

Fly!

121



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

Olivier Georis

0486 31 34 36

olivier.georis@skynet.be

BESTUURDER

Jean-Yves Squifflet

0474 555 961

mail.jy.squifflet@gmail.com

BESTUURDER

William Sterckx

0495 386 066

william.sterckx@telenet.be

BESTUURDER

Koen Michiels

0470 881 119

paraglidingkoen@gmail.com

BESTUURDER

Aron Michiels

0472 090 104

aron.michiels@gmail.com

BESTUURDER

Nathanael Majoros

0473 289 813

fbvl@majoros.net

BESTUURDER

Patrick Brison

0479 900 166

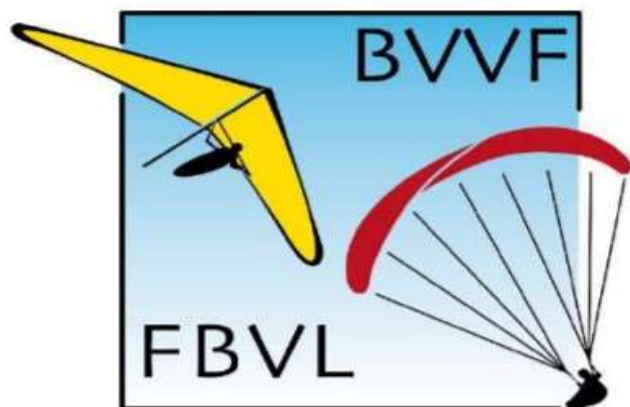
pbn@skynet.be

BESTUURDER

Robin Lefebvre

0496 566 493

robin@airsport.be



INFO

BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW

Vereniging zonder
winstoogmerk

Belgisch Staatsblad van 22
februari 2005.

Ondernemingsnummer:
0416058635.

Maatschappelijke Zetel:
Montoyerstraat 1 bus 6 te
1000 Brussel.

SECRETARIAAT

P/A Jean Solon

Stationstraat 103

B-2860 Sint-Katelijne-Waver

TEL/FAX: 015 32 18 20

E-mail: info@fbvl.be

WEBSITE

WWW.BVVF.BE

INHOUDSOPGAVE

- 4** **Woordje van de voorzitter**
- 5-19** **De vliegplaatsbeheerders aan het woord**
- 20** **Heropening Beauraing + werken 7-Meuses**
- 21** **Rooiwerken Strépy-Bracquenies**
- 22-24** **Aanlegwerken terril van Hornu**
- 25** **Werken parking Coo**
- 27** **Incursie in de TMA van Florennes**
- 28** **Wereldrecord delta Jochen Zeischka**
- 29-30** **Glider Areas Ardennes -project**
- 30-31** **Livetracking, waarom, hoe ?**
- 31-32** **EBSH Tower -app : de status van de LFA-G op
werkdagen... en nog veel meer**
- 33** **Te snel weggevlogen...**
- 34** **Initiatief duurzame ontwikkeling in parapente**
- 35-37** **Mijn avontuur met een oplichter**
- 38-39** **BVVF-lidgeld en verzekeringen 2021**

WOORDJE VAN DE VOORZITTER

Beste leden, hallo.

Ik wilde dit nieuwe nummer van de Fly vooral beginnen met Jean-Yves, die zijn termijn als voorzitter in januari beëindigde, te bedanken voor het enorme werk dat hij de afgelopen jaren heeft gedaan, zonder ooit zijn tijd of moeite te sparen.

Nogmaals dank aan hem.

Ik wil ook de bestuursleden bedanken, die hun vertrouwen in mij hebben gesteld door mij tot voorzitter te benoemen. Ik heb deze verantwoordelijkheid graag aanvaard omdat ik overtuigd ben van de steun van dit kwalitatief hoogstaand team van personen.

Het seizoen 2021 is al in volle gang en de mooie dagen zijn al erg talrijk, de mooie overlandvluchten volgen elkaar op en beetje bij beetje verbeteren de sanitaire omstandigheden.

Iedereen die aan het begin van het seizoen naar een van onze vliegplaatsen ging, kon zien hoe springlevend onze sport is... met een recordopkomst, soms de Anneciaanse sites waardig. Onze activiteit groeit, dat is leuk om te zien. Dit enthousiasme gaat gepaard met een grotere zichtbaarheid, welke op zijn beurt vereist dat we als gemeenschap meer verantwoordelijkheid op ons moeten nemen.

Veel piloten op vliegplaatsen betekent veel verkeer voor de omwonenden van deze sites, veel geparkeerde voertuigen (soms op een zeer "creatieve" manier), enz... Als we willen blijven genieten van de welwillendheid van de lokale bevolking, van hun gastvrijheid, is het erg belangrijk dat we ons ervan bewust zijn dat we enigszins "gasten" blijven. Laten we ons daarom als dusdanig gedragen, in één woord: respectvol. Respect voor de rust op de vliegplaats, respect voor de mensen, respect voor de lokale regels,...

Op dit punt wil de BVVF de actoren in de schaduw eren, die werken zonder hun uren te tellen, uit pure passie, om onze vliegplaatsen te onderhouden, goede burenerelaties te bestendigen... Ik heb het over de vliegplaatsbeheerders. We hebben er een paar geïnterviewd. Misschien ken je ze, misschien leer je ze kennen. Hoe dan ook, zonder hen zouden we niet zulke mooie vliegplaatsen hebben. Dus de volgende keer dat je ze ontmoet, praat dan 5 minuten met hen, laat hen zien dat je hun werk waardeert en respecteert !

Prettige lectuur,

Olivier

Vliegplaatsen van La Roche

Hallo, kan u zich in een paar woorden voorstellen voor onze leden die u nog nooit of maar zelden hebben ontmoet ?

Hallo, mijn naam is Pascal Lhoas, ik woon in onze prachtige Belgische Ardennen en ben al 5 jaar voorzitter van de club Laroch'Ailes. Ik vlieg al zo'n 15 jaar parapente. Aangezien ik veel reis, stelde parapente me in staat om nieuwe plaatsen te bezoeken en boeiende mensen te ontmoeten die ik zonder mijn vleugel nooit zou hebben ontmoet.

[Kunt u ons vertellen welke vliegplaatsen u beheert?](#)

De Club van Laroch'Ailes beheert de sites van Corimont (La Roche), Marcourt en Maboge.

[Kunt u ons iets meer vertellen over deze vliegplaatsen ? Wanneer zijn ze ontstaan, hoe lang heb je er al mee te maken en wat zijn de belangrijkste mijlpalen in het leven van deze sites geweest?](#)

Om deze vraag te beantwoorden wend ik me tot Pierre-Eric Leclercq, oprichter van de club en de voorzitter die mij de fakkel doorgaf. Actief sinds het begin van het avontuur, is hij ons historische geheugen aan dit avontuur. Pierre-Eric, ik geef je het woord.

Bedankt Pascal.

Ik ontdekte parapente in '97. Heel snel heb ik tegen mezelf gezegd dat de streek van La Roche zich voor dit soort activiteiten zou moeten kunnen lenen. Bovendien werd delta en parapente al enkele jaren beoefend in Maboge-Bérisménil.

De eerste vliegplaats, de Corimont, werd in 1999 gecreëerd met de hulp van Marc Zimmer, een lokale toeristische speler. Het Syndicat d'Initiative stemde ermee in om al de aanlegwerken te financieren, het startterrein behoorde toe aan particulieren die het ons gratis ter beschikking stelden. We vonden dezelfde openheid van geest bij de boeren die ons toestonden om hun weiden als landingsplaatsen te gebruiken.

Tegelijkertijd werd het eerste weerstation in België geïnstalleerd, dat telefonisch kon worden bevestigd: deze apparatuur werd ook gefinancierd door het S.I. van La Roche en de installatie werd gedaan door Damien de Baenst (destijds ingenieur bij Mobistar).

Op 8 april 2001 werden de vliegplaatsen van La Roche en Marcourt met veel luister ingehuldigd:

We hadden op zaterdag 7 april een partytent opgezet op de parkeerplaats van de landing van de Corimont. Het regende pijpenstelen !

Het duurde de hele nacht, terwijl een paar van ons de avond -en zelfs de nacht- er doorbrachten met het bewaken van het materiaal, vooral de bierpomp.

Rond 7u 's ochtends, op de 8e, stopte de regen en maakte plaats voor mist, een lage wolk die de start bedekte, kortom een natte bedoening.

Rond 10u begonnen we de startplaats te ontwaren. De eerste gasten begonnen aan te komen, want het was om 11u dat de stad van La Roche en de club alle lokale persoonlijkheden, de pers, de burgemeesters, een jonge Waalse minister genaamd Charles Michel en enkele buitenlandse vrienden uitgenodigd hadden voor de inhuldiging van de drie vliegplaatsen van Le Corimont, Farneur en Marcourt.

Rond 11u ging Big Ben naar boven "om de luchtmassa te testen". Via de radio kondigt hij ons aan dat er bries op de start begint te komen (en het weerbericht had geen NW-wind aangekondigd !)

Om 12u vertrokken Michèle Baptiste, Thierry Moreau en Marco Arnold (destijds 5^e beste piloot in de wereld) om de twee burgemeesters en de minister een vluchtje te laten doen.

De receptie was een ongelooflijk succes van plezier en vriendschap, de zon verscheen en men vloog - en bleef hangen - tot de avondschemering.

Vervolgens liet de vliegplaats van de Corimont Philippe Broers toe te vliegen tot aan de grens van de Vogezen, en organiseerden we er ook Belgische kampioensrondes (met Thierry Moreau), "Cage"-bijeenkomsten, en lieten we (met Alain Petit en William Sterckx) mensen komen zoals Raul Rodriguez en Barbie (2004, 2005 en 2007), the gebroeders Green (2007), Paul Amiell, Dominique Cizeau en enkele anderen...



Pierre-Eric
Leclercq

Vliegplaatsen van La Roche (vervolg)

Het beheren van vliegplaatsen is zeker veel werk. Vertel ons er wat meer over? Waaruit bestaat dit, dagdagelijks?

We hebben het geluk dat we een dynamische club en echt gemotiveerde leden hebben. Met een dergelijke groep van meer dan 60 mensen, zelfs als niet iedereen elke keer kan komen, kunnen we bijvoorbeeld de voorjaarskuisbeurt van onze 3 locaties in een redelijke tijd doen en doorgaan naar het hoofdgerecht, onze traditioneel worstenbrood dat doorgespoeld wordt met een welverdiend bier.

Maar het lastigste deel van het vliegplaatsbeheer vindt dagelijks plaats en ik neem vooral mijn petje af voor Bernard Otte, onze vliegplaatsmanager, die altijd op oorlogsvoet is om ervoor te zorgen dat we op onze sites kunnen blijven vliegen. Het is essentieel om iemand te hebben die letterlijk en figuurlijk dicht bij de verschillende eigenaars, huurders of lokale autoriteiten staat.

De Covid-periode die we doormaken is bijzonder lastig met betrekking tot het opstellen van gezondheidsregels en het communiceren met de autoriteiten of beoefenaars.

Men kan zich voorstellen dat relaties met burens en autoriteiten belangrijk zijn en dat je daar veel tijd aan besteedt. Welke feedback krijg je van deze mensen?

Communicatie en goede relaties met lokale actoren, is de sleutel tot de duurzaamheid van onze vliegplaatsen.

De overgrote meerderheid van huurders en eigenaars hebben een gunstige ingesteldheid ten opzichte van parapente, maar laat één afsluiting open, breek twee draden zonder ze te repareren, land in het midden van de paarden in een verboden veld, ... en de situatie verslechtert zeer snel.

Aan de kant van de overheden is er, zowel op La Roche (Corimont) als op Rendeux (Maboge, Marcourt), een echte wens om deze activiteit te

ondersteunen die zo'n bucolisch beeld van onze regio geeft.

Vliegplaatsen beheren is veel werk, maar zeker ook bevredigend. Wat motiveert je, of houd je gemotiveerd om op deze manier te blijven investeren in het belang van de gemeenschap?

De gezelligheid, tussen piloten natuurlijk, maar heel bijzonder binnen onze club van Laroch'Ailes.

Het nut ook, onze sites zullen niet worden onderhouden, en nog minder zich ontwikkelen, als er niet voldoende mensen betrokken zijn. Het is een beetje moeilijk, maar ik vertel piloten meestal dat als ze de afgelopen 12 maanden niets voor parapente hebben gedaan, ze eigenlijk parasiteren op de activiteit en deze zou hierdoor kunnen afsterven. Ik nodig elke lezer van de Fly uit om zichzelf deze vraag persoonlijk te stellen.

Zelfs als u niet in een structuur (club) bent, belet niets u om op werkdagen op te dagen met een bosmaaier en een handje te helpen. Onlangs heeft een parapentist die in La Roche werkte, contact met me opgenomen om ons te komen helpen op de onderhoudsdag van de vliegplaats en de club en de vliegplaatsen te leren kennen. We verwelkomden hem uiteraard met open armen, een broodje met de ene hand, een biertje in de andere.

