieten, we hebben een hoop projecten, ik focus me op de berg-gerelateerde aspecten, en op de top geef ik hem natuurlijk de stok door zodat hij de keuzes en beslissingen met betrekking tot de vlucht beheert.

Dimitri:

De ontmoeting met Nicolas Bodart, bergbeklimmer en gids. Hij begon 8 jaar geleden te parapenten om van de toppen naar het dal te vliegen. Eerste uitstap was naar de Petit Mont Blanc (3424m) na een nacht doorgebracht te hebben in De Bivacco Gino Rainetto.



Vervolgens stelde hij me de beklimming van Mont Blanc via de 3 Monts voor. Nicolas controleerde of beklimming mogelijk en weilig was en bond me vast aan het klimtouw, hield zich bezig met de routes, het spoor en het gidsen, het materiaal, en wisselde raadgevingen en beslissingen af. Ik hield de vliegmeteo in het oog. Dit werkt al sinds acht jaar. Verschillende uitstappen per jaar, 9 keer op 10 dalen we al vliegende af.

De herhaalde uitnodigingen van Marc (Delongie), om ons gewoon in te schrijven voor de Zwitsere H&F wedstrijden, die zeer speels en goed georganiseerd zijn (Vercofly, Jura H en F, Gruyère Fly), met Geoffroy Salmon, Nicolas, Ferdy, Olivier Gosselet en Marc en Fred Dalle.



BVVF: Wat zoekt u in Hike & Fly?

Marc:

Als men spreekt over een hike & fly (vol bivouac) over verschillende dagen, dan is het elke keer opnieuw een avontuur. Het enige dat je echt plant is je vakantie en je uitrusting, al de rest is improvisatie. Van 's morgens tot 's avonds ben je in de weer. Er moet zoveel gedaan worden op een dag dat je al de rest vergeet.

Thibault :

Allereerst, het zichzelf overwinnen, het combineren van fysieke en mentale inspanningen is naar mijn mening een perfect huwelijk! Ik doe ook aan hike & fly om de regio's anders en vollediger te ontdekken dan door er alleen te vliegen.

Een dag hike & fly houdt zelden "parawaiting" in, het idee niet te moeten rondhangen op een startplaats staat me enorm aan !

Tenslotte ben ik zeer begaan met een ecologische aanpak, die meer dan ooit in de tijdsgeest is. De toekomst van onze planeet gaat in deze richting, dus we kunnen net zo goed elk ons steentje bijdragen. Het ontwikkelen van deze discipline lijkt me belangrijk en dat zelfs in België. We hebben geen bergen, maar we hebben wel een aantal prachtige wandelroutes.

Nicolas:

Een gevoel van vrijheid en ruimte. Het feit alleen te zijn of in een kleine groep, volledig autonoom te zijn in de keuzes van routes, vluchtplannen, startlocaties; in de besluitvorming, is heel opwindend. En dit alles in een uitzonderlijke omgeving.

Het is ook een manier om plaatsen op nieuwe manieren te ontdekken. En zoals gezegd, het zijn totaal complementaire activiteiten. Vliegen over zijn spoor op de gletsjer, dat de spleten zorgvuldig vermeed, over een pad dat een uur eerder werd genomen, of rakelings langs granieten muren scheren, bieden een nieuwe invalshoek op deze elementen: de spleet die te voet verontrustend en fascinerend was, wordt een litteken van ongelooflijke schoonheid...

En dan mogen we de momenten van ontspanning rond een glas wijn, de speelse momenten en soms de lange momenten van contemplatief wachten niet vergeten. En zich ook een beetje pijn doen misschien ? Het vormt een geheel.

Frédéric :

Ik ben op zoek naar het onverwachte, het is verbazingwekkend hoe we er geen idee van hebben wat we het volgende uur gaan doen. Gaan we stappen, vliegen, zal er een startplaats zijn, ... Goed, om eerlijk te zijn, soms weten we dat we de volgende 3 uren zullen stappen... maar ik zie het probleem niet!



Dimitri:

De ervaring van vrijheid, paradoxaal genoeg, omdat deze beleefd wordt in een oceaan van beperkingen. Een menselijk avontuur. De eenzaamheid soms en het opgaan van het lichaam in de bergen om te breken met de vervreemding van de natuur.

Een ander wereldbeeld. In de beschouwing van de landschappen en de onthechting van de wereld beneden.

Het voelen en oefenen van de spieren in een nog steeds majestueuze natuur. Starts en landingen ver weg van de massa, de evaluatie van aerologische en meteorologische condities en hun invloed op de windstromen op verschillende hoogten, de improvisatie en de aanpassing. De ontdekking en de afzondering.

De onzekerheid van de start en de te nemen opportuniteiten om het vaakst te kunnen vliegen.

Stilte. De steeds zichtbare dieren. Het contact met de sneeuw en het ijs in de zomer. De vooruitgang op de gletsjer met het knarsen van de crampons en de kers op de taart: de afdaling in vlucht na het bereiken van de top. Nachten in de bergen. De zonsopgangen en -ondergangen. Het vertrek naar de top in de nacht, met een hoofdlamp. De stralingswarmte van de houtkachel in niet bemande berghutten op 3000 meter, 's avonds rond een glas wijn, met kaartspelletjes en de fondue van de in de rugzak naar boven gebrachte kazen.

