

Winter 2021

Uw vrije vlucht –magazine in België

Fly!

122

Special noodvalschermen



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

016/203281

william.sterckx@telenet.be

BESTUURDER

Koen Michiels

0470881119

paraglidingkoen@gmail.com

BESTUURDER

Aron Michiels

0472090104

aron.michiels@gmail.com

BESTUURDER

Nathanael Majoros

0473 28 98 13

fbvl@majoros.net

BESTUURDER

Patrick Brison

0479 900 166

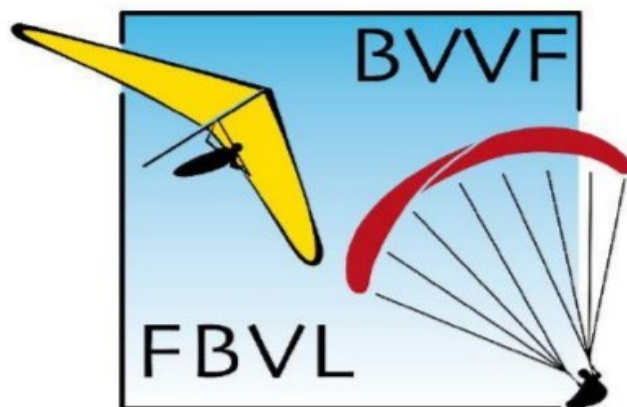
pbn@skynet.be

BESTUURDER

Robin Lefebvre

0496566493

robin@airsport.be



BELGISCHE VRIJE VLUCHT FEDERATIE (BVVF) VZW

Vereniging zonder
winstoogmerk

Belgisch Staatsblad van 22
februari 2005.

Ondernemingsnummer:
0416058635.

Maatschappelijke Zetel:
Montoyerstraat 1 bus 6 te
1000 Brussel.

SECRETARIAAT

P/A Jean Solon

Stationstraat 103

B-2860 Sint-Katelijne-Waver

TEL/FAX: 015 32 18 20

E-mail: info@fbvl.be

WEBSITE

WWW.BVVF.BE

- 4-6** Algemene Vergadering van de BVVF
- 7** Reserve ? Zei je reserve ?
- 8** Het parapente-noodvalschermb, een bijkomende uitrusting?
- 9** Niet-opening van de parachute: analyse van een dodelijk ongeval
- 10-11** Het noodvalschermb, niets vergeten
- 12** Glider areas ardennes... Balans van 2021, perspectieven voor 2022
- 14-17** Onderhoudswerken Coö en Ouren
- 18-19** Werken en technische fiche Anderlues
- 20-21** Gentlemen's agreement 7-Meuses
- 22-24** Geslaagde PUC smijtdag Topsporthal Gent
- 25** Overlijden stichtend lid van de BVVF
- 26-27** Geef een nieuw leven aan uw oude noodvalschermb
- 28-38** Verslagen vergaderingen Bestuursorgaan
- 39-40** BVVF-Lidgelden en -verzekeringen 2021

Het Bestuursorgaan van de BVVF nodigt u hartelijk uit op de

JAARLIJKSE ALGEMENE VERGADERING van de BVVF

op ZATERDAG 19 FEBRUARI 2022 om 19u30

in de grote zaal van het

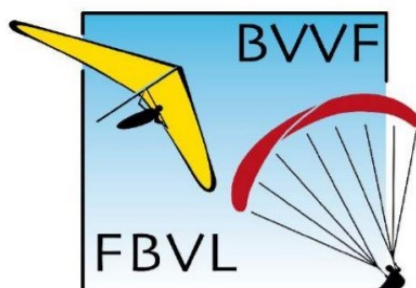
« CENTRUM SINT-MAARTEN », VELDEKE 1 te ZAVENTEM

gevolgd door een

**CONFERENTIE over het plooiën van parachutes door een professionele
rigger**

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

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



ALGEMENE VERGADERING 2022- STEMRECHT

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

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

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

Dus zullen effectieve leden, die niet naar de algemene vergadering zijn gekomen of er zich niet hebben laten vertegenwoordigen in 2019, 2020 of 2021, hun hoedanigheid van effectief lid verliezen.

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

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

Voor de andere leden, die zich voor het eerst aansloten in 2021 en die lid zijn sinds meer dan 12 maanden (of terug lid werden na meer dan 3 geen lidgeld te hebben betaald), is het ook noodzakelijk onderstaande strook op te sturen om effectief lid te worden en stemrecht te verwerven.

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

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

Leden die zich voor het eerst aansloten in 2021 en geen lid zijn sinds 12 maanden, kunnen volgens de statuten geen stemrecht verwerven op deze algemene vergadering, ze kunnen dit ten vroegste in 2023, indien ze dan nog (toegetreden) lid zijn. Maar ze zijn natuurlijk welkom op deze algemene vergadering!

Ondergetekende,,

wonende,

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

Ik ben toegetreden lid van de BVVF sinds 12 maanden.

Plaats en datum :

Handtekening :

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

VOLMACHTEN

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

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

Ondergetekende,,
geeft volmacht aan
om hem/haar te vertegenwoordigen op de algemene vergadering van de BVVF van 19 februari 2022.
Plaats en datum:
Handtekening:

KANDIDATUREN BESTUURSORGAAN

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

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

Met de huidige 8 bestuursleden waarvan er meerdere hebben gezegd dat ze wensten op te houden, is het dus onontbeerlijk nieuwe leden te verkiezen op de volgende Algemene Vergadering. Inderdaad, volgens de statuten van de BVVF, kan de vereniging NIET werken met minder dan 6 bestuursleden, waarbij men moet opmerken dat voor een meer democratische

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

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

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

Het Bestuur.

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

Ondergetekende,,
wonende
stel mij kandidaat voor de verkiezing van de Raad van Bestuur van de BVVF op de algemene vergadering van 19 februari 2021.
Plaats en datum:
Handtekening:

Reserve? Zei je reserve?

De reserveparachute (het noodvalscherf)... iedereen heeft wel gehoord over dit ding dat we allemaal -of bijna allemaal- de hele tijd met ons meedragen op de bodem van ons harnas als hij niet -zeldzamer- in een frontale container zit die dan niet nalaat ons te vervelen... met zijn omvang.

Als noodparachutes zo gewoon zijn, waarom zou je er dan over praten? Immers, als we zoveel geld hebben uitgegeven om hem te kopen en we blijven zoveel moeite doen om hem naar alle startplaatsen mee te nemen, is het omdat we overtuigd zijn van het nut ervan, toch? En aangezien we er een hebben, hebben we er zeker alles aan gedaan om onze veiligheid te garanderen? Ja, als je wilt. Het valt inderdaad niet te ontkennen dat de meesten van ons overtuigd zijn van het nut van de noodparachute en weinig piloten zouden zich comfortabel voelen om te vliegen zonder, afgezien van eventuele specifieke gevallen, in kalme omstandigheden.

En toch... we praten er bijna nooit over, en we zouden verbaasd zijn over het aantal piloten –voornamelijk "beginners" natuurlijk– die hem nog nooit hebben gezien, hun parachute. Ze kregen er hun harnas bij en durfden nooit het compartiment te openen of zelfs maar met hun hand naar de handgreep te gaan, uit angst om iets stoms te doen...

Oudere piloten hebben natuurlijk over het algemeen hun parachute gezien, en hebben waarschijnlijk ook de plaatsing ervan in het harnas een beetje gedemystificeerd. We kunnen zelfs aannemen, zonder hierover echter zekerheid te hebben, dat de meerderheid hem min of meer regelmatig herplooit: individueel, met vrienden of tijdens "plooisessies" in de clubs.

Nochtans... bij elk parachutewerp-evenement aan de deathride zijn er parachutes die niet open gaan of zelfs niet uit het harnas komen. Is het niet frustrerend om 1 tot 2 kg materiaal te hebben weggestopt voor niets in de overtuiging dat je veilig was?

Nochtans... de piloten die aan deze evenementen deelnemen, behoren ongetwijfeld tot de meest gemotiveerde en betrokkene, en bevonden zich niet echt in een echt gevaarlijke situatie. Wat zou de oefening in een reële situatie voor de hele parapente-gemeenschap als resultaat geven?

Nochtans... de noodparachute is onze **laatste** kans in het geval van een incident, omdat het falen ervan over het algemeen onherroepelijk is, zoals helaas wordt bevestigd door het recente (fatale) ongeval waarvan u in deze Fly een verslag vindt!

Nochtans... goed gebruikt, kan deze reddingsparachute ons echt in staat stellen om misschien met stress maar zonder blessures op de grond te komen, zoals blijkt uit de getuigenis van Aline, ook in deze Fly te lezen!

We kunnen daarom nooit genoeg het belang van dit noodvalscherf; het onderhoud; het plooiën en de juiste installatie ervan in het harnas, benadrukken. Als men de geringste twijfel heeft (of zelfs soms als men er geen heeft!), moet men zich documenteren, informeren en -als de twijfel aanhoudt- is het noodzakelijk een betrouwbare persoon te vinden om ons te helpen. De plooisessies die af en toe georganiseerd worden, zijn interessante initiatieven, maar... weet de persoon die samen met u plooit meer dan jij? Kent hij echt alle valkuilen? Pas ook tijdens dit soort gebeurtenissen op niet toe te geven aan afleidingen of de lokroep van het (te) snel te willen doen.

De behandeling van de parachute is niet triviaal en geen enkele stap mag worden afgehaspeld of weggelaten, op straffe van het risico op een fatale afloop of -in het beste geval- het meesjouwen van een onnodig gewicht gedurende een jaar... dan kan je nog beter biertjes meenemen ! 😊

Zich ervan bewust dat het beheer van noodvalscherfmen waarschijnlijk niet nauwlettend genoeg gebeurt, heeft het Bestuursorgaan van de federatie een professionele rigger uitgenodigd om met ons over deze kwestie te komen praten op onze volgende Algemene Vergadering. Ik heb ook een klein formulier gemaakt met een generieke checklist die u zult vinden in het artikel dat hierop volgt. Het doel is iedereen te helpen ervoor te zorgen dat elke stap van het noodvalscherfbeheer correct wordt uitgevoerd om zo het risico op fouten of vergeetachtigheid te beperken. Ik hoop van harte dat deze eerste versie alvast heel nuttig voor u kan zijn. Aarzel vooral niet om uw commentaren en opmerkingen met mij te delen om het formulier te kunnen verbeteren. Wees ondertussen voorzichtig en... goede plooisessies!

Patrick Brison.

Het parapente-noodvalscherf, een bijkomende uitrusting? Niet echt...

Een noodvalscherf, een woord dat schrik aanjaagt maar uiteindelijk levens redt ;-).

Geen piloot hoopt het ooit te hoeven ontplooiën, maar als het uiteindelijk zover is, is men blij dat hij goed gelucht, gevouwen en in een beveiligde omgeving getest werd of dat men de video van David Eyrault over het werpen ervan heeft gezien. Video die kan doen glimlachen met de gedachte dat je hem er gewoon uit moet trekken en wegwerpen... maar nee, het is zo simpel niet, zeker in zo'n stressvolle situatie waar elke seconde telt en je maar één kans hebt...

Ik vertel je mijn ervaring...

Dit jaar had ik tijdens een vlucht een aanvaring met een andere parapente. Ik zat in thermiek, ik vloog lager en de andere piloot zag me niet of misschien te laat... Zijn passagier, want het was een duoscherf, raakte met zijn voeten verstrikt in mijn zeil. Misschien hebben we allebei gedurende een micromoment een blik gemist, die ons in staat had gesteld deze botsing te vermijden... Ik zal het nooit weten.

Mijn eerste reactie was "verd... wat een idioot". Dan zie je dat alles in elkaar gedraaid zit en dat, behoudens een wonder, je scherf niet vanzelf uit de knoop zal raken en terug zal gaan vliegen... Op dat moment wachtte ik niet langer, ik wierp mijn reserveparachute, waarbij ik terugdacht aan wat ik had geleerd. Mijn blik volgde de opening... en oef, ik zag dat hij goed open ging. Ik denk dat het feit dat ik mijn parachute 2 keer aan een deathride heb getrokken, betekende dat het gebaar niet onbekend voor me was en dat het verankerd was gebleven in mijn geheugen. Toen zei ik tegen mezelf: ik moet mijn parapente dicht trekken... behalve dat ik er geen meer had... hij was om de piloot en zijn passagier heen gewikkeld... Van mijn kant had ik niet de indruk in de leegte te "vallen", maar misschien zijn het mijn hersenen die me beschermen en dit deel verbergen, omdat ik weet dat het voor degenen die me vanaf de start zagen "vallen", erg indrukwekkend was... Anderzijds heeft de andere piloot ook de juiste

reflexen gehad, zijn parachute was ook geworpen en zijn parapente dichtgetrokken.