De activiteit evolueert, we zien steeds meer piloten op onze vliegplaatsen. Is dit een positief punt voor jou? Zie je daar risico's in?

De algehele toename van het aantal piloten lijkt mij een feit. Het zou ongepast zijn om kritiek te leveren op het groeiende succes van onze sport. Maar als tegelijkertijd het aantal en de kwaliteit van onze sites

stagneert of zelfs afneemt, bevinden we ons in een heel spannende situatie die uiterst gevaarlijk is voor de toekomst van parapente in België. Zoals iedereen zie ik veel meer sites sluiten dan sites openen. De trend moet worden omgedraaid.



Vliegplaatsen van La Roche (vervolg)

Jullie zijn regelmatig in contact met omwonenden en de autoriteiten. Wat zijn de belangrijke zaken waar onze leden op moeten letten? Willen jullie dat onze leden sommige gedragingen wijzigen? Heb je verzoeken of wensen voor onze leden?

Met het risico te lijken op coach van jonge voetballers, zou ik zeggen: respect.

Vooreerst respect voor de plaatselijke bevolking. De boer die je ontmoet zonder hem te begroeten omdat hij je een beetje nors lijkt, kan de pachter zijn van het terrein waarop je landt.

Respect voor het werk dat door de lokale piloten gedaan wordt. Breng onze goede relaties niet in gevaar door weg te lopen als je onhandig een prikkeldraad hebt gebroken. Ga naar de landbouwer die zich in het naastgelegen veld bevindt, meld het aan de vliegplaatsbeheerders, speel indien nodig uw RC-verzekering uit. Wees verantwoordelijk.

Naleving van de regels ook. Die van de vliegplaats, omdat ze vaak met moeite zijn onderhandeld met de verschillende actoren, maar ook de luchtvaartregels, om ervoor te zorgen dat we onze speelruimte behouden.

De BVVF ondersteunt jullie zo goed mogelijk, maar alles kan worden verbeterd. Wat zijn je belangrijkste verzoeken aan de BVVF?

In de eerste plaats wil ik erop wijzen dat wanneer we om steun van de federatie hebben gevraagd, het antwoord steeds positief is geweest.

Zonder een magische oplossing voor te stellen, zou ik aandringen op de investering in de duurzaamheid van onze sites. Misschien moet de federatie een beleid hebben van geleidelijke aankoop van onze vliegplaatsen, of zelfs van huren op lange termijn. In ieder geval moeten we vliegplaatsbeheerders actief blijven ondersteunen.

De federatie is voor ons ook een zeer goed communicatiekanaal dat ons in staat stelt om belangrijke

boodschappen effectief over te brengen aan de parapentegemeenschap. Een communicatiekanaal dat moet worden behouden en waarschijnlijk aangevuld moet worden met uitwisselingen tussen vliegplaatsbeheerders, vooral wanneer de startrichtingen vergelijkbaar zijn.

Zonder lopende onderhandelingen te onthullen of in gevaar te brengen, kan je ons vertellen of jullie plannen hebben voor jullie vliegplaatsen?

Slechts 3 jaar geleden werkten we op een zuidenvliegplaats buurt van La Roche. We moesten uiteindelijk dit vliegplaatsproject, dat we Harzée noemden, opgeven.

We hebben doorgezet en velen zullen het grote gat in de bossen van Marcourt hebben opgemerkt. Dit is een nieuw zuidenvliegplaatsproject waar we aan werken. Onze onderhandelingen met de verschillende actoren vorderen goed en we hopen dat we de obstakels die er nog zijn zullen overwinnen. In de tussentijd mag een kleine groep testpiloten er vliegen om de veiligheid ervan na te gaan. Op dit moment danken we de piloten voor het afzien van het vliegen aldaar en hopen we ze te ontmoeten bij de inhuldiging ervan.

Tot slot, welke adviezen/opmerkingen wil je aan onze leden geven of maken als zij komen vliegen op de vliegplaatsen waar jullie voor zorgen?

Naast de eerdere aanbevelingen wil ik de nadruk leggen op zelfdiscipline, vriendelijkheid, wederzijdse hulp en advies en ondersteuning voor nieuwe piloten, zodat ze in alle veiligheid vorderingen kunnen maken.



De Henegouwse terrils



Alain Grenier, ik ben geboren in 1960 en ik word volgend jaar juni 61 jaar.

Mijn parapente-debuut dateert van 1990 en mijn eerste starts werd gemaakt met Yves Borreman en de school Confluence op een leshelling in de buurt van het Erasmusziekenhuis (nu een

skipiste). Met Yves gingen we naar andere terrils in de regio van Péronne les Binche waar ik mijn eerste vlucht maakte die naam waardig. Ik sloot me ook aan bij de club van Michel Vandervelde, "Les Condors" met vluchten in de Pyreneeën en de Alpen (Mont Ventoux, St. Hilaire bijvoorbeeld).

Daarna heb ik samen met Georges Monnier naar een lierclub bij Maubeuge vervoegd (La Salmagne).

In 1992 behaalde ik mijn Pilotenbrevet bij de BVVF.

In 1995 besloten we met enkele Franse vrienden om onze eigen club op te oprichten in de streek van Bergen en de Borinage.

En eind 1995 werd de vzw "Les Ailes du Levant" geboren. De naam van de club werd gekozen in functie van een terril die we in die tijd veel bezochten, de terril du Levant in Cuesmes. Deze is Z-ZO georiënteerd.

Toen het nodig was om een voorzitter voor de club te kiezen, was het mij die de lokale piloten kozen en 26 jaar later willen de leden van onze club dit nog steeds niet veranderen.... Lollllllll

Bijna 15 jaar lang was ik lid van de Raad van Bestuur van onze federatie (BVVF ik werkte in de commissie "Vliegplaatsen").

Aan het begin van ons epos (voor 2000) en met het hele team van lokale piloten van die tijd, hebben we de meest interessante terrils van de Borinage en La Louvière uitgezocht; waar we nadien vele jaren voor zouden moeten zorgen.

We hadden de terril van de Levant voor Z tot ZO, de terril van 7 en 8 (destijds terril van Hornu genoemd) ZW-W-NW en O, de terril van Crachet (ZW) te Frameries, de terril van Strépy-Bracquenies (A-EW en N) bij La Louvière en de terril van Roton (Farciennes) O-ZO in de streek van Charleroi weerhouden.

Vanaf het begin realiseerden we ons dat er onderhoudswerkzaamheden zouden moeten worden uitgevoerd en moesten we contact opnemen met de eigenaren van elk van deze sites om de nodige vergunningen te verkrijgen.

Voor de terril du Levant gingddit vrij gemakkelijk met de heer Willy Dréau die ons veel vrijheid heeft gegeven.

Maar er werd toch wel een toegangsrecht gevraagd (250 €)... die vandaag de dag nog steeds door de BVVF wordt betaald. Wij danken de BVVF hiervoor.

Dankzij dit goede contact konden we de start opnieuw nivelleren om het te krijgen zoals het nu is, goed plat.

We konden zelfs een Noordstart openen, waar sommige piloten hebben kunnen vliegen. Vandaag hebben we deze oriëntatie een beetje laten vallen omdat het een beetje gevaarlijk is om de landingsplaats vlak ervoor bij een aannemer te bereiken. Jammer misschien...

Voor de landing aan de zuidkant was het een andere eigenaar, waar paarden waren, maar ook daar kwamen we nooit echte problemen tegen. We hadden en hebben nog steeds goede contacten.... met het flesje wijn (public relations) dat altijd plezier doet.

Voor Hornu (terril du 7 et 8), terwijl alles goed ging met de eigenaar IDEA (intercommunale waarmee we snel een gebruiks- en beheersovereenkomst ondertekenden), zijn de zaken niet best verlopen met de burgemeester van destijds, die ons een jaarlijks toegangsrecht wou laten betalen. Gelukkig is dit met zijn opvolger aanzienlijk verbeterd. Fabrice Jospin, bekend als Tintin (Kuifje), heeft me ook verschillende keren vergezeld tijdens vergaderingen met de huidige burgemeester. Op dit moment hebben we ook goede betrekkingen met de schepen van Ruimtelijke Ordening, de heer Michel Vachaud, die ik een paar dagen geleden aan de lijn had voor ons recente werk op de landing. Persoonlijk had ik ook goede contacten met personen van het IDEA, waaronder een zekere Bernard Godart die zelfs een vriend werd. Goede relaties makkelijker dingen veel gemakkelijker.

In Hornu zijn de laatste grote werken zeer recent, ze zijn slechts een paar weken oud, het is bij de landing waar we de hele noordkant afgeplat hebben, want er was een boord waartegen verschillende piloten tegen gevolgen zijn na slechte en te korte aanvuchten.

Ik ben persoonlijk naar de landbouwer gegaan om hem op de hoogte te brengen van deze werken, zodat hij zich bewust zou zijn van wat we precies van plan waren te doen.

De vorige werken gaan 4 of 5 jaar terug, toen we de toestemming van het IDEA kregen om aarde met een vrachtwagen te brengen met de bedoeling gras te zaaien om een prachtig grasveld voor onze schermen te verkrijgen. De operatie is succesvol verlopen dankzij de financiële steun van de federatie.

Persoonlijk heb ik veel goede contacten gehad met de eigenaars van de sites of met de gemeente. Ik denk dat deze contacten erg belangrijk zijn om bekend te zijn en niet worden gezien als individuen die zomaar wat doen. Voor deze mensen of administraties is het beschikken over de naam van een beheerder of een beherende club erg belangrijk voor communicatie of feedback van buitenstaanders die vaak vragen stellen over onze activiteiten.

Omdat we voor de meeste van onze mijnsites goede contacten hebben, proberen we zoveel mogelijk met de eigenaars te communiceren want ze waarderen het om op de hoogte te zijn van onze acties. Soms helpen ze ons zelfs zoals op dit moment voor de terril van Anderlues waar het ook een schepen (Philippe D'hollander) is die tussenbeide kwam voor de ontwikkeling van een (Noord)landing met materiaal van de gemeente. Voor Anderlues hebben we het geluk dat deze schepen ook een beoefenaar van de vrije vlucht is, hij begrijpt onze wensen beter.

Voor de kolenberg van Hornu hebben we al het geluk gehad dat nationale televisieploegen (RTB, RTL, Télé Mons Borinage) reportages zijn komen maken: www.lesaisledulevant.be (men spreekt over ons).

Het beheer van de vliegplaatsen maakt het mogelijk om een jaarlijkse agenda van werkdagen te plannen waar we vrienden en leden van de club ontmoeten, die we anders niet zien. Die dagen dat iedereen echt plezier beleeft aan het geven van een beetje van zijn vrije tijd voor het gebruikelijke onderhoud (landinggebieden maaien, struiken snoeien, grond brengen en zaaien enz...) eindigen altijd met kleine vriendschapsdrinks en het kleine stukje suikertaart. Het is ook een manier om terug banden te smeden met mensen die we al een tijdje niet meer hadden gezien. Het is motiverend als je het aantal mensen ziet dat een handje komt helpen. En het is vaak tijdens deze dagen dat nieuwe leden zich aansluiten. Het is ook motiverend om te zien dat nieuwkomers in de club zich ook inzetten voor het onderhoud van de vliegplaatsen.

Komen vliegen is goed, maar een beetje van je tijd geven om een vliegplaats in goede staat te houden, maakt ook deel uit van het spel.

We hebben het geluk dat onze mijnsites niet te dicht bij huizen liggen, zoals bijvoorbeeld in Beauraing. Dit voorkomt verwijten als onze vogels iets te hard schreeuwen om hun plezier te uiten.

Het is echter nog steeds belangrijk dat onze leden, die zich verplaatsen naar andere vliegplaatsen, gemakkelijk de juiste informatie vinden om problemen te voorkomen (up-to-date informatieborden op de vliegplaatsen bijvoorbeeld).

Vaak klimmen nieuwsgierige mensen naar de top van de terril (Hornu bijvoorbeeld) om ons beter te bewonderen, een foto van ons te maken of ons te filmen.

Ook op onze terrils is het aantal piloten toegenomen, maar de sfeer is altijd uitstekend gebleven.

Het niveau van de piloten is heel verschillend, iedereen zal zijn gading vinden en als de weersomstandigheden het toelaten, kunnen verschillende piloten tegelijkertijd vliegen en vervolgens toelanden om een beetje ruimte te laten voor de anderen. Hier, waarschijnlijk meer dan elders, is kennis van de voorrangsregels essentieel om botsingen te voorkomen. We vliegen dicht bij elkaar, soms dicht bij de helling, we moeten waakzamer zijn omdat fouten minder vergeven worden.