4,8 kg vlieguitrusting in een rugzak. De zoutkristallen op de huid van het aangezicht bij de landing na twee dagen klimmen. Het spektakel van spleten en het geluid van naar beneden glijdende sneeuw en de berg in beweging. Het programma van de uitstap uitwerken op IGN- en

Google Earth-kaarten, de weersvoorspelling nazien en de top kiezen die kan beklommen worden. Hopen dat de wind zal luwen tijdens de nacht als het de avond tevorens om 22u hard waait bij de berghut. De top bereiken. Op de gletsjer starten. Landen op het groene gras. Het eerste glas rode wijn op het landingsveld na de beklimming, samen met de vrienden.



FBVL: Wat brengt Hike & Fly je, dat je misschien niet vindt in andere parapente- praktijken?

Frédéric :

Ik hou van het feit dat we onze eigen route moeten bepalen. In elke wedstrijd waaraan ik deelgenomen heb, waren er bijkomende keerpunten voorzien (die meer punten opbrengen), wat de opties vertienvoudigen. Er zijn dagen dat de piloten in tegengestelde richtingen vertrokken, het was hallucinant. Vervolgens besteden we onze dag om ons af te vragen welke de best mogelijke optie is, wetende dat elke keuze een beslissende invloed op het vervolg zal hebben.

Meer dan enige andere wedstrijd, doet de Hike and Fly barrières tussen piloten wegvallen. Je bevindt je snel bij mensen die je nog nooit hebt gezien. In een paar uur voelen we ons allemaal in hetzelfde schuitje, niet in een geest van concurrentie, maar in broederschap en solidariteit.

Marc:

In een woord? Avontuur.

Nicolas:

Er is een ruigere, zuiverdere kant aan de Hike & Fly. Eerst zijn we alleen, of soms hooguit met twee of drie. De startplaatsen zijn niet gekend of voorzien van een windzak. Improvisatie maakt deel uit van de activiteit, maar wel een klaarkijkende en overdachte improvisatie. De keuzes en beslissingen zijn niet onschuldig.

Ik heb ook de indruk dat de tijdsbeleving anders is. We staan heel vroeg op, de dagen zijn lang, gekenmerkt door aanzienlijke fysieke inspanningen, maar ook door lange momenten van gewoonweg wachten en het aanschouwen van wat zich om ons heen bevindt. Er is een diep gevoel van welzijn, zelfs al is het soms erg hard en kankeren we soms heel veel.

En er zijn echte ontmoetingen. Zonder enig gedoe.

Dimitri:

Het leren van de traagheid en van de door het stappen aangeboden mogelijkheid om de blik naar het inwendige van de berg te richten en na te denken.

Vrijheid, meestal verloren door de weerscondities die nodig zijn om afstanden te vliegen en de middelen om toegang te krijgen tot de top, waarvan de voortgang te voet ons emancipeert.

Onderdompeling in de bergen met behulp van de eenvoudigste en meest toegankelijke middelen om te bewegen op de grond en in de lucht. Vrijheid.

De witheid van de sneeuw op een ijskoude ochtend, onder een blauwe hemel.

De vertraging van de tijd als je stapt. In elkaars voetsporen stappen. Aan de finish, op de top, hetgeen dat ons te wachten staat. Een lumineuze pauze.

Vrijheid, keuze van de start- en landingsplaatsen. Autonomie en onafhankelijkheid. Solidariteit. Fysieke inspanning. De beloning van de afdaling in vlucht.

Technische starts, in een delicate aërologie, in ongerepte sneeuw en met een aanzienlijk lagere luchtdichtheid.

De vlotte wisselwerking met atleten die gewapend zijn met een verbijsterende fysieke conditie en een multidisciplinaire ervaring, waardoor paden van onbegrensde creativiteit mogelijk worden.





Thibault:

In tegenstelling tot het standaardvliegen, laat hike & fly U toe om meer van de natuur en de landschappen te genieten. Zich boven op een berg bevinden tijdens de zonsopgang, klaar om een ochtendvluchtje te maken, is niet iets dat gebruikelijk is bij klassiek vliegen.

Daarbij, in tegenstelling tot klassiek vliegen, dwingt hike & fly ons buiten onze comfortzone te begeven. Tijdens wedstrijden is elke kilometer gemaakt in vlucht één kilometer die niet gedaan moet worden door te wandelen of te lopen. Als gevolg daarvan moeten we onszelf overtreffen

om zo goed mogelijk te vliegen en niet noodzakelijkerwijze in ideale vliegomstandigheden. Ik zie hike & fly als een extra progressie van mijn sportbeoefening.

Tot slot, wandelen en vliegen vereist globale vaardigheden: cross, landingsnauwkeurigheid, snel hoogte verliezen, hardlopen, bergbeklimmen... Maar ook theoretische vaardigheden zoals kennis van zijn lichaam. Tenslotte is er bij Fly & hike -wedstrijden een zeer interessante strategische kant, starten en terug naar boven lopen of op goede weerscondities wachten en zijn benen sparen ?





BVVF: Wat is de meest markante anekdote die u hierover wilt delen?

Nicolas:

Ik heb niet echt een anekdote maar geweldige herinneringen! De indruk van een eerste tocht op de Mont Brûlé met Dimi (er moeten al bij al 5 mensen per jaar op die top geraken, zonder parapente).

De vlucht vanaf de top van de Mont Blanc. Een ballistische vlucht van een uur, 4.300 m hoogteverschil (als je landt in Passy), waarbij je over mythische plaatsen vliegt.