Daarna hoorde ik via mijn hoofdtelefoon... "bereid je voor op de impact" en dan concentreer je je op je omgeving terwijl je je afvraagt waar je zult landen... en je bereidt je voor op de verschillende mogelijkheden... aan de ene kant zag ik grote dennenbomen maar aan de andere kant waren het echter de rotswand. Uiteindelijk was het een dennenboom, een zeer hoge tak (30 m), die me verwelkomde en iets lager de andere 2 mensen... alle 3 in dezelfde boom, mijn

parachute nog steeds opgeblazen door de wind. Niemand van ons 3 raakte gewond... Het vervolg was de aankomst van de helikopter, rappelen langs de stam, het losmaken van het scherf... de terugkeer naar de vaste grond... en tenslotte terug vliegen vanaf de volgende dag ...

Uiteindelijk zijn we heel goed weggeraakt, niemand was gekwetst en we hadden beide de juiste reflexen met de juiste timing. Men komt niet ongeschonden uit dit soort incidenten. Vliegen blijft moeilijk, zeker als er veel mensen in vlucht

zijn. Je moet leren om het vertrouwen in jezelf en in anderen terug te winnen. Vandaag ben ik nog voorzichtiger, ik probeer nog beter te anticiperen, mezelf in de plaats van de ander te plaatsen, alles in het oog te houden, door mijn blik mijn intenties te tonen en mezelf voor te houden dat wanneer de concentratie niet langer 100% is, het beter is om te stoppen en te gaan landen. Eén enkel moment van onoplettendheid kan ernstige gevolgen hebben. Degenen met wie ik samen vlieg en die aanwezig waren, zeggen ook dat het hen uiteindelijk ook iets positiefs heeft opgeleverd... ze hebben allemaal hun parachute gecontroleerd, tijdens hun volgende vlucht de handgreep vastgepakt en hebben meer aandacht voor hun omgeving.

Ik sluit af met ... dank aan alle piloten die me hebben aangemoedigd en me hebben geholpen om te blijven vliegen en aan mijn parachuteplooiër 😊

Aline.



Niet-opening van de parachute: analyse van een dodelijk ongeval

De DHV (Duitse vrije vlucht federatie) heeft onlangs een rapport verspreid over een dodelijk ongeval, dat deze zomer plaats vond in Duitsland.

Dit rapport is bijzonder intrigerend, en niet vanwege het initiële incident -een autorotatie met een kleine cravate, die waarschijnlijk veroorzaakt werd door een asymmetrische inklapper- noch vanwege het gebrek aan een snelle reactie, wat helaas te vaak voorkomt, zelfs bij ervaren piloten. Nee, dit rapport is intrigerend omdat de piloot zijn noodparachute wierp, hoog genoeg om tijd te hebben open te gaan en... dat deze helemaal niet open is gegaan.

De parachute is inderdaad niet "enkel" verstrikt geraakt in de vanglijnkegel van de parapente, wat in sommige ongunstige configuraties kan gebeuren. Nee, hij werd netjes in de vrije ruimte geworpen maar is gewoon niet uit zijn binnencontainer (pod) gekomen... We horen soms dat een parachute altijd opengaat, zelfs als hij als een bal in een vuilniszak wordt gestopt, en sommigen hebben hiermee zelfs succesvolle tests op een deathride gedaan, maar dit ongelukkige ongeval is het bewijs dat dit niet steeds het geval is en daarom een perfect voorbeeld is voor degenen die nog steeds twijfelen aan het belang van het noodvalschermscherm en vooral van de juiste installatie ervan. Als hij correct had gefunctioneerd, lijkt het duidelijk dat de fatale afloop voorkomen had kunnen worden.

Maar waarom toch is deze parachute niet open gegaan ?

We horen vaak over het risico op extractiefouten (van de pod uit het harnascompartiment) als gevolg van een te korte verbinding tussen de handgreep en de pod. Wanneer we trekken, trekken we direct aan de pod en niet aan de "pinnen" die het compartiment gesloten houden. Dit is overigens één van de redenen die de aanbevolen systematische extractietests rechtvaardigt.

Om dit te voorkomen, verlengen sommige fabrikanten deze verbinding aanzienlijk. Op die manier kunt u elke pod bevestigen aan elk bevestigingspunt en zijn er geen zorgen meer: de verbinding zal altijd lang genoeg zijn om de extractie mogelijk te maken. Ja, behalve dat te veel te veel is, en als de verbinding zo lang is dat het handvat verstrikt kan geraken in de vanglijnen van het noodvalschermscherm, kan dit een ramp veroorzaken... zoals dit ongeluk ons nogal brutaal aantoont.

Het DHV-onderzoek concludeerde dat deze handgreep van de noodparachute -die bovendien vrij rigide was-

maakte dat de pod niet openging en dus dat de parachute zich niet ontplooidde. Voor wie het wenst, is het volledige ongevalsrapport (zeer interessant, vooral de laatste foto) beschikbaar op de DHV-website:

https://www.dhv.de/fileadmin/user_upload/files/2021/Sicherheit_2021/Accident_report_Werfenweng_12_8_2021.pdf

Het belangrijkste bij een ongeluk is ervan te leren en te zoeken naar de gemaakte fouten. Niet om stenen naar verantwoordelijken te gooien, maar gewoon om te voorkomen dat ze zich herhalen. Wie is hier dus in "fout"?

Waarschijnlijk voor een (groot) deel de fabrikant die een handgreep met zo'n lange verbinding heeft ontworpen: 40 cm, terwijl een "standaard" pod ongeveer 30 cm meet, dit is duidelijk overdreven en een open deur voor dit soort problemen. Bovendien, zoals ook in het rapport wordt opgemerkt, kan dit het extraheren en gooien moeilijk maken als je korte armen hebt. De twee fabrikanten (van de handgreep en het noodvalschermscherm) hebben ook veiligheidsadviezen gepubliceerd na het ongeval... beter laat dan nooit:

<https://www.bvvf.be/wordpress/wp-content/uploads/2021/10/KR2-20102021-EN.pdf>

<https://www.fensterwalder-charly.de/images/stories/startseite/news/sicherheitsmitteilung/safety-note-charly-reserves-2021113.pdf>

Dit gezegd zijnde, de installateur van de pod (in het harnas), die deze fameuze handgreep vastmaakte, wie het ook was, was zich blijkbaar ook niet erg bewust van dit probleem (of miste hij de vaardigheid?). Hij had zich het risico van de overdreven lengte kunnen (moeten) realiseren en de verbinding kunnen (moeten) inkorten. Hoe? Simpelweg door een "domme" knoop te maken zoals nu aanbevolen werd door de fabrikant in zijn veiligheidsmededeling...

Uiteindelijk is de les die uit dit ongeluk moet worden getrokken, dat bij het vouwen en installeren van een noodparachute het kleinste detail van vitaal belang is (of kan worden). Men moet dit werk alleen uitvoeren met volledige kennis van zaken en/of contact opnemen met iemand die bevoegd is om hierop toezicht te houden.

Je leven verliezen wegens een simpele knoop... een beetje jammer, nietwaar?

Patrick Brison.

Het noodvalscherf, niets vergeten

Het vouwen van het noodvalscherf is niet alles! Een groot deel van de problemen komt voort uit een onjuiste installatie van de parachute in het harnas. De oorzaken hiervan zijn hoofdzakelijk tweeeërlei:

- Het materiaal kan slecht ontworpen zijn (zeldzaam) of –vaker– samengesteld zijn uit incompatibele elementen. De "combinaties" zijn inderdaad ontelbaar en dus niet per se allemaal getest, zeker niet in reële omstandigheden.
- Menselijke fouten kunnen optreden tijdens het installeren (bijv. parachute niet bevestigd!) of het vouwen (bijv. vergeten vanglijn!). Een moment van afleiding is **heel** snel gebeurd en als je eenmaal alles hebt dicht gemaakt, kan men dit beseffen voor... het eventueel te laat is!

In ieder geval kan de uitkomst van een probleem fataal zijn, zoals blijkt uit vele extractietests of – nog triester – daadwerkelijke ongevallen. Daarom moet men alles doen om onverenigbaarheden op te sporen en fouten te elimineren.

In de luchtvaart gebruiken we vaak checklists om ervoor te zorgen dat we de ene of de andere stap van een procedure niet vergeten, het is een middel dat eenvoudig en effectief wordt geacht om het risico op fouten te beperken. Helaas is deze praktijk in de microkosmos van de vrije vlucht zeer weinig verspreid, ook met betrekking tot de behandeling van onze noodparachutes.

Deze leemte is nu opgevuld, en hier is eindelijk een poging om een generieke checklist op te stellen om de plooiers / installateurs te helpen bij hun werk! Om deze voor te stellen en een beetje uit te leggen, is het belangrijk om te verduidelijken dat deze lijst geen **handleiding** is, maar alleen een hulpmiddel om niets te vergeten. Dit is wat het mogelijk maakt om generiek te blijven ondanks de veelheid aan combinaties van uitrustingen: het vermeldt wat te doen en niet hoe het te doen. Elk punt zal dus moeten worden geïnterpreteerd –of zelfs eventueel genegeerd– afhankelijk van het praktische geval, door bevoegde plooiers / installateurs, met volledige kennis van zaken.

Een afdrukbare versie in A5-formaat van de lijst is beschikbaar op de website van de federatie:

https://www.bvfv.be/w_ordpress/wp-content/uploads/2021/12/Rescue-checklist-v1.1-NL.pdf

Het doel is inderdaad om dit formulier voor elk plooiën / installatie in te vullen door de vakjes aan te vinken terwijl men bezig is. Dit maakt het ook mogelijk om een spoor van het werk bij te houden en zo te weten wanneer de parachute voor het laatst is geplooid. Ter herinnering, een noodparachute moet minstens één keer per jaar worden herplooid en idealiter twee keer.

Als u, zoals ik hoop, deze lijst actief gebruikt, aarzel dan niet om gevonden tekortkomingen te melden of verbeteringen voor te stellen.

Hier is deze eerste versie van de lijst. Veel leesplezier en veel plezier met vouwen!

Patrick

Controlelijst voor noodvalscherfbeheer

Informatie

Plooiër(s):

Installateur(s):

Datum van plooiën: Datum van installatie:

Vouwen en installatie kan afzonderlijk worden gedaan, door verschillende mensen.

Parachute (merk, model, jaar, serienummer)

De referenties van de parachute ter herinnering, een soort "certificaat" om te weten wanneer, hoe en door wie hij werd "behandeld".

Harnas (merk, model)

Het kan ook een voorcontainer zijn, specifiek voor een harnas of niet.

Gebruikte pod: parachute / harnas / andere (verwijder de onjuiste vermeldingen)

De selectie van de gebruikte pod is van cruciaal belang en het is belangrijk om dit te noteren.

Opmerkingen:

Eventuele relevante opmerkingen betreffende de controle, het plooiën of de installatie.

Controle

Geen scheuren in de stof

Geen vlekken die de stof hebben verzwakt of plakkerig hebben gemaakt

Controle van de naden

Controle van de staat van de vanglijnen

De controle moet grondiger zijn als de parachute werd gebruikt of kan beknopter zijn als men zeker is dat deze niet beschadigd of nat is.

Nakijken of de vanglijnen juist liggen

Een enkele bovenliggende vanglijn kan een juiste opening verhinderen. Zie de handleiding.

- Correcte verbinding(en) vanglijnen – riser(s)

A priori niet met een snelverbinding maar met een goed gemaakte leeuwerikskop-knoop... na te kijken

- Juiste centrering van de apex

Alleen op sommige parachutes.

- Keuze van de gebruikte pod (degene die bij de parachute of het harnas is geleverd)

Het is noodzakelijk om de keuze van de pod te maken **voordat** u begint met plooiën...

- Compatibiliteit van de gebruikte pod met de parachute EN het harnas

... en zorg ervoor dat deze keuze de juiste is (zie de respectievelijke handleidingen).

- Controle van de goede staat van de pod

Pas op voor scheuren, vochtvlekken/schimmel, losse elastieken...

Plooiën van de parachute

- Beschikbaarheid van de plooihandleiding van de fabrikant Essentieel, altijd **de** referentie, ook voor professionele riggers.

- Begrip van de plooi methode van de fabrikant

Dit lijkt voor de hand liggend, maar sommige procedures zijn soms complex en/of slecht uitgelegd.

- De plooi ruimte schoonmaken

Het moet ten minste proper zijn!

- Initiële hardware-inventaris Om aan het einde van het proces te vergelijken, zie lager.

- Naleving van de door de fabrikant aanbevolen plooi methode Het is a priori **de enige juiste**.

- Recupereren van het materiaal dat wordt gebruikt voor het plooiën (vanglijn!!!)