Wanneer een voor de vliegplaats "vreemde" piloot voor het eerst op een start aankomt, en de informatie om de een of andere reden niet beschikbaar is, moet hij deze informatie vragen aan de piloten die op de vliegplaats aanwezig vooraleer te starten, en zelfs om hem te adviseren voor een ideaal vluchtplan (ik denk aan Andenne). Dankzij onze WhatsApp-groepen circuleert de informatie ook heel goed. Uiteraard, als ik voor de eerste keer naar een vliegplaats ga (die ik dus niet ken), wacht ik niet om op de vliegplaats te zijn om informatie te verzamelen, men moet zich informeren voordat we erheen gaan.

Ik heb geen spijt van alles wat ik in al die jaren heb kunnen doen, het heeft me veel tijd gekost, maar het heeft me in staat gesteld om veel ontmoetingen te doen, de ene net zo interessant als de andere, en veel vrienden te maken. Ik heb slechts één spijt: ik vlieg nu niet genoeg meer.

DE Vliegplaatsbeheerders aan het woord

7-Meuses en Beauraing (foto's: Geert Janssens)

Hallo kan u zich in een paar woorden voorstellen voor onze leden die u nog nooit of maar zelden hebben ontmoet ?

Ik ben begonnen met vliegen in 2006 en ik ben lid van de PAP-club en ook een van de oprichters van de club van Godinne, "les Mousquet'air" die we in 2013 hebben opgericht. Geleidelijk aan namen we het beheer van twee vliegplaatsen over en we zijn ook al een paar jaar bezig met het openen van anderen.

Kunt u ons iets meer vertellen over deze vliegplaatsen? Wanneer zijn ze ontstaan, hoe lang heb je er al mee te maken en wat zijn de belangrijkste mijlpalen in het leven van deze sites geweest?

Lang geleden werden deze twee sites geopend door deltisten in een tijd dat parapente nog niet of nauwelijks bestond. Ik herinner me dat ik al met mijn vader de delta's op de 7 Meuses ging bekijken toen ik een kind was. In Beauraing werd er sinds begin jaren '80 met deltas gevlogen. Ik ben al heel snel begonnen met het beheren van deze twee locaties, eerst in samenwerking met de beheerders van die tijd, Denis Lebrun voor Beauraing en Christian Croonenborgs voor de 7 Meuses. Voor Beauraing zijn er veel avonturen geweest, zoals verschillende starts, de huidige is slechts een dozijn jaar open, verschillende sluitingen, waaronder één zeer recent. De 7 Meuses is stabiel, we bevinden ons in een grote toeristische gemeente waar de ontwikkeling van onze sport een troef is. In Beauraing zijn we gevestigd boven een rustig dorpje van de Famenne. Het maakt een groot verschil, elke vliegplaats is anders. Ik zal niet verder gaan met de geschiedenis van deze vliegplaatsen omdat ik een boek zou

kunnen schrijven. Misschien ter gelegenheid van een volgende Fly ...



Het beheren van vliegplaatsen is zeker veel werk. Vertel ons er wat meer over. Waaruit bestaat dit, dagdagelijks?

Als alles goed gaat, bestaat het voornamelijk uit onderhoud van infrastructuur en relaties. Vervangen van windzakken, organiseren van onderhoudsdagen. Voor de 7 Meuses bijvoorbeeld zal

het de komende maanden nodig zijn om een mast bij de hoofdlanding te vervangen, het overstapje te vernieuwen en de nieuwe reddingsboei bij de landing naast de Maas te plaatsen. We moeten ook goede relaties onderhouden met de pachters, eigenaars, boeren en lokale handelaren en bewoners. Zo organiseren we bijvoorbeeld onze avondjes en clubtentjes in La Flèche Brisée te Godinne en niet alleen als het vliegt, we hebben het principe om lokale actoren te worden van de gemeenten die onze vliegplaatsen herbergen en het idee te verdedigen dat onze praktijk toegevoegde waarde biedt in de ontwikkeling van deze gemeenten. Als het mis gaat, is het een ander verhaal... Voor Beauraing moesten we een gloednieuw project dragen om de heropening mogelijk te maken, omdat we heel dicht bij de definitieve sluiting stonden. Ik herinner me nog de woorden van de burgemeester toen we hem

ontmoetten: "Meneer De Roover, uw leden zijn slechts wilden... ". Goed, onlangs hebben we de trend met de gemeente kunnen omkeren, althans dit is de indruk die we hadden tijdens een recente vergadering, en met de bewoners, maar ik tel mijn uren niet meer, noch die van mijn kameraden ...



7-Meuses en Beauraing (vervolg)

Men kan zich voorstellen dat relaties met burens en autoriteiten belangrijk zijn en dat je daar veel tijd aan besteedt. Welke feedback krijg je van deze mensen?

Over het algemeen is de feedback vrij positief en wordt de activiteit zeer gewaardeerd. De ontevredenen, onze tegenstanders, zijn vrij zeldzaam, maar aan de andere kant zijn zij degenen die het meeste lawaai maken. Eén enkele gemotiveerde ontevredene kan al onze inspanningen ondermijnen.



Vliegplaatsen beheren is veel werk, maar zeker ook bevredigend. Wat motiveert je, of houd je gemotiveerd om op deze manier te blijven investeren in het belang van de gemeenschap?

Om eerlijk te zijn doe ik het niet voor de gemeenschap, vanuit mijn oogpunt verdienen de parapentisten hun vliegplaatsen niet. Aanvankelijk begon alles met de Franse club Pointe Ardenne (PAP) en het beheer van hun vliegplaatsen. Ik vond het werk van deze club echt geweldig, ze zijn echt betrokken bij hun streek en zeer goed gevestigd in de lokale gemeenschap. Deze dimensie bestond niet in de provincie Namen, onze vliegplaatsen werden niet (echt) beheerd, de ene na de andere werd gesloten, soms vanwege problemen of gewoon in onbruik geraakt door gebrek aan onderhoud. Toen kwam ik op het idee om een club op te zetten om voor de vliegplaatsen in de provincie te zorgen. Sindsdien ben ik iets minder chagrijnig geworden omdat ik nu weet wat het betekent in termen van persoonlijke investering. Het Covid-jaar is ook erg moeilijk geweest, vooral in de relatie met de

beoefenaars, die nog talrijker waren met alle problemen die daaruit voortvloeien. Dat werd de laatste tijd ook erg gevoeld door de vele mededelingen van de BVVF over het onderwerp of andere lokale clubs. Er wordt heel weinig gesproken over de collaterale schade aan de verenigingswereld veroorzaakt door de crisis en onze beoefenaars, die er net als wij door getroffen zijn, zien meestal niet veel verder dan het topje van hun neus. Ik begrijp dit, ik probeer deze filosofie van de vrije vlucht te handhaven, maar ik ben me er ook van bewust dat de ontwikkeling en het behoud van onze activiteit geen toekomst heeft als we onze mentaliteit niet wijzigen.

De activiteit evolueert, we zien steeds meer piloten op onze vliegplaatsen. Is dit een positief punt voor jou? Zie je daar risico's in?

Dit is uiteraard positief in de context van de ontwikkeling van de activiteit, maar er zijn ook veel risico's vanuit het oogpunt van veiligheid.

Op de 7 Meuses hebben we de afgelopen jaren het aantal beoefenaars zien verdubbelen. We gingen van ongeveer dertig schermen in de lucht op goede dagen naar dagen waar er 60 beoefenaars tegelijkertijd in de lucht waren. Er is een aanzienlijk risico voor botsingen tussen vliegtuigen, praktisch 1 per jaar en soms met ongelukkige gevolgen. Met covid is deze overrepresentatie nog meer toegenomen. De spanningen waren ook reëel met de beoefenaars, voornamelijk niet-gebrevetteerden, soms met heel weinig vluchten, die er met de ellebogen kwamen werken om te kunnen vliegen. Meer dan eens moest ik boos worden en ik tel de discussies die grenzen aan het surrealisme niet meer mee (zoals een piloot die het logischer vond om het risico te nemen in een hoogspanningslijn te vliegen in plaats van te landen langs de Maas...) ... dit alles terwijl we proberen kalm te blijven tegenover een zekere agressiviteit: "Je hebt niet het recht om ons te verbieden", "We doen wat we willen", "Het is de schuld van de BVVF die ons onze brevetten niet laat halen", enz...

Vorige herfst waren de 7 Meuses, tijdens de tweede lockdown, goed voor 6 boomlandingen waaronder 4 met een tussenkomst van de GRIMP (gespecialiseerde brandweerteam), de politie en een magistraat (normale procedure in geval van luchtvaartincident), "reclame" in de lokale pers, een zestigtal buitenlandelingen, vrijwillig of niet, op privé-eigendommen, 2 piloten die in een elektriciteitslijn vliegen (gelukkig niet de hoogspanning), 1 landing op het eterras van La Flèche...



Het beheren van een vliegplaats is vooral het beheren van grote stromen: 80 piloten die gemiddeld 2 vluchten maken op een goede dag zijn 160 starts, 160 landingen, een belangrijke beweging van voertuigen voor shuttles, parkeren, incidenten en zoveel problemen om daarna te beheren. Daarom, zelfs al ben ik nog steeds gehecht ben aan de filosofie van de vrije vlucht, ben ik ervan overtuigd dat dit bij ons niet langer zin heeft. Onze vliegplaatsen zijn te weinig in aantal en te klein om een dergelijke toeloop op te vangen. Als de piloten zich als consumenten blijven gedragen, zullen we via flycards moeten reguleren en naar mijn mening betalende. Ken je nog veel domeinen waar je gratis consumeert? Vrijwilligerswerk heeft zijn grenzen...

[Jullie zijn regelmatig in contact met omwonenden en de autoriteiten. Wat zijn de belangrijke zaken waar onze leden op moeten letten ? Willen jullie dat onze leden sommige gedragingen wijzigen ? Heb je verzoeken of wensen voor onze leden ?](#)



De ene site is de andere niet, je moet je gedrag eraan aanpassen. De grote problemen zijn gemakkelijk op te lossen, het gaat om mobiliteit en het laag overvliegen van privé-eigendommen en het respect hiervoor. Als een lokale bewoner eens van zijn oren maakt, blijf dan low profile en informeer de plaatselijke piloten, de beheerders. Zeg niet: "We zijn hier bij ons, we doen wat we willen"... Dit is niet het geval. Als op de 7 Meuses de sportieve en toeristische praktijk vrij goed wordt aanvaardt, is dit niet het geval van Beauraing. In Beauraing zitten we boven een rustig dorp van de Famenne. Toerisme is welkom, net als sport, maar er wordt ons gevraagd goede praktijken en kwaliteitsvol toerisme te hanteren. Om de rust van de plaats te respecteren. Dit is het project dat we verdedigen en het is belangrijk dat onze leden zich eraan houden als ze de vliegplaats nog lang willen behouden. Het andere punt is respect voor de lokale piloten, de beheerders... dit doet men door zich te informeren, voordat we op een site verschijnen, informeren we ons ! Te veel piloten verschijnen nog steeds zonder

zelfs maar de moeite te hebben genomen om zich te informeren, om de landingen te bekijken of kennis te hebben genomen van de eigenaardigheden van de vliegplaats bij de lokale piloten. Natuurlijk hou je je gedeisd als je zonder brevet op een vliegplaats komt waar dit vereist is... Zo herhaken je ze, als ze al niet in de bomen of de elektriciteitskabels terecht komen. Dit geldt ook voor de ervaren piloten, Beauraing was nauwelijks open of men vraagt me op de start waa de nieuwe landingen zijn. Men kan echter niet zeggen dat we niet voldoende hebben gecommuniceerd...

DE Vliegplaatsbeheerders aan het woord

7-Meuses en Beauraing (vervolg)

De BVVF ondersteunt jullie zo goed mogelijk, maar alles kan worden verbeterd. Wat zijn je belangrijkste verzoeken aan de BVVF?

Of het nu gaat om de BVVF, het bestuur of de clubs en zoals ik hierboven al heb gezegd, heeft het vrijwillige beheer van onze activiteit zijn tijd gehad. Hoewel ik de bezorgdheid van de BVVF begrijp over de verhoging van het lidgeld in verband met de toch al talrijke overlopers van onze leden naar onder andere de FFVL, denk ik niet dat we de activiteit in deze omstandigheden veel langer kunnen behouden of ontwikkelen. De meerderheid van onze beoefenaars heeft een consumentengedrag, en dus is het logisch dat ze op de een of andere manier deelnemen aan de ontwikkeling van onze activiteit. Twee jaar geleden hebben we het idee van een federatie van clubs naar voren gebracht, van hun actievare deelname aan het bestuur, en ik denk dat we in die richting moeten blijven gaan. De clubs kennen de beoefenaars en zullen zeker een grotere impact op hen hebben, zowel met betrekking tot de vliegplaatsen als de luchtruimovertrengingen. Dit is een ander onderwerp waar ik hier heel weinig over heb gezegd, maar net zo belangrijk. Vanuit een persoonlijk oogpunt zou ik ook de flycards naar alle vliegplaatsen generaliseren en laten betalen. Je bezoekt een vliegplaats, dan neem je deel. Dit zou het voordeel hebben dat het lidgeld niet wordt verhoogd en dat het onderhoud en de instandhouding van onze sites wordt verbeterd.