Het decor van de Toubkal in Marokko, met zijn tweeën op de top met een lichte rugwind. Lang soarend langs een granieten muur bij de Noorse zee op de Lofoteneilanden.

Oh ja, mijn eerste vlucht met Oli Stamford, ik heb wel op hem overgegeven 😊

Thibault:

Ik had de kans om veel magische momenten te ervaren dankzij hike & fly ! Of het nu op lange tochten, verbeterde zakvluchten, het onverwachte of zelfs successen op wedstrijden waren.

Toch hebben we ook wat minder vrolijke herinneringen. Als ik een moment moest beschrijven, zou ik kiezen voor een einde van de dag op de Bornes To Fly 2018 in het gezelschap van Gaetan en Lode. Als we onze 3000ste hoogtemeter van die dag beginnen en op de top van de Petit Môle aankomen, ontduchteren we... De klim vond plaats onder een blauwe hemel, het is 18.00 uur, we hoopten op een laatste kleine thermiek om ons toe te laten een paar zuurverdiende kilometers te halen! Helaas, wanneer we aankomen op de top, regent het op Cluses, het dondert op de Bornes en richting het Mont Blanc-massief is het westen van de Chablais de enige regio die min of meer gespaard wordt. Geen tijd om rond te hangen, deze laatste micro-cross verandert in een redden-wat-redden-kan naar het volgende keerpunt. Tevergeefs, het rondvliegen van het parkoers van de volgende dag zal heel moeilijk zijn.

Parapente veroorzaakt veel emoties, in 2 minuten kun je van euforie naar ontzetting gaan. Dat is precies wat er gebeurde op die dag, we waren vervuld van hoop om uiteindelijk te worden gevuld met frustratie. Helaas, het is het spel en het is ook dankzij deze fouten dat we vooruitgang boeken!

Marc:

Er zijn er zoveel... En wat voor mij bijzonder is, is daarom niet altijd bijzonder voor een ander.



Frédéric :

Op een dag bevond ik mezelf alleen met Chrigel Maurer in de thermiek. Ik kan je wel zeggen dat ik me toen volledig heb gegeven! Later op de dag kom ik hem al stappend weer tegen (laten we duidelijk zijn, hij moet een half dozijn meer keerpunten als ik hebben gerond), en hij vraagt me of ik het was met de Gradiënt Nevada, wat ik bevestig. Hij klopt me op de schouder en zegt: "Goed gevlogen." Het is stom, maar als je je de hele dag volledig hebt gegeven, doet dat echt plezier.

Dimitri:

Niets is echt anekdotisch in het hooggebergte !

BVVF: Welk advies zou u geven aan piloten die deze praktijk zouden willen beginnen ?

Dimitri:

Wandelaar(ster), sportieveling(e) en goede gepassioneerde pilo(o)t(e), verspil geen seconde! Identificeer waardevolle bronnen van weersinformatie en over bergwandelen en bekijk IGN-Topo bergkaarten en Google Earth.

Kies realistische routes bij het samenstellen van de grond- en vliegroutes. De wind is vaak sterk boven de 4000m, maar er zijn altijd startbare windows. Je kan bijna altijd starten 400 m lager.

De uitrusting heeft in het begin relatief weinig belang als je sportief bent. Ontmoet de beoefenaars door deel te nemen aan evenementen of wedstrijden waar persoonlijke

vliegervaring geen doorslaggevend criterium mag zijn, omdat de piloot besluit het parkoers te vliegen, maar hij het ook nog steeds te voet kan afleggen (Pilotenbrevet-niveau maar wel zelfstandig kunnen starten en landen op plaatsen die hiervoor normaal niet voorzien zijn).

De wedstrijden zijn vriendschappelijk en het avontuur altijd menselijk.

In het hooggebergte moet men wat betreft de timing steeds in gedachten houden dat het noodzakelijk kan zijn om te voet naar beneden te gaan als het weer verslechtert en dit zelfs na een lange klimtocht met een echte rugzak.

Dus, in H&F, stappen we... altijd.

Thibault:

Mijn eerste advies is om doelen te stellen die in verhouding staan tot zijn mogelijkheden. Vertrek niet direct op grote tochten!

Een succesvolle tocht vereist een goede voorbereiding, de route moet grondig worden nagegaan, de juiste apparatuur, het ideale weer, het lichaam en de geest klaar om de inspanningen aan te vatten.

Vervolgens, hou energie voor de afdaling, in vlucht of te voet. Wees niet bang om naar beneden te lopen en durf nee te zeggen! Het is "gemakkelijk" om risico's te nemen om de pijnlijke afdaling te voorkomen... Je moet echter in staat zijn om verstandig te zijn en te aanvaarden dat vliegen niet veilig is...



Tenslotte, aarzel niet om advies te vragen aan anderen, aarzel niet om informatie op het internet te lezen, men vindt er veel leuke info!

Degenen die de behoefte voelen om begeleid te worden, kunnen contact met mij opnemen! "H&F-leeruitstappen" staan gepland dit voorjaar, in België en in de bergen!

Marc:

Kies een week of paar dagen met mooi weer (want met regen is het -voor mij althans- heel wat minder leuk), bereid je goed voor maar blijf minimalist qua materiaal en vertrek.