Een gewicht vergeten is onwaarschijnlijk, maar met een vanglijn kan dat snel gebeuren (toch, toch!)... en dat **maakt de de parachute volstrekt onbruikbaar en dus nutteloos!**

- Nieuwe elastieken om de vanglijnen op te plooiën of "laveren" (in 8'en of niet)

Het hergebruiken van de oude elastieken is een heel slecht idee omdat ze kunnen "vergaan" en de vanglijnen aan elkaar doen plakken. Als je er geen hebt, is het beter om er helemaal geen te gebruiken en in 8'en te plooiën ("laveren").

- Voldoende lengte vanglijnen buiten de pod laten

Dit moet met name mogelijk maken om de noodparachute, bij herstel van de parapente, toch niet te werpen en is in principe gespecificeerd in de vouwhandleiding.

- Openingstest pod (uitsluitend met het gewicht van de parachute)

Deze moet openen onder zijn eigen gewicht, maar ook niet te gemakkelijk (anders bestaat het risico dat hij in de zak van het harnas open gaat).

Installatie in het harnas

- De handgreep is niet te kort (om extractie mogelijk te maken)

- De handgreep is niet te lang (om verwarringen te voorkomen)

In principe zou de lengte van het handvat correct moeten zijn, maar een recent dodelijk ongeval bewees het tegendeel. Informeer absoluut als er ook maar de geringste twijfel is.

- De handgreep is correct en op de juiste plaats op de pod bevestigd

Er zijn soms meerdere bevestigingspunten, zie de handleiding om de juiste te kiezen.

- Correcte en veilige verbinding(en) parachute – harnas

Zijn parachute gooien en hem alleen zien vertrekken terwijl men op volle snelheid blijft vallen, is geen wenselijke ervaring. Dit punt is zo vanzelfsprekend dat we het zouden kunnen vergeten!

- De grootte van het harnascompartiment is aangepast aan die van de pod

Te klein past de pod er niet in en te groot kan de pod binnenin draaien en verstrikt raken. Bij sommige harnassen kan (moet) de grootte van het compartiment worden aangepast.

- De pod wordt in de goede richting in het compartiment van het harnas geplaatst

Zie de handleiding van het harnas.

- De baan van de vanglijnen van de parachute is correct (aan de buitenzijde)

Het risico bestaat vooral voor frontcontainers of bij duoschermen.

- Het harnascompartiment is correct gesloten (in de juiste volgorde)

Het is soms mogelijk om de flappen in een verkeerde volgorde te sluiten en dit kan het openen van het compartiment en dus het extraheren van de parachute beletten.

Verificatie

- Extractietest

In principe elke keer te doen om de installatie te valideren, idealiter door in het harnas te hangen aan een portaal. Zeker **essentieel** bij verandering van materiaal.

- Inventaris van de einduitrusting (niets mag ontbreken)

Vanglijnen, gewichten, tangen... **we moeten al het materiaal terugvinden** dat we in de begininventaris hadden ... anders bleef het achter in de pod. Levensgevaar!!!

Goed gewerkt!

Patrick.

AIR3

NEW GENERATION FLIGHT PHABLET



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



ACCURATE
VARIO



POWERFUL
GPS



LIVE
TRACKING



100%
ANDROID



RUGGED 7"
IPS SCREEN



OPTIMISED
READABILITY



PHONE &
MESSAGES



XCTrack
COMPANION

PARAGLIDER - HANG GLIDER - PARAMOTOR - GLIDER - BALLOON

COLOR MAP
NAVIGATION (XC)



THERMAL
ASSISTANT



AIRSPACE
ASSISTANT



IDEAL FOR
COMPETITION



Contact: info@fly-air3.com - WWW.FLY-AIR3.COM - +32495249656

Glider Areas Ardennes... balans van 2021, perspectieven voor 2022

Dag iedereen,

Het jaar 2021 loopt bijna ten einde en het is een ideaal moment om een kijkje te nemen in de achteruitkijkspiegel en na te denken over de voorbereiding op het volgende seizoen.

We wilden de status van het Glider Areas Ardennes-project (aka GAA) met u delen, nu de periode van activiteit voorbij is (ter herinnering, de GAA zijn actief van 15 maart tot 15 oktober).

Zoals jullie nu allemaal zeker weten, hebben we de "side letter" ondertekend die de "GAA voor parapentistes en deltisten" -overeenkomst tussen de BVVF, de vertegenwoordigers van de Luchtcomponent van het leger, die van het National Zweefvliegcentrum en die van de Royal Verviers Aviation, formaliseerde.

We wensen hen ook te danken voor het vertrouwen dat ze in ons hebben gesteld.

Sindsdien zijn er veel dingen gebeurd en veel van onze leden zijn zwaar blijven investeren in dit project.

Inderdaad, vanaf augustus werden de notities voor de "XC GAA" -opleiding afgerond en was een eerste versie van de examenvragenlijst klaar (links naar deze documenten zijn te vinden aan het einde van dit artikel).

Al snel werden de eerste sessies van de "opleiding+examens" georganiseerd. Maar liefst 4 sessies werden aangeboden en enkele tientallen van onze leden hebben al zich al kunnen vormen en hun XC GAA-licentie ontvangen.

Dit alles zou niet mogelijk zijn geweest zonder het waardevolle werk van mensen als Bertrand Fontaine, Quentin Debras, Lode Spruyt, ...

Er worden verdere trainingssessies georganiseerd en het is voorzien dat de BVVF-monitoren deelnemen. Inderdaad, en dit was vanaf het begin voorzien, zullen BVVF-monitoren binnenkort de mogelijkheid hebben om de XC GAA-opleidingen te

geven en het examen af te nemen. Dit zou ons in staat moeten stellen om u veel opleiding+examenssessies aan te bieden, in beide talen.

Eind oktober vond de vergadering van het "BELANC" plaats (dit is het orgaan dat de verschillende actoren in het luchtruim samenbrengt: DGLV, Composair, Skeyes, Aeroclub...) en een van de punten op de agenda was de evaluatie van het GAA-project en meer bepaald de integratie van parapentisten en deltisten in het project.

De algemene vaststelling is dat de integratie zonder problemen, soepel en transparant is verlopen. Hoewel niets ooit verworven is, staan de lichten op groen om de overeenkomst voor het seizoen 2022 te verlengen.

De vergadering van het BELANC begin volgend jaar zou dit punt moeten formaliseren en we hopen op onze volgende Algemene Vergadering met goed nieuws te kunnen komen.

Ik zal dit korte artikel beëindigen met een paar dankbetuigingen. Allereerst aan u allen, onze leden, die ons uw vertrouwen hebben gegeven door ons op de AV toe te staan om namens u over deze overeenkomst te onderhandelen. Aan degenen onder u, die als eerste de toelating verkregen en lieten zien dat ze wisten hoe ze de overeenkomst moesten respecteren door "binnen de lijntjes" te vliegen. Laten we nogmaals degenen bedanken die hun uren niet geteld hebben om het project vooruit te helpen en degenen zonder wie dit alles niet zou bestaan en die al een paar jaar geleden de pioniers van dit project waren.

Link naar de opleiding en de vragen (in de laatste schermen):

<https://www.bvvf.be/wordpress/wp-content/uploads/2021/12/%C2%B0-Glider-Ardenne-Area-Training-11-12-21.pdf>

Olivier Georis

ONDERHOUD Vliegplaatsen van COO

Jean-Claude Collée en de club Aérolosirs namen de organisatie van het onderhoud van de twee startplaatsen van Coo op zich.

Het kappen van de berken vond plaats op zaterdag 9 oktober. Ter plaatse aanwezig van 10. tot 16 uur.:

Pascal Grégoire, Jonathan jP, Yves Pi, Jonas + vrouw en twee kinderen, Alain lo, Claudy L., Nicolas B., Geoffrey S. +kinderen, Ronald, Jean-Claude.

Heel veel dank aan hen en aan de club Aérolosirs !





Werken te Ouren

Zondag 10 oktober: onderhoud van de startplaats.

Organisatie van Marc Zeyen, Pascal Grégoire, Alain Lorenzo, Mathéus François, de Indiaan...

Heel veel dank aan hen de de club Aéroloisirs !





Vliegplaats van Anderlues - onderhoudsinterventies

Om het risico op incidenten op de start- en landingsplaatsen, die sinds lang en voortdurend door de BVVF worden herhaald, te beperken, wordt het onderhoud van de vliegplaatsen financieel ondersteund door de BVVF en de club Les Ailes du Levant voor de terrils van onze regio.

Er wordt aan herinnerd dat het de verantwoordelijkheid van elk lid of elke buitenlandse gebruiker is om de veiligheid, het onderhoud en de duurzaamheid van de vliegplaatsen te waarborgen en dit om een correcte speelruimte voor iedereen te garanderen.

Vliegen op terrils heeft het voordeel, naast het vermijden van lange verplaatsingen, om te handelen voor het fysieke, mentale en sociale onderhoud en om de automatismen met betrekking tot de activiteit te behouden (pré-flight, beoordeling, starts, landingen).

Parapentevliegen op terrils is voor iedereen toegankelijk, Anderlues moet gezien zijn situatie als een "leshelling" worden beschouwd.

Dank aan de vrijwilligers die hebben gewerkt aan het onderhoud van deze site volgens hun beschikbaarheid en aan de toekomstige leden die door dit artikel zullen worden gesensibiliseerd.

Iedereen heeft de mogelijkheid om iets te doen voor zijn eigen veiligheid en die van anderen door een beetje tijd te besteden.

Eris een Anderlues-groep op WhatsApp en je bent er meer dan welkom (we denken aan de jaarlijkse schoonmaak). U kunt naar de website van Le Ailes du Levant gaan en een e-mail sturen: <https://www.lesaillesdulevant.be>

Lijst van de werken:

- Afvlakking van de landing aan de noordzijde;
- Zaaïen (we gaan volgend voorjaar een 2^e keer inzaaïen);
- Het kappen van de kronen van bomen aan de noordzijde;
- Opstapelen van het snoeiwerk.

Aanwezig: Jean Aerssens, Ivan Debiasio, Marc Opdebeek.

Heel veel dank aan deze mensen en aan de club Les Ailes du Levant ! (noot van de redactie).



Julien Crête en een ploeg van RTL Tvi is een kleine reportage komen doen over parapente op de terril van Roton, ziehier de link :

<https://www.rtl.be/info/video/792983.aspx>

Vliegplaats van Anderlues : technische fiche

Het is een Leshelling.

Vliegplaats in de CTR van Charleroi: verboden te stijgen, enkel een kleine soaring wordt getolereerd.

Bruikbare oriëntaties:

Soaring: N / NNO / NNW / Z

Mogelijke zakvluchten: WNW / ONO / NW / NO / Z

Parkeren aan de zuidkant langs de N9.

De **metro** Charleroi-Anderlues metro stopt voor de terril, halte Surchiste.

Verbod om te landen in:

- de velden behalve na de oogst en vóór het volgende inzaaien ervan;
- het westerlijk gelegen grasveld.

In het Noorden:

land op de verharde weg of op de lange onverharde (aangelegde) weg.

Het hek kan aan het begin van de aangelegde landings worden verwijderd, vergeet niet om het daarna terug te zetten.

In het Zuiden:

- op het industrieterrein zolang dit niet wordt gebruikt;

- op de Fluxys-weg tussen de Renault-garage en het bosje. Let op voor turbulentie bij ZZW / ZZO -wind.

Met dank aan de gemeente Fontaine l'Evêque!

Jean Aerssens (en Franco Marioli).



Voor de werken



Na de werken

Gentlemen's agreement 7 Meuses

Om het risico op botsingen op lage hoogte tussen vliegtuigen met verschillende vluchtkenmerken te verminderen, zijn bevoorrechte hoogtewinstzones ingesteld enerzijds voor delta's en duoparapentes (zone A) en anderzijds voor solo-parapentes (zone B).

Zone A bevindt zich na het uitsteeksel voorbij het restaurant, zone B tussen het de start en hetzelfde uitsteeksel. De bovengrens van de twee zones ligt ter hoogte van de eerste wit-rode overgang van de antenne.

Dank om rekening te houden met deze gebieden wanneer beide typen vliegtuigen tegelijkertijd in de lucht zijn om zo mogelijke ernstige ongevallen te voorkomen die schadelijk zijn voor onze activiteit.

Op alle gebieden blijven in ieder geval de gebruikelijke voorrangsregels van toepassing.

De veiligheidscommissie heeft besloten om voor de vliegplaats van de 7 Meuses bovenstaande overeenkomst te promoten, die sterk zou moeten bijdragen aan meer actieve maar vooral passieve veiligheid voor iedereen.