Er is ook nog werk voor de parapente-professionals... Ik vermeldde hierboven de druk die we ondervonden van beginners, van oude rotten... maar wat de professionals betreft, is het niet normaal om op een vliegplaats een betaalde activiteit uit te voeren of te willen uitvoeren en niet deel te nemen aan de financiering ervan.

Zonder lopende onderhandelingen te onthullen of in gevaar te brengen, kan je ons vertellen of jullie plannen hebben voor jullie vliegplaatsen ?

Ja, veel. 2 nieuwe locaties en een rehabilitatie van een oude site staan momenteel gepland staat bij de club. Ik werd ook gecontacteerd door Thierry Moreau die stappen voor veel vliegplaatsen, die in de provincie Namen in onbruik zijn geraakt, opnieuw heeft opgestart. Ik vind dit bevredigend, zelfs als het tijd kost. We werken al 3 jaar aan de opening van een Oosten-vliegplaats, zelfs als de vooruitgang positief is, heb ik nog steeds geen zicht op de realisatie van het project. Covid heeft ook niet geholpen. Met betrekking tot de te rehabiliteren vliegplaats gingen we heel ver in de onderhandelingen, maar stuitten op verzet van jagers. Het dossier ligt dus in de koelkast tot 2023, wanneer de jachthuur afloopt.

Tot slot, welke adviezen/opmerkingen wil je aan onze leden geven of maken als zij komen vliegen op de vliegplaatsen waar jullie voor zorgen?

Respecteer de vliegplaatsreglementen, het luchtruim, de lokale piloten en vooral de eigenaars en uitbaters van onze terreinen.



Rochefort « Rond du Roi » (Noord)

Hallo, kan u zich in een paar woorden voorstellen voor onze leden die u nog nooit of maar zelden hebben ontmoet ?

Cédric Zoller: al meer dan 30 jaar piloot, lid van de Element'Air club, beheerder van de vliegplaats sinds deze bestaat.



Johan Vandenbussche: al meer dan 20 jaar piloot, lid van de Element'Air club, co-beheerder van de vliegplaats sinds 2020.



Kunt u ons iets meer vertellen over deze vliegplaatsen? Wanneer zijn ze ontstaan, hoe lang heb je er al mee te maken en wat zijn de belangrijkste mijlpalen in het leven van deze sites geweest?

Rochefort werd meer dan dertig jaar geleden geopend door de deltisten, daarom is er nog steeds een startschans.

De start was in het begin erg smal en toen, gezien de toenemende vergroting van onze schermen, werd het noodzakelijk om deze te verbreden, in overeenstemming met de DNF-agent van die tijd.

Dit ontbossingswerk werd uitgevoerd door Denis Lebrun.

Het beheren van vliegplaatsen is zeker veel werk. Vertel ons er wat meer over. Waaruit bestaat dit, dagdagelijks?

De site wordt momenteel perfect onderhouden door Alain Peraux.

Op drukke dagen is het soms nodig om het startgebied te markeren om te voorkomen dat piloten te veel samenklitten en om te zorgen dat ze voldoende ruimte laten voor piloten die klaar zijn om op te starten.

In samenwerking met de DNF en de gemeente proberen we een oplossing te vinden voor het uitvoeren van een permanente markering.

We ontmoeten van tijd tot tijd de boer, de eigenaar van de landing, om zijn opmerkingen op te pikken en de huidige goede relaties te behouden.

Men kan zich voorstellen dat relaties met burens en autoriteiten belangrijk zijn en dat je daar veel tijd aan besteedt. Welke feedback krijg je van deze mensen?

De autoriteiten, zowel gemeentelijk als het DNF, ondersteunen onze activiteiten.

De chauffeur van de kleine toeristentrein die stopt bij het uitkijkpunt van de Rond du Roi kondigt de passagiers ook aan: "Als de wind gunstig is, kunnen we grappige vogels zien vliegen" 😊.

Burens of bewoners zien ons ook graag vliegen, sommigen maken foto's van ons en zetten dit soms op social media.

Er liggen geen woningen onder de start, wat de burensrelaties vergemakkelijkt.

Vliegplaatsen beheren is veel werk, maar zeker ook bevredigend. Wat motiveert je, of houd je gemotiveerd om op deze manier te blijven investeren in het belang van de gemeenschap?

De Rochefort-vliegplaats ligt op een steenworp afstand van ons huis.

Het is daarom voor ons essentieel dat deze site overleeft!

De site biedt een groot overlandpotentieel en blijft geschikt voor beginners.

De activiteit evolueert, we zien steeds meer piloten op onze vliegplaatsen. Is dit een positief punt voor jou? Zie je daar risico's in?

Het is waarschijnlijk dat de recente overrompeling van de Rochefortsite verband houden met de COVID-context en de sluiting van de grenzen, waarvan de effecten duidelijk zichtbaar zijn en die na verloop van tijd echte problemen kunnen opleveren.

Bij het starten klitten sommige piloten samen, waarbij de de piloten die vertrekkensklaar zijn aan de rand van de afgrond moeten starten, met weinig aanloop- en manoeuvreerruimte.

Op de parkeerplaats van de start kan de kleine toeristentrein die langs de Rond du Roi rijdt, soms niet meer rond rijden, zo is de parking verstopt door de vele voertuigen.

Eind 2020 en begin 2021 kwamen we dicht bij het sluiten van de landing en daarmee de vliegplaats.

Met betrekking tot de landingen, zelfs al blijft hij welwillend, maakt de heer Lhoas (boer, landeigenaar) zich zorgen voor zijn activiteit, wegens deze overrompeling van de vliegplaats.

Tijdens de laatste hoogdagen telde hij enkele tientallen schermen in de lucht en even veel in het weiland.

Hij wenst dat er geen grondoefeningen meer gebeuren in de weide, dat de schermen zo snel mogelijk worden opgevouwd en dat de weide zo snel mogelijk wordt verlaten.

Hij zou niet verantwoordelijk willen worden gesteld voor een tragedie veroorzaakt door een stier.

Ook jaagt de aanwezigheid van veel schermen en piloten aan de rand van het veld zijn kudde terug naar het uiteinde van de weide, waardoor de runderen niet normaal en vredig kunnen komen drinken.

Jullie zijn regelmatig in contact met omwonenden en de autoriteiten. Wat zijn de belangrijke zaken waar onze leden op moeten letten? Willen jullie dat onze leden sommige gedragingen wijzigen? Heb je verzoeken of wensen voor onze leden?

Volg de instructies op (het nieuwe BVVF-infobord moet worden geïnstalleerd zodra het groene licht is verkregen van het DNF en de gemeente).

Zodra er mensen op de startplaats zijn, maak uw materiaal klaar achter de startzone en niet in het midden ervan... als u aarzelt om op te starten, maak dan plaats vrij in afwachting van de omstandigheden die bij u passen.

Laat zoveel mogelijk ruimte over voor piloten die starten en wacht ruim achter het startgebied.

Enmaal geland, vouw je je scherm op en verlaat je de weide.

Het is belangrijk om goed te parkeren bij de start om een doorgang mogelijk te maken voor de toeristentrein of de nooddiensten!



DE Vliegplaatsbeheerders aan het woord

Vliegplaatsen van COO in het bos van Lancre te Ster (Stavelot) – Door Louis Neys

Laten we eerst krediet geven waar krediet verschuldigd is, ik verklaar me nader. Toen we de onderhandelingen begonnen om een startplaats in het bois de Lancre te openen, was mijn broer Pierre (*links op de foto – NVDR*) gemeenteraadslid in Stavelot. Hij had een enorme invloed, en het was dankzij hem dat de raad ons op 27-08-98 de toestemming gaf om een eerste weststartplaats van 50 m breed en 80 m diep aan te leggen. Hij was er nog steeds voor de oprichting van de zuidstart dat op zondag 1 oktober 2000 werd ingehuldigd, met de steun van de directeuren-generaal van het DNF, de heren DELBEUK en DEFAWE. De zuidstart was toen 36 m breed en 120 m diep. Het was een dennenbos dat gekapt werd met de hulp van Coco's vader, we hebben hem toen zijn



doopvlucht laten doen (de zoon niet aan de vader), jullie kennen de rest. Teruggaand naar mijn klein broertje, die destijds commandant was van de brandweer van Stavelot, hij creëerde een klimteam, speciaal om ongelukkige parapentisten uit de bomen te halen, en er waren er veel. Nogmaals bedankt aan hem.

Wat mij betreft, sinds de ontdekking door mijn zoon Frédéric van parapente te Samoëns in juli '88, waren we op zoek naar de minste openingen in het woud om te kunnen vliegen, en toen de supermogelijkheid zich in Coo aanbod, sprongen we er natuurlijk boven op.

Pierre en Louis Neys (L->R)



Met Claudy Legros, Jean-Marie Remacle en een paar anderen zetten we alles op alles om de startplaatsen proper en startbaar te maken. Omdat ze ook toegankelijk moesten worden gemaakt voor brandweerlieden, werden de wegen en paden heraangelegd.

Zo konden we aan de gemeente en de DNF laten zien dat we serieuze mensen waren. En daarom konden we de twee startplaatsen vergroten, 100 m lang en een hectare grond onder de weststart, 86 m breed en een hectare onder de zuidstart. Natuurlijk hebben we ook gezorgd voor de landingsplaatsen in Coo. Een overeenkomst met Engie geeft ons het beheer van een perceel van 80 m/60 in de grote weide, de rest wordt tegen een kleine vergoeding verhuurd aan PLOPSA. De zuidlanding, gelegen in een agrarisch gebied, wordt verhuurd van de eigenaar. Deze zal bijna gegarandeerd blijven bestaan, op voorwaarde dat ook wij de buurtbewoners respecteren. Voor de toplandingen hadden we het geluk om een stuk land te kunnen kopen dat ons onafhankelijk maakt. We hebben ook een overeenkomst met een lokale boer en we zouden nog geruime tijd gersust moeten zijn.

Dankzij de goede verstandhouding met de gemeente Stavelot zijn we begonnen met de definitieve ontwikkeling van de parking bovenaan, de ontwikkeling van het onderste deel richting het dorp zal waarschijnlijk binnen twee jaar geleidelijk gebeuren.

Blijft op de mat liggen, en de gesprekken zijn hierover gaande, is de realisatie van een nieuwe weg om niet meer door het dorp te moeten rijden om toegang te krijgen tot de parkeerplaats. Het zal toegankelijk zijn vanaf de andere kant, via een weg die komt van de kleine parkeerplaats gelegen op een plaats genaamd Masure. Het pad volgt de grens van het bos langs de weilanden. Laatste werk dat ik op het oog heb: de verwijdering van de stroomvoorziening die het huis op de top van de heuvel bij de weilanden bedient. De nieuwe lijn moet langs de verharde weg worden begraven. Daarna neem ik mijn pensioen, maar daarvoor zou ik graag zien dat een parapenteschool zich op de vliegplaats zou vestigen en alle luchtdopen zou uitvoeren waarover ik elke dag van de week wordt bevroegd. Hoop brengt leven, goede vlucht aan iedereen !



DE Vliegplaatsbeheerders aan het woord

Militaire luchthaven van Bevekom (Beauvechain)

Hallo, kan u zich in een paar woorden voorstellen voor onze leden die u nog nooit of maar zelden hebben ontmoet?

De club Avia Airsports is een onderdeel van "Royal Avia, de Koninklijke Sport- en Culturele Kring van Defensie" en organiseert onder andere reeds een 20-tal jaar lieractiviteiten voor parapente en delta.

Kunt u ons iets meer vertellen over deze vliegplaatsen ? Wanneer zijn ze ontstaan, hoe lang heb je er al mee te maken en wat zijn de belangrijkste mijlpalen in het leven van deze sites geweest?

Het is een niet publieke site ter beschikking gesteld door het Belgisch leger aan Avia-Airsports.

Wanneer de basis gesloten is, meestal in de weekends en op feestdagen, wordt ze getransformeerd naar het grootste lierterrein van het land, waar parapente piloten (alsook delta-piloten) opgetrokken kunnen worden.

Het terrein betreft een oppervlakte van om en bij de 6 vierkante km en ligt op 105m AMSL

In normale omstandigheden wordt er statisch (lier op vaste positie) gelierd aan een kabel van 1800m die parapentes in één ruk kunnen optrekken tot tegen het plafond van 3500ft AMSL.



Optioneel, bij weinig of geen wind, wordt er dynamisch gelierd.

Wanneer de omstandigheden gunstig zijn, is het een uitvalsbasis voor overlandvluchten.

Het beheren van vliegplaatsen is zeker veel werk. Vertel ons er wat meer over. Waaruit bestaat dit, dagdagelijks?

Een protocol is afgesproken met de beheerders van de militaire luchthaven van Beauvechain inzake correct gebruik van het terrein. (Respecteren van de reglementen inzake toegang tot de basis, tijdstippen, aanmeldingsprocedures, gebruik weginfrastructuur, het terrein in onberispelijke toestand houden, scrupuleus vermijden/opruimen van FOD !!)