Zelf een route uitstippelen is niet echt nodig. Zorgen dat je alle dagen een meteoanalyse kan maken is dan wel belangrijk. Drome, Apennijnen en Piëmont-regio en waarschijnlijk zuidoost-Spanje (Sierra Nevada en meer noordelijk) zijn mooie regio's om te doen in de lente/herfst.

De volledige Alpen vanaf dat de sneeuw genoeg gesmolten is... Wees ook niet katholieker dan de paus, er is niets verkeerd met de bus of de trein nemen om een bepaalde afstand af te leggen om maar een voorbeeld te geven...

Frédéric :

Als u niet beschikt over de logistiek om u te volgen, begin dan met ééndagstochten. Hierdoor kan u uw uitrusting dagelijks aanpassen, men leert veel in het begin. Voel je niet verplicht om te

investeren in al de uitrusting vanaf het begin, het werkt ook met standaardmateriaal... het is gewoon zwaarder.

Begin ruim op voorhand met het maken van een inventaris van de uitrusting die u wilt meenemen, het zijn de kleine details die uw dag kunnen verbeteren.

En tot slot, een beetje fysieke voorbereiding kan geen kwaad!

Nicolas:

Je hoeft geen superparapentist te zijn. Persoonlijk ben ik een heel erg gemiddelde piloot. Als je een beetje fit bent, je in staat bent om zowat overal te starten, te kunnen improviseren en heel snel kan beslissen waar je gaat landen, probeer het dan !

Maar bovenal moet je je kunnen aanpassen, lager in de de helling en soms veel lager, een extra uur lopen of de vlucht opgeven bij de minste twijfel.

We willen Thibault, Marc, Frédéric, Dimitri, Nicolas en alle andere beoefenaars van H & F bedanken voor hun hulp bij het maken van dit artikel.

We hebben hun passie voor de H & F uiterst interessant gevonden en hopen dat deze paar regels (en de geweldige foto's die ze ons zo vriendelijk hebben gestuurd) je net zoveel hebben geraakt als ons en dat deze getuigenissen je zullen inspireren.

Mevrouw, meneer, (NVDR: dit is een vertaling van de originele Franse tekst)

Op initiatief van het Parc Naturel Marin des Estuaires Picards et de la Mer d'Opale (PNMEPMO) heeft het Franse Agentschap voor biodiversiteit (AFB) de prefectuur verzocht twee departementale biotoopbeschermingsbesluiten in te voeren om de broedplaatsen van twee bepaalde vogelsoorten te beschermen. De twee betrokken locaties zijn de kliffen van Cape Blanc Nez en de Pointe de la Crèche.

Het verbod heeft onder meer betrekking op de parapente-beoefening van 1 januari tot 31 augustus, dus **8 maanden op 12**.

Wij beschouwen deze besluiten overdreven (zoals ze nu zijn) wat betreft de periode van het verbod, maar ook wat betreft de grenzen van de betrokken sectoren:

- Ten eerste geografisch gezien. Er is nog nooit nesten geweest van Fulmar Boréal aan de zuidkant van het Pointe de la Crèche, en op de kliffen van Cap Blanc Nez bevinden de laatste nesten bij de 1e tunnelopening. Alle gepubliceerde documenten getuigen hiervan.
- Vervolgens wat betreft de periode. Het verbod is gebaseerd op een nestperiode van **8 maanden**. Echter, zoals de deskundigen schrijven, is de broedperiode van de Fulmars 4 maanden.

Dus waarom deze verboden?

Andere regio's zijn betrokken met het behoud van dezelfde kolonies broedvogels, met name in Normandië. Deze regio's hebben ervoor gekozen om menselijke activiteiten te verzoenen met de bescherming van vogels. Als bewijs: de APPB met betrekking tot de kliffen van de Bessin verbiedt alleen vliegen voor gemotoriseerde vliegtuigen en slechts 6 maanden van het jaar (zie overeenkomst van de Falaises du Bessin occidental).

Sinds meer dan 10 jaar verbindt een overeenkomst de lokale parapenteclub, le Conservatoire du Littoral, de Conseil Général du Pas de Calais en EDEN 62. Dit verdrag heeft bijgedragen tot de regulering van de parapentebeoefening op de sites van de 2 Caps en in het bijzonder om de no-fly periode te doen respecteren. (Zie overeenkomst tussen de club Paral'aile 62, de Conservatoire en de C.G. 62).

Het lijkt erop dat deze wederzijdse verbintenis een succes was, aangezien de betrokken vogelpopulaties vergrootte op de vliegplaatsen van de Caps (zie aanhangsel 4: Reproductie-overzicht 2019).

Onze constatering is eenvoudig: deze besluiten zijn meer bedoeld om de site van de Caps '**onder een stolp**' te zetten dan om de vogels te beschermen.

Is het de politieke wil om parapente van deze sites te verbannen?

Als dat zo is, dan zou de Côte d'Opale zich beroven van het positieve beeld overgebracht door natuurrecreatie, toeristen zullen gaan naar voor buitenactiviteiten 'gastvrijere' regio's.

Het is dus een deel van de lokale economie, gebaseerd op toerisme, dat zal

lijden onder deze verboden. Er staan nu veel jobs op het spel, is dit wel het juiste ogenblik?

Is het vanuit ecologisch oogpunt ook niet verkieslijk om deze praktijken in onze regio toe te staan in plaats van lange verplaatsingen naar andere verafgelegen locaties aan te moedigen?