Hier zijn de verschillende redenen voor deze beslissing:

- 1) het risico op botsingen op lage hoogte, waar de effectiviteit van de noodparachute onwaarschijnlijk is, te verminderen.
- 2) overbevolking op de vliegplaats.
- 3) de hernieuwde belangstelling voor deltavliegen.
- 4) het volume van de exploiteerbare stijgwind is zeer smal in de onderste luchtlagen.
- 5) de nabijheid van het reliëf.
- 6) de verschillende prestaties van de luchtvaartuigen:
 - hogere minimale daal- (of stall-) snelheid voor delta's en duoparapentes.
 - lagere daalsnelheid van solo-parapentes.
 - hogere rolstabiliteit van parapentes.
 - verschillende wendbaarheid en handelbaarheid.

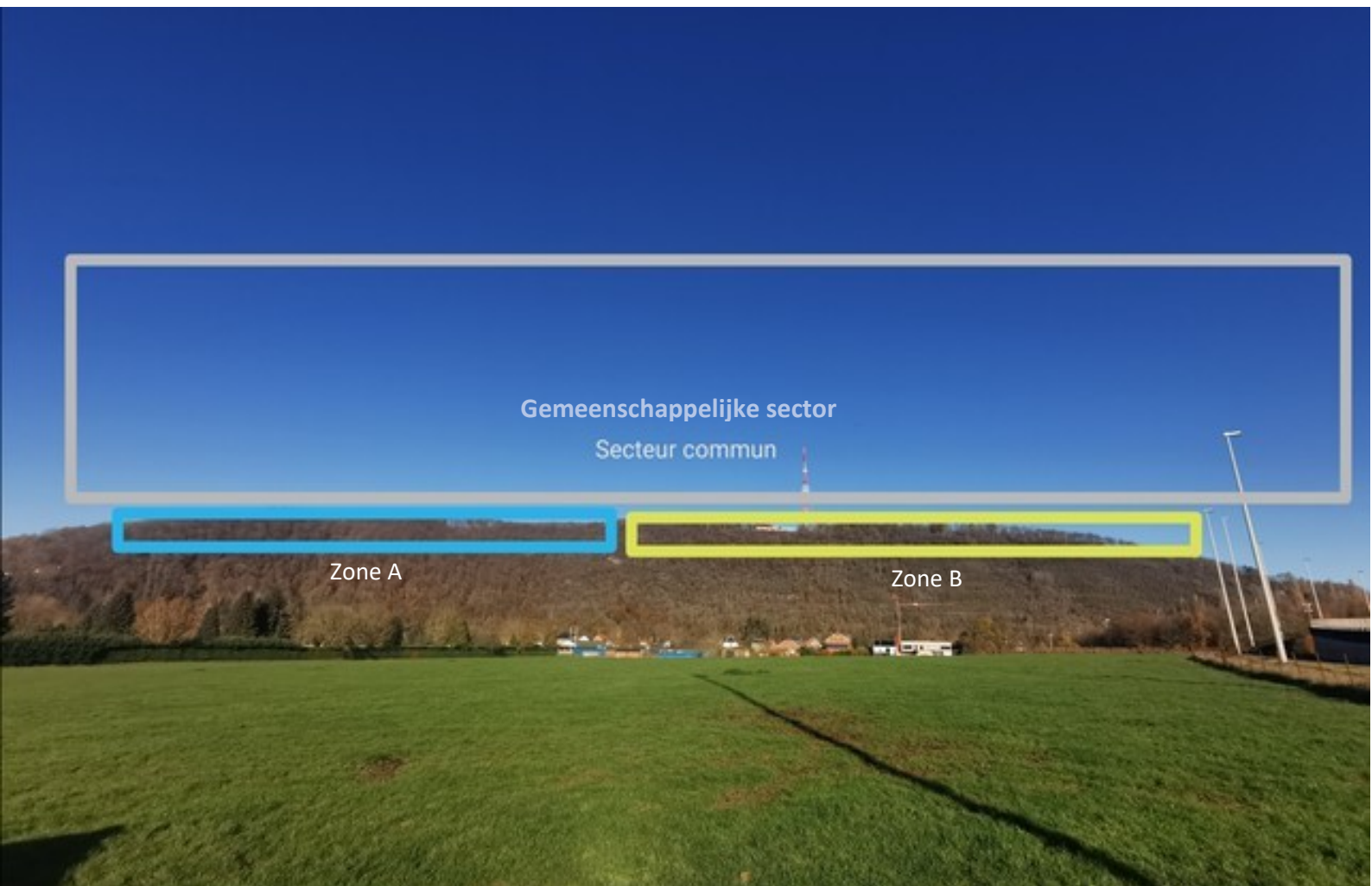
Ter herinnering: de dynamische stijgwind is niet homogeen. Het exploiteerbare volume is veel minder belangrijk in de onderste luchtlagen. Onder zwakke omstandigheden kan het geringste uitwijken om voorrang te geven ervoor zorgen dat u de stijgband verlaat. De vleugels hebben daarom de neiging om heel dicht bij elkaar te vliegen en ook heel dicht bij het reliëf. Verschillende snelheden, spanwijdte, wendbaarheid, handelbaarheid en rolstabiliteit verergeren deze situatie.

Een botsing op deze hoogte zou een doeltreffend gebruik van het noodvalscherf niet toelaten.

Hoger is het volume van de stijgzone veel groter. Het maakt het mogelijk om meer afstand te houden tussen de vliegtuigen onderling.

In het geval van een botsing zou de hoogte het doeltreffend gebruik van het noodvalscherf wel toelaten.

Op lagere hoogte werden twee hoogtewinstzones vastgesteld, te zien op de onderstaande foto:



De zijdelingse grens ligt bij het uitsteeksel (rots).
De bovengrens van deze gebieden ligt ter hoogte van de bovenkant van het eerste witte gedeelte van de antenne.
De ruimte erboven verandert niet en blijft een gezamenlijke sector.
Wij zijn ervan overtuigd dat deze overeenkomst zal bijdragen tot meer veiligheid voor iedereen.
Als men de de verschillende vluchtkenmerken van de vliegtuigen begrijpt, met name de hogere daalsnelheid van delta's en duo-parapentes, kan men gemakkelijk begrijpen dat er zeer weinig beperkingen zullen zijn.
Laten we als voorbeeld verschillende windsnelheden op de vliegplaats nemen:

15 km/u: alleen parapentes zullen in d lucht kunnen blijven en heel de vliegplaats zal voor hen beschikbaar zijn.

18 km/u: delta's en duo-parapentes zullen in hun gebied nauwelijks boven kunnen blijven en de solo-parapentes zullen in de gemeenschappelijke sector vliegen, behalve tijdens het stijgen dat ze zullen doen in hun hoogtewinstgebied.

Vanaf 20 km/u zal iedereen in de gemeenschappelijke sector vliegen.

We rekenen op uw gezond verstand, verantwoordelijkheid en ruimdenkendheid om deze overeenkomst te respecteren, die zal bijdragen aan meer veiligheid voor iedereen.

Hartelijk dank voor uw medewerking.

Geslaagde PUC smijtdag in de Topsportal Gent

We kijken inderdaad terug op een geslaagde smijtdag in de topsportal Gent!

Alle voorbereidingen waren getroffen en dan de laatste dag een overlegcomité van de regering die om 9.00u begon en eindigde met een persconferentie om 15.00u.

Oef, er veranderde voor ons eigenlijk niks... we konden ermee doorgaan... wat een opluchting en nu alle hens aan dek!

Vorbereiding op vrijdagavond en zaterdagmorgen vroeg om de zaal klaar te zetten door het team Puc-ers.

Naar goede gewoonte waren er een 100-tal mensen ingeschreven, de laatste dag nog enkele uitschrijvingen onder coronadruk, maar ook nog enkele inschrijvingen bij toen het gerucht de ronde deed dat het toch doorging.

Financieel komen we iets te kort, maar niet erg, het doel dat we 100 reserves kunnen gooien, controleren en plooiën is toch een veel belangrijker doel.

De organisatie liep, zoals steeds, gesmeerd. Dit door de vrijwillige inzet van onze leden, waarvoor hartelijk dank.

Van controle "covid safe ticket", inschrijving, harnassen, begeleiding, het smijten zelf en afbouwen... overal stonden mensen om hulp te bieden en de deelnemers wegwijs te maken.

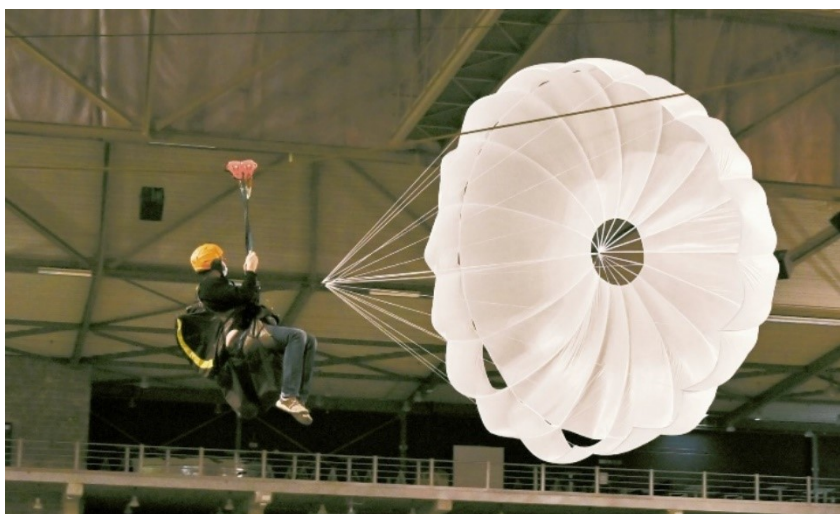
Na het sporten was er opnieuw kans om een lekkere pannenkoek of hamburger te smullen.

De zeer gewaardeerde voordracht van Philippe Mal over verzekeringen werd gesmaakt door een 50-tal bezoekers.



Een ingewikkelde zaak, boordevol kleine lettertjes... veel interactie tussen piloten en Philippe.

Vele vragen van de piloten en duidelijke antwoorden van Philippe.



Het smijten zelf...

Er zijn veel reserves die goed snel zijn opengegaan, gelukkig maar, daarvoor doen we het!

Het viel wel op dat moeilijk trekken, of laten vallen, of gewoon naar beneden smijten, zorgt voor vele verloren meters en laattijdig openen. 14/100.

Daarmee willen we toch ook de aandacht vestigen op de snelheid en bewust handelen van de piloot!



Dit kunnen jullie op de smijtdag echt wel oefenen in veilige omstandigheden, in een gesimuleerde reële situatie.

Ook het lang niet gelucht en geplooid zijn zal ook wel bijdragen aan een tragere opening.



Voor 4 van de 100 was het ernstig, die gingen nooit open.

De eindlus die de POD dichthoudt: te lang of de verdikking op het einde van de vanglijnen door de elastiek getrokken.

Een line-over van de parachutekoepel en een handgreep die tussen de lijnen zat.

Te wijten aan slecht installeren van de POD in het harnas (eerst resterende lussen vanglijn in het harnas steken, nadien de POD inbrengen). Als de POD te klein is voor de ruimte in het harnas, kunnen de touwen ook vrij bewegen en voor een line-over zorgen (steek in de diepte een spons).



Iedereen herinnert zich wel het ernstig ongeval op Coo dit jaar... een botsing in de lucht, met 2 naar beneden vanop een 50-tal meter...

Eén piloot had de koelbloedigheid en reactie direct de reserve te gooien... de 2e piloot deed niets...

Hadden ze beiden niet gesmeten, hadden we allicht 2 dode collega piloten... nu hing de 2e mee aan het noodscherm van de 1e piloot. Ik durf er niet aan te denken...

We duimen voor een spoedig herstel!

Jaarlijks komen gooien is dus de boodschap!

Zo oefen je zowel jezelf als piloot en wordt je materiaal gecontroleerd en hopelijk daarna goed ingebouwd.

Het kan van levensbelang zijn.



Hier kunnen jullie een filmpje van de smijtdag bekijken:

<https://www.facebook.com/hans.fore/videos/933187934248867>

Dank voor medewerking van onze leden Puc-ers.

Aan de topsporthal Gent.

Philippe Mal voor de voordracht.

Aan de BVVF.

Voor de PUC, Hans Foré.



Overlijden stichtend lid van de BVVF

Louis Dombard heeft ons verlaten.

Louis richtte in 1974 de eerste deltaschool op in Overijse.

Ik had er in 1973 enkele vluchten gemaakt en het was op die kleine helling in de Sint-Annastraat te Overijse dat ik hem tegenkwam.