Men kan zich voorstellen dat relaties met burens en autoriteiten belangrijk zijn en dat je daar veel tijd aan besteedt. Welke feedback krijg je van deze mensen?

Niet van toepassing, we opereren op een besloten terrein



Vliegplaatsen beheren is veel werk, maar zeker ook bevredigend. Wat motiveert je, of houd je gemotiveerd om op deze manier te blijven investeren in het belang van de gemeenschap?

De club geniet mee van de onderhoudsactiviteiten die door de militaire basis beheerd worden.

De (gratis) terbeschikkingstelling van het terrein voor vliegsportactiviteiten is een godsgeschenk.

De activiteit evolueert, we zien steeds meer piloten op onze vliegplaatsen. Is dit een positief punt voor jou? Zie je daar risico's in?

Door de huidige omstandigheden (beperking van buitenlandse reizen, overbevolking van de Belgische sites) is de populariteit van onze club sterk toegenomen, daarom wordt er nu een numerus clausus gehandhaafd op het aantal leden, (van tijd tot tijd aan herevaluatie onderhevig), zodat ieder ten volle aan bod (vliegtijd) kan komen en de activiteiten beheersbaar blijven.

Jullie zijn regelmatig in contact met omwonenden en de autoriteiten. Wat zijn de belangrijke zaken waar onze leden op moeten letten? Willen jullie dat onze leden sommige gedragingen wijzigen? Heb je verzoeken of wensen voor onze leden?

Niet van toepassing, we opereren in een besloten terrein en de leden dienen zich te houden aan



het interne(militair) reglement.

De BVVF ondersteunt jullie zo goed mogelijk, maar alles kan worden verbeterd. Wat zijn je belangrijkste verzoeken aan de BVVF?

Geen specifieke opmerkingen.

Zonder lopende onderhandelingen te onthullen of in gevaar te brengen, kan je ons vertellen of jullie plannen hebben voor jullie vliegplaatsen ?

Neen.

Tot slot, welke adviezen/opmerkingen wil je aan onze leden geven of maken als zij komen vliegen op de vliegplaatsen waar jullie voor zorgen?

Zich nauwgezet houden aan de beperkingen die een activiteit op een militaire basis met zich meebrengt.

En verder....Be happy!



HEROPENING Vliegplaats van Beauraing + Werken 7-MEUSES

De vliegplaats van Beauraing werd heropend op maandag 26 april na zeer grote inspanningen van de vliegplaatsbeheerders Stéphane De Roover, Paul Schmit en Pascal Gaeremynck die op dit moment werkt op een televisieproject "Les Ambassadeurs" van de RTBF waarvan er opnames zouden moeten plaats hebben te Beauraing !

Wij danken ook Alain Peraux voor het onderhoud en de leden van de club Mousquet'air die een handje zijn komen helpen: Stéphane Pellegrini, Christian Couenen, Bernard Bar, Thierry Dupont en Maxime Jaspard.

Het vliegplaatsreglement verandert niet en je moet nog steeds houder zijn van een toegangkaart (Access card) om er te komen vliegen.

Er zijn echter twee nieuwigheden met de officialisering van twee nieuwe landingsterreinen waarop u de in het reglement gevraagde "buitenlandingen" in alle rust kan uitvoeren.

Opgelet echter: deze twee landingsterreinen bevinden zich niet op glijafstand van de startplaats,

vermijdt dus om te starten met zwakke wind (<20 km/u) h en neem het risico niet er onmiddellijk uit te zakken...

Alle details van deze landingsterreinen zijn te vinden op https://www.bvfv.be/flying_sites/beauraing/

Voor alle praktische doeleinden herinneren we u er ook aan dat men de wagens dient te parkeren op de strook gras die is aangelegd achter de startplaats, net voor de ingang van het bos.

We herinneren u er ook aan dat kamperen en picknicken in het bos verboden is door de Waalse boscode. Hetzelfde geldt voor parkeren in het bos, we kunnen wel nog steeds gebruik maken van de eerste 20 meter naast de toegangsweg in het bos, maar dit tot ten laatste 18u00.

Een moderatie van de vliegplaats zal nog steeds worden verzekerd door de club Mousquet'air, die zal toezien op de regels en de specifieke Covid-maatregelen die nog nageleefd moeten worden.



Bouwmeester overstapje: Thierry Dupont.



Bericht van Frédéric Heurion (plaatser van de reddingsboei):

« Daar is de reddingsboei dus, na het incident van Fumay wou ik geen gelijkaardig geval op mijn geweten. Ze is geplaatst naast de gemeentelijke merksteen, daarmee zullen we meteen voetbreuken vermijden tijdens de landing. Misschien regelmatig nagaan of de boei en het koord er nog steeds in zitten, want er is natuurlijk geen slot op.

Men kan overigens het team bewonderen... »

Dank aan de club Mousquet'Air voor het plaatsen van deze infrastructuur.



ROOIWERKEN TERRIL VAN STRÉPY-BRACQUENIES

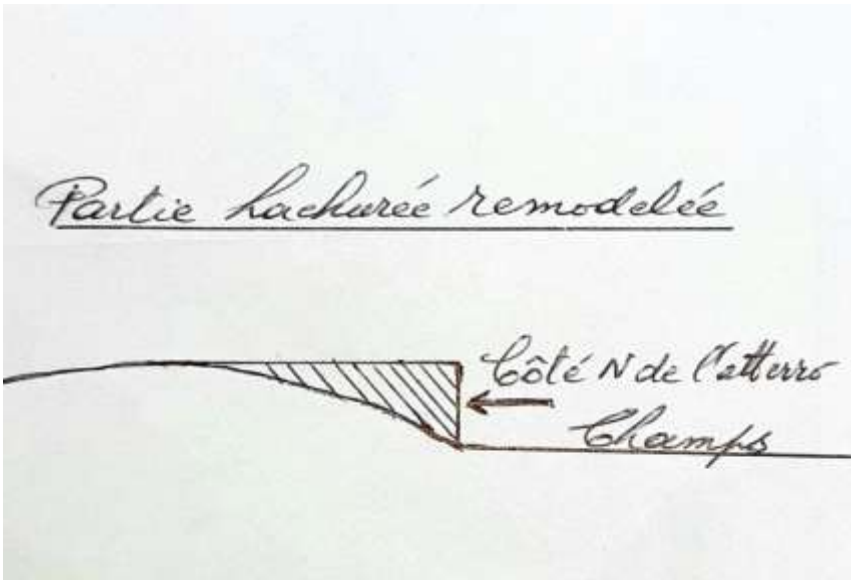


Dank aan de club Les Ailes du Levant voor dit mooie werk

AANLEGWERKEN TERRIL VAN HORNU – APRIL 2021

Sinds enige tijd hebben verschillende piloten, die waarschijnlijk hun eindaanvlucht (finale) niet goed ingeschat hadden, vooral wanneer de wind uit het ZW

kwam, hun vlucht tegen het talud beeindigd (zie het gearceerde deel van de schets hieronder) met het risico been- of voetblessures.



Het bestuur van de club Les Ailes du Levant bedacht daarom een oplossing en we besloten dit deel van de landing (gearceerd deel op de tekening hierboven) te laten afgraven om deze zo goed mogelijk af te ronden of zelfs plat te maken.

We hebben een beroep gedaan op een ondernemer uit de regio, de heer Michel Solbreux (0475/85.31.87) die was aanbevolen door Georges Monnier. Deze ondernemer had alle benodigde apparatuur om dit soort werkzaamheden uit te voeren (grote machine met mes; zie foto's hieronder).

Uiteindelijk, na aanvaarding van de offerte, kwam Mr. Solbreux op 15 april in alle vroegte. Ondanks een klein mechanisch probleem kon Mr. Solbreux zijn werk 's middags afmaken.

Na zijn interventie moesten we het terrein heraanleggen, grote stenen en ander afval verwijderen dat naar de oppervlakte was gebracht. Een heel team van vrijwilligers van de club heeft er zich aan gezet, hark in de hand om de grond klaar te maken om snel gras te kunnen zaaien.

Hartelijk dank aan al deze vrijwilligers.





Het terrein werd geharkt, schoongemaakt en net ingezaaid.

Hartelijk dank aan alle vrijwilligers van de club en aan de piloten die deze prachtige terril bezoeken.

Ze zullen elkaar herkennen 😊 😊

Het resultaat midden juni



Tot slot:

Allereerst willen we de Belgische Vrije Vlucht Federatie hartelijk bedanken voor het feit dat ze ermee hebben ingestemd om alle kosten van deze werken op zich te nemen: 1363 €. Hierdoor konden we deze aanlegwerken snel uitvoeren. Ter informatie: we hebben ook contact opgenomen met de boer en de gemeente in verband met ons project om in ons communicatie-idee te blijven en problemen in de toekomst te voorkomen. Nogmaals hartelijk dank aan de heer Michel Solbreux voor het uitvoeren van deze werkzaamheden. We nodigen alle piloten uit om onze terril (terrill d'Hornu of Terril du 7) te komen ontdekken, want het is echt een heel mooie vlieglocatie van waaruit sommige piloten al overland zijn gegaan tijdens heel goede weersomstandigheden (Voornamelijk W- of NW-wind). Vermijd echter te landen in de velden. Bedankt!

Les Ailes du Levant



WERKEN PARKING EN TOEGANGSWEG COO



Profiterend van het droge weer, hervatte de gemeente de werkzaamheden op de parkeerplaats van Ster, werd de oppervlakte ervan verdubbeld en grond met nogal wat stenen gestort, uitgespreid en aangestampt tot aan de afsluiting. Nu kunnen busjes diagonaal parkeren. De waterplassen werden opgevuld en het pad naar het bos

werd voorzien van een nieuw laag stenen.



Bij de ingang van de startplaatsten hebben we grote stenen geplaatst om te voorkomen dat de auto's er rijden en het gras op de startplaats zou beschadigen.

Wij danken de Gemeente Stavelot, de gemeentelijke arbeiders en Louis Neys voor dit zeer mooie werk!

AIR3

NEW GENERATION INSTRUMENT
DESIGNED FOR FREE FLIGHT



"ALL IN ONE" RUGGED ANDROID 7" VARIO GPS PHABLET



PARAGLIDER - HANG GLIDER - PARAMOTOR - GLIDER - BALLOON

FOR BEGINNERS



THERMAL ASSISTANT



XC & COMPETITION



AIRSPACE ASSISTANT



INCURSIE IN DE TMA VAN FLORENNES

Op maandag 7 juni organiseerde de club "Touch the sky", zoals zo vaak, een liersessie te Bioul. Kort voor aankomst ter plaatse, rond 16.30 uur, zie ik van ver in de lucht minstens twee F-16's rondvliegen. Het herinnert me eraan dat de TMA van Florennes, waaronder we gaan vliegen, op dit moment nog steeds actief is en dat we onze hoogte nog enige tijd zullen moeten in het oog houden. Het maakt me ook duidelijk dat dit niet alleen een principiële kwestie is maar dat dit gebied vandaag echt actief wordt gebruikt.

Als ik een kwartier later opstijg is het 17:09 en Thibault herinnert me eraan dat ik nog ongeveer twintig minuten moet wachten voordat ik voorbij de 2500 voet AMSL (762 m) van de ondergrens van de TMA kan stijgen. Oké, we gaan proberen die tijdspanne in de lucht te blijven binnen de 500 m die de TMA van de grond ligt.

Ik heb iets onder de 600 m MSL losgekoppeld gezakt en vind snel een goed afgetekende thermiek die ik gemakkelijk op minder dan 740 m MSL verlaat om verder te vliegen en iets anders te zoeken. De daalsnelheid is groot en ik daal even snel als ik ben gestegen. Ik ben al terug op mijn loskoppelhoogte als ik de volgende thermiek vind, en deze is niet zo dapper. In het begin moet ik wat chipoteren om een paar meters te winnen voordat ik de kern vind... daar is hij, ik heb hem gevonden en nu gaat het correct omhoog.

Altijd bewust van de grens boven mijn hoofd, hou ik de hoogte in de gaten... 700 m MSL, kom op, ik maak mijn cirkel af en dan vlieg ik verder...

Verdorie, de vario speelt plotseling op, geen sprake van de cirkel af te maken ! Ik steven recht naar de zone die me daarnet een betreurenswaardig daalgetal gaf... niets aan te doen, de vario biept nog steeds, nauwelijks minder snel, vooraleer hij weer versnelt op het moment dat ik de TMA in vlieg. Ik moet absoluut iets doen om naar beneden te gaan, en snel, vooral omdat twee F-16's voor mij passeren op ongeveer dezelfde hoogte, alsof ze me er nogmaals aan herinneren dat het nog niet helemaal tijd is om op hun speelplaats te komen spelen!