We zijn vastbesloten om deze besluiten te bestrijden zoals ze er nu voorstaan en we vragen uw steun, zodat onze mooie kustlijn niet alleen een toevluchtsoord voor vogels wordt, maar dat de rijkdom van haar activiteiten en tradities behouden blijft.

Publieke onderzoeken die lopen tot **18 december** zijn te vinden op:

1) <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Consultation-publique-Projet-d-arrete-prefectoral-de-protection-de-biotope-du-Cap-Blanc-Nez>

2) <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Consultation-publique-Projet-d-arrete-prefectoral-de-protection-de-biotope-de-la-Pointe-de-la-Creche>

3) <https://www.hauts-de-france.developpement-durable.gouv.fr/?Projet-de-classement-au-titre-des-sites-de-la-pointe-de-la-Creche-et-ses-perspectives-maritimes-vers-les-Deux-Caps-et-les-cotes-anglaises>

Let op: voor punten 1 en 2 (APPB) is het noodzakelijk **paralaile62appb@gmail.com** in CC te zetten om een spoor te hebben uw e-mail, omdat we een antwoord gaan geven aan de AFB (die dus rechter en partij is).

Wij staan tot uw beschikking voor alle bijkomende informatie en uitwisselingen.

Laurent Dewisme (dewisme7@yahoo.fr), Voorzitter van de vereniging Paral'aile 62.

Damien Dewisme (damiendewisme@hotmail.com), Correspondent van de vliegplaatsen van Paral'aile 62.

Sylvain Huret (sullyvain@hotmail.com), Luchtruimreferent voor de regionale vrije vlucht liga.

VEILIGHEID DUOVLIEGEN: SPREADER PASSAGIER/PILOOT – IPPI-6 KAART

Beste leden duopiloten,

Hier volgt een veiligheidsmededeling van onze FFVL-collega's. Het gaat erom uw aandacht te vestigen op een potentieel risico bij het monteren van het pilotenharnas op de spreaders, wanneer de hoofdlijnen van het noodvalscherf op de spreaders worden geleid (en soms in lussen).

Wanneer de hoofdlijnen van de parachute op de spreaders in lussen worden aangebracht zoals op de bijgevoegde foto wordt weergegeven, kan er verwarring ontstaan wanneer de musketon wordt

bevestigd. Zoals u ziet, vormt deze hoofdlijnen dan een lus die kan verward worden met de aanhechtingslus van de spreader.

Wij nodigen u dan ook uit om het overtollige deel van de hoofdvanglijnen in de container van de noodparachute te stoppen en niet in lussen op de spreader aan te brengen, zodat er geen twijfel kan bestaan over het ophangpunt van de musketon van het pilotenharnas. De klittenband op de spreader wordt alleen gebruikt om de hoofdvanglijn van de parachute te "geleiden".



IPPI-6 kaart: houders van het BVVF-Duopilotenbrevet kunnen nu ook een IPPI 6 -kaart bekomen mits het storten van 25 € op de BVVF-rekening met vermelding "IPPI 6 -kaart duovliegen" indien ze lid en verzekerd zijn t.o.v. passagiers.

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

Terugbetaling vliegtickets nationaal team

Wegens de afgelasting van het Europees Kampioenschap wordt het verschil tussen de prijs van de vliegtuigtickets en wat de luchtvaartmaatschappij terugbetaalt, eveneens terugbetaald aan Aron Michiels en Thibault Voglet.

Coo

Louis Neys vraagt aan de BVVF tussenbeide te komen voor zijn bril die stuk ging tijdens een werkdag op de vliegplaats van Coo. Aangezien BVVF-verzekeringen niet kunnen werken en gezien Louis' toewijding gedurende meer dan 20 jaar, wordt besloten om Louis rechtstreeks terug te betalen uit de BVVF-fondsen en dit bij hoge uitzondering.

Louis stelt ook een project voor om de electriciteitslijn op het plateau van Ster, naast de landing, te laten begraven. Voor dit project zijn subsidies nodig van de Waalse gemeente en/of regio, omdat het gaat om een budget van 35.000 €. Louis zal hiervoor een vzw oprichten, maar vraagt aan de BVVF om de kostente financieren van een officiële offerte, omdat deze noodzakelijk is om subsidies aan te kunnen vragen. Een budget van 500 € wordt toegekend.

Beauraing

Het bestuur wil Paul Schmit en Stéphane De Roover hartelijk bedanken voor het akkoord dat met de gemeente is bereikt en al het beheerwerk dat dit met zich mee brengt. De burgemeester lijkt blij met het resultaat en het lijkt erop dat er geen nieuwe klachten meer zijn, maar er zijn ondertussen niet veel vliegdagen geweest te Beauraing, dus moeten we waakzaam blijven en zien hoe de situatie zich ontwikkelt.

BPO 2021

Alles lijkt op orde voor het uitstel van het BPO tot in 2021, dat van 6 tot en met 12 juni in Laragne zal plaats vinden, net na het WK. Olivier bereidt een aankondiging voor.

Reddingsboei 7-Maas

Een buurman van het landingsterrein langs het jaagpad bood aan om terug een reddingsboei op zijn muur te plaatsen, zoals een paar jaar geleden het geval was. Patrick zal contact opnemen met de club Mousquet'Air om te zien of er geen manier is om dit te vragen aan de betrokken gemeente, omdat er ook een Ravel-weg ligt.

Fly

Een Fly is gepland voor december.