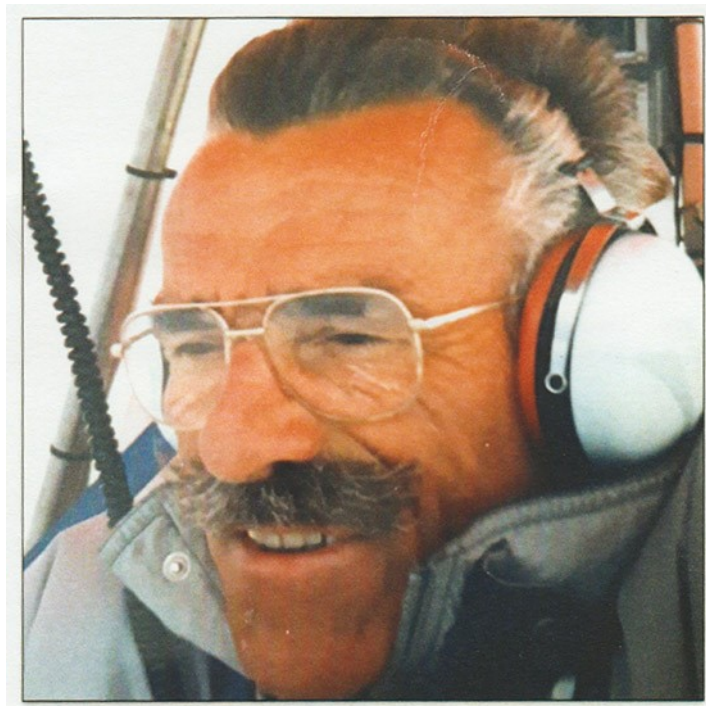
Louis had een caravanbouwatelier in Overijse; hij had leren vliegen in Frankrijk en terug in België richtte hij de Brussels Delta School op en begon met de bouw van deltavleugels.

Hij had een huis in Frankrijk te Moustier Ste Marie en het was daar dat we onze eerste hoogtevluchten maakten.

Hij nam in 1976 deel aan de oprichting van de BVVF en later, nadat hij gestopt was met deltavliegen, ging hij over op ULM.

Louis overleed op 25 juli, hij was een enthousiaste ondernemer die in belangrijke mate bijdroeg aan de verspreiding van het deltavliegen in België.

Dimitri Caloussis



CIVIL AVIATION CAPABILITIES THAT SAVE LIVES.



SVAS : Geef een nieuw leven aan uw oude noodvalschermen!

Foto : Sophie Schueler

Beste parapente- en deltavrienden, we willen graag een geweldig project presenteren dat is ontwikkeld door **Humanitarian Pilots Initiative (HPI)** om onze reddingsparachutes een 2^e leven te geven: het **Super Versatile Airdrop System!**

HPI is in 2015 opgericht door vrijwillige piloten die hun vaardigheden en ervaringen gebruiken om mensen te helpen. Zij voeren voornamelijk luchtbewaking uit in de Middellandse Zee om te helpen bij reddingsoperaties met verschillende civiele actoren, waaronder Sea-Watch, en om handelingen van schending van de mensenrechten en het zeerecht met betrekking tot migrantenboten te documenteren. Daarnaast wil **HPI** andere acties ontwikkelen, zoals het SVAS-systeem, altijd om mensen in nood te helpen.

Het Super Versatile Airdrop System (SVAS) kan apparatuur zoals voedsel, waterzuiveringsinstallaties, zonnepanelen of medicijnen leveren met behulp van noodparachutes op het einde van hun levensduur. Het maakt droppingen tussen 30 en 180 kg mogelijk op een hoogte van +/- 40 meter (130 voet) met een nauwkeurigheid van +/- 30 meter in gebieden die moeilijk toegankelijk zijn met andere transportmiddelen, en maakt het ook mogelijk om fragiele apparatuur te leveren.



Foto : Sophie Schueler

Omdat het systeem innovatief is, maar eenvoudig in te stellen, kan het worden ingezet door een team dat in een paar dagen opgeleid werd.

Sinds 2018 zijn de tests die met verschillende vliegtuigen zijn uitgevoerd overtuigend, waardoor het systeem over de hele wereld kan worden ontwikkeld. In eerste instantie is het doel van **HPI** om deze service aan te bieden aan kleine lokale humanitaire organisaties die meestal niet in dit soort oplossingen kunnen investeren. Hun financiering komt momenteel van particuliere donoren, maar het doel in de toekomst is om het systeem te blijven ontwikkelen om een concurrerende operator te worden en gespecialiseerde droppingsdiensten aan te bieden aan de grotere humanitaire organisaties tegen de laagst mogelijke kostprijs.

Hoe kunt u helpen?

Aan het begin van de zomer van 2021 voerde het **HPI-team** verschillende stresstests uit op parachutes op het einde van hun levensduur, met Alain Zoller van de Air Turquoise **SA-werkplaats** in Zwitserland. Deze zijn overtuigend en maken het mogelijk om noodparachutes te hergebruiken die als "te oud" of niet langer "in staat" worden beschouwd om mensenlevens te redden, maar nog steeds heel functioneel zijn om apparatuur te droppen.

Zoals veel piloten, scholen of clubs, heb je waarschijnlijk parachutes van meer dan 10 jaar oud onderaan een kasts liggen. We stellen voor om deze te verzamelen om ze toe te vertrouwen aan het **HPI-team** dat zich inzet om de onbaatzuchtige acties verder te zetten.

Om dit te doen, 2 mogelijkheden:

1. Neem rechtstreeks contact op met Quentin Courtois, die zorgt voor het verzamelen en centraliseren van de aangeboden parachutes.
2. **We zijn ook op zoek naar vrijwilligers in verschillende delen van het land om ook parachutes in hun buurt te verzamelen en te centraliseren.** Dit kan een school, een club of een gemotiveerde individuele piloot zijn. Als u beschikbaar bent, aarzel dan niet om rechtstreeks contact op te nemen met Quentin.



Voor meer informatie over het project:

- HPI website: <https://www.hpi.swiss/svas-drop-system>
- Videopresentatie van het project: <http://urlr.me/Y9XbW>
- SVAS-systeemmap: <http://urlr.me/Sfw1L>



Contact voor het schenken van parachutes:

- quentcourtois@outlook.com

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

Incidenten 7-Meuses

Geen reactie van Philippe H. op de verzoeken om de kosten van het weghalen van zijn scherm over de hoofdweg terug te betalen. Een oproep zal gedaan worden op de website en de Facebook-pagina om zijn contactgegevens te krijgen, omdat we niet zeker zijn van zijn e-mailadres.

Een ander ongeval heeft plaatsgevonden met de BVVF-piloot Philippe V., de analyse van dit ongeval wordt gedaan voor zover dit mogelijk is op basis van de videobeelden die een andere piloot tijdens de vlucht nam. De FBVL wenst Philippe een goed herstel toe.

We moeten meer de aandacht vestigen op het feit dat het Pilotenbrevet en/of de speciale toestemming om duovluchten te maken op de 7-Meuses, vereist zijn. Er wordt hierbij gedacht aan stickers die aan de rand van het infobord geplakt worden. Jean-Yves zal dit idee doorgeven aan Stéphane De Roover van de lokale club om hun mening te vragen.

Jean-Claude Bodart stelt zones voor die voorbehouden zijn voor delta's+rigids enerzijds en parapentes anderzijds, in geval van zwakke condities op 7-Meuses, hij heeft illustraties van deze zones toegevoegd. Dit voorstel wordt goed ontvangen en Jean-Yves zal dit ook doorgeven aan Stéphane De Roover voor advies.

Opvolging ongevallen

De leden moeten eraan worden herinnerd dat ze hun ongevallen moeten melden in de BVVF-database, een brief zal worden gestuurd naar de leden en de clubs. Patrick zal de tekst opmaken.

Naleving van de vliegplaatsreglementen

Het is de verantwoordelijkheid van alle piloten om informatie door te geven en de vliegplaatsregels na te laten leven. Daarnaast moet elk BVVF-lid actief piloten of verantwoordlijken steunen die (beleefd) een onbekende piloot of een piloot die in overtreding is, aanspreken. Dit is de enige manier om onze vliegplaatsen te behouden.

Algemene Vergadering

De datum van 30 januari 2021 wordt gehandhaafd, maar de beslissing wordt genomen om dit niet met persoonlijke aanwezigheden te doen, het is weinig

waarschijnlijk dat dit op die datum mogelijk is. Er is een Koninklijk Besluit gemaakt om Algemene Vergaderingen elektronisch mogelijk te maken en deze weg zal daarom worden gekozen.

Jean-Yves en Nathanael zullen samenwerken om de beste manier te vinden om de AV op deze manier te organiseren.

Jean zal de jaarrekeningen voorbereiden en Jean-Yves de presentatie.

Volgende vergadering

Ter voorbereiding van de AV is een vergadering gepland op 11 januari om 19u30.

Avia Airsports lierkabel

De aankoop van deze kabel van 1800 m wordt gesubsidieerd voor een bedrag van 540 €, omdat deze club weer actiever wordt en het aantal BVVF-leden er zeer respectabel is.

BPO 2021

Aron toont de begrotingsprognoses voor Feltre, maar hij is bang dat het te duur zal worden. Deze optie wordt opgegeven.

Nathanael praat dan over Ager, en deze optie wordt gekozen voor tegen het einde van augustus. Nathanael gaat dus verder met dit project.

Weerstations

Een nieuwe onderneming is in oprichting met doel het repareren en ondersteunen van de PiouPiou weerstations, die de BVVF had gekocht, maar waarvan sommige stuk zijn (deze zijn nu bij Louis Neys).

Daarom wordt besloten om contact op te nemen met dit bedrijf om te zien of de optie om de bestaande weerstations te hergebruiken niet de voorkeur heeft boven het kopen van nieuwe weerstations, die toch redelijk duur zijn.

Wereld- en Europees Record delta van Jochen Zeischka

De FAI heeft nu het delta- Wereld- en Europees record van Jochen Zeischka (Snelheid over driehoek van 25 km) geëfficiëliëerd. Dit is een primeur voor de BVVF en de Belgische vrije vlucht. Een nieuwsbericht werd geplaatst op de BVVF-website en haar FB-pagina. De Koninklijke Belgische Aeroclub heeft Jochen gefeliciteerd en natuurlijk sluit de BVVF zich hierbij aan voor deze uitzonderlijke prestatie (gemiddeld 65 km/u).

Brevetten en opleidingen

Koen Michiels krijgt speciale toestemming om parapente-duovluchten te doen op 7-Meuses.

Thibault Voglet miste nog 30 duovluchten om deze toestemming te verkrijgen.

Frank Engelen moet een duidelijker en leesbaarder vluchtlogboek opsturen met al zijn duovluchten

duidelijk opgesomd om dezelfde toelating te kunnen verkrijgen.

Denis Debruyne zal zijn duopilotenopleiding kunnen volgen bij Thierry Moreau vanaf een jaar na het verkrijgen van zijn Pilotenbrevet, zoals bepaald in de brevetteksten.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 11 JANUARI 2021

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

Algemene Vergadering

De datum van 30 januari 2021 wordt gehandhaafd, de vergadering zal elektronisch worden gehouden.

Leden moeten zich vooraf registreren om te controleren of ze effectief lid zijn en om links te ontvangen om deel te nemen aan de vergadering en om te stemmen.

Nathanael zorgt voor de hotline voor eventuele verbindingsproblemen.

De lijst van effectieve leden moeten nog worden gemaakt in overeenstemming met de statuten. Jean en Nathanael zullen dit doen.

Jean-Yves doet al een eerste voorstel voor de presentatie.

De inhoud van de uitnodiging, die twee weken voor de vergadering naar alle leden moet worden verzonden, wordt besproken. Jean zal een voorstel doen voor morgen. De uitnodiging moet uiterlijk op vrijdag vertrekken.

De jaarrekening wordt door Jean gepresenteerd en aanvaardt voor voorlegging op de algemene vergadering.

De door Jean voorgestelde begroting voor 2021 wordt gewijzigd en aanvaardt voor voorlegging op de algemene vergadering.

Volgende vergadering

Om de aanvragen om effectief lid te worden te kunnen aanvaarden, zal er op 28 januari om 20u een vergadering via Zoom plaats hebben.

Effectieve leden

Pieter Baele en Frédéric Tétart worden aanvaard als effectief lid.

BPO 2021

Nathanael geeft het goede nieuws dat de financiële risico's volledig voor rekening van de lokale organisator zullen zijn.

De inschrijving voor de FAI (sanction fee) wordt overgedragen van de in 2020 geannuleerde organisatie naar de nieuwe organisatie en er wordt gestemd dat Jean deze registratie (375 €) aan de club Le Potes en Ciel terugbetaalt mits een factuur en een bewijs van betaling aan de FAI. De nieuwe organisator zal dan deze inschrijving nadien terugbetalen aan de BVVF.

Weerstations

Er wordt besloten om de aankoop van nieuwe weerbakens voor te leggen aan de Algemene Vergadering, omdat het over een potentieel grote som geld gaat en er steeds het probleem van de betrouwbaarheid ervan blijft, ook omdat er nu een aantal websites zijn die dit soort informatie geven.

Nationaal parapente-team

Voor het wereldkampioenschap in 2021 heeft Team Competition de volgende piloten geselecteerd om België te vertegenwoordigen: Dimitri Roman, Lode Spruyt, Thibault Voglet en Joeri Bal.