Ik maak dan twee series van 360'ers, zonder echt succes in de mate dat zodra ik stop, ik onmiddellijk de

verloren hoogte herwin. Ik probeer een laatste serie, steiler, en dan ga ik een beetje naar beneden, maar ik ben nog steeds in een gebied dat hard omhoog gaat en ik ga die kermisrondjes niet lang kunnen volhouden. Sommigen vinden dit leuk, ik niet!... Bovendien bevestigt Thibault op de radio dat ik mijn tijd verspil en dat ik uit deze stijgzone moeten wegvliegen.

Dus ik duw de versneller in om in rechte lijn naar een zone met blauwe lucht in het westen te vliegen en na een laaaange minuut vermindert de vario en valt uiteindelijk stil. Een paar seconden later geraak ik eindelijk uit de TMA. Ik begin te zoeken naar een andere, rustigere thermiek, maar zonder succes. Aangekomen op 300 m onder de grens van de TMA, riskeer ik zelfs om terug te keren naar het gebied dat te goed steeg, maar ik kan er niets meer vinden, althans op deze hoogte. Ik verleng de vlucht een beetje, maar het is klaar en ik land net op het uur... waar ik eindelijk deze TMA had mogen binnenvliegen !

Uiteindelijk zal mijn GPS een maximale hoogte van 798 m MSL hebben geregistreerd, of bijna 40 m binnen de TMA ,waar ik 3 - 4 keer in en uit ben gevlogen over een periode van 3 minuten. Het is niets om trots op te zijn dat ik me heb laten verrassen en mezelf heb laten meesleuren naar waar ik absoluut niet heen wilde. Bovendien, aangezien het voor hun ogen gebeurde en ze zeer oplettend zijn, meldden de piloten van de F-16 dat ze een parapente op 2600 voet zagen en om uitleg vroegen. Dit gebeurde met een meer beknopte versie van dit artikel, dat ik schrijf in de hoop dat mijn ervaring ook anderen ten goede kan komen om verdere dergelijke gebeurtenissen te voorkomen.

Dit incident deed zich voor omdat ik niet voldoende had geanticipeerd op een plotselinge verandering in de stijgingssnelheid en de grootte van de thermiek. Ik was dan ook verrast door de onvoldoende manoeuvreerruimte om het binnenvliegen van de TMA te voorkomen en indien we vaak eerder blij zijn dat een thermiek sterker wordt, kan het soms, zoals in dit geval, echt problematisch zijn. De volgende keer zal ik daarom een marge van 100 m in plaats van 50 nemen, zelfs als het 20% van mijn speelruimte vertegenwoordigt.

Dit incident illustreert en herinnert ook aan het belang van het **strikte** respect voor gereserveerde zones.

Elke meter telt en elke minuut telt. Als een gebied is gereserveerd voor F-16's tot 17u30, moet deze volledig vrij blijven tot het einde. In de luchtvaart kunnen er geen "ongeveer" of "bij benadering" zijn, de veiligheid van iedereen hangt ervan af.

Ik hoop dat jullie kunnen profiteren van mijn fout om er andere te voorkomen... goede vluchten voor iedereen !

Patrick



WERELDRECORD VAN JOCHEN GERATIFICEERD

Op 15 december 2020 heeft de FAI eindelijk het wereldrecord van ons delta-lid Jochen Zeischka erkend, hij vloog dit record op 19 juli te Laragne in Frankrijk.

Het gaat om een snelheidsrecord op een driehoeksparkoers van 25 km en hij heeft een gemiddelde

snelheid van 65 km/u gevlogen, het vorige record stond op naam van de ex-wereldkampioen Tomas Suchanek met 50,81 km/u, weliswaar gevlogen in 2000 maar toch !

Nogmaals felicitaties en nog veel succes aan Jochen, die zijn jacht op andere records verder zet !



GLIDER AREA ARDENNES PROJECT : UPDATE

Beste leden,

"We zijn er... het doel is in zicht."

Het is een paar maanden geleden dat we vertelden over de voortgang van het GAA (Glider Area Ardenne) project.

De werkgroep heeft de afgelopen maanden veel werk verzet en dit werk in de schaduw staat op het punt vruchten af te werpen. We hebben een eerste principsovereenkomst ontvangen, maar de details moeten nog worden gefinaliseerd. De finishlijn is nog niet gepasseerd, maar de moeilijkste hindernissen zijn genomen. Zoals bij elke marathon zijn de laatste kilometers het belangrijkste. Dit is niet het moment om te verzwakken. In de loop van de maanden heeft de werkgroep de verschillende aspecten van het project verfijnd en zijn er talrijke werkvergaderingen gehouden met de andere partners, in de eerste plaats de zweefvlieggenootschap.

Deze voorbereidende fase maakte een zeer vruchtbare ontmoeting mogelijk met de vertegenwoordiger van het BELANC, de commandanten van de basis St-Hubert en de leden van de werkgroep.

Tijdens deze bijeenkomst hebben we kunnen aantonen dat de technische middelen die we voor ogen hebben om parapente XC-piloten mogelijk te laten vliegen in de GAA betrouwbaar en praktisch waren. De gekozen technische oplossingen zijn ook gekozen voor hun democratische aspecten, in die zin dat het mogelijk is om zich tegen lage kosten uit te rusten of zelfs gratis.

Een van de hoekstenen van het project is de EBSH Tower-app (beschikbaar op Android) die u al kunt downloaden. In het artikel dat volgt zal Bertrand beter dan ik uitleggen waar dit uit bestaat.

Begin juni hebben we een belangrijke stap gezet. Tijdens een bijeenkomst van de werkgroep, de vertegenwoordiger van het BELANC en de vertegenwoordiger van de luchtcomponent (maj. Ameel), hebben we ons project kunnen presenteren, de 4 pijlers waarop dit is gebaseerd en de verschillende instrumenten waarop we rekenen. Wij zijn ook, althans naar onze mening, in staat geweest om naar tevredenheid te reageren op de opmerkingen en vragen die ons werden gesteld en er is in ieder geval aandachtig naar ons geluisterd. Daarbij werden

we uitgenodigd om ons project van "side letter" voor te leggen, zo ongeveer een voorstel van een contract dat de BVVF, het leger, de zweefvliegers en de Luchtkadetten zou binden. We hebben een eerste positieve feedback gehad, een soort principesakkoord.

We hadden graag aan het eind van de maand goed nieuws kunnen meedelen, maar helaas heeft de zeer drukke agenda van onze contacten in het leger dit nog niet mogelijk gemaakt. We houden onze vingers gekruist, niets is ooit definitief verworven en het is op de aankomstlijn dat de prijzen uitgedeeld worden.

Dit alles om te zeggen dat, in de schaduw, veel mensen hun uren niet hebben geteld en dat het project op het punt staat zijn doel te bereiken. Ook vragen we u, meer dan ooit, om te blijven vliegen volgens de regels, om niet door de plafonds op werkdagen te "knallen"... met het risico alles te laten ontsporen. Geloof niet dat we nog steeds op in het tijdperk van "niet gezien niet gepakt" zitten... Alles is bekend, geloof me. En zelfs als er geen contact wordt opgenomen met de BVVF betekent dit niet dat er nergens bij een van de belanghebbenden, iemand dit niet genoteerd heeft...

Ons project zal niet gericht zijn op een kleine elite. Nee. Elke XC-piloot die zich houdt aan de regels met betrekking tot het luchtruim en die ermee instemt bepaalde specifieke en eenvoudige regels te volgen, zal op werkdagen kunnen profiteren van deze ruim verhoogde hoogtebeperking.

Om u hierop voor te bereiden, zijn hieronder al enkele elementen die deel zullen uitmaken van de overeenkomst en die de betrokken piloten in staat zullen stellen om te profiteren van deze GAA:

- Een specifieke, toegankelijke mini-opleiding, die uitmondt in een succesvolle test, stelt kandidaat-piloten in staat om een nieuw brevet genaamd XC-GAA te behalen. Alleen piloten met het XC-GAA brevet zullen mogen vliegen in de GAA wanneer deze actief en toegankelijk zijn.
- Het is in de ogen van alle belanghebbenden van essentieel belang om toegang te verlenen tot dit luchtruim aan alle piloten die zich verbinden om het luchtruim te respecteren. Livetracking is de tweede hoeksteen van het project, omdat St-Hubert, die de gebieden beheert, zicht moet hebben over wie er in de GAA aanwezig is voor het geval van een "statusverandering" hiervan. Dit nieuwe brevet zal daarom alleen beschikbaar zijn voor piloten die permanent met Livetracking

vliegen. Lees het volgende artikel van Bertrand over Livetracking om er meer over te weten te komen. Vliegen met Livetracking is dan ook een voorwaarde om uw XC-GAA brevet te kunnen verkrijgen. Verspil geen tijd meer. Schakel over naar Livetracking.

- De piloot zal ook een handvest moeten ondertekenen om de doelstellingen en verbintenissen duidelijk vast te stellen.

Zoals uitgelegd in Bertrands artikel over EBSH-Tower dat volgt, zullen functionaliteiten specifiek voor XC-GAA-piloten ook deel uitmaken van de globale oplossing.

- Een radio om naar de Tower van Saint-Hubert te luisteren zal de uitrusting van de XC-GAA piloot vervolledigen.

Blijf ons helpen door volgens de regels te vliegen. Het is zeker de moeite waard, geloof ons.

LIVETRACKING, WAAROM EN HOE ?

Tegenwoordig is Livetracking bijzonder democratisch geworden. Het is zelfs gratis voor iedereen met een Android-smartphone en internettoegang. Inderdaad, de nieuwste standaard, gratis versie van XCTrack bevat Livetracking.

Waarom?

Er zijn veel redenen om Livetracking te gebruiken:

- **Veiligheid:** bij ongevallen is het veel gemakkelijker om de piloot snel te vinden en hem te helpen.
- **Geef het goede voorbeeld:** goede piloten met Livetracking geven het goede voorbeeld aan alle piloten, vooral dat het mogelijk is om mooie vluchten te maken zonder het luchtruim te schenden.
- **Waar gaan vliegen?** Hoe meer piloten vliegen met Livetracking, hoe meer het mogelijk is voor andere piloten om een idee te krijgen van de condities van die dag en op basis daarvan te besluiten om naar deze of gene vliegplaats te gaan. Het is een geweldige aanvulling op de webcams of de weerstations op des sites.
- **Beter de goede dagen voorspellen.** In "live" de manier visualiseren waarop de piloten die zichzelf vrij hebben kunnen maken, vliegen, maakt het mogelijk om steeds beter links te leggen tussen de geanalyseerde voorspellingen en de realiteit van de dag.
- **Snellere terugkeer na de overlandvlucht:** meer kans om iemand te vinden om terug bij uw auto te geraken als andere piloten op de terugweg naar zien dat u dicht bij hen bent op het moment dat u op het punt staat te landen.
- **Vergemakkelijken van het ophalen:** als u vliegt met een ophaaldienst, is het gemakkelijker voor deze om u te volgen en u op te pikken zodra u voet op de grond hebt gezet.
- **Beperk de verleidingen.** Vliegen met Livetracking betekent minder verleidingen om te blijven stijgen

wanneer de piloot het toegestane plafond bereikt. Hij weet dat hij mogelijks in de gaten wordt gehouden...

- **Betere vliegvoorbereiding:** om te voorkomen dat hij in een gebied terechtkomt dat problematisch kan zijn, zal de piloot zijn vlucht waarschijnlijk zorgvuldiger voorbereiden om ervoor te zorgen dat hij geen luchtruim schendt.

- **Blijk geven van bereidheid om de regels te volgen.** Over het algemeen is er geen betere manier om aan te tonen dat je bereid bent om volgens de regels te vliegen dan door permanent te vliegen met Livetracking. "Vliegen met Livetracking is tonen dat we niets te verbergen hebben"... De vele contacten die we hebben met andere luchtruimgebruikers bewijzen dat we paradoxaal genoeg speelruim zouden kunnen winnen als we aantonen dat we de neiging om de regels te volgen, voortzetten. Onze contacten vragen niet om complexe en ingewikkelde regels te volgen, alleen om onze bereidheid te tonen om betrouwbare partners te zijn. Livetracking leek ons de beste manier om deze bereidheid te tonen. Een piloot die met Livetracking vliegt, maakt de facto deel uit van deze positieve benadering.

- **Ons blazen oppoetsen.** Alle inbreuken van de afgelopen jaren hebben ons een negatief beeld gegeven bij bepaalde luchtruim-actoren. De situatie verbetert dankzij de inspanningen van u allen, maar het kost tijd en moeite om het vertrouwen van de autoriteiten terug te winnen. Onze pogingen om te kunnen genieten van meer ruimte worden regelmatig op basis van dit imago ondermijnd. Hoe meer piloten er met Livetracking zullen vliegen, hoe meer kans we zullen hebben om de autoriteiten ervan te overtuigen dat parapentes "proper" vliegen en dus meer kans om onze speeltuin in de toekomst uit te breiden.

Waarom niet?