Mensen die €35 hebben betaald voor de papieren Fly krijgt hun (papieren) abonnement in 2021 gratis verlengd.

Geozones

Olivier heeft alle vliegplaatsbeheerders opnieuw gecontacteerd om de precieze contactgegevens te verkrijgen, die tijdens de BELANC-vergadering in oktober moeten worden gecommuniceerd.

Glider areas

Olivier maakt begin oktober de balans op met de zweefvliegfederatie. Hij plant een vergadering met de piloten om een project op te stellen dat tijdens de algemene vergadering zal worden voorgesteld.

Monitoren en XC-brevet

Patrick zal een bericht opstellen aan de (Hulp-)Monitoren die nog nooit het examen luchtvaart-reglementering aflegden, waarin gevraagd zal worden dat ze dit zo snel als mogelijk zouden afleggen, zelfs als dat niet nodig was op het moment van de uitgifte van hun (Hulp-)Monitorbrevet.

Volgende vergaderingen

- 13 oktober met Zoom.
- 19 november - locatie of Zoom moet worden bepaald
- 15 december - locatie of Zoom moet worden bepaald.

Brevetten en opleidingen

- Robin Lefebvre bekommt het brevet van Duopiloot parapente.
- Bert Adams krijgt een verlenging van een jaar om zijn opleiding Hulpmonitor parapente te voltooien bij Airsport.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 13 SEPTEMBER 2020 (VERVOLG)

Brevetten en opleidingen (vervolg)

- Bram Declercq verkrijgt het brevet van Tijdelijke Hulpmonitor parapente beperkt tot de school Airsport. Zijn SIV-oefenfilms worden aanvaard als stageattest.
- Sam Zoppé zal het brevet van Tijdelijke Hulpmonitor parapente beperkt tot de school Fou d'L school verkrijgen als hij zijn dossier naar het secretariaat stuurt en dit volledig is. Hij wordt gedelibereerd voor enkele punten op zijn theorie-examen.
- Patrick Brison krijgt toestemming om Duovluchten te doen op de 7-Meuses.
-

Olivier Duplicy krijgt een verlenging van een jaar om zijn opleiding tot Duopiloot parapente af te ronden bij Fou d'L en Au fil du Vent.

Kampioenschap precisielandingen

Zal plaatsvinden op 5 en 6 september en er zijn al meer dan 30 piloten ingeschreven. De organisatie vraagt een subsidie van 250 €, net als de andere Belgische Kampioenschappen. Dit wordt toegekend.

Info vliegplaatsen op website

Olivier en Patrick zullen de informatie betreffende de vliegplaatsen die op de BVVF-website staat, nagaan.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 13 OKTOBER 2020

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

Reddingsboei 7-Meuses

De gemeente wil geen nieuwe boei plaatsen, de oude zou gestolen zijn.

Patrick schat de kosten van het kopen van een boei + houder + voldoende lang touw tussen de 300 en 500 €. Hij zal kijken voor een nauwkeurigere prijs. Aangezien het budget het toelaat, zullen we proberen om de boei te installeren voor het einde van het jaar.

BVVF-jaarrekeningen

Jean heeft een prognose voor de jaarrekening voor 2020 opgesteld en het resultaat is naar verwachting positief.

Dit maakt de aankoop van de boei voor de 7-Meuses en een "test"-weerstation tussen de 500 en 1000 € mogelijk.

Fly

Een Fly moet voor het einde van het jaar verschijnen, bij voorkeur begin december, om de oproep voor het lidgeld en de aankondiging van de algemene vergadering van 30 januari 2021 te kunnen publiceren. Behalve dat is er al een verslag van de PL-wedstrijd, dus er ontbreekt veel inhoud.

Nathanael, Olivier en Aron zullen artikels leveren en andere leden worden uitgenodigd om hetzelfde te doen.

William zal op zoek gaan naar een foto voor de cover.

Deadline: volgende vergadering op 19 november.

BAFH 2021

Thierry Moreau en Jean-Yves stellen voor om deze winter een nieuwe leuke en vriendschappelijke wedstrijd op Belgische vliegplaatsen te houden. Een keer per maand zou er een manche plaats hebben die erin bestaat zo snel mogelijk (gepakt) naar de startplaats te lopen gevolgd door vlieg- en landingsnauwkeurigheids oefeningen.

Zij vragen om van subsidies te kunnen genieten zoals de andere wedstrijden, om aan alle deelnemers prijzen te kunnen bieden. Er wordt 250 € toegekend.

Een uitnodiging wordt verstuurd naar alle leden en clubs.

Rondetafel clubs

Deze rondetafel is, vanwege de COVID-19 situatie, tot nader order uitgesteld. Dit wordt begin 2021 herbekeken.

Geozones

Olivier stuurde alle informatie over de vliegplaatsen naar de vertegenwoordiger van de Aeroclub om deze te communiceren tijdens de komende BELANC-vergadering.

Glider areas

De testperiode van de glider aereas eindigt, Olivier zal weer contact opnemen met de zweefvliegfederatie.

Een vergadering met piloten vond plaats en de taken werden verdeeld om een project te kunnen voorstellen op de algemene vergadering. Deze werkgroep vergadert regelmatig via Zoom.

Nieuwe parapente brevetteksten

Het eerste deel van de tekst over deze brevetten wordt aanvaard. Het praktijkexamengedeelte zal besproken moeten worden tijdens een Zoom-bijeenkomst tussen monitoren.