Brevetten en opleidingen

Peter Edel en Marc Jacobs mogen hun duo-opleiding volgen bij Airsport.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 18 FEBRUARI 2021

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

BPO 2021

De data van de BPO moesten worden verplaatst, deze zal nu plaats vinden tussen 10 en 17 juli.

Algemene Vergadering

De Algemene Vergadering verliep op bevredigende wijze met behulp van Zoom en Electionrunner, alles ging goed op technisch gebied met slechts enkele kleine problemen. Deze manier van organiseren van de Algemene Vergadering blijft een mogelijkheid voor de toekomst, hoewel het sociale aspect ontbreekt. En het aantal deelnemers was ook niet groot.

Een kritiek is dat we niet genoeg in het Nederlands hebben gesproken, daar zullen we de volgende keer op moeten letten.

De datum van de volgende A.V. is 29 januari 2022 of 5 februari 2022, bij voorkeur de januaridatum. Jean reserveert de zaal op een van de opgegeven data.

Benoemingen

Jean-Yves voltooit de maximale statutaire termijn van 5 jaar als voorzitter. Hij legt de rol van de voorzitter uit, met name het voorzitten van het Bestuursorgaansvergaderingen en de Algemene Vergadering en met Jean samenwerken voor het dagelijks bestuur. Hij zegt bereid te zijn om bepaalde taken, die hij op zich had genomen, waaronder het vertegenwoordigen van de BVVF bij de Koninklijke Belgische Aeroclub en de EHPU, te blijven doen en de volgende voorzitter volledig en op een praktische manier te ondersteunen.

In deze omstandigheden, en omdat hij de dossiers van de Geozones en Glider Areas tot een goed einde wil brengen en dat de status van Voorzitter hem daarbij kan helpen, stelt Olivier zijn kandidatuur als voorzitter van de OA en wordt hij unaniem verkozen.

De bestuurders danken Olivier om de fakkel over willen nemen en Jean-Yves voor al het werk dat hij al die jaren zo goed heeft gedaan.

Beauraing

Jean kreeg een telefoontje van de landbouwer van de oude landing over de verkoop van dit terrein, dat

echter reeds verkocht werd samen met een bouwperceel.

De lokale club van de Mousquet'Aires is nauw betrokken geweest bij het vinden van de beste oplossingen voor landingsplaatsen en zet zijn zoektocht voort.

Jean neemt contact op met de boer om hem te bedanken en de notaris om de contactgegevens van de nieuwe eigenaar te bekomen.

Overeenkomst vliegplaatsen

Thierry Moreau stuurde een voorstel van een overeenkomst voor landingsplaatsen. Mits een kleine wijziging wordt deze overeenkomst aanvaard.

Jean neemt contact op met de auteur van deze overeenkomst (voormalige advocaat en BVVF-lid) en met Thierry.

Werkgroep delta

Jean-Claude Bodart stelt voor om een deltawerkgroep op te richten die door hemzelf, Tom Haagdorens en Jochen Zeischka zou worden bemand om aanbevelingen te doen aan het BO. Dit wordt goedgekeurd.

Brevetten op Belgische vliegplaatsen

Er wordt een voorstel gedaan om pilotenbrevetten te vragen op alle Belgische sites, omdat het meestal kleine sites zijn die omgeven zijn door obstakels (bomen, huizen, enz.). Dit idee moet worden besproken met de clubs en terreinbeheerders en zal ook worden voorgelegd aan de Werkgroep Veiligheid, waar Patrick het zal indienen.

Weerstations

Pieter Baele stelt voor om voor 200 € een prototype van een weerstation te maken. Er zal gevraagd worden om een meer gedetailleerd voorstel te doen, Olivier zal contact opnemen met Pieter.

Olivier zal de tabel met de andere stations terug opsturen omdat sommige gegevens zijn gewijzigd.

Pascal Lhoas suggereert webcams, maar ook die kosten geld (400 €).

Dit alles zal meer in detail besproken worden tijdens de volgende vergadering, wanneer alle gegevens beschikbaar zijn.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 18 FEBRUARI 2021 (VERVOLG)

Geozones

De vertegenwoordiger van de KBAC en de BVVF op de desbetreffende vergadering heeft bekomen dat er een beschermingszone tegen drones met een straal van 800 m rond de vermelde vliegplaatsen zal komen, en dit tot een hoogte van 1000 ft AGL (300 m/grond).

De lijst van vliegplaatsbeheerders moet worden doorgegeven voor het geval een ontheffing wordt verleend aan een drone-exploitant.

Volgende vergaderingen

Maandag 22 maart;

Donderdag 29 april;

Dinsdag 1 juni.

Opsturen vliegboekjes

Elektronische verzendingen van vliegboekjes (scans) worden nu geaccepteerd.

In dit geval moet de naam van de kandidaat op het praktijkexamenattest worden vermeld.

Er zal een mail worden gestuurd naar alle monitoren met het verzoek om de naam van de kandidaat op dit attest toe te voegen, omdat er op dit moment geen plaats hiervoor in het attest is voorzien.

Natuurlijk kunnen kandidaten hun vliegboekjes per post blijven opsturen.

Theorie-examens

Op dit moment kunnen we niets binnenshuis organiseren, zodra de COVID-maatregelen het toelaten, zullen we de examens laten doorgaan.

BVVF-logo

Jean-Michel Finet heeft een voorstel ingediend voor een nieuw logo, dat goed wordt ontvangen door het bestuur.

Brevetten en opleidingsaanvragen

William Sterckx verkrijgt het brevet van Lierman delta.

Bert Adams verkrijgt het brevet van Duo-Lierpilot parapente.

Thibault Voglet verkrijgt het brevet van Duo-Lierpilot parapente.

Frédéric Heurion mag zijn opleiding voor Hulpmonitor parapente aanvangen bij Fou d'L.

Stéphane De Roover mag zijn opleiding voor Lierman parapente doen met Frédéric Heurion.

Mike Van Damme mag zijn opleiding voor Duo-Lierpilot parapente doen met Thierry Moreau.

Gaetan Mignolet mag zijn opleiding voor Duo-Lierpilot parapente doen met Jean-Yves Squifflet.

Frédéric Heurion mag zijn opleiding voor Duo-Lierpilot parapente doen met Jean-Yves Squifflet.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 22 MAART 2021

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

Houyet

Er zijn contacten gelegd met de beheerder van de Koninklijke Schenking. Olivier volgt dit dossier op.

Weerstations

Het Bestuur valideert het zeer bescheiden budget dat gevraagd wordt voor de herstart van de Pioupious. Olivier neemt contact op met Raymond Glaude, die zich hiervoor aanbood, voor de praktische details.

Geozones

Een ontwerp van Koninklijk Besluit werd ons toegezonden en nagezien. De Geozones hebben hierin een straal van een halve zeemijl (900 m), wat het maximum lijkt te zijn dat men ons op dit moment wenst toe te kennen. Deze gebieden zijn geen gebieden die ons beperken, maar beschermingsgebieden tegen drones, die dit moeten melden als ze deze gebieden willen binnenvliegen.

Dit project wordt goedgekeurd en dit wordt meegedeeld aan Boudewijn Litt, de vertegenwoordiger van De KBAC in het overlegorgaan BELANC. Olivier zal vragen of we uitgenodigd kunnen worden voor de volgende bijeenkomst.

(Vervolg op volgende bladzijde).

Commissie Veiligheid en Luchtruim

Patrick vat het CVLR-rapport samen.

Het voorstel om het Pilotenbrevet op alle vliegplaatsen te verplichten, blijkt contraproductief te zijn, deze verplichting bestaat al op sommige vliegplaatsen en is niet gerechtvaardigd voor andere.

De rol van BVVF-Clubbegeleiders en -Observatoren moet echter worden benadrukt om piloten die net de school verlaten hebben, te helpen hun weg te vinden op de Belgische vliegplaatsen en zo het risico op ongevallen te beperken. De rol van de clubs wordt hierin als cruciaal beschouwd en vooraleer dit met hen kan besproken worden tijdens een echt rondetafelgesprek, wat altijd de voorkeur verdient boven een teleconferentievergadering, zal er een tekst naar de clubs worden gestuurd waarin hun mening over dit onderwerp gevraagd zal worden. Patrick en Olivier zullen de tekst schrijven.

Jean-Claude Bodart stelde voor om de 7-Meuses onder zeer specifieke omstandigheden te scheiden in twee zones, één voor delta en één voor parapente, om vliegincidenten tussen vliegtuigen met verschillende kenmerken te voorkomen. Dit voorstel werd negatief beoordeeld omdat er zorgen zijn over een te hoge dichtheid van parapentes in "hun" gebied. Jean-Claude zal echter worden uitgenodigd op een volgende vergadering om het probleem en de mogelijke oplossingen beter uit te leggen. Koen en William zullen in samenwerking met Jean-Claude ook een artikel maken voor de Fly.

Er is een voorstel om de clubs te vragen de ongevallen te melden die plaatsvinden op de door hun beheerde vliegplaatsen. Er zal gevraagd worden een contactpersoon op te geven, hiervoor zal een mededeling aan hen worden voorbereid.

Glider Areas Ardennen

Er zal misschien een mogelijkheid zijn om een proef in het late voorjaar te starten in de GA Malmédy.

Quentin Debras en Olivier volgen het dossier op en informeren ons over het vervolg.

Infopanelen vliegplaatsen

Verschillende borden moeten worden bijgewerkt of zijn beschadigd en moeten daarom worden vernieuwd. Olivier stuurt de bestanden door naar Aron.

Voor Han-sur Lesse wordt er contact opgenomen met Yves Borreman.

Theorie-examens

Het is op dit moment niet mogelijk om deze te organiseren, zelfs het DGLV doet dit niet.

De mededeling van Olivier wordt goedgekeurd en zal door Jean worden vertaald en verzonden naar de reeds ingeschreven leden en op de website en de Facebook-pagina worden geplaatst.

Brevetten

- Voor het voorlopig Hulpmonitorbrevet van Karel Vanderheyden aanvaardt het Bestuur dat zijn eerste EHBO-brevet geactulaiseerd werd door zijn deelname aan de EHBO-opfrissingen georganiseerd door de BVVF. Hij zal het brevet bekomen zodra alle benodigde documenten het secretariaat bereiken.
- Stéphane Pellegrini zal het brevet van Lierpiloot parapente bekomen zodra Jean het attest van Jean-Yves Squifflet ontvangt.
- Thibault Voglet, Gaetan Mignolet en Jean-Yves Squifflet zullen door William Sterckx beoordeeld worden voor het brevet van Lierman parapente.
- Frank Daems kan zijn opleiding aanvragen voor de brevetten van Lierman parapente en delta bij Avia Airsports.
- Peter Creces kan zijn opleiding aanvragen voor het brevet van Duopiloot parapente bij Airsport.

Fly

Er moeten nog artikels gevonden worden, zijn reeds voorzien:

- Verhaal Bram.
- Artikel delta <> parapente: William en Koen.
- Artikel over veiligheid en ongevallen: Patrick.

Werken Hornu

Om de veiligheid op het landingsveld van Hornu te vergroten, verzocht de vclub Les Ailes du Levant om een tussenkomst in de kosten van heraanleg van dit terrein (egalisatie om gevaarlijke taluds en sloten te verwijderen). Er werd een offerte van een aannemer van 1650 € inclusief BTW verstrekt. Aangezien de BVVF als prioriteit heeft om zoveel mogelijk ongevallen bij haar leden en zelfs bij niet-leden op BVVF-vliegplaatsen te voorkomen, wordt deze investering als redelijk en zelfs belangrijk beschouwd.

Jean zal de club antwoorden en de rekening vereffenen nadat de werken verricht zijn.

De club wordt gevraagd om een artikel te schrijven voor de Fly met foto's.

Verlaggever: Jean.

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

Uigenodigd: Jean-Claude Bodart, Tom Haagdorens.

Stijgsectoren 7-Meuses

Jean-Claude Bodart en Tom Haagdorens lichten hun voorstel toe om aparte stijgsectoren voor delta's en paragliders in te stellen (enkel) als de twee soorten toestellen aanwezig zijn. Deze sectoren zouden zeer beperkt in hoogte zijn en enkel dienen om iedereen de kans te geven om boven de helling uit te stijgen naar de gemeenschappelijke sector.

Deze maatregel lijkt hen noodzakelijk om de veiligheid ter plaatse te vergroten, door botsingen vlakbij de helling te voorkomen tussen vliegtuigen die niet aan dezelfde snelheid vliegen en die niet dezelfde draaicirkel hebben. Statistieken tonen aan dat als de noodparachute niet kan open gaan wegens de lage hoogte, er bij delta's 95% kans is op letsel of erger.