Wat kan de reden zijn waarom een piloot weigert te vliegen met Livetracking?

"Ik wil niet altijd gecontroleerd worden!". Daar gaat het natuurlijk niet om. Livetracking is een tool

waarmee we onze speelruimte kunnen uitbreiden, geen controletool. Niemand zal zijn tijd besteden aan het kijken wie wat doet. In het kader van de GAA's zal bijvoorbeeld de hoofdgebruiker St. Hubert zijn die, als de status van een gebied zou veranderen, zal nagaan of er piloten op die locatie aanwezig zijn om contact met hen op te nemen om de informatie tijdens de vlucht door te geven.

"Het is niet omdat ik niet met Livetracking vlieg, dat ik als een misdadiger moet worden beschouwd, zonder geloof of wet." Het is inderdaad een keuze. Iedereen kan zijn eigen redenen hebben, die volkomen geldig zijn. In het luchtruim zoals het nu bestaat, is er geen verplichting. Anderzijds is Livetracking een vereist hulpmiddel om toegang te krijgen tot de GAA's.

Hoe?

Twee soorten oplossingen: gebruik een vluchtinstrument dat Livetracking bevat of gebruik een smartphone met XTrack. Het volstaat XTrack te lanceren voordat u start en het toestel op te bergen in uw zak tot aan de landing.

XTrack gebruiken voor Livetracking (stap voor stap)

Het eerste wat u moet doen, als u er nog geen hebt, is een account aanmaken op www.xcontest.org.

Download en installeer XTrack.

Voer in Menu/Preferences/Pilot uw « username » en « password » in en controleer of u bent ingelogd door op « Login to Xcontest » te klikken.

Ga vervolgens naar Menu/Preferences/Livetracking en zorg ervoor dat u de optie « Livetracking enabled » hebt aangevinkt. De optie « Claim to XContest automatically » wordt aanbevolen. Eén minuut na uw landing staat uw vlucht op de Xcontest-website.

Als u uw telefoon niet als vluchtinstrument gebruikt, gaat u vervolgens naar Menu/Android integration en

schakelt u de optie « Keep screen on » uit. Dat voorkomt een telefoon met platte batterij wanneer u landt na een lange vlucht.

Als je Iphone-gebruiker bent, kun je Android-telefoon krijgen voor maximaal € 50. Gebruik de Jim mobile prepaid simkaart en je hebt genoeg met 5 € voor het hele seizoen. Livetracking gebruikt ongeveer 100 kB/u. Tegen een tarief van 0,01 € per MB is het 100 uur Livetracking voor 1 €.

Waarom Flymaster Live of Xcontest Live gebruiken via XTrack?

Er bestaan zeer veel bijkomende Livetracking-oplossingen: Livetrack24, Skylines, Airtribune, Syride, Loctome, OGN, Airwhere, XC Globe... Afhankelijk van de gewoonten van de piloten zal in bepaalde regio's eerder de ene of de andere Livetracking gebruikt worden.

In België bevinden de meeste Livetracking-vluchten zich op Xcontest Live (<https://live.xcontest.org/>) (AIR³ gebruikers en Xtrack-gebruikers op Smartphone) en op Flymaster Live (<https://lt.flymaster.net/>) (gebruikers van de Live versie van Flymaster).

Om versplintering te voorkomen door te veel verschillende oplossingen, en dus dat men de hierboven genoemde voordelen niet kan bekomen, raad ik aan om een van deze twee belangrijkste oplossingen te gebruiken. Het is duidelijk dat als je in Livetracking op Loctome zit en de piloten, die niet ver zitten van waar je cross beëindigde en je terug naar je auto hadden kunnen brengen, de piloten observeren die nog steeds in de lucht zijn op Live van Xcontest, ze je misschien een paar honderd meter verder zullen voorbijrijden zonder je te zien...

Het zijn dus de 2 belangrijkste platforms die werden geselecteerd voor de toegang tot het XC-GAA-brevet.

EBSH-TOWER APP : HET STATUUT VAN DE LFA-G OP WERKDAGEN... EN NOG VEEL MEER

Als je deze nog niet hebt gedownload.....ga ervoor!

Laten we het eerst terug in de context te plaatsen.

Om de autoriteiten ervan te overtuigen ons toegang te geven tot bepaalde luchtvaartzones, moesten we verschillende obstakels overwinnen, maar ook een bijzonder netelig probleem. Sommige gebieden kunnen voor ons toegankelijk zijn zodra de piloot die daar vliegt op elk moment kan gecontacteerd worden. Om een concreet voorbeeld te geven met betrekking tot het Glider Ardennes Area, kan het leger (volgens een eerder gedefinieerde overeenkomst) overeenkomen om ons toegang te geven tot de GAA Malmédy zodra het de mogelijkheid heeft om een

"recall" te doen en deze toelating daarom in relatief korte tijd te annuleren. Hiervoor zou het nodig zijn dat de piloot in het bezit was van een "speciale" radio, met een radiolicentie waarmee hij kon communiceren. Met een vliegtuig betekent het hebben van een radiolicentie ook het hebben van een registratie... Dit heeft veel implicaties...

Er moesten dus andere oplossingen worden gevonden.

Het was Lode die onze redder was.

Lode is niet alleen een supervriendelijke kerel,... zo niet de beste, in ieder geval één van de beste Belgische piloten, de winnaar van het BPC in 2019 en meer dan

waarschijnlijk in 2021, de houder van vele records,... maar Lode is ook een zeer intelligent persoon, die in staat was om "De oplossing" te ontwikkelen.

EBSH is de naam van het vliegveld van Saint-Hubert.

Toren, verwijst naar de controletoren, zult u begrijpen waarom...

EBSH-Tower bevat het topje van de ijsberg, de app die draait op Android... maar het is ook een servergedeelte dat bestemd is om te worden beheerd door de toren van Saint-Hubert.

De app bevat ook een zichtbaar onderdeel, toegankelijk voor iedereen die de app heeft gedownload en geregistreerd (met zijn volledige naam). Hiermee kunt u de status van LFA-Golf aan het einde van de dag op werkdagen visualiseren. Deze functie is al een geweldige tool die voor iedereen beschikbaar is.

Een tweede deel is beschikbaar voor piloten die geslaagd zijn voor het XC-GAA brevet. Het zijn juist deze extra functies die het mogelijk maken een oplossing te bieden voor de contactvereiste om toegang te krijgen tot GAA's.

Zoals Olivier aangeeft, hebben we een ontmoeting gehad met de Toren van Saint-Hubert om hen de oplossing te bieden, maar natuurlijk vooral om hen te motiveren om deze te gebruiken. Zonder hun hulp biedt deze oplossing geen echte toegevoegde waarde en lost het ons netelige probleem niet op. We realiseerden ons eigenlijk al snel dat er vraag is naar oplossingen die ook hun organisatie ten goede kan komen. De toren gaf ons wat feedback over de oplossing en Lode kon tegemoet komen aan hun eerste vragen tot verbetering ervan (dankzij het slechte weer 😊). Ze hebben dus kunnen zien dat we erg gemotiveerd waren om samen te werken en dat maakte het mogelijk om de zaak te lanceren...

We konden daarom een eerste deel concretiseren, met de betrokkenheid van de toren om de activering van de LFA-G1 aan het einde van de dag en het verzoek om activering van de LFA-G2S, telkens wanneer dit mogelijk is, te valideren. Zodra de informatie is verkregen van BXL ACC, zal de torencommandant daarom de begin- en eindtijd van activering van deze G-zones invoeren en zo alle mensen die de app hebben gedownload op de hoogte stellen.

In deze periode, waarin de dagen lang zijn, is het daarom uiterst interessant om te weten of de LFA Golf actief is, wat mogelijks betekent dat men hoger kan stijgen om het meeste uit de weerscondities te halen. Er zijn nog steeds mooie uren thermische activiteit na het staken van de militaire operaties.

De drie belangrijkste functionaliteiten die beschikbaar zijn voor piloten die het XC-GAA-brevet hebben bekomen, zijn de volgende:

- Uitbreiding van informatie van actieve gebieden tot de GAA-gebieden (niet alleen de LFA-G).
- Het verzenden van een melding naar de piloten om hen te informeren over een update en/of het verzenden van een specifiek bericht.
- Het verzenden van berichten naar XC-GAA-piloten met of zonder een verzoek tot ontvangstbevestiging van het bericht.

Het is vooral dit laatste aspect dat het mogelijk heeft gemaakt om de partijen, die betrokken zijn bij ons verzoek van toegang tot de GAA-gebieden, te overtuigen. Inderdaad, als het leger besluit om de toegang tot een GAA-gebied te annuleren, dat toegankelijk zou zijn voor XC-GAA-piloten, zal de toren een bericht naar deze piloten sturen met een noodzakelijke ontvangstbevestiging. De toren ontvangt dus informatie van de piloten die het bericht hebben ontvangen, evenals hun hoogte en exacte positie op het moment van deze ontvangstbevestiging van het bericht.

Doordat de toren parallel hieraan de Livetracking-informatie van deze XC-GAA-piloten heeft, kan de toren bevestigen dat de piloten die in dit gebied vlogen, dit hebben verlaten.

Dit is een prachtig voorbeeld van samenwerking tussen de verschillende actoren van de vrije vlucht.

Livetracking en de EBSH-Tower-app zijn daarom twee tools waarmee we kunnen aantonen dat we de middelen hebben om te reageren op de eisen van het leger en ons zo toegang geven tot deze gebieden.

Momenteel draait de app alleen op Android. Als een competente IOS-ontwikkelaar ook wat tijd wil besteden aan het ontwikkelen van een app op IOS, zal dit de IOS-piloten gelukkig maken. Anders zijn tweedehands Android-smartphones heel gemakkelijk te vinden voor minder dan 50 €. Ze zijn verouderd voor geavanceerd gebruik als smartphone, maar voldoen grotendeels aan de behoeften om er een vlieghulpmiddel van te maken. Het maakt het bijvoorbeeld ook mogelijk om XCTrack te installeren en te voldoen aan de behoefte van Livetracking, vermeld in het andere artikel.

Hier is de tutorial (die de downloadlink bevat):

<https://drive.google.com/file/d/12Rbxjbef07BntYGEuND51Ht-mxQbl9xP/view>

Bedankt Lode... Bedankt toren...

Bertrand

TE SNEL WEGGEVLOGEN...

Chantal overleed in de nacht van 8 op 9 februari, na maanden van ziekte.

Ze was een van de eerste vrouwelijke deltapiloten in België en was onder andere wedstrijdleader op verschillende Belgische deltakampioenschappen, steeds volledig vrijwillig.

Maar bovenal was ze een warme en glimlachende vrouw, die we altijd graag terugzagen in Maillen of op vliegplaatsen in Frankrijk of België.

Onze innige deelneming aan haar man Michel, die nog altijd delta vliegt, en aan haar familie en vrienden.



Koen Van Coillie, fervent parapentist en medestichter van de Pick Up Club, is op 17/12/2020 overleden na een lange strijd tegen kanker .

Hij heeft zich steeds zeer sterk gehouden en nog vele vluchten gemaakt de laatste jaren dankzij de vele hulp van o.a. Hans Foré en andere vliegvrienden, vooral van

de Pick Up Club. Zijn zoon Matthijs leerde ook dit jaar vliegen in Oostenrijk en nadien hebben ze samen gevlogen in Noord Frankrijk (de kers op de taart...)

Hier zijn berichtje na zijn laatste vlucht in Zoutelande op 23 november 2020 :

"Alvast mijn beste Zoutevlucht van 2020 ! ! En zeer variabel in meerdere fasen : eerst vechten om boven te blijven maar dat lukte goed, dan betere condities met super vliegmogelijkheden, en ten slotte een derde fase met wat rustige wind maar met optimale toplandingcondities. Goed voor in totaal meer dan drie uur vliegplezier !"

Hij heeft de laatste jaren "gevochten om boven te blijven", tot op het einde...

Nu is hij vertrokken voor zijn laatste rustige lange vlucht...

Luk Van Sand

INITIATIEF VOOR DUURZAME ONTWIKKELING IN PARAPENTE

Ailes pour Eux
www.ailespoureux.com
16 rue Georges Clémenceau
77140 Nemours – FRANKRIJK
philippetrautmann@gmail.com
+33.6.24.67.13.38



INITIATIEF VOOR DUURZAME ONTWIKKELING IN PARAPENTE

Beste CIVL-lid (*internationale vrije vlucht commissie van de FAI – NVDR*)

Onze vereniging « Ailes pour Eux » is gespecialiseerd in duurzame ontwikkeling met betrekking tot parapente. Wij zijn gevestigd in Frankrijk.

We zien onze sport allemaal als een activiteit die dicht bij de natuur staat, met weinig ecologische impact. Dit is slechts ten dele waar. Het maken van onze apparatuur verbruikt een grote hoeveelheid CO². Gaan naar en terugkomen van onze praktijkplaatsen betekent veel transport, en dus nogmaals veel CO².