Ondertussen wordt Jean gevraagd om het deel dat al werd gestemd, te publiceren op de website.

Examen om het monitorexamen te behalen

Er zal een bijeenkomst tussen scholen worden georganiseerd om te zien hoe het afnemen van dit examen, dat in de huidige vorm moeilijk te organiseren is, kan worden verbeterd.

Theoretisch examen

Dit examen van 20 oktober werd afgelast vanwege de COVID-19 situatie. Jean neemt contact op met alle ingeschrevenen.

Cursussen luchtvaartreglementering

Jean gaf de twee lessen luchtvaartreglementering via Zoom, de studenten leken tevreden, hoewel Jean bedenkingen heeft over deze manier van lesgeven.

Frans-Belgische samenwerking in het lieren

Jean beantwoordde de vragen van de FFVL-lierverantwoordelijke, het ging vooral over verzekeringen. Inmiddels is het project om andere redenen opgeschort.

Brevetten en opleidingen

- Nicolas Ancion mag zijn opleiding tot Lierman parapente doen met Frédéric Heurion.
- Quentin Courtois krijgt toestemming om parapente-duovluchten te doen op de 7-Meuses.
- Karlien Engelen mag haar opleiding tot Hulpmonitor parapente aanvangen bij Airsport.
- Karel Vanderheyden mag zijn opleiding tot Hulpmonitor parapente aanvangen bij Airsport.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 19 NOVEMBER 2020

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

7-Meuses: incidenten

Stéphane De Roover van de plaatselijke club vertelt over de incidenten die op een en dezelfde drukke dag plaats vonden op de 7-Meuses, meer specifiek met betrekking tot twee piloten die in de bomen belandden, waaronder een niet-BVVF-gebrevetteerde piloot die geen lid was. Brandweerlieden (GRIMP) moesten worden ingeschakeld en ook een bedrijf om het zeil van het niet-lid, die de BVVF of de autoriteiten niet had ingelicht, te laten verwijderen. De factuur voor de operatie wordt naar deze piloot gestuurd met het dringende verzoek om te voldoen aan de vliegplaatsreglementen en lid te worden van de BVVF. In de tussentijd betaalt Jean de rekening van 363 €.

De andere piloot kwam een paar dagen later weer in de bomen terecht, na zijn eerste scherm gedurende enkele dagen in de bomen te hebben laten hangen

vooraleer het te verwijderen. Zijn tweede scherm werd vervolgens gestolen door onbekende personen, een klacht werd ingediend bij de politie. Een brief zal naar hem worden verzonden waarin er zal worden opgemerkt dat het niet normaal is om zijn scherm meerdere dagen te laten hangen en waarin gevraagd zal worden dat hij de manier waarop hij vliegt serieus herbekijkt.

Stéphane en Patrick schrijven een artikel over het onderwerp voor de Fly.

De lokale club heeft het ook over het organiseren van een "Eekhoorndag" met de GRIMP.

Anderzijds moet een onderzoek worden uitgevoerd naar een mogelijke "112-Procedure" opdat de hulpdiensten niet onnodig worden geactiveerd.

Een andere piloot, die geen lid is van de BVVF maar waarschijnlijk van de FFVL, maakte duovluchten op de 7-Meuses zonder de hiervoor benodigde toestemming. Jean-Yves zal contact opnemen met de Franse club PAP om hen te vragen of hij er lid is, zoniet zal hij contact opnemen met de FFVL, om het vliegplaatsreglement van 7-Meuses en Beauraing mede te delen.

7-Meuses: reddingsboei

Stéphane stelt een boei voor met 30 m touw voor een bedrag van ongeveer 250 €. Dit wordt goedgekeurd, Stéphane zal de aankoop doen en een onkostenrekening naar Jean sturen om terugbetaald te worden. De club zal de boei langs het water installeren.

BVVF-verzekering

Jean-Yves en Jean hadden een ontmoeting met Aviabel, het blijkt dat de statistieken van de afgelopen jaren slecht zijn, vooral als gevolg van een duo-ongeval in 2019, waarbij de passagier ernstig gewond raakte. Maar de rest van de statistieken zal deze verliezen waarschijnlijk niet binnen een redelijke tijd kunnen goedmaken, ondanks de lockdowns in 2020. Aviabel vraagt om actie te ondernemen in verband met de frequentie en de ernst van ongevallen, anders zal het contract niet levensvatbaar blijven met de huidige bedragen.

Jean-Yves vroeg om preciezere informatie over individuele ongevallen en hun (financiële) gevolgen, en Aviabel zal ons deze gegevens verstrekken, uiteraard anoniem gemaakt.

In 2021 staan er twee nieuwe bijeenkomsten gepland met Aviabel om de ongevallen te analyseren en te zien hoe het probleem kan worden aangepakt.

Algemene Vergadering

De datum van 30 januari 2021 wordt, indien mogelijk, "live" gehandhaafd, maar er zal worden bekenen om deze indien nodig elektronisch te houden. Als dit niet haalbaar is, blijft uitstel van de datum mogelijk. Dit zal op deze manier worden aangekondigd in de Fly, de uitnodigingen zullen worden verzonden via e-mail, ten minste twee weken voordien, zoals vereist door de wet.

Volgende vergadering

15 december via teleconferentie.

Fly

Olivier stuurt een artikel over Fly & Hike door.