Het bestuur is akkoord om dit uit te proberen (waarbij duoparapentes in het "delta"-sector opgenomen worden omdat ze hetzelfde probleem van handelbaarheid hebben), na eerst contact opgenomen te hebben met de vliegplaatsbeheerders en de praktische details met hen te hebben geregeld.

Jean-Claude zal een voorstel voor een reglement opstellen en een begeleidende tekst, om de redenen voor deze regel en de modaliteiten ervan goed uit te leggen, zodat deze maximaal gesteund zal worden.

Deze tekst zal ook worden bekendgemaakt in de Fly.

Overstapje 7-Meuses

Stéphane De Roover vraagt om een budget om het overstapje aan de kant van het tennis, dat gevaarlijk is geworden, te vernieuwen. Een budget van 300 € wordt goedgekeurd.

Houyet

Olivier legt uit welke stappen er voor deze site zijn ondernomen. De onderhandelingen over de heropening ervan gaan door.

Han-sur-Lesse

Yves Borreman, die deze leshelling beheert, raadpleegde de scholen die er actief zijn, na een nieuwe interpellatie van de eigenaars met betrekking tot het aantal mensen dat op de helling werd

toegelaten. Hij stelt voor om de regeling te wijzigen en het aantal autonome piloten dat aanwezig kan zijn te verhogen van 6 naar 10, en vraagt dat de BVVF 400 € betaalt in plaats van de huidige 200 €, de rest wordt betaald door de scholen (600 €). Het bestuur is akkoord om deze nieuwe regeling tot het einde van het jaar te proberen en de 400 € voor 2021 te betalen .

Weerstations

Raymond Glaude kondigt aan dat hij binnenkort in staat zal zijn om de 3 Pioupiou's van de BVVF terug in werking te stellen, hij wacht enkel nog op nieuwe batterijen, dus we zullen de weerstations snel recupereren. Bovendien bouwde hij zelf een weerstation en installeerde dit in Coo om te testen, waardoor er misschien één van de andere weerstations vrij zal komen voor een andere vliegplaats, bijvoorbeeld Maillen.

Het bestuur is heel opgetogen met dit goede nieuws en bedankt Raymond hartelijk voor zijn uitstekende werk.

Daarnaast werkt Pieter Baele nog steeds aan het prototype van het "Open Source" -weerstation, waardoor de BVVF binnenkort verschillende oplossingen kan hebben tegen meer dan redelijke prijzen, in tegenstelling tot de commercieel verkrijgbare weerstations die vaak erg duur zijn.

Geozones

De BVVF heeft een verzoek ontvangen om per locatie, waarvoor een Geozone werd gevraagd, een dossier op te stellen. Er volgt een discussie over de specifieke tekst van de voorgestelde wetgeving en de haalbaarheid van deze dossiers en de gevolgen van de overhandigen van deze gegevens aan de autoriteiten, vooral als het voordeel voor ons beperkt blijkt te zijn. Olivier zal contact opnemen met Baudouin Litt voor antwoorden op enkele van de vragen die het bestuur heeft.

Toegang tot de BVVF-bankrekeningen

Jean en Jean-Yves hebben toegang tot de BVVF-rekeningen, Olivier ziet op dit moment de noodzaak niet om dit te veranderen, omdat het gewoon een kwestie is een back-up te hebben voor Jean als hij niet beschikbaar is en er dringende betalingen moeten worden gedaan.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 29 APRIL 2021

Fly

Artikels die op dit moment voorzien zijn, ze moeten zo snel mogelijk worden geschreven:

- Verhaal Bram (al geschreven).
- Artikel delta <> parapente: William en Koen.
- Artikel veiligheid en ongevallen: Patrick.
- Artikel stijgssectoren 7-Meuses: Jean-Claude Bodart.
- Artikel "Special vliegplaatsbeheerder": Olivier.
- Nieuw reglement Beauraing.
- Verslagen.
- BPO? : Nathanael.

Belgian Paragliding Open

De BPO 2021 is nog steeds niet zeker vanwege de pandemie. De uiteindelijke beslissing om af te gelasten of niet zal eind mei genomen worden.

Clubs en ongevallen

Olivier en Patrick zullen contact opnemen met de clubs om te zien of ze bereid zijn deel te nemen aan een informatiesysteem over ongevallen die plaats vinden op de vliegplaatsen die ze beheren of/en onder hun leden.

Theoretische examens

Het is op dit moment nog steeds niet mogelijk om ze te organiseren, zelfs de DGTA doet dit niet. William zal nogmaals contact opnemen met de officiële autoriteiten om dit te bevestigen.

Het is duidelijk dat zodra de situatie het toelaat, er verschillende examens zullen worden georganiseerd.

Brevetten

- Karel Vanderheyden bekommt het tijdelijke brevet van Hulpmonitor parapente beperkt tot de school Airsport.
- Olivier Gillot mag zijn praktijkexamen voor het brevet van Monitor parapente afleggen met Jean-Yves Squifflet van de Fou d'L-school, met Thierry Moreau als tweede aanwezige examinerator.
- Vincent Van Walle mag de opleiding tot Duopiloot delta doen bij Tom Haagdorens van Trike Valley.

Vliegplaats van Prayon

Robin vraagt of het mogelijk zou zijn om waarschuwingbollen aan te brengen op de electriciteits-kabels die over het landingsterrein lopen. Het probleem is dat alleen Electrabel dit kan doen en het waarschijnlijk duur zal zijn. Bovendien komen alle piloten normaal gesproken langs de landing als ze naar boven gaan om te vliegen en zijn ze daarom, normaal gesproken, goed bewust van de lijn.

Er is ook een probleem met auto's die bovenaan de helling geparkeerd staan, slechts één piloot in een rolstoel heeft het recht om er met de auto naar de start te rijden. Hierover zal een bericht gepubliceerd worden.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 1 JUNI 2021

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

Verontschuldigd: Aron Michiels.

Erkenning Club

De club Aéroloisirs heeft een erkenningsverzoek ingediend, het bestuur aanvaardt dit verzoek en bedankt de club voor deze positieve démarche. Jean zal de BVVF-website aanpassen en de club toevoegen in de lijst van erkende clubs.

Infoborden vliegplaatsen

De club La Roch'Ailes stuurde ons een offerte (nog te bevestigen) voor twee borden voor 306,13 € per bord

voor de vliegplaatsen van Maboge en Marcourt. Het bestuur besluit deze borden te subsidiëren, evenals een identiek bord voor de vliegplaats van Rochefort. Jean zal de club en de beheerders van Rochefort vragen om met elkaar te overleggen voor de bestelling en levering.

Weerstations

Olivier zal Raymond Glaude contacteren om de herstelde stations op te halen. Eén station zal terug worden geïnstalleerd in Maillen, hiervoor zal contact opgenomen worden met Jean-Claude Bodart; een ander in Rochefort, als het lukt verbinding te maken met het netwerk. Patrick gaat na of het nog mogelijk is een reparatie uit te voeren aan het derde station, dat slechts gedeeltelijk werd hersteld.

Geozones

Olivier heeft contact opgenomen met de verantwoordelijke van het DGLV en had een hartelijk gesprek met hem. Hij heeft met hem de te verstrekken informatie overlopen en verkreeg een vermindering van de administratieve rompslomp.

Op voorstel van het DGLV zal een "prototype" van een dossier voor één enkele locatie worden opgesteld en naar het DGLV worden gestuurd voor commentaar, vooraleer men dit voor de andere vliegplaatsen doet.

Er wordt een standaarddocument opgesteld dat naar alle vliegplaatsbeheerders zal worden verzonden.

Per site is een "registratie"-vergoeding van 175 € verschuldigd (eenmalige betaling).

Het goede nieuws is dat voor sommige sites verschillende cilinders kunnen worden aangevraagd om naast elkaar te worden geplaatst en zo de hele vliegplaats te bestrijken (bijv. Beauraing).

Het bestuur beslist om door te gaan met dit project, die zeker een goede investering is in de veiligheid van de leden en de erkenning van de BVVF door het DGLV.

Klimsectoren 7-Meuses

Na de reactie van Stéphane De Roover heeft Patrick contact opgenomen met Stéphane en Jean-Claude Bodart om een ontmoeting met hen te organiseren en zo tot een compromis te komen.

BVVF-vertegenwoordiging terril van Genk

Beni Meys is in contact met de stad Genk voor deze vliegplaats die momenteel gesloten is. Hij vraagt om de BVVF te mogen vertegenwoordigen in de onderhandelingen om de vliegplaats te heropenen. Het bestuur is het daarmee eens en bedankt Beni, die al contact heeft opgenomen met de voormalige vliegplaatsbeheerders en onderhandelaars.

BPO

De gezondheidssituatie verbetert ook in Spanje, door de Covid-maatregelen zijn de kosten echter gestegen. Maar de begroting is opnieuw in evenwicht gebracht door de lunches af te schaffen, die facultatief en betalend zullen worden. Nathanaël onderhandelt over de prijs en inhoud van deze lunches om de deelnemers te kunnen informeren en hen de keuze te geven.

Het bestuur keurt dit goede beheer goed en gelooft dat de deelnemers begripvol zullen zijn en nog steeds blij zullen zijn deel te kunnen nemen aan een goed georganiseerd kampioenschap.

Theoretische examens en lessen

Met het oog op de aangekondigde versoepelingen werden twee examendata aangekondigd op de website en de FB-pagina: 15 en 29 juni. We hebben de grote zaal en er zullen 3 examinatoren zijn, dus 47 plaatsen voor kandidaten. Jean schreef eerst per e-mail de mensen aan, die al waren ingeschreven voor de afgelaste examens, om hen voorrang te geven om een plaats te reserveren.

Indien nodig kan op 22 juni nog een sessie worden gehouden.

Afhankelijk van de inschrijvingen en deze mogelijke derde datum zal Jean nog twee lessen luchtvaartreglementering per teleconferentie organiseren voor 29 juni.

Zweefvlieggebieden Ardennen (GAA)

Olivier woonde een bijeenkomst bij in St-Hubert, op het vliegveld, voor een presentatie van het Glider Aeras-project, dat zeer goed werd ontvangen.

Piloten zullen de controletoren van St-Hubert moeten uitluisteren en de toren zou beschikken over een applicatie van Lode Spruyt en Bertrand Fontaine om te kunnen communiceren met de piloten in de GAA. De gratis applicatie om op de smartphone te installeren zou ook de status van de GAA- en Golf-zones geven.

Op 2 juni heeft Olivier een ontmoeting met het leger voor een presentatie, die Olivier snel aan het bestuur laat zien. Hij is van plan om voor te stellen alle piloten toe te laten die in orde zijn met alle voorwaarden (live tracking, radio, applicatie, bijkomend examen,...).

Fly

Een herinnering van de te publiceren artikels.

Brevetten

- Jasmine Cryns behaalt het tijdelijk brevet van Hulpmonitor parapente beperkt tot de school Airsport.
- Jasmine Cryns, Dries Cordemans en Bram Declercq kunnen hun praktijkexamen voor het definitief brevet van Hulpmonitor parapente doen bij Rudi Roelens van AirXperience.
- François Andrianne behaalt het brevet van Duopiloot parapente.
- Jasmine Cryns mag haar opleiding tot Duopiloot parapente doen bij Airsport.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 16 SEPTEMBER 2021

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

Verontschuldigd: Aron Michiels.

Gast: Thierry Moreau.

Weerstations

Twee herstelde weerstations zijn terug toegekomen bij Olivier. Hij moet ze overhandigen aan de vliegplaatsbeheerders om ze terug te installeren.

EHPU

Volgende week is er een bijeenkomst van de EHPU. Jean-Yves zal deelnemen aan de twee geplande dagen.

Glider Areas Ardennes (GAA)

Er werden vier opleidingssessies gehouden en 40 piloten slaagden voor het examen, de meerderheid behaalde het GAA-certificaat, voor sommigen zijn er nog enkele voorwaarden waaraan nog moet worden voldaan.

Olivier vraagt Jean om een Doodle te maken om een Zoom-opleiding voor Monitoren te kunnen organiseren.

Brevetten

- Maria Klenkova en Jean-Michel Oudin kunnen hun duopilotenopleiding en theoretisch examen voor dit brevet doen met Jean-Yves Squifflet.
- Bram Declercq verkrijgt het definitieve brevet van Hulpmonitor parapente. Voor zijn Monitoraanvraag zal Jean-Yves aanvullende informatie vragen aan de examinerator en Bram zal ook nog binnen de zes maanden zijn EHBO-brevet van Helper (12 uur extra bovenop het basisbrevet dat hij bezit) moeten behalen.
- Thierry Moreau wordt gehoord over de duopilotenopleiding van Mike Van Damme. Jean wordt gevraagd een mededeling voor Mike voor te bereiden.
- Met betrekking tot de aanvraag van Dries Cordemans voor het definitieve Hulpmonitorsbrevet zal Rudi Roelens om meer informatie worden gevraagd. Verder kan hij bij Rudi zijn praktijkexamen voor het Monitorbrevet afleggen en zijn buitenlandse stage doen bij Pierre Braems.
- Dries Laleman mag zijn duopilotenopleiding parapente doen bij Airsport.