Het einde van de levensduur van onze apparatuur bestaat vaak uit opslag in een kelder of kast, of op zijn best verbranding.

Ons idee is omgebruikt parapentemateriaal te verzamelen en te bepalen of het mogelijk is ze te hergebruiken om te vliegen. Indien wel, dan worden ze gereviseerd en verzonden naar piloten die over weinig middelen beschikken. Als het materiaal niet vliegbaar meer is, recyclen we het, dankzij een netwerk van partners, voor diverse toepassingen. We hebben al herzien materiaal gestuurd naar Madagaskar, Cuba, Tunesië, Montenegro, Marokko, Albanië, Algerije, Macedonië, Bosnië en Herzegovina.

Vandaag roepen we u op om contacten te initiëren met de geïnteresseerde mensen en organisaties.

Piloten met weinig middelen kunnen genieten van gereviseerd materiaal. De enige kosten blijven het transport, waarvoor we ook oplossingen kunnen vinden.

Er is rekening gehouden met de juridische aspecten van dergelijke donaties. We kunnen materiaal laten doneren zonder legaal of juridisch risico voor de donor.

Als u denkt dat het mogelijk is deel te nemen aan dit initiatief, neem dan contact met ons op. We zullen heel blij zijn enkele manieren te bepalen en te delen om onze ecologische voetafdruk te verkleinen, om ongebruikt materiaal te verzamelen en nog meer piloten gelukkig te maken.

Alvast bedankt voor uw aandacht en hopelijk voor uw deelname.



Philippe Trautmann
Voorzitter Ailes pour Eux

MIJN AVONTUUR MET EEN OPLICHTER...

Een paar dagen geleden zette ik een scherm te koop op 2dehands.be.

Ik had snel een kandidaat-koper die het graag wil testen, maar opeens kreeg ik gisteren een berichtje via whatsapp van een vrouw. Een extra kandidaat-koper is nooit slecht. Ze wilde graag het scherm kopen, maar ook een harnas en een reserve, en een helm. Alles was goed, en paste perfect, dacht ze. Ze zeurde een beetje over de prijs maar was dan toch akkoord.

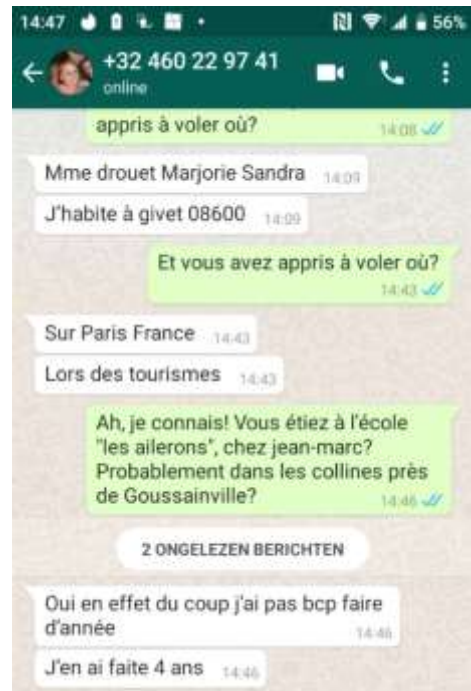
Na een paar uur stuurde ze dit, wat bij mij wat alarmbellen deed afgaan:



Ik had hier kunnen afhaken, maar aangezien ik wat tijd had, wou ik haar een beetje testen.



Ze had blijkbaar leren vliegen in Parijs. PARIJS!?! Interessant... Ik verzon de naam van een school en een plaats waar niemand ooit kon leren parapenten: Goussainville heb ik opgezocht op Google maps. Het ligt vlak tegen Charles de Gaulle airport, en er zijn geen heuvels....



Ja, ze heeft dus leren vliegen onder de airbussen. Ik kon mijn lach niet meer inhouden. Toen vroeg ze om mijn bankdetails. Ik heb een fake adres en rekeningnummer opgegeven, en nog 1 extra vraagje gesteld...

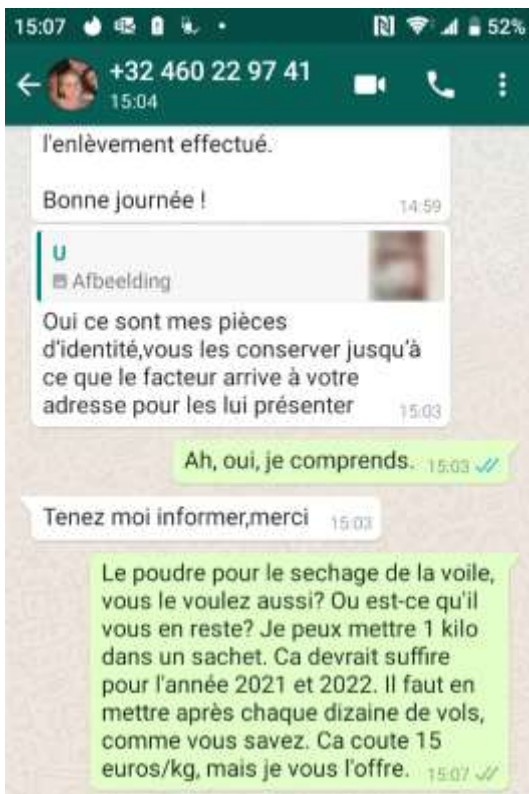


MIJN AVONTUUR MET EEN OPLICHTER...

Ze is dus zeker van plan om de 3 aangeraden deathrides te doen om er terug in te komen...

Ze stuurde een email met een slecht nagemaakte pagina van GLS. Ik moest een link aanklikken en kon daar al mijn bankgegevens invullen. Zo zouden ze waarschijnlijk mijn rekening proberen te plunderen.

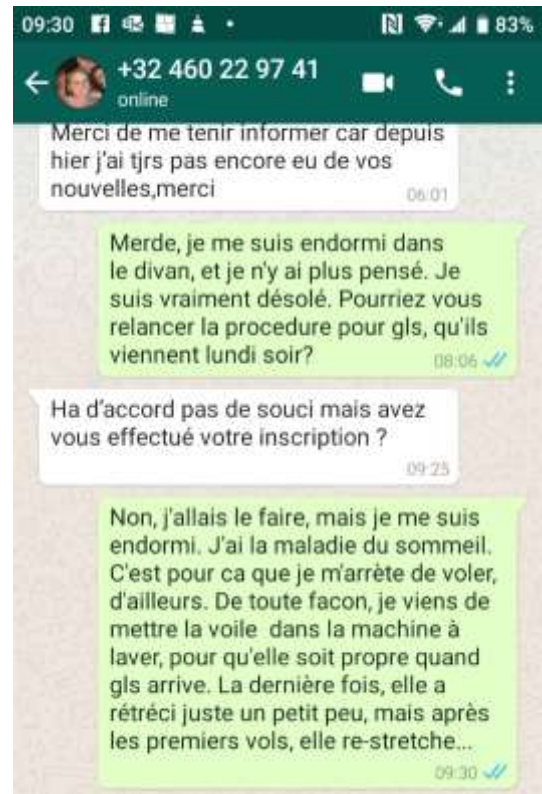
Even dacht ik aan stoppen, maar toen ik dit aan mijn parapentevrienden vertelde, kwam ook hun ware karakter boven. Met een paar fijne ideetjes antwoordde ik op Whatsapp...



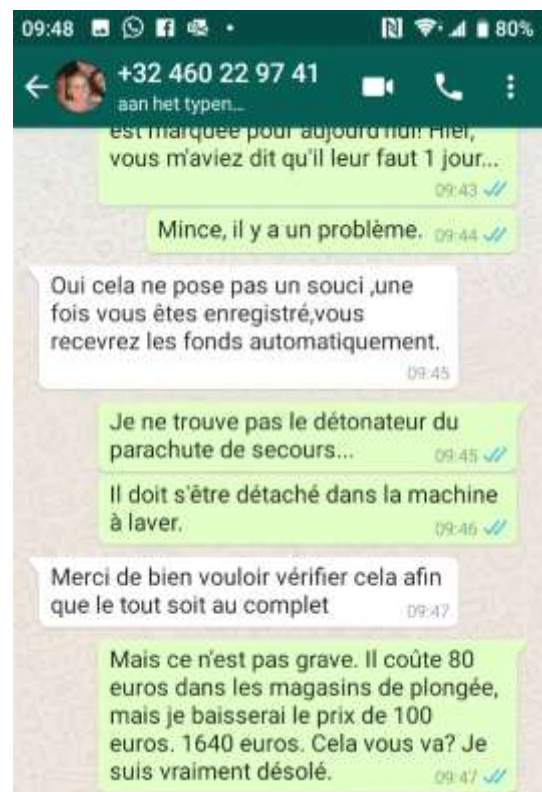
Ik besloot haar een extra cadeautje te geven: 1kg droogpoeder voor parapenteschermen. Dat zou genoeg moeten zijn voor 2021 en 2022: 1 x aanbrengen om de 10 vluchten. Gratis en voor niks! Cadeau van Bram!

Ik beloofde haar om dezelfde dag de email te openen van GLS en me in te schrijven. GLS zou dan de volgende dag om 18u het materiaal komen ophalen. Mijn geld zou ik via GLS overgeschreven krijgen.

Maar vanmorgen had ik me nog steeds niet ingeschreven op haar fake website...



Ik was blijkbaar ingedommeld op de zetel, en heb de inschrijving bij GLS niet kunnen doen. Ik heb de slaapziekte, zogezegd, en stop daarom met vliegen. Gelukkig heb ik wel het scherm even in de wasmachine gestoken, zodat het proper is. Het krimpt dan een beetje, maar na een paar vluchten rekt het weer uit.



MIJN AVONTUUR MET EEN OPLICHTER... (vervolg)

Maar na de wasmachinebeurt duikt er weer een probleem op: De detonator van de reserveparachute is losgekomen!!!! Het is niet zo erg, want deze kost maar 80 euro bij de duikwinkel. Ik zal de prijs verlagen met 100 euro.

Ze/hij begint nu iets te vermoeden. Zeker omdat ik 5 minuten erna de prijs weer verhoog naar 1800 euro... Het blijft stil in de chat. Ik doe nog 1 poging door te zeggen dat de inschrijving bij GLS gebeurd is. Maar geen reactie.

Ik ben de oplichter kwijt. Hij antwoordt niet meer, maar ik krijg wel een paar oproepen op mijn gsm. Na 5 oproepen neem ik eindelijk op:

Het is "GLS" met een licht accent aan de telefoon om me te vragen naar mijn creditcardgegevens. Ik geef opnieuw een vals nummer en expiration date op. Hij verifieert deze, maar er is een fout... Hij vraagt me een foto van de bankkaart. Die heb ik hem gestuurd, terwijl hij met me aan de telefoon hing.



Maar de nummers op deze foto waren niet goed leesbaar, dus hij vroeg me om nog een keer een foto door te sturen... Dat werd deze:



En ik schreef eronder: Pauvres cons. La police enrégistre tout ce que vous dites.

Waarna de bedrieger heeeel snel inhaakte. Jammer....

Conclusie: pas op voor fraude. Geef geen kaartgegevens of foto's van je idkaart, of codes uit je digicardreader. Maar als je tijd hebt... Have fun!

Bram Declercq

NIEUW : <https://paraglidingskills.org/>

Hee allen, ik kondig graag de nieuwe site

<https://paraglidingskills.org/> aan, met artikels over XC vliegen, vol bivouac en praktische vliegtips. Het aantal artikelen groeit gestaag 😊

Blijf je graag op de hoogte van nieuwe artikelen, laat dan je mailadres achter (dat kan rechts onderaan de site). Alle feedback is welkom, ook verzoekjes voor onderwerpen natuurlijk

NB: Er is niets te koop op de site, je kan er alleen inspiratie opdoen 😊

Hartelijke groeten, Karlien



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 2021	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 2020 tot 31 december 2021. 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 Sinai in Egypte); en alle landen waar luchtvaart onder sancties van de Verenigde Naties staat.

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

BETALING ENKEL PER OVERSCHRIJVING MET VOLLEDIGE VERMELDING VAN NAAM EN ADRES (vooral als u met een andere rekening betaalt dan uw persoonlijke bankrekening) EN WAARVOOR U JUUST 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

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

	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	
Optie 1 Enkel overlijden	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 €

	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	
Optie 2 Enkel permanente invaliditeit (1)	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 €

	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	Overlijden	Medische kosten	
Optie 3 Overlijden + medische kosten	3.750,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	5.000,00 €	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 €

	Dekking basisverzekering		Bijkomende dekking		Totale dekking		Supplement per jaar
	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	Perm. (1) invaliditeit	Medische kosten	
Optie 4 Permanente invaliditeit (1) + 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 €

	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	
Optie 5 Overlijden + permanente invaliditeit (1) + medische kosten	3.750,00 €	7.500,00 €	2.500,00 €	25.000,00 €	25.000,00 €	2.500,00 €	28.750,00 €	32.500,00 €	5.000,00 €	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.