Er moet een oproep komen voor het lidgeld van 2021. Het is ook noodzakelijk om de nieuwe brevetten te publiceren, met een uitleg van waarom en hoe, Jean-Yves zorgt hiervoor.

Men zou ook een "retro" artikel uit een oude Fly kunnen hernemen. Jean zal proberen iets te vinden.

Geozones

Olivier heeft de lijst van vliegplaatsen met hun coördinaten en contactpunten overhandigd, ze zullen worden gepresenteerd op de BELANC-overlegbijeenkomst in december of januari.

Glider areas

Olivier vat het werk samen van de werkgroep, die streeft naar een meer universele en democratische oplossing voor de live trackers. Voor de ontwikkeling ervan zou een klein budget van 200 € nodig zijn om het te kunnen testen. Dit budget wordt goedgekeurd.

BPO 2021

De Club des Potes en Ciel trekt zich terug voor de organisatie van de BPO in 2021 omdat het bijna onmogelijk is om antwoorden te krijgen van de autoriteiten in Frankrijk tijdens deze COVID-crisis en de tijd dringt.

Nathanael, Aron en William zoeken naar alternatieven.

PCB 2021

Het abonnementsgeld voor de software wordt net als in de afgelopen jaren door de BVVF betaald.

Weerstations

Olivier toont een aantal van de kenmerken van de weerstations die hij bestudeerde (Hofly en iWeather) en ook van degene die werd voorgesteld door de club Les Ailes du Levant (Sencrop). De prijzen zijn nog steeds vrij aanzienlijk en ook andere elementen worden benadrukt. De keuze wordt gemaakt om dezelfde weerstations te plaatsen op alle BVVF-vliegplaatsen die ermee uitgerust zullen worden.

Olivier zal een vergelijkende tabel maken van de drie weerstations tegen de volgende vergadering.

Brevetten en opleidingsaanvragen

Olivier Gillot's aanvraag om zijn evaluatie voor het brevet van Monitor te mogen doen tijdens zijn stage in een buitenlandse school, wordt geweigerd. De evaluatie moet gebeuren in een door de BVVF erkende school waarmee de kandidaat geen financiële banden heeft en waar hij niet werd opgeleid. Robin is bereid Olivier hiervoor bij Airsport te ontvangen.

Verslaggever: Jean.

BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2021

Eind 2019 heeft onze verzekeraar Aviabel (Axis) ons laten weten dat het nodig zou zijn de verzekeringspremies te verhogen wegens de slechte statistieken van het BVVF-contract over de laatste jaren en een algemene premieverhoging in de luchtvaartsector. Als tegenprestatie heeft Aviabel de waarborg voor opsporings- en reddingskosten verdubbeld tot 6.000 €. Maar ondanks de verhoging van meer dan 10% van de verzekeringspremies, had de raad beslist het lidgeld voor 2020 op hetzelfde niveau te houden dan in 2019, maar vervolgens heeft de algemene vergadering van februari een kleine verhoging voor 2021 beslist (zie tabel).

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

	<u>Zonder verzekering (1)</u>	<u>Met verzekering (2)</u>
Gewoon lid	75 €	100 €
Eerste lidjaar	60 €	85 €
Na 31 augustus 2020	30 €	55 €
Supplement papieren Fly!	+ 35 €	+ 35 €
PREMIUM-lid (vliegplaatsen steunend lid)	+ 40 €	+ 40 €
Verzekering BA duo-passagiers (3)		+ 55 € / + 150 € / + 300 €
Verzekering hulpmotor (4)		+ 30 €
IPPI 4, IPPI 5 of IPPI-6 -kaart (5)		+ 25 €
FAI-Sportlicentie (6)		+ 5 €

(1) De lidkaart wordt pas afgeleverd indien u een bewijs van een verzekering Burgerlijke Aansprakelijkheid voor het deltavliegen 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 deltavliegen 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), XC-Piloot (IPPI-5) of Duopiloot (IPPI-6) 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, Mauritanië, Nigeria, Noord-Korea, Pakistan, Peru, Soedan, Somalië, Syrië, Jemen; de regio's van, Abchazië, Donetsk en Lugansk in Oekraïne, Zuid-Ossetië, Nagorno-Karabach, het Noord-Kaukasisch federaal district, de noordelijke Sinaï in Egypte; en alle landen waar luchtvaart onder sancties van de Verenigde Naties staat.

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.bvvf.be/members/registration>.

MOGELIJKE BIJKOMENDE DEKKINGEN BOVENOP DE BVVF-BASISVERZEKERING

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 (ten vroegste 20/12/2020) tot 31 december 2021.

Dekking lichamelijke letsels ten gevolge van een vrije vlucht –ongeval

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

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

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

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

Optie 5 Overlijden + permanente invaliditeit (1) + medische kosten	Dekking basisverzekering			Bijkomende dekking			Totale dekking			Supplement per jaar
	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Overlijden	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	125,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	50.000,00 €	50.000,00 €	5.000,00 €	53.750,00 €	57.500,00 €	7.500,00 €	250,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	75.000,00 €	75.000,00 €	7.500,00 €	78.750,00 €	82.500,00 €	10.000,00 €	375,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	100.000,00 €	100.000,00 €	10.000,00 €	103.750,00 €	107.500,00 €	12.500,00 €	500,00 €
	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	125.000,00 €	125.000,00 €	12.500,00 €	128.750,00 €	132.500,00 €	15.000,00 €	625,00 €

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