- Michel Rahal mag zijn duopilotenopleiding parapente doen bij Imala.
- Didier Kint en Valery Demaré mogen hun duopilotenopleiding parapente doen met Thierry Moreau.

Geozones

Een eerste dossier (van de 7-Meuses) wordt afgerond, we wachten op een brief van de gemeente Profondeville. Dit dossier zal dienen als een test voor de andere vliegplaatsen.

Data theorie-examens

7 oktober en 25 november. Jean reserveert de zaal.

Volgende vergaderingen

19 oktober in Zaventem;
18 november via Zoom;
16 december (nog te beslissen).

Flight level "excluded"

Een verzoek van Bertrand Fontaine met betrekking tot de maximale hoogten die zijn toegestaan voor "excluded" vliegniveaus wordt besproken. Het bestuur besluit meer informatie in te winnen alvorens over het onderwerp te beslissen.

Theorie examens

Het bestuur besluit dat het bij wijze van uitzondering mogelijk is dat een Monitor die bestuurder is thuis bij hem theorie-examens kan afnemen.

Budgetbeheer

Jean overloopt de cijfers en voorziet een positief resultaat aan het einde van het jaar, het aantal leden is niet gedaald, integendeel.

BPO

Na een misverstand besloot de club Potes en Ciel om de BPO in 2022 niet te organiseren. Als ze een duidelijk lastenboek ontvangen, zijn ze echter bereid om de 2023-versie te overwegen.

Windzakken

De voorraad is aanzienlijk afgenomen en er zullen niet genoeg windzakken zijn voor het volgende seizoen, ook omdat ze niet erg lang meegaan. William zal er 100 bestellen.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 19 OKTOBER 2021

Aanwezig : Olivier Georis, Nathanael Majoros, Patrick Brison, Koen Michiels, William Sterckx, Aron Michiels, Jean Solon (notulen).

Verontschuldigd: Jean-Yves Squifflet (telefonisch gecontacteerd tijdens de vergadering).

Algemene Vergadering

De bestuurders worden uitgenodigd om na te denken over wat we willen zeggen en doen op de algemene vergadering.

De GAA-werkgroep zal worden uitgenodigd.

Er zullen in de namiddag theorie-examens zijn.

Fly

De volgende artikels zullen worden voorbereid:

- Duovluchten te Beauraing;
- GAA (Olivier);
- Werken vliegplaatsen: contact opnemen met vliegplaatsbeheerders ;
- Vrijwilligers bij de overstromingen ;
- BPO 2021 (Aron);
- Praktijkexamens;
- Onderzoek van de DHV over noodparachuteprobleem.

BPO

Er zijn onderhandelingen gaande voor Piedrahita, voor half augustus 2022. Voor 2023 is het noodzakelijk om een lastenboek naar de Potes en Ciel te sturen. Nathanaël zal dit naar Olivier sturen.

Zweefvliegtuiggebieden Ardennen (GAA)

Olivier zal het BELANC-verslag doorsturen, dat positief is wat betreft de test met parapentes, deze test wordt voortgezet in 2022.

Jean-Yves zal contact opnemen met de naburige federaties om een oplossing te vinden voor buitenlandse piloten.

Er zal een kalender van de volgende opleidingen worden opgesteld om de opleiding van onze piloten voort te zetten. Hiertoe worden een of meer sessies georganiseerd die bedoeld zijn om BVVF-monitoren op te leiden, zodat er in elke school een persoon in staat is om de opleiding te geven en de test af te nemen.

EHPU

Jean-Yves doet telefonisch verslag van de EHPU-vergadering met als hoofdpunten het luchtruim en de ESTC (Europese Veiligheidscommissie). Hij stuurt het

verslag naar de andere bestuurders zodra hij het ontvangt.

Vouwen van noodvalschermen

Er is behoefte aan een informatiesysteem over het plooiën van noodvalschermen. We denken aan een checklist en een lijst met riggers (parachuteplooiers).

Er moeten mensen gevonden worden met veel ervaring.

William zal aan Ronny Mariën vragen om een presentatie te houden op de algemene vergadering.

Flight Level « excluded »

Er zullen contacten worden gelegd met vertrouwenspersonen in de administraties van de bevoegde autoriteiten.

In afwachting van een reactie zal de BVVF dezelfde regels hanteren als de zweefvliegfederaties.

Brevetten

- Olivier Gillot verkrijgt het brevet van Monitor parapente.
- Bram Declercq verkrijgt het brevet van Monitor parapente. Bram zal nog steeds binnen zes maanden zijn EHBO-certificaat (12 uur bovenop het basisbrevet dat hij bezit) moeten behalen.
- Patrick Brison verkrijgt het brevet van Hulpmonitor parapente.
- Dries Cordemans verkrijgt het brevet van Hulpmonitor parapente.
- Pierre Balthazar verkrijgt het brevet van Observator parapente.
- Julien Colle verkrijgt het brevet van Piloot parapente.

De Monitorencommissie wordt verzocht zich te buigen en zich uit te spreken over de praktijkexamens in buitenlandse scholen en andere gelijkstellingen.

Verslaggever: Jean.

VERSLAG VAN HET BESTUURSORGaan VAN 19 NOVEMBER 2021

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

Verontschuldigd: Aron Michiels.

(Vervolg op volgende bladzijde).

Erkenning club

De club "Touch the Sky" wordt door het Bestuur erkend. BVVF-Liermannen zijn verzekerd door de BVVF-verzekering wanneer ze werken met een afrollier die op een auto is gemonteerd.

Algemene Vergadering

De datum is vastgesteld op 19 februari 2022.

Ronny Mariën wordt uitgenodigd voor een conferentie over het plooiën van parachutes.

Er zal ook een presentatie zijn over de GAA's.

Een aankondiging zal worden gedaan in de Fly, officiële uitnodigingen gebeuren achteraf per e-mail.

Lezing Thomas de Dorlodot

Kan worden georganiseerd in maart / april.

Fly

De volgende artikels moeten voor 30 november naar Jean verzonden worden:

- Duovluchten in Beauraing;
- GAA (Olivier);
- Werken vliegplaatsen: vliegplaatsbeheerders contacteren;
- Vrijwilligers overstromingen;
- BPO 2021 (Aron);
- Praktijkexamens;
- Samenvatting DHV-onderzoek noodvalschermen (Patrick).

BPO

Nathanaël bevestigt de vliegplaats van Piedrahita van 13 tot 20 augustus. De formaliteiten worden afgehandeld door Lode Spruyt.

Glider Areas Ardennes (GAA)

Olivier had een ontmoeting met de naburige Franse club PAP, het project werd zeer goed ontvangen.

Een van de voorwaarden is om lid te worden van de BVVF we zouden een specifiek "mini-lidgeld" voor FFVL-leden kunnen voorzien.

Opleidingen zullen plaats hebben op 11 december om 9 u, in het Nederlands te Zaventem met Lode Spruyt et in het Frans in de regio van Namen, met Bertrand Fontaine. Jean zal een e-mail sturen naar degenen die interesse hebben getoond voor deze opleiding.

Geozones

Het "prototype" -dossier van de 7-Meuses is naar het DGLV gestuurd en we wachten op een antwoord.

Gentlemen's agreement 7-Meuses

Tijdens een vergadering werd een akkoord bereikt tussen de vliegplaatsbeheerders (Mousquet'Aires en Jean-Claude Bodart) over het samenleven van deltisten en parapentisten op de 7-Meuses met de bedoeling om het risico op botsingen te beperken. Het bestuur keurt dit akkoord goed en bedankt alle deelnemers aan deze bijeenkomst voor deze constructieve oplossing.

Vouwen van noodvalschermen

Patrick neemt contact op met een parachuterigger te Temploux en is van plan een informatie-uitwisselingssessie te organiseren. Jean-Yves neemt contact op met de Pick-Up Club.

Parachutewerpdag

Op verzoek van de Pick Up Club zal Jean een e-mail sturen naar alle leden om de door deze club georganiseerde parachutewerpdag in herinnering te brengen.

Duo-SIV stage

Jean-Yves wil een SIV-stage met duovleugels organiseren en voor dit soort stages de dekking van de BVVF-verzekering bekomen.

Het bestuur gaat hiermee akkoord als de deelnemers het Duopilotenbrevet en ten minste één SIV-cursus met een soloscherm hebben gedaan.

Jean-Yves zal het dossier voor de aanvraag bij Aviabel voorbereiden.

Vliegplaatsen: Doel

William en Koen bezochten de plek met Tom Haagdorens, die er veelbelovend uitziet als schoolhelling, na de aanleg ervan.

William zal vrijdag een bijeenkomst bijwonen, het project zou in een niet al te verre toekomst kunnen worden afgerond.

Brevetten

- Ruben Van Immerzele mag zijn opleiding voor het duopilotenbrevet parapente doen bij Cris Claessens.
- Joren Janssens kan zijn opleiding voor het duopilotenbrevet parapente doen met Robin Lefebvre.
- Didier Le Lièvre kan zijn opleiding voor het duopilotenbrevet parapente doen met Robin Lefebvre.

Verslaggever: Jean.

BVVF-LIDGELDEN EN -VERZEKERING 2022

Na de verhoging van het lidgeld ten gevolge van de duurdere verzekeringspremies in 2020, zal het lidgeld ongewijzigd blijven in 2022.

De leden hebben echter nog steeds de mogelijkheid om een « Premium-lidmaatschap » te nemen door 40 € meer te betalen, we herhalen dat dit Premium-gedeelte op een afzonderlijke

rekening gehouden wordt, die enkel zal dienen om start- of landingsterreinen aan te kopen of te behouden. Daarenboven zullen de Premium-leden een « papieren » lidkaart ontvangen via de post, de andere leden zullen hun lidkaart kunnen downloaden en afdrucken via hun account in MyBVVF, een bevestigingsmail zal hen opgestuurd worden om dit te kunnen doen.

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

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

(2) Dekking mogelijk van 20 december 2019 tot 31 december 2020. Zie punt (7) hiernaast voor de dekkingen.

Repatriëring is niet gedekt, voor uw verplaatsingen naar het buitenland wordt een reisverzekering (type « assistance ») ten stelligste aanbevolen, waarbij deltavliegen of parapente NIET opgenomen is in de uitsluitingen.

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

Premie per vleugel/scherm: 300 €, per individuele piloot: 55 €.

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

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

(5) De IPPI-kaart wordt slechts afgeleverd aan BVVF-leden die houder zijn van het BVVF-brevet van Piloot (IPPI-4), XC-Piloot (IPPI-5) of Duopiloot (IPPI-6) en die geldig verzekerd zijn voor de vrije vlucht. De IPPI-kaart blijft geldig zolang ze vergezeld is van een voor het lopende jaar geldige BVVF-lidkaart.

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

(7) **VERZEKERING:**

AXIS (AVIABEL), Louizalaan 326 - 1050 Brussel, TEL: 02 349 12 11.

Burgerlijke Aansprakelijkheid voor de vrije vlucht –sport:

Maximale dekking: 1.600.000 €.

Vrijstelling materiële schade: 150 €.

Vrijstelling schadevrije vlucht -materiaal: 300 €. Schade aan vrije vlucht -materiaal is niet gedekt indien ze het gevolg is van een landing op een startzone.

Lichamelijk letsel ten gevolge van een vrije vlucht -ongeval:

Overlijden van verzekerde: 3750 €.

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

Medische kosten van verzekerde tot 2500 € (vrijstelling: 150 €).

Opsporings- en reddingskosten van verzekerde tot 6000 €.

Geografische uitgestrektheid:

Wereldwijd met uitzondering van: Afghanistan, Algerije, Burundi, Centraal Afrikaanse Republiek, Colombia, Ethiopië, Irak, Iran, Jammu & Kashmir, het verre noorden van Kameroen, Kenia, Democratische Republiek Congo, Libanon, Libië, Mali, Mauritanië, Nigeria, Noord-Korea, Pakistan, Peru, Soedan, Somalië, Syrië, Jemen; de regio's van, Abchazië, Donetsk en Lugansk in Oekraïne, Zuid-Ossetië, Nagorno-Karabach, het Noord-Kaukasisch federaal district, de noordelijke Sinaï in Egypte); en alle landen waar luchtvaart onder sancties van de Verenigde Naties staat.

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

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

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

Dekking door de verzekering vanaf dat het lidgeld op de bankrekening van de BVVF toekomt, een bevestiging zal per mail gestuurd worden in de dagen die volgen op de betaling, indien u zich ook heeft ingeschreven op <http://www.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 20/12/2021) tot 31 december 2022.

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.